

LAS REGLAS DE ROTTERDAM

VISION DE LOS ARMADORES Y CLUBES DE P&I

Presentación en la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo el 22 de julio de 2010, por el Cpt. Alejandro Laborde

Agradezco a la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo en la persona de su presidente el Dr. Alejandro Sciarra, la invitación que me formulara para participar en estas Jornadas, presentando el tema: La visión de los Armadores y sus Clubes de P&I frente a las Reglas de Rotterdam.-

Mientras observamos algunas imágenes que muestran las difíciles condiciones meteorológicas que debe enfrentar muchas veces el transporte por mar y que nuestra jurisprudencia difícilmente encontrará que representan causal de exoneración por fuerza mayor, digamos que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo, conocido comúnmente como las Reglas de Rotterdam, fue adoptado por la Asamblea General de la ONU en diciembre de 2008 y fue firmado hasta la fecha por veintidós países : Estados Unidos, Francia, Grecia, España, Dinamarca, los Países Bajos, Noruega, Polonia, Suiza, Armenia, Camerún, Gabón, Congo, Guinea, Madagascar, Malí, Níger, Nigeria, Ghana, Senegal y Togo.-

La Convención entrará en vigor doce meses después de la ratificación por al menos de veinte estados. Justo es reconocer que hasta el momento no ha sido ratificada aún por ninguno de los firmantes, ni tampoco por otros estados que hubieran podido adherir posteriormente.-

Es dable señalar también que el Convenio es fruto del trabajo de muchos años de negociaciones en el seno de un órgano como la UNCITRAL, que si bien es de carácter técnico, forma parte de una organización política como la ONU, y eso explica ciertas consideraciones que no son estrictamente técnicas y representan concesiones a países con peso político internacional. Ejemplo de lo dicho son las excepciones en el tema de contratos de volumen, la subsidiariedad otorgada -si correspondiese- a las Convenciones internacionales que regulan los modos de transporte carretero, ferroviario, o aéreo, y la libertad otorgada a los estados para adoptar o no el capítulo sobre jurisdicción.-

Es descripta como un instrumento "marítimo plus", dado que está designada para legislar tanto el transporte internacional marítimo de mercancías como el transporte internacional multimodal, cuando exista un tramo marítimo contemplado en el contrato de transporte.-

Anticipamos la conclusión en cuanto a que esta Convención no genera entusiasmo entre los Armadores y sus Clubes de P&I, y que no es ni por asomo como se ha dicho en algunos foros, un nuevo intento de favorecer a las grandes compañías navieras en detrimento de los usuarios de bodega.-

Trataremos de mostrar que esta nueva Convención por el contrario, significa un incremento significativo de la responsabilidad de los transportistas, entre otros aspectos, por la pérdida de defensas tradicionalmente existentes, el aumento de obligaciones en períodos y ámbitos más extendidos que los actuales, el incremento de los límites de responsabilidad, y la extensión del fin de la responsabilidad contractual.-

Claro que esto puede sonar curioso, si lo observamos meramente desde la perspectiva de la legislación uruguaya, que implica prácticamente un régimen de responsabilidad objetiva, sin posibilidad para el transportista de limitar responsabilidad, a valores razonables para dar protección efectiva, pero que no excedan niveles que sean inviables para el mercado asegurador.-

Sin embargo, deberíamos reconocer que Uruguay no es el ombligo del mundo, ni en ésta ni en otras áreas, y que tanto la ley nacional para el transporte marítimo internacional, como la interpretación que de esos asuntos hacen los tribunales uruguayos, no constituyen la regla general en el resto del mundo, de modo que aunque no para el Uruguay, los límites y responsabilidades del nuevo Convenio implican, en la generalidad de los países, un aumento sensible respecto de los existentes.-

Para ilustrar lo antedicho, veamos una breve comparación entre las Convenciones Marítimas actualmente vigentes en la gran mayoría del mundo, es decir las Reglas de la Haya-Visby y las de Hamburgo, y las proyectadas Reglas de Rotterdam.-

