



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**Conocimiento de embarque electrónico y las repercusiones
frente a la ratificación de las Reglas de Rotterdam**

AUTORA:

Triana Cáceres, María Gabriela

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR**

TUTOR:

Abg. Vélez Coello, José Miguel, Mgs.

Guayaquil, Ecuador

26 de febrero del 2021



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Triana Cáceres, María Gabriela**, como requerimiento para la obtención del título de **Abogada de los tribunales y juzgados de la República del Ecuador**.

TUTOR

f. _____

Abg. Vélez Coello, José Miguel, Mgs.

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____

Dr. García Baquerizo, José Miguel

Guayaquil, a los 26 del mes de febrero del año 2021



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Triana Cáceres, María Gabriela**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Conocimiento de embarque electrónico y las repercusiones frente a la ratificación de las Reglas de Rotterdam** previo a la obtención del título de **Abogada de los tribunales y juzgados de la República del Ecuador**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 26 del mes de febrero del año 2021

LA AUTORA

f. _____

Triana Cáceres, María Gabriela



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, **Triana Cáceres, María Gabriela**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Conocimiento de embarque electrónico y las repercusiones frente a la ratificación de las Reglas de Rotterdam**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 26 del mes de febrero del año 2021

LA AUTORA

f. _____

Triana Cáceres, María Gabriela

REPORTE DE URKUND

URKUND

Documento	TESIS GABRIELA TRIANA CACERES (3) - otra versión final para Proceso URKUND - Enero 29 de 2021.docx (D94091221)
Presentado	2021-01-29 12:39 (-05:00)
Presentado por	jycwally@yahoo.es
Recibido	maritza.reynoso.ucsg@analysis.orkund.com
Mensaje	Fw: Tesis Mostrar el mensaje completo

1% de estas 13 páginas, se componen de texto presente en 1 fuentes.

📊 🔄 🔍 📄 ⬆️ ⬅️ ➡️

Lista de fuentes Bloques

⊕	Categoría	Enlace/nombre de archivo	⊖
⊕		https://www.researchgate.net/publication/337952257 EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN ...	⊖
⊕	Fuentes alternativas		
⊕	Fuentes no usadas		

⚠️ 0 Advertencias. 🔄 Reiniciar 📄 Exportar 📄 Compartir ?

Abg. Vélez Coello, José Miguel, Mgs.
DOCENTE TUTOR

Triana Cáceres, María Gabriela
ESTUDIANTE

DEDICATORIA

A mi familia, a ellos les dedico y les dedicaré todos mis triunfos, por brindarme su amor y ser incondicionales a lo largo de mi vida. En especial a mis padres, Raúl y Vilma, quienes han hecho de mis sueños, los suyos.

AGRADECIMIENTO

A mi padre, Raúl Triana, por ser un ejemplo de trabajo y lucha constante, pero, sobre todo, por apoyarme incondicionalmente en cada meta por realizar y en cada paso realizado a lo largo de mi carrera.

A mi madre, Vilma Cáceres, gracias por el apoyo constante y entusiasmo que brindas para seguir adelante en mis propósitos.

A mis tías, Mercedes Cáceres y Esperanza Cáceres, porque dentro de sus posibilidades, me han apoyado en el ámbito económico, académico y personal.

Al equipo de Balonmano UCSG, por haberme permitido ser parte del equipo, y gozar de una beca deportiva.

A mis amigos de la universidad y fuera de ella, quienes sin esperar nada a cambio compartieron sus conocimientos, alegrías y tristezas.

A mi tutor, que estuvo siempre con la mejor disposición para ayudarme, por haberme otorgado su tiempo y compartiendo sus conocimientos.

¡Gracias!

María Gabriela Triana Cáceres



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Dr. García Baquerizo, José Miguel
DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Dra. Reynoso Gaute De Wright, Maritza Ginette
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. _____

Dr. Williams Rodríguez Daniel Eduardo
OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad: Jurisprudencia

Carrera: Derecho

Periodo: UTE B-2020

Fecha: 26/02/2021

ACTA DE INFORME FINAL

El trabajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado **Conocimiento de embarque electrónico y las repercusiones frente a la ratificación de las Reglas de Rotterdam** elaborado por la estudiante **María Gabriela, Triana Cáceres**, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de **10 (DIEZ)** lo cual la califica como **APTA PARA LA SUSTENTACIÓN**.

Abg. Vélez Coello, José Miguel, Mgs

Docente Tutor

ÍNDICE

RESUMEN	X
ABSTRACT	XI
INTRODUCCION	2
CAPÍTULO 1	3
1. Antecedentes del conocimiento de embarque.....	3
2. Naturaleza jurídica.....	5
3. Definiciones	5
2.1 ¿Qué es el conocimiento de embarque tradicional?	5
2.2 ¿Qué es el conocimiento de embarque electrónico?	6
3.3 Distinción entre lo electrónico y lo digital.....	7
4. Sistema Bolero	8
5. Sistema Blockchain	9
CAPÍTULO 2	11
6. Convenios internacionales aplicables	11
6.1 Reglas de la Haya - Visby	11
6.2 Reglas de Hamburgo	13
6.3 Reglas de Rotterdam	15
7. ¿Cuáles son los problemas que podría tener Ecuador frente a la ratificación de las Reglas de Rotterdam?	17
CONCLUSIONES	20
RECOMENDACIONES	20
Bibliografía	21

RESUMEN

El conocimiento de embarque es un documento básico que promueve el comercio internacional porque contiene información comercial y legal, incluidos los contratos de transporte y descripciones de las mercancías. En el primer capítulo entraremos con los antecedentes, naturaleza jurídica y definiciones del conocimiento del embarque, así mismo su enfoque a la modalidad electrónica. A parte de ese tema, hablaremos sobre el sistema Ecuapass que rige Ecuador; el sistema Bolero que rige en ciertos países, que para mí opinión, son sistemas obsoletos; y el sistema Blockchain, un sistema moderno, del cual analizaremos por qué Ecuador no lo puede aplicar. En el segundo capítulo, nos concentraremos en estudiar tres normas internacionales cómo son las Reglas de Hamburgo, Haya-Visby, y especialmente las Reglas de Rotterdam ya que analizaremos los problemas que podría tener Ecuador frente a una ratificación, ya que evidentemente sería un gran avance hacia la tecnología porque existe una gran necesidad en el mercado de migrar hacia el uso de los conocimientos de embarque electrónico para que se puede transmitir de forma segura, integridad, fiabilidad y eficacia. Finalizando con su debida conclusión y recomendación.

