

COLOMBIA, UNA PIEDRA MÁS EN LA TORRE DE BABEL DE LA LEGISLACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

✉ Por: José David Zuleta Tisnés¹, Susana Álvarez Osorio², Mariana Restrepo Santamaría³ y Paula Londoño⁴

Resumen

Actualmente, Colombia se encuentra en un proceso de continuo crecimiento e interacción comercial generada por la apertura económica y el ingente esfuerzo integracionista político- económico que se ha presentado en los últimos años. Esta apertura ha dado lugar a un aumento del transporte por mar, ya que éste es el medio por excelencia utilizado en el comercio internacional, debido a sus bajos costos, la posibilidad de altos volúmenes de carga y su accesibilidad a los diferentes puertos del mundo. Sin embargo, los contratos de transporte marítimo internacional que se celebran a diario en Colombia, están basados en una regulación interna que no es compatible con la regulación internacional, no sólo por su antigüedad, sino porque se ha convertido en un obstáculo más para la posible adopción y adaptación de los Convenios Internacionales en la legislación nacional, los cuales, por sí solos, ya presentan los suficientes impedimentos para su fácil y eficiente interpretación. Este hecho hace que se dificulte el entendimiento a través de una lengua franca que incentive la generación de actos comerciales y de transporte marítimo de una manera más eficiente y rápida. Por esta razón, hoy en día se busca llegar a una uniformidad global en cuanto a la normativa de los contratos de transporte marítimo internacional, por medio de las que se conocen como las Reglas de Rotterdam.

1 Estudiante de cuarto semestre de Negocios Internacionales en la Universidad EAFIT (Medellín, Colombia). Email: jzuleta2@eafit.edu.co

2 Estudiante de cuarto semestre de Negocios Internacionales en la Universidad EAFIT (Medellín, Colombia). Email: salvar20@eafit.edu.co

3 Estudiante de cuarto semestre de Negocios Internacionales en la Universidad EAFIT (Medellín, Colombia). Email: mrestre3@eafit.edu.co

4 Estudiante de cuarto semestre de Negocios Internacionales en la Universidad EAFIT (Medellín, Colombia). Email: plondon6@eafit.edu.co



Palabras Claves

Contrato de transporte marítimo internacional, Reglas de Rotterdam, Regulación colombiana, Transporte marítimo internacional, Unificación.

Abstract

Nowadays, Colombia is in a process of continuous growth and commercial interaction generated by the economic openness and the prodigious political-economic integration effort that has been present in the last years. This openness has given place to an increase of the maritime transport, being this the principal mean used in the international commerce activities, due to its low costs, the possibility of carrying high volumes of goods and its accessibility to the maritime ports located around the world. Nevertheless, the international maritime transport contracts that are celebrated daily in Colombia, are based on an intern regulation that is not consistent with the international regulation, not only because of its antiquity but also because it has become one more obstacle for the possible adaptation and adoption of the different international conventions by the national legislation, which already have enough impediments for its efficient and easy interpretation. This fact makes the understanding of the legislation more difficult through a lingua franca that incentives the generation of the maritime transport and commercial acts in a more rapid and efficient way. Is for this that currently we seek to achieve an uniformity when we talk about the international maritime transport contracts, by the Rotterdam Rules.

Key Words

Rotterdam Rules, Colombian regulation about maritime transport, international maritime transport, maritime transport contract, unification



Introducción

El contrato de transporte marítimo internacional ha sido una figura ampliamente usada y difundida en el ámbito del comercio internacional, ya que ha sido protagonista del desarrollo de las relaciones comerciales transnacionales, tanto a nivel público como privado. A lo largo del siglo XX, ha sido sujeto del debate y del análisis acerca de su implementación y de su continua mejora, dando lugar a la creación de diferentes convenios que se han encargado de regularlo. Sin embargo, éstos sólo han logrado satisfacer necesidades específicas para la época, los sujetos y las condiciones en las que fueron creados, mas no para el comercio en general, ya que no se han adaptado a la evolución de sus necesidades. Es por esto que en el 2008 surge El Convenio para la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, el cual, pretende simplificar la regulación de los contratos y llenar los vacíos que dejaron los convenios anteriores. Actualmente existe un nuevo debate acerca de su implementación y las posibles modificaciones que los países tendrían que realizar para poder adaptarse a dicha norma. El presente artículo pretende mostrar la situación de Colombia respecto a este tema, por medio de un análisis de la regulación nacional frente a la regulación internacional y el estudio de casos similares al colombiano. Además se pretende dar una mirada a la evolución de los diferentes convenios y su influencia en el transporte marítimo internacional.