El nuevo Convenio se aplica a todos los contratos de línea regular pero excluye a los contratos de fletamento del tipo charter party, y cualquier otro contrato para el uso de espacios a bordo de un buque. Los tráficos no regulares no están incluidos en la Convención, excepto cuando no hay un charter party ni otro contrato para la utilización de un buque o un espacio a bordo, y se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.-

La Convención tiene también un muy amplio ámbito de aplicación en lo que se refiere a contratos internacionales de transporte con una pierna marítima internacional, y donde el lugar de recepción, carga, entrega o descarga, estén situados en un estado contratante. Las Reglas de Rotterdam adoptan una combinación mucho más completa de los criterios de aplicación de las anteriores Convenciones, tanto el documental de La Haya - Visby, el contractual de Hamburgo, y el geográfico y comercial de ambas.

Mientras que de acuerdo con la Haya - Visby el período de responsabilidad del transportista comienza cuando las mercancías son cargadas a bordo hasta su descarga del buque, y según Hamburgo el período de responsabilidad se extiende desde el puerto de carga hasta el de descarga, las Reglas de Rotterdam imponen responsabilidad al transportista hasta que las mercancías son entregadas al consignatario.-

La nueva Convención incluye también otros modos de transporte en su definición de contrato de transporte. En adición al transporte marítimo se incluyen servicios de estiba, terminales, operadores de transporte, y transporte carretero, fluvial y ferroviario.-

Las Reglas de Rotterdam van mucho más allá en la definición de la identidad del transportista que las anteriores convenciones, porque además de definir a la parte ejecutante y a la parte ejecutante marítima, conceptualizan de manera tan amplia al transportador, que esta condición abarca a otros modernos actores del transporte, tales como freight forwarders y operadores logísticos.

Esta inclusión introduce un aspecto multimodal que la distingue significativamente de las actuales Convenciones existentes.-

El texto establece que para los daños que se hayan producido durante el transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar, el régimen de las Reglas de Rotterdam podrá ser subsidiario a la aplicación de otros instrumentos internacionales, como las Convenciones de Transporte Carretero, Ferroviario y Aéreo.-

En cuanto a lo que hace a jurisdicción y arbitraje, la Convención da al reclamante el derecho de elegir dónde iniciar las acciones legales o arbitrales en alguno de los siguientes lugares: el domicilio del transportista, el lugar de recepción de la mercadería, el lugar de entrega de la mercadería, o el puerto de carga o descarga.-

Las opciones antedichas quedan limitadas de existir una cláusula de jurisdicción exclusiva en un contrato de transporte explícito.-

Estas cláusulas de jurisdicción y arbitraje son opcionales para los Estados ratificantes y en caso de no aceptarlas, su aplicación queda a criterio de los respectivos tribunales nacionales.-

El plazo de prescripción se extiende razonablemente a dos años, en línea con lo establecido en Hamburgo.-

Las Reglas de Rotterdam cargan al transportista una responsabilidad mayor que las actuales provisiones de la Haya - Visby en la obligación de mantener el buque en condiciones de navegabilidad.-

En la Haya - Visby dicha obligación debía ser ejecutada antes y al comienzo del viaje, mientras que las Reglas de Rotterdam le imponen ahora el mantener la navegabilidad durante todo el viaje.-

Las Reglas de Rotterdam preservan el catálogo de excepciones fijadas en la Haya - Visby con tres alteraciones significativas: se elimina la excepción del error de navegación y manejo u operación del buque, se remueve la muy genérica "cualquier otra causa"; y la defensa de incendio se debilita, ya que el transportista no puede apelar a ella si el incendio es imputable a la tripulación o sus empleados, o cualquier parte ejecutante de acuerdo a la definición de las Reglas.-

Por otro lado, se agregan como defensas, entre otras, la posibilidad de exonerar responsabilidad si los daños fueran causados por medidas intentadas para evitar daños ambientales o salvar propiedades en el mar.-

