

Las Convenciones Internacionales que regulan el transporte de mercancías por mar, en el contexto de la reciente adopción por las Naciones Unidas de las Reglas de Rotterdam



MANUEL QUIROGA SUIO

Abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú.
Magister en Derecho Marítimo por la Universidad de Southampton.
Miembro de la Asociación Peruana de Derecho Marítimo.

SUMARIO:

- I. Introducción.
- II. Las reglas de la Haya.
 1. Responsabilidad del transportista en las reglas de la Haya.
 2. Exoneraciones de responsabilidad del transportista.
 3. Limitaciones de responsabilidad del porteador.
- III. Las reglas de Hamburgo.
- IV. Las reglas de Rotterdam.
- V. Conclusiones



I. INTRODUCCIÓN

Durante la segunda mitad del siglo XIX, los armadores, bajo el manto protector de la libertad contractual, redactaban conocimientos de embarque cuyos términos y condiciones los exoneraban de toda responsabilidad frente a la carga, siendo así que los cargadores soportaban todos los perjuicios resultantes de dicha liberación, que anulaba el valor práctico de los conocimientos.

Dada esta situación la Internacional Law Association preparó la Conferencia de La Haya, a la cual presentó unas Reglas, que estaban redactadas en forma de un conocimiento-tipo, cuya vigencia en los conocimientos de embarque fracasó.

Finalmente un convenio fue firmado en Bruselas el 24 de agosto de 1924 con el nombre de Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, también conocidas como las "Reglas de La Haya". La finalidad entonces de las Reglas de La Haya fue crear un marco normativo que establezca claramente la validez o invalidez de las cláusulas contractuales de los conocimientos de embarque¹.

Entre las principales críticas a las Reglas de La Haya² – y su protocolo de Visby, 1968 – , se tiene el carácter eminentemente armatorial de su redacción – por ejemplo, exoneración de responsabilidad del transportista por culpa náutica – ; así como la falta de regulación de las circunstancias fuera del período "gancho a gancho".

En dicho contexto, en 1978 se formó a instancias de Naciones Unidas, una comisión multinacional con sede en Hamburgo, Alemania, dando nacimiento al "Convenio de Naciones Unidas para la Unificación de Ciertas Reglas en Relación al Conocimiento de Embarque", más conocido como

las "Reglas de Hamburgo". Esta convención, no aplicable al Perú, recién entró en vigencia en 1992, sin haber alcanzado el éxito que se le auguraba, debido principalmente a la resistencia que generó entre los intereses navieros. Las Reglas de Hamburgo fueron utilizadas como base para la elaboración del Anteproyecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo – 1998 – , el cual, a la fecha, no ha visto aún la luz, a pesar de su conspicuo grupo técnico de trabajo.

Dado el fracaso de las Reglas de Hamburgo, a finales del siglo pasado UNCITRAL – CNUDMI, según sus siglas en español – inició el trabajo de recopilación de información para la eventual elaboración – la cual duró doce años – de una nueva convención, en la que el Comité Marítimo Internacional – CMI – tuvo una participación preponderante³. El resultado fue la adopción, en el año 2008, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo – las "Reglas de Rotterdam", por la Asamblea General de las Naciones Unidas – abierta a la firma el 23 de setiembre de 2009 – .

Las Reglas de Rotterdam han originado acalorados debates desde su concepción, siendo fuertemente criticadas por reputados abogados marítimistas – William Tetley, José María Alcántara, entre otros – , y defendida por otros de igual calibre – como Francesco Berlingieri – . Filippo Lorenzon, reconocido jurista y Director del Instituto de Derecho Marítimo de la Universidad de Southampton – Reino Unido – , se ha mostrado, en su conferencia Incoterms 2010 y las Reglas de Rotterdam sobre Transporte Marítimo⁴, como un entusiasta defensor – aunque también crítico – de la adopción de estas reglas, pues la Unión Europea estaría presionando para su entrada en vigencia y adopción masiva, por lo que, aquellos países que no las adopten, podrían verse desfasados ante una inminente tendencia global.