Sobre el contrato de transporte marítimo internacional

Al referirse al contrato de transporte marítimo internacional (*en adelante, CTMI*), se entiende por aquel en donde el porteador asume la obligación de trasladar por mar, desde un lugar geográfico a otro, las mercancías entregadas por el cargador. Esto, mediante la utilización de un buque, a cambio del pago de un flete. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos.

Como complemento del CTMI se hace uso del conocimiento de embarque, un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo de mercancías en un buque en línea regular y que acredita que el porteador las ha tomado a su cargo o las ha cargado, y se compromete a entregarlas al destinatario correspondiente. Este documento puede ser negociable o no- negociable. Actualmente el Conocimiento de embarque se conoce también como Documento de Transporte, término que fue introducido en las reglas de Rotterdam y que igualmente puede ser tanto físico como electrónico.

Colombia y su participación a nivel internacional

En la actualidad Colombia se encuentra frente a un proceso donde los usos y costumbres del transporte marítimo han dado lugar a muchas de las instituciones del derecho marítimo, dando paso a la evolución de la navegación y a las normas jurídicas que la vigilan. Sin embargo, cuando se hace referencia al transporte marítimo y a su normatividad en los códigos



colombianos, su entendimiento se hace complejo puesto que la regulación contenida en el código de comercio es muy anticuada. Hoy en día, a nivel internacional, se encuentran mezcladas prácticas de diferentes temas como el tráfico marítimo, reformas de los contratos, pólizas y normas internacionales, las cuales han dado lugar a una nueva estructura legal del derecho marítimo internacional, del que Colombia, junto con la mayoría de los países Latinoamericanos, se encuentra muy lejos en su legislación. Por esta razón, los convenios internacionales no han sido ratificados por el 60% de estos países, ya que éstos no les son satisfactorios debido a que no son congruentes con sus códigos internos y por lo tanto, no suplen sus necesidades.

En Colombia, el 95% de las cargas comerciales llegan vía marítima. Según estudios estadísticos realizados por la ANDI, se tiene que en el año 2011, se movilizaron un total de 168,8 millones de toneladas de mercancías a través de los diferentes puertos (Buenaventura, el más importante del país en el océano Pacífico; y los de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, en el mar Caribe.), presentando así un crecimiento del 16,9% frente a el año 2010 y un crecimiento anual promedio de 9,9% para los últimos 6 años⁵. Se tienen expectativas de que este comportamiento se mantenga, expectativas basadas en cifras oficiales, las cuales indican que Colombia tiene 10 acuerdos de libre comercio vigentes, uno suscrito y 5 en curso de negociación, de los cuales se cuenta con un tratado con Estados Unidos, actualmente vigente, y otro en curso de negociación con la República Popular China. Dos países que por su cuenta son las dos economías más importantes del planeta, además dos socios muy importantes en materia comercial para Colombia.

