

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE
CARGAS Y CONTENEDORES
7º periodo de sesiones
Punto 6 del orden del día

CCC 7/6/1
14 febrero 2020
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones:

ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG Y A SUS SUPLEMENTOS

El papel de las Reglas de Rotterdam en la seguridad de los buques

Nota presentada por el Comité Maritime International (CMI)

RESUMEN

Sinopsis:

En este documento se destaca el papel que desempeñarían las Reglas de Rotterdam en la reducción del riesgo de incendios de contenedores al: 1) exigir un mayor intercambio de información entre los expedidores y los transportistas; 2) centrarse más generalmente en las normas de seguridad; y 3) facilitar el comercio electrónico, lo cual permitirá al personal operacional acceder oportunamente a la información que necesite para garantizar la seguridad de los buques.

*Principio estratégico,
si es aplicable:*

5

Resultados:

5.1

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 17.

Documentos conexos:

CCC 6/14 y CCC 6/6/17.

Introducción

1 En su 6º periodo de sesiones, el Subcomité de transporte de cargas y contenedores (Subcomité CCC) constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las disposiciones especiales marítimas, debido al creciente número de siniestros relacionados con incendios de contenedores que se han notificado en los últimos años (CCC 6/6/17, párrafo 4). Se encargó al Grupo de trabajo por correspondencia que examinara algunas de las disposiciones especiales marítimas del Código IMDG y formulara recomendaciones sobre el modo de proceder para el CCC 7 (CCC 6/14, párrafo 6.22).

2 Los autores del documento CCC 6/6/7 (Liberia, ICS, IUMI, BIMCO, ICHCA, Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización, IVODGA y WSC) identificaron una de las principales causas del problema subyacente y explicaron lo siguiente:

"La omisión de la declaración de mercancías peligrosas o los errores en esta, de conformidad con el Código IMDG, tanto si es intencional como si no, priva a los transportistas marítimos, compañías navieras e intermediarios del transporte de información crítica que les permitiría organizar una manipulación y una estiba adecuadas, en función de los riesgos significativos que conllevan tales mercancías. Por consiguiente, la falta de declaración o la declaración errónea socaban la seguridad de la estiba y la segregación de la carga aumentando de manera exponencial el riesgo de incendios que podrían causar pérdidas de vida y daños al medio ambiente y a la propiedad."

3 El Comité Maritime International (CMI) ha preparado el presente documento para que sirva de fuente de información a fin de explicar cómo la ratificación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, adoptado el 11 de diciembre de 2008 (en adelante, las "Reglas de Rotterdam") constituiría una parte importante de la solución al problema subyacente que se ha encargado abordar al citado Grupo de trabajo por correspondencia.

4 Los convenios internacionales que claramente tratan de la seguridad en el mar, como el Convenio SOLAS, se centran en la relación entre las empresas privadas (normalmente los transportistas) y las autoridades públicas. Es obvio que esta es una parte esencial de cualquier solución al problema de los siniestros relacionados con los incendios de cargas. Pero, en el contexto de los incendios de cargas, la capacidad de una parte para cumplir plenamente las reglas de seguridad suele depender de la relación entre el transportista y el expedidor u otras partes interesadas en la carga. Las Reglas de Rotterdam rigen esa relación contractual y, por tanto, complementan el papel de convenios como el Convenio SOLAS.

Las Reglas de Rotterdam promueven la seguridad al exigir un mayor intercambio de información

5 Las Reglas de Rotterdam fueron concebidas para modernizar el régimen internacional que rige los contratos de transporte marítimo de mercancías y lo hacen de distintas maneras. Es especialmente significativo que las Reglas de Rotterdam reconocen la importancia de que cada parte proporcione información oportuna y exacta, y facilitan el método más eficiente para hacerlo. Dado que los incendios a bordo a menudo se deben a que el expedidor no proporciona al transportista información oportuna y exacta, o incluso a que el transportista no proporciona al expedidor información oportuna y exacta, contar con un régimen que exija y facilite el intercambio oportuno de información es un factor importante para abordar el problema.

6 Con respecto a los detalles, numerosas disposiciones de las Reglas de Rotterdam exigen explícitamente el intercambio de información oportuna y exacta. El artículo 29 1) a) va más allá que los convenios de transporte existentes (como las Reglas de La Haya-Visby y de Hamburgo) al disponer que el expedidor "deberá facilitar en el momento oportuno al porteador" las "instrucciones, información y documentos" necesarios para "la manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, incluidas las precauciones que deban ser adoptadas por el porteador o por una parte ejecutante", independientemente de que las mercancías hayan sido reconocidas como peligrosas o no en el Código IMDG. En los países en los que las autoridades locales han implantado medidas de seguridad además de prescripciones internacionales, el artículo 29 2) garantiza su vigencia y el artículo 29 1) b) exige al expedidor

notificar oportunamente al transportista "las instrucciones, la información y los documentos" que necesita para cumplir esas normas reglamentarias locales.

7 Más importante aún es que las Reglas de Rotterdam amplían el requisito tradicional de proporcionar información al comienzo del proceso. El artículo 28 establece un procedimiento nuevo para que el transportista o el expedidor puedan obtener información o instrucciones de la otra parte siempre que sea necesario durante el proceso. Si surge un problema en medio de un viaje, por ejemplo, o si el transportista tiene sospechas sobre una remesa inusual, el artículo 28 –a diferencia de cualquiera de los convenios de transporte existentes– prevé un mecanismo que permite al transportista obtener la información o las instrucciones que necesita para evitar un suceso grave.