Palabras claves

Conocimiento de embarque, Transporte, Mercancías, Convenios, Rotterdam, Blockchain.

ABSTRACT

The bill of lading is a basic document that promotes international trade because it contains commercial and legal information, including contracts of carriage and descriptions of goods. In the first chapter, we will enter with the background, legal nature and definitions of the bill of lading, as well as its approach to the electronic mode. Apart from that, we will talk about the Ecuapass system that governs Ecuador; the Bolero system that governs certain countries, which in my opinion, are obsolete systems; and the Blockchain system, a modern system, from which we will analyze why Ecuador cannot apply it. In the second chapter, we will concentrate on studying three international standards such as the Hamburg, Hague-Visby, and especially the Rotterdam rules, since we will analyze the problems Ecuador could have in the face of a ratification, since it would obviously be a great advance towards technology because there is a great need in the market to migrate towards the use of electronic bills of lading so that they can be transmitted in a safe, integral, reliable, and efficient manner. Concluding with its due conclusion and recommendation.

Key Word

Bill of lading, Transport, Merchandise, Agreements, Rotterdam, Blockchain.

INTRODUCCION

La pandemia causada por el SARS-CoV-2 se convirtió en un punto de reflexión en algunos aspectos operativos del sector del transporte marítimo en 2020, y puede ser el momento en que finalice el conocimiento de embarque como documento físico en papel.

Por motivo de las restricciones a la movilidad y las restricciones de transporte como medio de propagación del virus por el mundo han provocado retrasos y fallas en la entrega de documentos y conocimientos de embarque a los destinatarios, en muchos casos impidieron el despacho de mercancías y provocaron la pérdida de muchos contenedores en puertos, terminales y almacenes.

El tema del conocimiento de embarque electrónico, desde un punto de vista cronológico es muy anterior a las Reglas de Rotterdam, las Reglas de Rotterdam vienen a establecer un conjunto de normas modernas pero que recogen el viejo anhelo de una industria, que era sencillamente ir a una etapa que permitiera la implementación de ese documento a lo electrónico. Esto era algo que se venía discutiendo en la década de los 90, una discusión que la comisión marítima internacional ha jugado un papel fundamental. El uso de estos documentos electrónicos no es exclusivo, sino un complemento al conocimiento del embarque tradicional.

Las Reglas de Rotterdam a la fecha permanecen en un plano bastante teórico, ya que el convenio requiere la ratificación de 20 países, del cual solamente tienen a 5 países que lo han ratificado hasta la fecha.

En el primer capítulo entraremos con los antecedentes, naturaleza jurídica y definiciones del conocimiento del embarque, así mismo su enfoque a la modalidad electrónica. En el segundo capítulo, nos concentraremos en estudiar tres normas internacionales cómo son las Reglas de Hamburgo, haya-Visby, y especialmente en las Reglas de Rotterdam del cual es uno de los enfoques primordiales de este trabajo ya que analizaremos que problemas podría tener Ecuador frente a la ratificación a las Reglas de Rotterdam. Finalizando con su debida conclusión y recomendación.

CAPÍTULO I

Antecedentes del Conocimiento de Embarque

Según Salgado (1994) en su obra, el conocimiento de embarque y su régimen internacional, el origen del conocimiento se remonta a las prácticas navieras que desde la época de los fenicios, egipcios, griegos y romanos han estado presentes como actividad comercial. En la antigüedad, el documento tangible conocido hoy en día no se usaba, porque generalmente el naviero, capitán, armador y dueño de la mercancía era una sola persona. En la Edad Media esta situación cambia, pues el dueño de la embarcación no siempre es el mismo dueño de la carga, caso en el cual el propietario de las mercancías acompañaba las mercancías cargadas en el buque hasta su destino (pág.33).

Según Pavone de la Rosa, el conocimiento de embarque como título valor apareció a finales de la edad media cuando se fusiona la carta de aviso que el cargador remitía al destinatario para comunicarle la carga y expedición de las mercancías con las copias del “cartulario” que llevaba el escribano en el cual se acreditaba el estado y condición de las mercancías recibidas a bordo. Es en ese momento que hay que promover la circulación del crédito cuando se entregan las mercancías. Vemos entonces cuando surge el primer antecedente del conocimiento de embarque, esto es el “cartulario”, documento en el que se anotaban cuidadosamente las mercaderías que se cargaban en el buque y se utilizaban como recibo de carga y extracto de anotaciones. Más tarde, ese extracto se transforma en un documento independiente que, con la desaparición del escribano a bordo, es expedido por el capitán (1958, pág.183).

Expertos en la materia como José Eusebio, describieron y registraron la evolución histórica del instrumento legal en las siguientes etapas:

- a) Como título representativo de las mercancías, a finales del siglo XVII.
- b) Recibos de productos básicos simples hasta 1950.
- c) Desde 1950, existe una prueba de la existencia de una verdadera forma estándar de contrato para el transporte de mercancías por mar.

- d) Debido a la aplicación de máquinas de vapor en los barcos, el “recibo” apareció a finales del siglo XIX. (Salgado y Salgado,1994, pág.12).