Cabe resaltar que 3 países latinoamericanos han vivido ya esta etapa y han experimentado variaciones en los flujos comerciales. En el caso Chileno, un año luego de la entrada en vigencia de los TLC´s se reportó el aumento de flujos comerciales con EE.UU en un 22.5 % y con China en un 46,5%⁶, en el caso Mexicano pudo verse claramente un aumento del 370.5% en el flujo comercial luego de 6 años. Por otro lado, Perú reportó un aumento del 40.7% durante el siguiente año de entrada en vigencia del TLC con EE.UU⁷. De igual forma existen proyecciones para Colombia, las cuales afirman que el TLC con Estados Unidos, tendrá un efecto de crecimiento adicional al esperado del 4.63% para exportaciones y de 7.13% para importaciones.⁸ No obstante, considerando la posible entrada en vigencia de un TLC con China, se pronostican cambios parecidos a los proyectados en su momento para Chile, se esperaría entonces que en el 2018, con ambos tratados vigentes, se tenga un crecimiento en el flujo comercial colombiano del 61% con respecto al nivel del comercio actual. Con dicho porcentaje se tiene la perspectiva de que Colombia pasará de tener 168,8 millones de toneladas

5 ANDI, "En 2011 Transporte Marítimo creció 16,9%", sitio web ANDI, [en línea]. 5 de Julio del 2012 disponible en: [www.andi.org.co/pages/noticias/noticia_detalle.aspx?IdNews=300], consulta: 9 de Octubre de 2012

6 Armando Ardila, "¿El país está listo para enfrentar flujo de carga marítimo?", Portafolio (8 de julio 2012), [en línea], disponible en: [<http://www.portafolio.co/opinion/el-pais-esta-listo-enfrentar-flujo-carga-maritimo>], consulta: 10 de octubre de 2012

7 ibíd.

8 ibíd. (pág. 2)



en 2011 a unas 251,5 millones de toneladas de flujo comercial aproximado, de las cuales un 98,1 por ciento se moverá por vía marítima en 2018. Dada esta situación, Colombia ha logrado aumentar su índice de conectividad del transporte marítimo en un 46%, además se ha posicionado en Latinoamérica con un alto movimiento de contenedores. Adicionalmente, el país ha aumentado la en un 75% cantidad de incidentes marítimos en sus principales puertos, una realidad que es cuestionable debido a que va en contra de los avances ya mencionados y del aumento en las transacciones comerciales.

Bajo estas condiciones debe considerarse, si la infraestructura actual Colombiana a corto y mediano plazo en el sector de transporte marítimo es suficiente para abastecer el flujo comercial que se está por experimentar y el aumento de carga y tráfico de embarcaciones, considerando que ha pesar de que se ha visto el avance en la infraestructura de los puertos, no se ha producido mejoramiento de las vías marítimas ni en la regulación, y como pudo verse, ha aumentado la accidentalidad en los puertos.

Gracias al crecimiento obtenido y al que se está por experimentar, Colombia ha conservado su competitividad a nivel global, motivo suficiente para justificar el hecho de que en su normativa relativa a la celebración de contratos, se deba tener en cuenta el proceso evolutivo y el aumento de los intercambios comerciales en el mundo, de modo tal que se tienda a una modernización y adaptación en este ámbito para lograr así soportar e incrementar la competitividad Colombiana en el sector del comercio exterior, ya que las tendencias actuales de política exterior Colombiana han dado paso a una apertura progresiva e intensa integración con los mercados globales.

Los tratados internacionales constituyen hoy en día la base de la diplomacia actual en el mundo, ya que permiten que las sociedades estén cada vez más interrelacionadas y que puedan convivir en medio de una interacción pacífica y se generen relaciones sostenibles entre los países. Además, su importancia se da, ya que son los encargados de regular y dar un orden al dinamismo y la evolución de la comunidad internacional. Sin embargo, necesitan de normas internas para soportarse en cada Estado, ya que éstos, al ser las partes directamente interesadas, serán a quienes les compete discutir y precisar cuales deberán ser las condiciones en las que quieren negociar y celebrar los diferentes contratos y por lo tanto necesitarán una regulación interna que soporte, y que a su vez sea soportada, por los convenios internacionales, de tal manera que éstos últimos puedan interpretarse efectivamente conforme al derecho interno de cada país, satisfaciendo de esta manera sus necesidades. Así, en pro de alcanzar ese crecimiento de la eficiencia, sustentado en una evolución de la regulación nacional colombiana, en la cual se vea reflejado el aprendizaje y la experiencia obtenida a nivel internacional por parte de organizaciones y que reúna a su vez las prácticas y los avances tecnológicos en torno al transporte marítimo, se hace necesario el análisis de la variación de estas reglamentaciones y su evolución, haciendo énfasis en la manera en que han sido total o parcialmente ignoradas en la regulación nacional Colombiana, establecida en el Código de Comercio.