Otras disposiciones específicas de seguridad de las Reglas de Rotterdam

8 El artículo 32 se refiere específicamente a la obligación del expedidor de facilitar al transportista información sobre las mercancías que "por su naturaleza o características sean, o parezca razonablemente probable que lleguen a ser, un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente". Esta disposición mejora los convenios de transporte existentes de dos maneras significativas. En primer lugar, evita la ambigüedad del uso del término "mercancías peligrosas" en los convenios existentes, sin definir dicho término. En segundo lugar, reconoce que las mercancías pueden causar daños graves al dañar el medio ambiente. De forma análoga, el artículo 15 da al transportista flexibilidad para manipular esas mercancías.

9 El artículo 27 1) amplía la legislación actual para exigir al expedidor que entregue (al transportista) "las mercancías acondicionadas de modo que puedan resistir el transporte previsto." Esa disposición contribuiría a evitar, por ejemplo, la licuefacción de las mercancías que normalmente son sólidas (lo que constituye un grave riesgo en el caso de algunas mercancías sólidas con un alto contenido de humedad). De forma análoga, el artículo 27 3) estipula que el expedidor que llene un contenedor o un vehículo para transportarlo en un buque "deberá estibar, sujetar y anclar el contenido [...] con la diligencia y el cuidado debidos, y de modo que no causen daño alguno a personas o bienes." La sujeción inadecuada de las mercancías en un contenedor aumenta el riesgo de incendio, y la ampliación de la norma a los vehículos trata de resolver un importante problema de seguridad en el sector de los transbordadores de carga.

10 Otras disposiciones de las Reglas de Rotterdam contribuyen a la seguridad de manera más general. El artículo 14, por ejemplo, amplía la obligación del transportista de obrar con la debida diligencia para proporcionar un buque en adecuado estado de navegabilidad más allá del comienzo del viaje (como en los regímenes de transporte más comunes actualmente) y durante todo el viaje. Por consiguiente, en virtud de las Reglas de Rotterdam, el transportista tiene el deber de cumplir las normas de seguridad no solo cuando el buque se encuentra en el puerto de carga, sino también durante todo el tiempo que las mercancías están en el buque.

Las Reglas de Rotterdam promueven la seguridad al facilitar el comercio electrónico

11 Además de sus disposiciones específicas de seguridad, las Reglas de Rotterdam ayudarían a resolver el problema subyacente que el Grupo de trabajo por correspondencia está abordando de una segunda manera, menos obvia. Se reconoce que la omisión de la declaración de mercancías peligrosas o los errores en esta es una de las principales causas del creciente número de siniestros relacionados con incendios de contenedores. Pero, aún cuando el expedidor declare la carga de manera adecuada, la información debe transmitirse oportunamente al personal operacional para que sea efectivo. En un sistema que se base en gran medida en documentos impresos la información podrá transmitirse incorrectamente o quizás no sea accesible a quienes la necesiten o no esté disponible a tiempo. La información incorrecta, inaccesible o inoportuna también da lugar a sucesos graves.

12 La solución obvia a la excesiva dependencia de los documentos impresos es utilizar, en su lugar, equivalentes electrónicos. Si el sector del transporte marítimo utilizara un sistema basado en la cadena de bloques, por ejemplo, todos los que necesitaran tener la información o las instrucciones facilitadas por el expedidor tendrían acceso casi de inmediato a esa información en la forma en que el expedidor la hubiera proporcionado, incluso si las mercancías pasaran por múltiples partes intermedias antes de llegar al transportista marítimo.

13 Lamentablemente, el sector ha tardado en adoptar equivalentes electrónicos a los documentos de expedición tradicionales. Una de las razones principales es que los convenios de transporte existentes no ofrecen el marco jurídico necesario para facilitar el comercio electrónico. Las Reglas de Rotterdam, en cambio, fueron concebidas específicamente no solo para dar cabida al comercio electrónico sino para facilitarlo. De hecho, la propuesta original de ejecutar el proyecto provino del Grupo de trabajo sobre comercio electrónico de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). Incluso la prensa popular ha identificado la falta de ratificación de las Reglas de Rotterdam como un obstáculo para el crecimiento del comercio electrónico.*

14 Cuando las Reglas de Rotterdam entren en vigor, no solo los expedidores y transportistas tendrán obligaciones jurídicas más estrictas de compartir la información que pueda ayudar a prevenir incendios de contenedores y otros sucesos graves, sino que existirá la base jurídica que permita al sector desarrollar y depender de un sistema más eficaz para hacer llegar esa información al personal operacional que la necesite a tiempo para utilizarla. A este respecto, las Reglas de Rotterdam complementarán la norma 1.3*bis* del Convenio de facilitación que rige el intercambio de información entre los transportistas marítimos y las autoridades gubernamentales (véase el párrafo 4). Las Reglas de Rotterdam facilitan el comercio electrónico entre todas las partes en una transacción de puerta a puerta, abarcando así el flujo de información desde el expedidor original hasta el personal operacional del transportista marítimo.

Conclusión

15 El CMI reconoce que las Reglas de Rotterdam por sí solas no resolverán el problema de los incendios de contenedores y otros sucesos graves, pero contribuirán a la solución; sin ellas, los obsoletos regímenes jurídicos existentes que rigen los contratos de transporte marítimo de mercancías seguirán constituyendo un obstáculo que impide al sector desarrollar las soluciones operacionales más efectivas al problema.

16 Por consiguiente, el CMI invita al Subcomité a que reconozca la importancia de las Reglas de Rotterdam al analizar el problema subyacente y formule recomendaciones sobre cómo proceder. La ratificación de las Reglas de Rotterdam es un paso que los Estados Miembros pueden dar como parte de una solución global al problema.

Medidas cuya adopción se pide al Subcomité

17 Se invita al Subcomité a que examine la información anterior y adopte las medidas que estime oportunas.

* Véase la página 21 del artículo titulado "Thinking outside the box", publicado en *The Economist* el 28 de abril de 2018.