Con el paso del tiempo, la importancia del conocimiento ha ido en aumento, por lo que en todos los casos no es necesario registrar todo o parte del fletamento de un barco en particular. Esa suplantación se ha visto favorecida por el principio según el cual el conocimiento suplente a la póliza que esta, por lo general, pueda suplir el conocimiento (Álvarez, 1977, pág. 31).

El motivo de explicar los antecedentes del conocimiento de embarque es que en Ecuador se rige por las leyes españolas y francesas, por lo que, en general, se han propuesto y se están desarrollando pautas de la ley marítima. Sin embargo, según el registro oficial No. 518 del 1 de febrero de 1978, Ecuador tomó la decisión de incorporar el Convenio de las Reglas de la Haya-Visby (Carrión, págs. 2-4).

Ider Valverde indica en su obra, el transporte de mercancías por mar bajo el régimen de conocimiento de embarque y los convenios internacionales que lo rigen, “es que fue en entre el siglo XIII y XIV fue que se empezaron a entregar los recibos de las mercaderías por parte del capitán y que el recibo en sí está en constante evolución y gradualmente se ha convertido en el documento más importante, y se podría decir que ya existe una legislación especial en el escenario internacional” (2011, pág. 30).

El conocimiento de embarque fue muy discutido por años por motivo de que algunos autores decían que no existía seguridad para las mercancías o porque no le veían la importancia dentro del comercio internacional a través del mar. Es a partir de las Reglas de la Haya que nadie discute porqué ya adquirió título de naturalización.

Naturaleza jurídica

Según Arroyo, en su obra, compendio de derecho marítimo, indica que son tres las funciones del conocimiento de embarque, a saber:

- 1) Sirve como título de propiedad de la mercancía transportada
- 2) Prueba de la existencia de un contrato de transporte marítimo, incluyendo sus principales características, y;
- 3) Sirve como recibo para la transferencia de mercancías y, por lo tanto, cuando se entrega bajo pedido, constituye un importante medio de comercio internacional necesario para las aduanas y el control financiero relacionado (2009, pág. 519).

Definiciones

¿Qué es el conocimiento de embarque tradicional?

Baena definió al conocimiento de embarque como un "documento transferible en título/valor de las mercancías, que es emitido por el consignatario del buque en el lugar de aceptación/embarque y es la prueba del contrato de transporte, así como el recibo de la mercancía y el estado de las mismas en el momento de recibirlas" (2002, pág. 28).

El tratadista Torres, nos indica que el conocimiento de embarque es "un documento emitido ya sea por el armador, capitán o agente marítimo para acreditar que las mercancías designadas a bordo sean transportadas al puerto de destino, entregadas al propietario de acuerdo con las condiciones estipuladas " (1978, pág. 583)

Salgado y Salgado nos enseña que también se puede definir como "un documento expedido por el porteador, su representante o el capitán de un buque mercante, por el cual reconocen haber recibido determinadas mercancías para su transporte por mar, comprometiéndose a restituirlas a su legítimo tenedor después de haberlo efectuado" (1977, pág. 121).

¿Qué es el conocimiento de embarque electrónico?

Es un instrumento electrónico privado y mercantil cuya función es principalmente un título de valor o de crédito electrónico, y al mismo tiempo un título electrónico de tradición o representativo de las mercancías. Hay que tener en cuenta que tiene la misma connotación del conocimiento de embarque en papel o físico.

El hecho es que el conocimiento de embarque electrónico simplifica el proceso administrativo, eliminar retrasos, costos adicionales, eliminar algún rastro documental por una posible copia del papel y la posibilidad de fraude.

Se dice que hay fraude marítimo, cuando una persona, que puede ser entre otros, el vendedor, el comprador, el armador, porteador o transportista, el capitán, el agente marítimo y aun los bancos que participan, bien como acreditante o como confirmante; engaña intencionalmente a otra en relación con algún hecho o circunstancia relacionados con actitudes marítimas, permitiéndole obtener de manera injusta dinero o mercancías. (*Guide to prevention of maritime fraud*, 1980, pág.3).

Se puede decir que los más frecuentes fraudes con este documento son:

- 1) Falsificación del conocimiento de embarque
- 2) Declaración de mercancías no existentes
- 3) Envío de productos sin valor, en vez de los declarados en el conocimiento de embarque
- 4) Entrega de la mercancía con una simple copia del conocimiento de embarque, a cambio de una carta de garantía, negociando el original con un tercero de buena fe, que podría legítimamente demandar al porteador.

La Comisión Marítima Internacional (CMI) aprobó las Reglas del conocimiento de embarque electrónico en 1990. El propósito de la regla es establecer un mecanismo para reemplazar los conocimientos de embarque negociables tradicionales con equivalentes electrónicos. Las Reglas del CMI no tienen efecto legal, son voluntarias y requieren de un “acuerdo de intercambio” entre las dos partes.

Como siempre, los legisladores y las reglamentaciones siguen a la zaga del progreso tecnológico y en los cambios de antiguas costumbres; aunque la posibilidad de que entre en vigor las Reglas de Rotterdam parece muy pequeña, debe recordarse que ya no utilizan la terminología tradicional del conocimiento de embarque, sino que utilizan “documentos de transporte” como una terminología más amplia para dar cabida a los avances tecnológicos. Este concepto también se ha incluido en las legislaciones más avanzadas, como la europea, que a su vez están incluidas las disposiciones para los conocimientos de embarque electrónico.

Distinción entre lo electrónico y lo digital

Hay necesidad de distinguir como paso previo al uso del conocimiento de embarque electrónico, el conocimiento de embarque digital. Entendiendo por conocimiento de embarque electrónico como el mensaje de datos encriptado y que se transmite por una plataforma especializada, pero hay que distinguirlo del conocimiento del embarque digital, que no es otra cosa que el conocimiento de embarque tradicional en formato electrónico validado por una firma electrónica y que en todo caso permitiría la implementación del negocio paperless en cuanto a documentación frente a las autoridades y frente a los clientes.