Evolución de los convenios en pro de la eficiencia en el flujo global de mercancías y de los avances del derecho

Básicamente cuando se habla de la regulación del contrato de transporte marítimo, se hace referencia a 3 convenios:

- Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, modificado por el protocolo de Bruselas más conocido como reglas de la Haya-Visby.
- 1978 - Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, comúnmente llamado reglas de Hamburgo.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo ó reglas de Rotterdam.

Actualmente están coexistiendo dos textos legales, debido a que los dos primeros convenios se encuentran vigentes. Esto se da, ya que ambos regulan aspectos diferentes en el ámbito del transporte marítimo internacional. El convenio de la Haya- Visby se centra en la regulación del conocimiento de embarque, mientras que en el Convenio de Hamburgo se incluyen otros aspectos como las responsabilidades de las partes. Sin embargo, a pesar de las diferencias, la ya mencionada coexistencia genera “una torre de babel” en este campo del derecho. Por un lado, porque las reglas de la Haya fueron modificadas por dos protocolos que no fueron ratificados por los mismos países que ratificaron el convenio inicial. Por otro lado, las reglas de Hamburgo sólo fueron ratificadas por pocos países, de los cuales casi ninguno era un poder influyente en el comercio internacional.

El Convenio de Rotterdam entra como un nuevo instrumento legislativo basado en los dos convenios anteriores e incorpora elementos significativos, es decir, propone cambios a la regulación actual. La idea es modernizar los regímenes, llenando los vacíos que han sido identificados en la práctica y armonizando las leyes al máximo. Este convenio intenta establecer un balance entre diferentes familias jurídicas de las que emana el derecho local de los diferentes estados a nivel mundial, para crear un sistema equilibrado que ofrezca soluciones a problemas comunes del tráfico de mercancías, al tiempo que brinde familiaridad a los diversos estados por no estar atado a una sola tradición jurídica. Esto no ocurría con las reglas de la Haya o la Haya-Visby, ni con las reglas de Hamburgo.

Las Reglas de Rotterdam introducen entonces la regulación específica al movimiento internacional de mercancías, el ámbito de su aplicación, el periodo de responsabilidad del transportista junto con sus obligaciones y su responsabilidad, las obligaciones del cargador y los documentos de transporte. Además, introduce la aplicación al transporte puerta a puerta y además amplía el periodo de reclamos hasta dos años. En el ámbito específico del transporte multimodal, cada modo de transporte cuenta con su regulación y por lo tanto manejan



diferente responsabilidad del transportador. Por esta razón, se hace necesario establecer cual va a ser la regulación a elegir. Las RR extienden entonces la responsabilidad al período durante el cual el transportista tiene a cargo las mercancías.

Al día de hoy, la convención continúa en proceso de ratificación y la idea es que con su aceptación se denuncien los otros convenios, ya que no solo incluye lo dicho en los dos anteriores, sino que al mismo tiempo llena los vacíos que éstos presentan y además se ajusta a las necesidades del transporte marítimo actual.

En cuanto a su aplicabilidad, conforme a todas las convenciones, el transporte debe ser internacional y debe estar vinculado a un estado contratante. Sin embargo pueden encontrarse diferencias significativas entre los tres convenios, que deben ser resaltadas:

Las reglas de la Haya- Visby, se aplican cuando ellas o una ley nacional que dé efecto a ellas sean incorporadas al conocimiento de embarque y se requiere que éste sea emitido o que el puerto de carga esté localizado en un estado contratante. Estas reglas, no se aplican a un contrato de un puerto localizado en un estado que no sea contratante hacia un puerto de descarga localizado en un estado contratante.