1. Incorporada a la legislación peruana mediante Resolución Suprema 687 del 16 de octubre de 1964.
2. AGUIRRE, Fernando. *Limitación de Responsabilidad en las Reglas de Rotterdam*. Estudio Jurídico Vidal y Aguirre, Montevideo, 2010.
3. LÓPEZ SANTANA, Nieves. *Ámbito de Aplicación del Convenio*. En: *LAS REGLAS DE ROTTERDAM - La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*. Marcial Pons, España, 2010. p. 22.
4. Organizado por ADEX el 28 de junio de 2010, en Lima.

Es esta última afirmación la que despertó el interés en el desarrollo del presente artículo, el cual hará una breve revisión de las convenciones internacionales que regulan el transporte marítimo de mercancías, finalizando en el análisis de las Reglas de Rotterdam.

II. LAS REGLAS DE LA HAYA

1. Responsabilidad del transportista en las Reglas de la Haya.

Obligaciones del Transportista

a) Obligación de ejercer la debida diligencia

El artículo tercero en su inciso primero se refiere a la obligación del transportista de ejercer la razonable o debida diligencia para:

- Poner la nave en condiciones de navegabilidad;
- Tripulación, equipara y aprovisionar la nave; y,
- Limpiar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras refrigeradas y frigoríficas y todos los otros compartimientos de la nave destinados para el recibo, transporte y conservación de las mercaderías.

En cuanto a la debida diligencia debe precisarse, que ello importa un genuino competente y razonable esfuerzo del transportista, por cumplir los requisitos indicados, pero en todo caso el establecer si se ejerció o no la debida diligencia, es una cuestión de hecho que deberá definirse en cada caso.

En segundo concepto es el de navegabilidad del buque que significa muchas cosas, como un casco y escotillas estancas para afrontar los peligros del mar, un adecuado sistema de bombas, válvulas y calderos, motores y maquinarias y generadores; sistemas y equipos contra incendio suficientes y en buenas condiciones de operatividad; equipos de refrigeración en buen estado; mapas portulanos actualizados; una tripulación debidamente instruida y entrenada etc.

Así si un buque zarpase sin tener las debidas condiciones de navegabilidad, le basta al trans-

portista para excusar su responsabilidad probar que él ejerció la debida diligencia para que el buque tuviera las condiciones de navegabilidad.

Al mismo tiempo el porteador debe emplear la debida diligencia de que el buque esté conveniente armado, equipado y aprovisionado. La Convención con la palabra armar se refiere en verdad en proporcionar al buque todas las condiciones técnicas para la navegación; equipar corresponde a la eficiencia de la dotación del buque; y aprovisionar al buque significa principalmente que le buque debe tener la suficiente reserva de combustible para la realización del viaje.

b) Obligación estricta del cuidado de la carga

El párrafo segundo del artículo 3, establece ciertas obligaciones básicas del transportista con respecto a la carga, disponiendo que éste debe proceder en forma apropiada y cuidadosa al embarque, conservación, estiba, transporte, cuidado, vigilancia y descarga de las mercancías transportadas.

En cuanto atañe a la estiba debe considerarse que este deber de estiba la carga es también una obligación estricta y no basta por ellos que se ejerza la debida diligencia.

El cuidado de la carga es una obligación estricta por cuanto el párrafo segundo del artículo 3, declara que el transportista debe proceder en forma apropiada y cuidadosa en la custodia de la carga, sin que haya ninguna referencia sólo a ejercer la debida diligencia en el cuidado de la carga.

c) Emisión y Declaraciones en el Conocimiento de Embarque

Este precepto dispone que después de haber recibido y tomado a su cargo las mercaderías, el transportista, capitán o agente del porteador deberá, cuando solicite el cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque. De acuerdo con la precitada Convención, cuando se expide un conocimiento de embarque por el transportista, el capitán o agente, éste deberá consignar entre otros datos, los siguientes:

- Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercaderías, siempre que estas marcas se hallen impresas, o en alguna otra forma, estampadas con claridad sobre las mercaderías no embaladas.
- El número de bultos o piezas, o la cantidad o el peso, según sea el caso tal como hayan sido especificados por escrito por el cargador.