Comparados con las Reglas de la Haya Visby, los montos de limitación han sido aumentados de 666.67 Derechos Especiales de Giro a 875 Derechos Especiales de Giro por unidad y de 2 Derechos Especiales de Giro a 3 Derechos Especiales de Giro por kilo. Como en las anteriores Convenciones, el cargador puede evitar la limitación de responsabilidad del transportista, por medio de la declaración del valor de los bienes a ser transportados.-

Hay también como en Hamburgo una previsión de limitación de responsabilidad por demora en la entrega, lo cual no estaba incluido en la Haya - Visby.-

Como una ventaja en términos de clarificación y elasticidad operativa, la Convención establece las condiciones para llevar carga sobre o bajo cubierta, evitando así las dificultades legales que implica la exclusión general de poder llevar cargas sobre cubierta, según las Reglas de la Haya y la Haya-Visby.-

En otros aspectos no menos importantes, las Reglas de Rotterdam establecen un sistema más equitativo sobre la carga de la prueba para ambas partes : intereses de la carga y transportistas; en el espíritu de modernización se reconocen los documentos electrónicos de transporte; se respeta la autonomía de la voluntad en los contratos de volumen, y se crea el nuevo concepto de parte ejecutante marítima, que involucra la responsabilidad de estibadores, puertos, terminales, agentes de carga, NVOCC, etc., que realicen sus actividades dentro de la zona portuaria.-

Visión de los Armadores y Clubes de P&I

Aunque la nueva Convención incrementa la responsabilidad de los armadores de buques, y consecuentemente la de sus Clubes de P&I, ofrece en contrapartida muy buenas perspectivas para modernizar el derecho marítimo internacional en una visión integral.-

La industria del transporte marítimo es una industria global --90% del comercio mundial se efectúa por mar-- y necesita por tanto ser gobernada por Reglas confiables y aceptadas internacionalmente en todas las jurisdicciones, de manera que puedan proveer certeza jurídica y uniformidad, reduciendo los conflictos de legislaciones diferentes que incrementan los costos de los seguros y, en definitiva, de los usuarios finales de los servicios de transporte.-

En este sentido más genérico y conceptual, a pesar de los costos adicionales que significará, los Clubes de P&I apoyan la aprobación de las Reglas de Rotterdam, con el propósito de alcanzar la modernización y uniformización de la legislación marítima internacional.-

Alternativas para Uruguay

Si bien excede estrictamente el tema que me fuera propuesto, me voy a permitir expresar muy sucintamente las posibilidades que mi juicio se ofrecen al país respecto a esta moderna Convención.-

Una visión conformista y conservadora podría ser el pensar: dejemos las cosas como están que con la legislación marítima vigente, originaria del siglo XIX, el crecimiento de los puertos ha sido igualmente sostenido.-

Esta mirada adolece a mi juicio de dos errores: primero, desconoce el efecto que una legislación moderna –como lo son ahora las Reglas de Rotterdam y lo fue en su momento la Ley de Puertos de 1992—puede producir sobre la eficiencia de los puertos nacionales.-

La inversión pública y privada que facilitó la citada Ley de Puertos, ha creado las condiciones necesarias para el desarrollo de la actividad portuaria, con estándares internacionales de calidad, productividad, seguridad y competitividad. La aprobación de esta nueva norma internacional podría incrementar excepcionalmente el tráfico de buques en nuestros puertos.-

En segundo lugar, subestima el potencial que puede ofrecer al país el hecho de armonizar la legislación nacional a la internacional, y ponerla en línea con las ideas, necesidades e intereses de nuestra época.-

Mientras observamos imágenes de cómo era el puerto de Montevideo en la segunda mitad del siglo XIX, recordamos que no era el mantenimiento del statu quo el espíritu que animó a los codificadores y legisladores de esa época, que dicho sea de paso fue de las más prósperas y florecientes económicamente que conoció el país. En efecto, la Comisión de Legislación de la Cámara de Representantes, que informó sobre el proyecto de un Código de Comercio, decía en 1861:

“Reducida la Jurisprudencia Mercantil de la República a las antiguas Ordenanzas de Bilbao, y algunas leyes incompletas y dispersas en los Códigos vigentes, carece en los innumerables casos que ha ido ofreciendo el gran desarrollo del comercio en el siglo actual, de leyes que fijen y determinen los principios, las obligaciones y derechos procedentes de los diversos actos de comercio, con gran perjuicio de los comerciantes y grande embarazo para los jueces a quienes está encomendada la decisión de las causas mercantiles”.-

“Con solo arrojar la vista sobre nuestra carta geográfica, ya se alcanza toda la influencia que el comercio tiene que ejercer en los futuros destinos de la República y de qué naturaleza es para ella el interés de ayudarlo y favorecerlo, por medio de una legislación apropiada a sus necesidades de radicación y desarrollo”.-

“El país recibirá, pues, un valioso servicio el día que ese Código sea reemplazado por otro que esté más en armonía con las ideas, las necesidades y los intereses de nuestra época”.-

Mutatis mutandis, esas expresiones podrían perfectamente aplicarse a la obsolescencia de nuestra legislación marítima de hoy y a la necesidad de actualizarla.-

Si las Reglas de Rotterdam de 2009 resultaran un paso demasiado ambicioso desde nuestro actual Código de Comercio de 1866, entonces curiosamente estaremos coincidiendo con nuestro colega de panel, el Dr. Julio Vidal, quien en co-autoría con otros distinguidos juristas internacionales expresara en un artículo publicado en abril de 2010, bajo el título de "Particular Concerns with regard to the Rotterdam Rules", obviamente crítico hacia esta Convención:

¿Por qué reinventar la rueda?... Con menos de 20 artículos, las Reglas de la Haya-Visby han sido una exitosa y duradera Convención y Protocolo.... Estas 4 Convenciones (se refiere a La Haya - Visby, Montreal, la Convención CMR de transporte carretero y la Convención CIM-COTIF para transporte ferroviario), han sido largamente probadas y funcionan bien en muchos países a lo largo del mundo.-

Sin embargo, los méritos principales de las Reglas de Rotterdam --la eliminación del error de navegación y la introducción de los documentos electrónicos de transporte—podrían ser fácilmente salvados por protocolos a las convenciones marítimas ya existentes.-

Como otra alternativa, no deberíamos descartar una solución a la argentina, es decir la adaptación de una Convención Internacional como La Haya - Visby, ya probada y en vigencia en países con mayor trayectoria marítima que el nuestro, o incluso de las propias Reglas de Hamburgo o las de Rotterdam, adaptando a nuestra práctica e idiosincrasia aquellos puntos controversiales como podrían ser el valor de los límites de responsabilidad y las causales de exoneración.-

Cualquiera sea el caso, creemos que serán perfectibles, los estados podrán evitarlas por un tiempo y algunas de las partes involucradas podrán resistirse a su implantación, pero estas Reglas de Rotterdam están alineadas con la multimodalidad, con el equilibrio de los trasportes modales entre sí y con una relación justa entre el transporte y la carga, por lo que si no la letra, al menos el espíritu de la convención propuesta, acabará por imponerse.

Para finalizar, el proverbio latino "Navegar es necesario, vivir no", atribuido al general romano Pompeyo cuando trataba de convencer a unos marineros que se negaban a embarcar durante una tempestad, se usa como todos sabemos para referirse a deberes ineludibles, más importantes que la propia vida. Otra interpretación indicaría que no basta con la mera existencia sino que es necesario crear y transformar el estado de las cosas para tratar de alcanzar el ideal de la perfección y la trascendencia.-

Me tomo el atrevimiento de proponer que la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, en cuyo seno se encuentran los juristas intelectual y profesionalmente más prestigiosos del Derecho Marítimo del país, sea la abanderada del

cambio cultural necesario para la indispensable transformación de nuestra obsoleta legislación marítima.-