Las reglas de Hamburgo por su parte no tienen en cuenta el lugar de emisión del conocimiento de embarque puesto que éste puede no estar directamente vinculado con el viaje. En este convenio, se hace referencia al puerto de carga y al de descarga. Se aplica cuando ella o una ley nacional que dé efecto a ellas sean incorporadas al conocimiento de embarque. Además, aplican a un contrato de un puerto localizado en un estado que no sea contratante hacia un puerto de descarga localizado en un estado contratante.

En cuanto a las Reglas de Rotterdam, los factores geográficos que rigen la conexión son la unión de los sitios de recibo y de entrega y los puertos de carga y descarga. (los dos primeros factores se añaden puesto que estas reglas rigen también los contratos a domicilio –puerta a puerta-). Los sitios de recibo y de entrega pueden estar situados al interior de un territorio (*inland*). Estas reglas no hacen referencia expresa al lugar de expedición del conocimiento de embarque u otro documento de transporte.

Tomando ahora las Reglas de Rotterdam como guía para su diferenciación respecto al resto de los convenios pueden mencionarse distintos aspectos relevantes que fueron introducidos en este nuevo convenio tales como, la ampliación de las definiciones, el ámbito de aplicación ya mencionado, la relevancia que tiene el transporte terrestre en el transporte marítimo, la regulación del empleo masivo de unidades de carga y la documentación electrónica. Por último, se encuentra la introducción de las obligaciones del porteador y del cargador, y como punto a enfatizar, debe mencionarse el cambio en los fundamentos de la responsabilidad.



Responsabilidad objetiva y responsabilidad subjetiva

Las Reglas de Rotterdam introducen el concepto de la responsabilidad subjetiva del porteador, bajo el cual el transportador puede exonerarse demostrando que el hecho causa del daño no le es imputable ni a él ni a las personas por quien él responde; y el reclamante puede lograr atribuirle responsabilidad al porteador demostrando que la culpa de éste o de las personas por las que el responde causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo. La responsabilidad en los antiguos convenios se considera responsabilidad objetiva en virtud de la cual, probada la existencia del contrato de transporte, el mero incumplimiento de las obligaciones del transportador genera su responsabilidad. Este último concepto se encuentra también en la regulación colombiana del transporte marítimo, dada en el Código de Comercio. Siendo éste el punto principal de controversia en cuanto a la ratificación de este nuevo convenio en Colombia, ya que esto implicaría un cambio estructural en el código nacional, específicamente en el apartado de las responsabilidades de las partes.

Hasta ahora, Colombia es uno de los países que no ha ratificado ningún convenio, por lo tanto sus contratos podrán o no regirse por los convenios, según la aplicabilidad ya mencionada de acuerdo a la otra parte involucrada.

Aplicabilidad de los convenios internacionales y el código de comercio en el ámbito Colombiano

En Colombia, en caso de controversia, dada la no posible aplicación directa de normas materiales internacionales, se aplicarán en principio las normas conflictuales internacionales, dado que Colombia no ha ratificado ninguna norma conflictual en la materia, se seguiría entonces con la aplicación de las normas conflictuales nacionales del juez competente. Si éste es colombiano, se establecería lo dicho en el artículo 869 del Código de Comercio, en el cual se dice que “a los contratos celebrados en el exterior y ejecutados en Colombia se les aplicará la ley colombiana”. Esta norma es imperativa para la mayoría de las partes, pero hay partes que la toman como dispositiva, es decir, éstas deciden si aplican esta norma o no. Esto se da porque en la norma no se hace la anotación de que “cualquier disposición en contrario se entenderá por no escrita”,⁹ lo que significa que las partes que no quieren aplicar este artículo y quieren aplicar una norma distinta lo pueden hacer, ya que no va en contra del Código de Comercio Colombiano.

Dado el caso de que se indique que la ley aplicable será la ley colombiana, el contrato se registrará entonces por lo establecido en el Código de Comercio acerca de la regulación de los contratos de transporte marítimo (Título IX Del Transporte Marítimo. Capítulos I y III específicamente).