Los transportistas suelen incluir en el conocimiento de embarque estas declaraciones, pero pretenden enervar el merito de las mismas con anotaciones o reservas como dice ser – *said to be* – dice pesar – *said to weight* – o los embarcaderos cargaran y contaran – *shipper load and count* – . Pero estas frases carecen de toda eficiencia jurídica para enervar el merito de las declaraciones precitadas, pues son contrarias a lo dispuesto en el artículo 3 inciso 3, último párrafo que expresamente prevé que «...ningún transportador, capitán o agente del transportador estará obligado a declarar o mencionar en el conocimiento, marcas, número, cantidad o un peso respecto de los cuales tenga fundado motivo para sospechar que no representa con exactitud las mercancías efectivamente recibidas por él o respecto de los cuales no ha tenido medios razonables de verificación»

- d) El estado y acondicionamiento aparente de las mercancías

Esta es una obligación ineludible de parte del transportista.

En la práctica los conocimientos contienen una declaración en la que se afirma que las mercancías han sido embarcadas en buen orden y condición *shipped in good order and condition* o bien *in apparent good order and condition*, importando señalar que si el conocimiento carece de estas declaraciones se considerarán un conocimiento de embarque en limpio.

2. Exoneraciones de responsabilidad del transportista.

- a) La existencia de una de las causas de exoneración de responsabilidad no es suficiente

para que el porteador se libere de su responsabilidad, aunque la existencia de esa causa queda probada, sino que es preciso que se dé además un nexo de causalidad entre el daño o pérdida y la causa de exoneración.

- b) Disposición General de irresponsabilidad del transportista en la Convención (artículo 4 inciso 1)

El artículo 4 en su inciso 1, hace una declaración general de irresponsabilidad por las pérdidas o daños.

Este primer inciso dice lo siguiente:

«Ni el transportista ni la nave serán responsables por las pérdidas o daños provenientes o que resulten del estado de innavegabilidad de aquella a menos que esta circunstancia sea imputable a falta de diligencia razonable del transportista, para poner la nave en condiciones de navegabilidad o para asegurar a la nave un armamento, equipo o aprovisionamientos convenientes, o para el aseo y buen estado de las bodegas, cámaras, refrigerados y frigoríficos o de todos los otros compartimientos de la nave en donde las mercaderías sean embarcadas, de manera que se hallen en condiciones de ser recibidas, transportadas y conservadas de conformidad con las prescripciones del artículo 3, inciso 1. Cuantas veces ocurra una pérdida o daño como resultado de la innavegabilidad, la responsabilidad de la prueba en lo que concierne al ejercicio de la diligencia razonable recaerá sobre el transportador o sobre toda otra persona que se aproveche de la exoneración prevista en el artículo presente».

- c) Otras exoneraciones de responsabilidad al porteador, en el inciso 2 del artículo 4, establece específicamente un extenso catálogo de exoneraciones de responsabilidad del transportista, siguiendo un sistema de enumeración casuística de los supuestos de exoneración y de acuerdo con la terminología tradicional inglesa, por lo que analizaremos brevemente las principales exoneraciones previstas en este inciso.

- ♦ Falta náutica o en la administración de la nave

El párrafo 2 del artículo 4, comienza diciendo «**Ni el transportador ni la nave serán responsables de: los actos, negligencias o errores del capitán marítimo, piloto de los representantes del transportador durante la navegación o administración de la nave**»

Esta excepción tanto en la falta náutica cuanto en el error en la administración de la nave no es aplicable en nuestro país por cuanto el Código de Comercio establece en su artículo 633 que el capitán será siempre responsable por el daño que sufra la carga por sus propias faltas sin admitirse pacto en contrario, de los que resulta que se trata de una norma de orden público que tiene jerarquía de ley, por lo que la exoneración prevista en la Convención que ha sido aprobada por Resolución Suprema no puede prevalecer sobre la norma del Código.