Es por eso que, a nivel internacional, la legislación de cada país, permita que al menos el uso de los conocimientos de embarque digitales para romper paradigmas garantizando además el contenido e inviolabilidad de la información y para convencer a las autoridades de que es posible dejar los papeles a un lado y apuntar a la digitalización como paso previo a la futura instrumentación al conocimiento de embarque electrónico.

Sistema Bolero

Guerrero, en su artículo, el crédito documentario electrónico y su nueva regulación, nos informa que “El sistema Bolero es un soporte que abarca la tecnología y lo jurídico para crear conocimientos de embarque electrónico y facilitar las transacciones comerciales electrónicamente. De igual forma, es un sistema integrador diseñado para no solo transmitir y administrar conocimientos de embarque sino también casi todos los documentos relacionados con el comercio internacional, tales como instrucciones de embarque, licencia de exportación, órdenes de compra, certificados de origen y de seguro” (2002, págs. 3-64).

Continúa diciendo que “Las partes que pretenden adherirse al referido sistema deben atenerse a su reglamento Rulebook, el cual tiene ventajas inherentes de la transmisión electrónica de datos; es decir, reduce el tiempo de ejecución de las operaciones y costos de transacción, todo lo cual, así como el alto nivel de seguridad de las comunicaciones, garantizando su autenticidad, confidencialidad, integridad, durabilidad y fiabilidad por los sistemas de autenticación o firma digital”. (Guerrero, 2002. págs. 3-64).

Castro, en su artículo, documentación electrónica del contrato de transporte, indica que podemos resumir el funcionamiento del sistema Bolero de la siguiente forma “El cargador que pretende celebrar un contrato de transporte envía un mensaje electrónico al porteador, en el cual contiene datos descriptivos de la mercancía. Una vez que el porteador acepta la oferta del cargador, confirmará electrónicamente la recepción de la mercadería y le transmitirá los datos descriptivos de la misma para que sea consistente con el contenido que figura en el conocimiento de embarque tradicional. El porteador enviará el mismo mensaje al registro central, donde el cargador aparecerá registrado como titular” (2002, pág. 630).

Sistema Blockchain

Blockchain es un libro digital de registros distribuidos, es decir, una lista, hoja de cálculo o base de datos compartida entre diferentes nodos en una red distribuida, que se utiliza para registrar transacciones que no pueden modificar datos antiguos. Se basa en un programa de software de código abierto de punto a punto completamente descentralizado. Por lo tanto, el identificador único y cualquier otro dato que la transacción esté intentando capturar.

Dentro del libro el derecho marítimo en los albores de la tercera década del siglo XXI, en el capítulo titulado el conocimiento de embarque en la era Blockchain, los autores Bolinaga y Cova, hace énfasis en que “si Blockchain era eficaz impidiendo que alguna persona pudiera hacer una doble transacción con la misma criptomoneda. Entonces si la plataforma de cadenas de bloques sirve para evitar un doble pago o gasto, según se vea, también puede ser eficaz para evitar que un conocimiento de embarque electrónico pueda ser multiplicado y transferido a más de una persona” (Bolinaga & Cova, 2019, pág. 187).

El capitán emitirá un conocimiento de embarque electrónico a solicitud del cargador y de acuerdo con los requisitos de la ley, el cual contendrá toda la información requerida por el conocimiento de embarque, indicando que ha recibido la carga en el buque para ser embarcada al puerto, entregándola a la persona designada como destinatario. Configurándose así la transacción original que inicia la cadena de bloques.

Luego de eso, el capitán deberá realizar varios procesos para garantizar la autenticidad y seguridad:

1. El capitán genera dos claves como remitente, una clave privada y otra pública para el cargador.
2. El capitán aplica un *hash* al conocimiento de embarque electrónico, es decir, los convierte en una cadena digital de una longitud predefinida y fija utilizando una función matemática. El valor *hash* resultante se cifra mediante la clave privada del capitán. El hash cifrado equivale a la firma digital que el capitán

debe estampar en los conocimientos de embarque y a su vez constituye la huella digital del registro electrónico.

3. El capitán transmite la firma digital junto con los datos de texto sin formato a los participantes en la red punto a punto: los receptores. Estos receptores pueden ser bancos, compañías de seguros, autoridades aduanales o portuarios, agentes navieros, etc.

“El receptor puede verificar la integridad de los datos comparando el hash descifrado enviado por el capitán con el valor hash que calculó al aplicar el mismo algoritmo hash en los datos sin formato transmitidos por el capitán. Si ambos valores hash coinciden, el cargador tiene la garantía de que los datos no fueron alterados en tránsito, y por tanto validar su recepción” (Bolinaga & Cova, 2019, pág. 189).

Al finalizar este primer capítulo, podemos concluir que, si bien es cierto que el conocimiento de embarque electrónico, no es algo novedoso, es algo que se viene discutiendo aproximadamente hace 30 años por el comité marítimo internacional. Así mismo, se ha analizado el sistema Bolero, que es usado por algunos países de Latinoamérica, en nuestro país el sistema que se usa es el Ecuapass, que podemos decir que guarda semejanza con el Bolero, ya que ambos son sistemas cerrados, que necesitan de una central, y el único avance es la firma digital. Otro sistema que se analizó es el Blockchain, un sistema que supera al Bolero, pero que en su mayoría es usado por países europeos, la diferencia entre ambos, es que Blockchain es un sistema abierto, una aplicación informática descentralizada y uno de los problemas de Bolero es que el conocimiento de embarque electrónico lo considera solamente como un documento contractual, es decir, sin un título representativo de las mercancías. Entonces, ¿Por qué Ecuador no avanza a tener un sistema mejorado?, es porque piensan que Blockchain sólo es usado por bitcoin, algo que no es regulado por el país, pero hay que recordar que ese sistema es una plataforma que incorpora cualquier tipo de activo, documentos, contratos, criptomoneda, etc.