9 Código de Comercio, art. 689.



Este proceso, además de tener una larga duración, no ofrece soluciones efectivas a las diferentes controversias que se presentan a diario en el comercio internacional, ya que no es posible tener respuestas en un corto plazo y la interpretación deja de ser directa y se convierte en una medianamente subjetiva. Esto se da, por un lado, porque podrían llegarse a aplicar normas que estén “indirectamente implicadas” en el sentido en que no son las del país de alguna de las partes y, por otro lado, como se dijo anteriormente, en el caso de llegar a aplicar el Código de Comercio Colombiano - un código que empezó a regir desde 1971, es decir, mucho antes de que se diera la “verdadera apertura económica”-, se genera un choque de leyes, debido a que éste no es del todo compatible con los usos modernos del transporte marítimo y crea como consecuencia, soluciones basadas en situaciones del pasado, que no llenan las expectativas actuales, ni mucho menos las del futuro. Por un lado, porque lo que está escrito actualmente es anticuado, y por el otro, porque se están dejando de regular aspectos básicos como los documentos electrónicos y los contenedores, ambos aspectos fundamentales dentro del mundo contractual contemporáneo.

En Colombia se está en medio de grandes avances tecnológicos que están evolucionando las formas de comerciar a nivel global. Las transacciones se enfrentan diariamente a tiempos más eficientes, innovación en los métodos de comunicación, nuevas mercaderías y formas de embalaje, y aun así, la regulación se mantiene inamovible, estancada en el tiempo. Colombia se está esforzando por tener puertos regionales eficientes, que cumplan con la normativa internacional y que puedan enfrentar la apertura económica por la que está pasando, sin embargo, no está ofreciendo seguridad jurídica para los actores del comercio, un aspecto clave no sólo para la entrada de inversión, sino para el aumento de las transacciones entre Colombia y los diferentes países del mundo.

Lo preocupante de esta situación es que está afectando, en general, a todos los países de Latinoamérica. En Uruguay por ejemplo, se encuentra una posición similar a la colombiana, incluso un poco peor, ya que no ha ratificado ningún convenio, y además, cuenta con un Código de Comercio que entró en vigor hace 143 años. A diferencia de Colombia, que si cuenta con los mismos dos años de plazo de prescripción establecidos en la regulación internacional, Uruguay cuenta con un plazo de veinte años, dentro de los cuales el transportista puede ser demandado. Esto genera grandes papeleos, extra-costos y confusiones a la hora de resolver controversias.

Latinoamérica no puede quedarse atrás sabiendo y conociendo el paso agigantado al que está cambiando y evolucionando el mundo de hoy. Colombia por su parte, es necesario que re-evalúe y tome cartas en el asunto. Sin embargo, no puede reaccionar sola frente a esta situación y quedar como una isla en el continente. Por lo tanto, es pertinente que se haga un llamado, quizá regional, o posiblemente, internacional, con el fin de que se planteen problemáticas claras y se creen soluciones eficientes que incorporen las necesidades de los diferentes actores del comercio.



Conclusiones

Debe hacerse un cuestionamiento al código de comercio frente a la regulación internacional, ya que ésta se ve de una forma precariamente plasmada en la regulación nacional. De tal forma que el Código de Comercio Colombiano, no sólo ofrece resultados basados en leyes anticuadas que no concuerdan con la normativa internacional, sino que deja de regular aspectos fundamentales del comercio actual.

Colombia está en auge comercial en cuanto a la entrada y salida de mercancías por vía marítima, gracias a los diferentes tratados comerciales que han sido negociados, pero a pesar de esto, actualmente, ya se encuentran controversias en tema de la regulación del transporte marítimo internacional, ahora, con la importancia que está adquiriendo Colombia en el flujo de mercancías, ¿hasta dónde será posible que continúe su avance con las condiciones y la infraestructura actuales? ¿Será el Código de Comercio Colombiano capaz de enfrentarse a los retos que le deparan en cuanto al incremento gradual de las transacciones internacionales a una escala sin precedentes?