Estas Jornadas de hoy son sin duda un primer paso muy importante, lo cual debemos agradecer grandemente a sus organizadores.-

Muchas gracias por su atención.-

Bibliografía:

- Texto de la Convención (página web oficial de las Reglas de Rotterdam).
- Questions and answers on the Rotterdam Rules (página web oficial de las Reglas de Rotterdam).
- The Rotterdam Rules – A position paper by the International Chamber of Shipping (página web oficial de las Reglas de Rotterdam)
- What impact will the Rotterdam Rules have on your liability? – Publicación del UK P&I Club por Maya Linkinska, Marc Duck, Chao Wu, setiembre, 2009.
- Rotterdam Rules – A General Overview por Joakim Andersson – The Swedish Club Letter 1 -2009.
- Ventajas y desventajas de las Reglas de Rotterdam, del Dr. Ariosto González; escrito para el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, julio, 2010.
- Las Reglas de Rotterdam – Elementos para analizar la conveniencia o inconveniencia de su ratificación en Latinoamérica, del Dr. José Vicente Guzmán (Colombia), Escrito para el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, julio, 2010.
- Contratos de Volumen: su regulación en las Reglas de Rotterdam, conferencia del Dr. Jorge Radovich (Argentina) para la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, abril, 2009.
- Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules, de Dr. José Alcántara, Dr. Julio Vidal y otros, abril, 2010.



EN EL MARCO DEL 25° ANIVERSARIO DE SU FUNDACIÓN

Jornadas Académicas

22 y 23 de julio de 2010

Anfiteatro del Ministerio de Relaciones Exteriores - Colonia 1206

“El Transporte Internacional de Mercaderías en el siglo XXI”

➔ Las Reglas de Rotterdam

➔ Anteproyecto de Ley de Derecho Marítimo de la AUDM

hs.	JUEVES 22	VIERNES 23
9.30		Contrato de volumen en las reglas de Rotterdam – <i>Dr. Ariosto González</i>
10.00		Límites de responsabilidad en las Reglas de Rotterdam desde el punto de vista de los navieros.- <i>Dr Alejandro Sciarra</i>
10.30		Límites de responsabilidad en las Reglas de Rotterdam desde el punto de vista de los usuarios. - <i>Dr Fernando Aguirre</i>
11.00		Preguntas
12.00		Fin de jornada matutina
14.00	Acto de Apertura	
14.30	Las reglas de Rotterdam desde el punto de vista de los navieros - <i>Cap Alejandro Laborde</i>	Sistema de responsabilidad en las Reglas de Rotterdam – <i>Dra. Mónica Ageitos</i>
15.00	Las reglas de Rotterdam desde el punto de vista de los usuarios - <i>Dr. Julio Vidal</i>	Sistema de responsabilidad en las Reglas de Rotterdam – <i>Dra. Victoria Zorrilla</i>
15.30	Preguntas.	Jurisdicción y arbitraje en las Reglas de Rotterdam – <i>Dra. Cecilia Fresnedo</i>
16.00	Pausa	Preguntas
16.30	Régimen de los operadores portuarios y terminales de contenedores en las Reglas de Rotterdam - <i>Dr. Gonzalo Lorenzo</i>	Pausa
17.00	Documento de embarque electrónico en las Reglas de Rotterdam - <i>Dr. Carlos Delpiazzo</i>	Mesa redonda sobre Anteproyecto de Ley de Derecho Marítimo elaborado por la AUDM. <i>Cap. Alejandro Laborde, Dr. Fernando Aguirre, Dra. Gabriela Vidal, Dr. Ronald Herbert, Dr. Alejandro Sciarra, Cap. Gustavo Zimmer, Dra Andrea Signorino.</i>
17.30	Preguntas.	
18.00	Fin de la jornada	
18.30		Fin de la jornada
19.00		Cocktail de clausura en el Club Naval- Sede Centro