CAPÍTULO II

Convenios internacionales aplicables

El conocimiento de embarque del cual se hace referencia a documentos en papel o en físico que son intercambiados bajo un formato electrónico se ajusta con las normas internacionales de las Reglas de la Haya, las Reglas de la Haya-Visby, las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam que son las más recientes; además de las leyes nacionales con respecto a los conocimientos de embarque.

Reglas de la Haya-Visby

Antes de referirnos a esta normativa es necesario mencionar que previamente existía el convenio internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque del 15 de agosto de 1924, conocido como las Reglas de la Haya, este convenio tiene como finalidad la unificación de las reglas en tema de conocimientos de embarque.

El actual protocolo de Bruselas, conocido como las Reglas de la Haya – Visby, celebrado el 23 de febrero de 1968, es la reforma del anterior, de la cual Ecuador se adhirió en el año 1978, siendo el único convenio del cual abarca temas marítimos. En 1979 se aprueba el segundo protocolo modificadorio.

Este convenio no menciona documentos electrónicos, sino que estipula que el conocimiento de embarque debe emitirse por escrito. Esta situación no constituye obstáculo para que los conocimientos de embarque emitidos dentro de las Reglas de la Haya – Visby puedan tener un soporte electrónico. En este caso deberá recurrirse a los principios de no discriminación, equivalencia funcional, inalteración del preexistente derecho de obligaciones y contratos privados y la neutralidad tecnológica de los cuales tendría un valor jurídico al documento de embarque electrónico que cumpliría con la naturaleza del conocimiento de embarque.

Procederé a mencionar algunas de las reformas que se le ha hecho a este convenio, para que quede en evidencia que no ha existido un avance

primordial en dichas reformas, ya que como he dicho anteriormente no cuenta con regulaciones sobre documentos electrónicos.

En las Reglas de la Haya – Visby, no da una definición a lo que se entendería por conocimiento de embarque. En el artículo 1 en literal b, se lo menciona dentro del contrato de transporte que debería ser documentado por un conocimiento de embarque. A su vez en el artículo 3 párrafo 3 hace mención a lo que debería contener un conocimiento de embarque, del cual deberá existir una identificación de las mercancías por escrito de parte del cargador antes de que empiece la carga de las mismas, el número de bultos o cantidad tal como el cargador los ha escrito y el estado o condición de la mercancía.

El artículo 3, después del párrafo 6, se añade un segundo párrafo 6 bis, que se refiere a que se podrá ejercer acciones de repetición o indemnización, incluso después de haber expirado el plazo de un año señalado en el párrafo precedente, en un plazo fijado por el tribunal que conozca el caso, del cual no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que el accionante haya cancelado lo reclamado o recibido la notificación de citación.

En el artículo 4 numeral 5, indica que el porteador ni el buque serán responsables por las pérdidas, deterioros, daños u otro riesgo en las mercancías, si en dicho conocimiento de embarque fue el cargador quien ha elaborado una declaración falsa relacionada a la naturaleza o valor de la mercancía.

Según el bis entre los artículos 4 y 5, se refiere a las exoneraciones y limitaciones, podrá aplicarse en una acción contra el porteador referente a pérdidas o daños de mercancía y si dicha acción se ejerce contra un encargado del porteador podrá acogerse a ese beneficio, pero no podrá hacerlo si el daño es resultado de un acto u omisión.

Y finalmente dentro del artículo 10, establece que, estas disposiciones se aplicaran a todo conocimiento de embarque formalizado entre puertos pertenecientes a dos estados diferentes.

Reglas de Hamburgo

A partir de la segunda mitad del siglo XX, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNICENTRAL) pedía cambios en las Reglas de la Haya – Visby. Las Reglas de Hamburgo entraron en vigencia el 1 de noviembre de 1992 al haber sido ratificada por 20 países el convenio ONU 1978, dicho convenio representa el paso final en la transformación de las Reglas de la Haya de un modelo de conocimiento de embarque a un código integral que abarca todos los aspectos del contrato de transporte.

Como pudimos analizar anteriormente en las Reglas de la Haya – Visby se regían en un solo tipo de conocimiento que era el contrato de transporte. En cambio, las Reglas de Hamburgo hacen una separación entre el conocimiento de embarque y el contrato de transporte. El contrato de transporte es previo, consensual y bilateral; mientras que el conocimiento de embarque es unilateral del transportador, debe ser por escrito y posterior al contrato de transporte.

En este convenio ya existe una definición del conocimiento de embarque, lo podemos encontrar en el artículo 1 numeral 7, del cual nos indica que es un documento que tiene carácter probatorio de un contrato de transporte marítimo, acredita la transferencia de mercancías junto con el compromiso de entregarlas a la orden de una persona determinada o porteador.

En el artículo 1 numeral 8, implementan la utilización de medios tecnológicos como el telegrama y télex, que hoy en día se los considera anticuados. A su vez el artículo 14 numeral 3 dan la posibilidad de admitir los conocimientos electrónicos ya que en dicho artículo se refiere a que la firma admite que sea puesta por medios electrónicos.

El artículo 4 estipula que el porteador es responsable de las mercancías y responde por ellas mientras esté bajo su cargo, y las propias regulaciones indican que esa responsabilidad va desde la recepción hasta la entrega de las mismas, ya que en la Haya – Visby delimitaban esa responsabilidad.