Dado que en general, en la región se encuentra una discusión similar a la de América latina, tal vez se haga necesario que el continente trabaje en bloque y negocie tanto a nivel regional como con los otros continentes, en busca de una regulación más integradora que reúna las condiciones y refleje las necesidades actuales en materia de transporte marítimo internacional.



Bibliografía

- ANDI, “En 2011 Transporte Marítimo creció 16,9%”, sitio web ANDI, [en línea]. 5 de Julio del 2012 disponible en: [www.andi.org.co/pages/noticias/noticia_detalle.aspx?IdNews=300], consulta: 9 de Octubre de 2012
- Ardila, Armando “¿El país está listo para enfrentar flujo de carga marítimo?”, Portafolio (8 de julio 2012), [en línea], disponible en: [<http://www.portafolio.co/opinion/el-pais-esta-listo-enfrentar-flujo-carga-maritimo>], consulta: 10 de octubre de 2012
- Código de Comercio, art.869.
- Convenio de las naciones unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (Reglas de Rotterdam), 2008
- Convenio de las naciones unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, (Reglas de Hamburgo), 1978
- Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, modificado por el protocolo de Bruselas (Reglas de la Haya-Visby), 1924
- David Enríquez, “UNCITRAL y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno a la búsqueda de una tercera vía”. Instituto de Investigaciones Jurídicas: UNAM. [En línea]. Disponible en: [biblio.juridicas.unam.mx/revista/pdf/DerechoInternacional/8/art/art3.pdf] Consulta: 3 Octubre 2012
- Emilio Cazala, “Experto en Derecho Marítimo señala necesidad de discutir las Reglas de Rotterdam” *ProQuest Research Library* [base de datos en línea]: [Source: Noticias Financieras], Miami, 08 Feb 2010. Consulta: 4 Octubre 2012.
- Hugas Albaladejo, Ricardo. *El transporte y los fletamentos marítimos*. Cámara oficial de comercio, industria y navegación de Barcelona. Segunda Edición. 1981.
- Larys Leiba Hernandez Villalobos, “Los tratados internacionales como base de la diplomacia mundial”. *Revista de derecho, Universidad del Norte* 22: 65-95, 2004. Bogotá. [En línea]. Disponible en: [http://ciruelo.uninorte.edu.co/pdf/derecho/22/2_LOS%20TRATADOS%20%20INTERNACIONALES%20COMO%20BASE%20DE%20LA%20DIPLOMACIA%20MUNDI.pdf] Consulta: 9 Octubre 2012
- Las Reglas de Rotterdam y su incidencia en el régimen de responsabilidad del transportador en el transporte marítimo de mercancías* [En línea]. Disponible en [<http://www.cavelier.com/asociacion/VerImp.asp?ID=1776&IDCompany=12>] Consultado el 20 de Agosto, 2012



Llorente Gómez de Segura, Carlos. “Las Reglas de Rotterdam (I)”. Escrito el 8 de Enero, 2010. [En línea] Disponible en [<http://kusan.uc3m.es/CIAN/index.php/CDT/article/view-File/978/449>]. Consultado el 19 de Agosto de 2012.

Lorena Sales, “A Brief Approach to The Rotterdam Rules: Between Hope and Disappointment” *ProQuest Research Library* [base de datos en línea]. *Journal of Maritime Law and Commerce*; Jul 2011; 42, 3. pg. 453 ; Pallarés. Consulta: 6 Octubre 2012

Reglamento (ce) no 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, 2008

Romero, Rosa y Alex León. *Logística del Transporte Marítimo*. Colección Gestiona. Edición Junio 2003. Págs. 99-172.

Sandoval, Ricardo et al, “Las Reglas de Rotterdam Una respuesta Latinoamericana a la Declaración de Montevideo”, (2009), [en línea]. Disponible en: [<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20%20Una%20respuesta%20latinoamericana%20a%20la%20Declaraci%C3%B3n%20de%20Montevideo.pdf>]