- ♦ Incendio

Un sistema diferente al de la Convención, es el que sigue a nuestro Código de Comercio y las legislaciones europeas, que no presuponen que el incendio sea fortuito y por lo tanto para que el transportista pueda liberarse de la responsabilidad por el incendio deben probar que se trata de un caso fortuito o de fuerza mayor.

De acuerdo a esta excepción el transportista no es responsable si el incendio ocurrió por falta, culpa o negligencia de sus dependiente o agentes y sólo será responsable si el reclamante prueba que el incendio fue producido por falta de personal del transportista como podría ser cualquier hecho o circunstancia que pueda ser considerada como una falta de condiciones de navegabilidad del buque, como sería

por ejemplo que el buque no cuente con los debidos sistemas de prevención y extinción de incendios. También debe anotarse que el transportista será responsable si después que el incendio se ha iniciado él es negligente en extinguir el fuego, por cuanto tal negligencia es en verdad negligencia en el cuidado y custodia de la carga.

- ♦ Riesgos, peligros o accidentes de mar o de otras aguas navegables.

Esta exención de responsabilidad es quizá la defensa mas frecuentemente usada por los transportistas y se considera generalmente que cubre los accidentes resultantes del mal tiempo sufrido por la nave, el que debe ser tan catastrófico que cause daño a la carga a pesar de haberse tomado todas las medidas de seguridad propias que un competente y diligente marino habría adoptado para evitar los daños.

Al respecto, debe tenerse presente que el mal tiempo no es, *per se*, un peligro de mar, sino un riesgo ordinario de la navegación, por lo que debe atenerse a los grados de las Escala de Beaufort que clasifica las condiciones de mar y viento encontradas por la nave durante su travesía.

- ♦ Insuficiencia de embalaje

Esta es otra excepción exculpatoria de importancia. El fundamento de esta exoneración reposa en la total ausencia de culpa del transportista por los daños producidos en la mercancía por defecto de embalaje, puesto que el transportista ni escoge el embalaje ni participa en su confección.

Un embalaje es insuficiente cuando no es apto para que las mercancías resistan sin menoscabo el manejo al que normalmente están sujetos en el transporte, lo cual lleva consigo el

que sea una circunstancia que habrá de determinarse en cada caso y que de otra parte no puede calificarse de insuficiente un embalaje si es que las mercancías sufren un manejo negligente.

De acuerdo al artículo 3, inciso 3, apartado C de la Convención, el transportista debe aclarar el estado del embalaje, por lo que en caso de no existir ninguna reserva u observación con respecto del embalaje en el conocimiento se generara la presunción *iuris tantum* de que el embalaje era correcto, lo que el transportista podrá contradecir aunque generalmente esta contradicción resulta azas difícil.

3. Limitaciones de responsabilidad del porteador.

En cuanto a la limitación de responsabilidad del transportista la Convención en el inciso 5 del artículo 4, establece que ni el transportista ni la nave serán responsables de la pérdida y daño causado a la mercadería o concerniente a ella que exceda de 100 Libras Esterlinas por bulto o unidad, o por el equivalente en otra moneda, salvo que la naturaleza y valor de dicha mercadería hubiere sido declarada por el cargador antes del embarque y que esta declaración haya sido anotado en el conocimiento.

«Las unidades monetarias de que se tratan en la presente Convención se entienden de un valor en oro»

Con respecto a esta limitación de responsabilidad, cabe señalar que hace algunos años los tribunales ingleses han resuelto en el caso *The Rosa - 1989 -*, que en los países en los que la Libra Esterlina no es moneda de curso forzoso, deben entenderse que esta referencia a la Libra Esterlina es a la Libra Esterlina Oro que tiene, de acuerdo a la ley inglesa denominada "*Coinage Act*", un peso y una fineza - onza troy - , usualmente por encima de las 6,000 libras esterlinas.