El artículo 5 nos indica que, si la mercancía ocurre durante la custodia, el porteador será responsable por la pérdida o daño de la mercancía y el retraso en la entrega, salvo que acredite que ha asumido la plena responsabilidad con su agente y empleado, las medidas preventivas razonablemente necesarias para evitar el incidente y sus consecuencias. Así como la exoneración de responsabilidad si el porteador cambia de ruta por motivos razonables como salvar vidas humanas adoptadas por salvamento de mercancía por mar.

El artículo 10 determina que cuando la ejecución del transporte o de una parte de él se encomienda a un porteador o transportista efectivo, será responsable totalmente del transporte. También es responsable de las acciones y negligencias realizadas por el transportista efectivo, sus empleados y agentes en el ejercicio de sus funciones, siendo las responsabilidades entre ellos solidariamente. Cabe mencionar que en los anteriores convenios no dicen nada al respecto.

En el artículo 15 numeral 2 reconoce el embarque de las mercaderías a bordo de la nave, en el cual el porteador emitirá un conocimiento de embarque embarcado al cargador, se establecerá las mercancías y la fecha en que se entregó la carga. Y a su vez consta de una lista larga de los requisitos que debe contener.

El artículo 16 nos habla sobre las reservas y el valor probatorio, pero en el numeral 3 podemos resaltar que existe una diferencia en comparación con las Reglas de la Haya – Visby, en que las primeras exigen al tercero que pruebe tanto su buena fe como el hecho de partir de la descripción del conocimiento de embarque. Así mismo en el artículo 17 numeral 2 hace atribución de valor a las cartas de garantía exclusivamente entre las partes siempre que no exista mala fe en el porteador, sin embargo, les niega valor frente a terceros.

Reglas de Rotterdam

En vista de las grandes diferencias normativas en el ámbito del transporte marítimo en el conocimiento de embarque, surge el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, más conocido como las Reglas de Rotterdam, con fecha de 23 de septiembre de 2009, es necesario mencionar que este convenio aun no entra en vigencia ya que se necesita que sea ratificado por 20 países como mínimo.

El objetivo de este convenio es uniformar las tres convenciones existentes que son las Reglas de la Haya, Haya – Visby y Hamburgo del cual tenían como finalidad la regularización normativa internacional en materia del contrato de transporte marítimo, pero lamentablemente no cumplen con las exigencias actuales por lo que las Reglas de Rotterdam implementan tanto como el ámbito tecnológico y comercial en los transportes marítimos.

Antes de analizar ciertos artículos, debemos hacer énfasis que en este convenio al conocimiento de embarque se lo denomina como un documento de transporte, el cual podemos encontrar su definición en el artículo 1 numeral 14 que básicamente es lo mismo que el conocimiento de embarque tradicional. Así mismo permite la creación del documento de transporte electrónico en el artículo 1 numeral 18 que es la información consignada en uno o más mensajes que emite el porteador por medio de comunicación electrónica.

La aplicación de las Reglas de Rotterdam no depende de la emisión del documento de transporte. Por tanto, incluso si se cumplen las condiciones mencionadas en el artículo 5, esto es que el acuerdo se aplicará a todos los contratos de transporte en donde el lugar de recepción y entrega estén ubicados en diferentes Estados, así mismo el puerto de carga y descarga; y será aplicable sea cual fuera la nacionalidad del buque. Entonces, aunque no se expida el documento, el contrato de transporte se regirá por el convenio. En estos casos, exista o no el documento de transporte, también existe un contrato de transporte.

El capítulo 3 está destinado a promover y alentar el uso de documentos de transporte electrónicos en lugar de los tradicionales en papel, y proporcionan un marco legal y efectivo para el desarrollo, evolución y consolidación del comercio electrónico dentro del transporte marítimo.

En el artículo 8 nos indica que, para poder emitir ese documento electrónico deberá existir un acuerdo entre el cargador y porteador, ya que recordemos que en la Regla de la Haya – Visby tanto el cargador o porteador podían acordar la no emisión de un conocimiento de embarque y en las Reglas de Hamburgo el cargador tenía el poder de obligar al porteador a emitir el conocimiento de embarque; y se busca la equivalencia entre el documento de transporte con el documento de transporte electrónico.

El artículo 10 prevé dos situaciones: la primera consiste en sustituir el documento de transporte en físico por un formato de documento de transporte electrónico negociable; y segundo, convertir el documento de transporte electrónico negociable original en un formato de documento de transporte en físico.

Dentro del capítulo 8 que hace referencia a documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte, en el artículo 35, cuando se llega a un acuerdo con el cargador o su uso es contrario a lo tradicional del comercio, el porteador puede negarse a emitir documentos negociables.

En el artículo 36 ponen de ejemplo de las condiciones pactadas por ambas partes que deben ir en el documento de transporte, aunque no son exhaustivas, pueden agregar datos que las partes consideren oportunos para ilustrar mejor sus obligaciones.

En el artículo 37 numeral 2, introdujeron un nuevo método para identificar al porteador. Si dentro del documento de transporte no indica notoriamente quien es el porteador, deberá entenderse que el dueño es el que se encuentra registrado del buque, esto ayudaría a identificar al porteador.

¿Cuáles son los problemas que podría tener Ecuador frente a la ratificación de las Reglas de Rotterdam?

Para poder responder a la pregunta en mención dentro de esta sección vamos analizar las leyes que regulan el Comercio Marítimo en Ecuador y a la vez incluir otros artículos de las Reglas de Rotterdam que sin duda este convenio no solo regula el conocimiento de embarque electrónico, sino que otros aspectos que pondremos como evaluación para concluir si le traería beneficio frente a una posible ratificación y que cambios tendría que realizarse en la legislación interna de Ecuador para su adecuación.

Las Reglas de Rotterdam generalmente estipulan y amplían el alcance de la responsabilidad del transporte multimodal, requiriendo que el sector marítimo amplié el alcance de la contratación. Anteriormente no existía ningún convenio que ampliara de esa manera el campo de responsabilidad. Según Rodríguez Burbano, el transporte multimodal se trata de “un contrato único para el transporte de mercancías por lo menos dos modos diferentes de transporte, ya sea marítimo, aéreo o terrestre” (2010, pág. 333). De misma manera, Pérez Fontana indica que “las Reglas de Rotterdam buscan justificar la limitación de la responsabilidad del porteador porque él es responsable de mantener el buque y la tripulación en las mejores condiciones para la navegación” (2012, pág. 26).

Entonces las Reglas de Rotterdam son el resultado de un largo proceso en el que las personas intentan reemplazar las reglas originales, para satisfacer las nuevas necesidades del transporte marítimo de mercancías. En el artículo 89 numeral 1 y el artículo 2 requiere que los países que se firmen y ratifiquen las Reglas de Rotterdam deberán eliminar el régimen internacional al que estén adherido, sea las Reglas de la Haya, Haya – Visby o Hamburgo.

Reig Fabado expresa que existe una diferencia entre las convenciones existentes, y es que “las Reglas de la Haya – Visby solo regulaban lo relativo al transporte gancho – gancho, luego las de Hamburgo ampliaron la visión reglamentando el transporte puerto a puerto, y finalmente, Rotterdam en vista de que las mercancías se movilizaban en contenedores, optaron por regular

modalidad puerta a puerta” (2016, pág. 178).

En el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones podemos observar entre dos artículos una posible exclusión, y es que en el artículo 104 literal a, establece que los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos; pero en el artículo 130 del Código en mención se establece que en la recepción de la mercadería hecha por autoridad competente se presentara la documentación necesaria prevista por el Director General, en el formato físico o electrónico que la administración establezca. Entonces si el Director de Aduanas solicita documentos en físicos, el hecho de que se reconozca los documentos digitales quedaría excluida.

Las normas que regulan el Comercio Marítimo se las encuentra en el Código de Comercio. Podemos evidenciar que existe una mejoría comparando con el Código de 1960, con respecto a incorporación de definiciones por ejemplo el armador, fletador, conocimiento de embarque y la incorporación del Transporte Multimodal.

En el artículo 1022 del Código de Comercio, dentro del primer párrafo nos hace mención sobre el conocimiento de embarque que deberá hacer el transportador al cargador, en tres originales y las copias que él solicitare; dentro del segundo párrafo habla que deberá ser firmado por persona autorizada, pero se refiere a la firma autógrafa; y el último párrafo solo hace referencia a la firma electrónica. Mientras que en el artículo 8 de las Reglas de Rotterdam, en el primer inciso indica que todo lo que se requiera para poder figurar en un documento de transporte podrá ser mediante un documento electrónico de transporte, y en el segundo inciso habla de dos principios que es el uso consensuado y la equivalencia funcional; y es que comprándolo con el artículo 1022 de nuestro Código de Comercio, está muy alejada de esa descripción.

En el Código de Comercio actual han excluido el artículo 822 del Código de Comercio de 1960, en el cual indicaba que los cargadores no podrán desembarcar sus mercaderías ni variar la consignación sin restituir al capitán todos los conocimientos que les hubiere entregado. Si el capitán consintiere el desembarque o el cambio de consignación sin haber retirado los

conocimientos, será responsable de la carga al portador legítimo de ellos. Es decir, que actualmente en el Código de Comercio no existe el derecho de cambiar a la orden o contraorden para cambiar al consignatario, este sería otro problema a nuestra legislación frente a una ratificación porque en las Reglas de Rotterdam si lo prevé.

En las Reglas de Rotterdam, por primera vez se incluyen obligaciones para los cargadores. El artículo 27 estipula la obligación de preparar y ajustar la carga al embarcar. Las mercancías deben encontrarse listas para la carga en la fecha de envío estipulada para que sean aptas para viajar y evitar el deterioro. De la misma manera existen obligaciones mutuas, como las que se mencionan en el artículo 28, lo que significa que estas partes deben prestarse atención entre sí en cuanto a brindar la información e instrucciones necesarias para el manejo adecuado de la mercadería. Esto mejora la posición de negociación de los cargadores en relación con otras partes involucradas, lo cual es evidente lo adecuado que sería para Ecuador ya que es un país de cargadores. En las convenciones anteriores se legislaba pro porteador, lo que generó una situación desfavorable en las negociaciones de transporte.

Las Reglas de Rotterdam también delimita a las partes ejecutantes en el comercio marítimo para que exista una mejor comprensión de las responsabilidades contractuales y los reclamos posteriores sea por demoras o incumplimiento en la entrega de mercancías. No cabe duda de que esto beneficiara a los operadores de comercio exterior de Ecuador, especialmente a los que realizan transportes al exterior o importación, ya que se puede adquirir respuestas inmediatas a daños producidos sin necesidad de perseguir al responsable en el exterior o esperar que la nave regrese para ejercer acciones sino simplemente obligando a responder a las partes ejecutantes. Esto podría traer consigo la responsabilidad de las agencias navieras y operadores portuarios.

CONCLUSIONES

Ecuador no ha podido estar a la altura con las necesidades de los comerciantes, existiendo ciertos vacíos legales en la aplicación de las normas actuales, contradicciones y estar adherido a las Reglas de la Haya – Visby, un convenio que no está ajustado para las exigencias actuales.

En nuestro país, el sistema que se usa es el Ecuapass, un sistema que se requiere de una central y que solo tiene como avance la firma digital en comparación con el sistema Blockchain que es un sistema abierto y descentralizado, algo que indudablemente requiere nuestra legislación para poder seguir actualizándose.

Todas las legislaciones se tienen que modernizar, no solo que exista uniformidad internacional, sino que cada legislación de cada país permita que las Reglas de Rotterdam, el Comercio Electrónico y el Ecommerce puedan tener un buen puerto para satisfacer las necesidades de todos.

RECOMENDACIONES

Se debería reformar ciertos artículos que hemos analizado en el presente trabajo dentro del Código de Comercio y Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones para que no exista inconvenientes al momento de una ratificación a las Reglas de Rotterdam.

Se debería implementar el sistema Blockchain ya que podríamos decir que es más actualizado en varios aspectos e invitar a tratadistas ecuatorianos que traten sobre el sistema Ecuapass, ya que en toda la investigación no evidencie ninguna preocupación por este tema de sistema anticuado.

Definitivamente nuestro país necesita estar actualizado y estar siempre un paso adelante ante las necesidades de transporte marítimo, es por eso que necesita dejar las Reglas de la Haya – Visby y ratificar las Reglas de Rotterdam.

BIBLIOGRAFIA

- Arroyo, I. (2009). *Compendio de Derecho Marítimo*. 3era. Madrid: Ed. Editorial Tecnos.
- Baena, J. (2002). *Transporte internacional*. 1. Valencia: Logis Book.
- Bolinaga, J., & Cova, L. (2019). *El derecho marítimo en los albores de la tercera década del siglo XXI*. México: Porrúa print.
- Carrión, J. (1992). *Estudios de seguro marítimo*. Barcelona: Bosch.
- Castro, M. (2002). *Documentación electrónica del contrato de transporte*. Madrid: Régimen jurídico de internet
- Código de Comercio. (10 de diciembre del 2020). *Registro Oficial Suplemento 497*. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. (31 de diciembre del 2019). *Registro Oficial Suplemento 351*. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte de mercancías total o parcialmente marítimo. (2008). Reglas de Rotterdam. Nueva York: Naciones Unidas.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías. (1978). Reglas de Hamburgo. Hamburgo: Naciones Unidas.
- Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque. (1924). Reglas de La Haya. Haya: Comité Marítimo Internacional.
- Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque. (1968). Reglas de la Haya–Visby. Bruselas: Comité de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil.
- Guerrero, M. (2002). *El crédito documentario electrónico y su nueva regulación*. Revista de la Contratación Electrónica, Núm. 34.

- Mezzerá Álvarez, R. (1977). *Curso de Derecho Marítimo*. Montevideo: ACALI.
- Pavone, A. (1958). *Studi sulla polizza di carico*. Milano: Dott A Guiffre Editore.
- Pérez, O. (2012). *Responsabilidad del Porteador en las Reglas de Rotterdam*. Caracas: Centro de Estudios de Postgrado de la Universidad Central de Venezuela.
- Recalde, A. (1992). *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte*. Madrid: Civitas.
- Rodríguez, A. (2010). *Transporte Multimodal: Régimen Jurídico Y Responsabilidad Del Porteador*. España: Castellón De La Plana.
- Salgado y Salgado, J. (1977). *El arbitraje y el conocimiento de embarque marítimo, memoria del IV Simposio de Arbitraje Internacional*. México: Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México.
- Salgado y Salgado, J. (1994). *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Sánchez, F. (2010). *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías: Reglas de la Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam*. Pamplona: Aranzadi.
- Valverde, I. (2011). *El transporte de mercancías por mar bajo el régimen de conocimiento de embarque y los convenios internacionales que le rigen*. Guayaquil: Edilex s.a.
- Vigier, A (1978). *Derecho Marítimo*. 3era. Madrid, Subsecretaría de la Marina Mercante.

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Triana Cáceres, María Gabriela**, con C.C: 0940962269 autora del trabajo de titulación: **Conocimiento de embarque electrónico y las repercusiones frente a la ratificación de las Reglas de Rotterdam** previo a la obtención del título de **Abogada de los tribunales y juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 26 de febrero de 2021

f. _____

Triana Cáceres, María Gabriela

C.C: 0940962269

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Conocimiento de embarque electrónico y las repercusiones frente a la ratificación de las Reglas de Rotterdam		
AUTOR(ES)	Triana Cáceres, María Gabriela		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Abg. Vélez Coello, José Miguel, Mgs		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Derecho		
TÍTULO OBTENIDO:	Abogada de los tribunales y juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	26 de febrero de 2021	No. DE PÁGINAS:	22
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Marítimo, Derecho Mercantil		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Conocimiento de embarque, Transporte, Mercancías, Convenios, Rotterdam, Blockchain.		
RESUMEN/ABSTRACT			
<p>El conocimiento de embarque es un documento básico que promueve el comercio internacional porque contiene información comercial y legal, incluidos los contratos de transporte y descripciones de las mercancías. En el primer capítulo entraremos con los antecedentes, naturaleza jurídica y definiciones del conocimiento del embarque, así mismo su enfoque a la modalidad electrónica. A parte de ese tema, hablaremos sobre el sistema Ecuapass que rige Ecuador; el sistema Bolero que rige en ciertos países, que para mí opinión, son sistemas obsoletos; y el sistema Blockchain, un sistema moderno, del cual analizaremos por qué Ecuador no lo puede aplicar. En el segundo capítulo, nos concentraremos en estudiar tres normas internacionales cómo son las Reglas de Hamburgo, Haya-Visby, y especialmente las Reglas de Rotterdam ya que analizaremos los problemas que podría tener Ecuador frente a una ratificación, ya que evidentemente sería un gran avance hacia la tecnología porque existe una gran necesidad en el mercado de migrar hacia el uso de los conocimientos de embarque electrónico para que se puede transmitir de forma segura, integridad, fiabilidad y eficacia. Finalizando con su debida conclusión y recomendación.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: 0963926800	E-mail: gabitriana1993@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Reynoso Gaute De Wright, Maritza Ginette		
	Teléfono: 0994602774		
	E-mail: maritzareynosodewright@gmail.com		
SECCION PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACION:			
DIRECCION URL (tesis en la web):			