III. LAS REGLAS DE HAMBURGO

En 1978 se formó a instancias de Naciones Unidas, una comisión multinacional con sede en Hamburgo, Alemania, dando nacimiento al "Convenio de Naciones Unidas para la Unificación de Ciertas Reglas en Relación al Conocimiento de Embarque", más conocido como Reglas de Hamburgo. El Perú no ha adoptado este convenio.

Las diferencias principales entre los regímenes de la Haya y Hamburgo son las siguientes:

a) Período de responsabilidad del porteador

Hamburgo introduce la responsabilidad "Puerto a Puerto", que establece que el naviero es responsable desde que se hace cargo de las mercancías al recibirlas del cargador, y según los usos o costumbres del puerto de carga, y hasta que las haya entregado directamente al destinatario o a la autoridad competente en el puerto de descarga. Es una regla de difícil interpretación.

b) Responsabilidad del porteador

Según las Reglas de Hamburgo, el porteador se presumirá responsable de los perjuicios, daños o pérdidas de las mercancías mientras ésta se encontrare bajo su cuidado, a menos que pruebe que él, sus empleados y agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

c) Acciones y reclamaciones contra el porteador

Las Reglas de Hamburgo tienden en este punto a considerar preferentemente los intereses de la carga, estableciendo plazos diferenciados para la reclamación por daños o pérdidas aparentes e inaparentes.

Asimismo, aumenta el plazo de la prescripción de las acciones contra el transportador a dos años, haciendo referencia a todas las acciones y derechos nacidos de actividades que tengan

como escenario el mar, sin limitarse a las que se originan en el contrato de transporte marítimo.

Salgado y Salgado⁵ resume claramente los beneficios de las Reglas de Hamburgo sobre las Reglas de la Haya, los que sintetizamos a continuación:

- Se buscó salir de un sistema netamente anglosajón, elaborado sobre la base de exoneraciones de responsabilidad casuística.
- El concepto de la debida diligencia es abandonado, por lo difícil de entender y por lo complicado que es definirlo.
- Se trata de regular el contrato de transporte marítimo de mercancías, y no simplemente el documento probatorio de su existencia.
- Se revisó la política de distribución de riesgos entre el cargador y el porteador o transportista, eliminando la distinción entre faltas náuticas y comerciales.
- Se establece normas más precisas sobre jurisdicción y arbitraje – bajo las reglas de UNCITRAL.

No obstante, y en contradicción con su razón de ser, las Reglas de Hamburgo incrementaron la falta de uniformidad en la regulación internacional de los transportes marítimos de mercancías⁶.

IV. LAS REGLAS DE ROTTERDAM

Según UNCITRAL⁷, las Reglas de Rotterdam establecen «...un régimen legal uniforme y moderno por el que se regulan los derechos y obligaciones

de los cargadores, porteadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte de puerta a puerta que comprenda un tramo internacional por vía marítima».

Asimismo, «...ofrecen un marco jurídico en el que se tienen en cuenta muchas novedades tecnológicas y comerciales que se han producido en los transportes marítimos desde que se adoptaron esos antiguos convenios, concretamente el aumento del transporte en contenedores, el deseo de englobar en un único contrato el transporte de puerta a puerta y la aparición de los documentos electrónicos de transporte. El Convenio brinda a los cargadores y porteadores un régimen universal vinculante y equilibrado que regula el funcionamiento de los contratos marítimos de transporte que puedan comprender otros modos de transporte».

Staniland⁸ atribuye que se ha empezado a notar la edad de las Reglas de la Haya (Visby), por lo siguiente:

«...[T]he gigantic increase in container traffic has required more serious legislative attention than the simple packaged/unit tinkering effected in the 1968 Visby Protocol (...) Finally, increased globalisation of markets requires that some accommodation be made, even within the liner market, for contracts agreed freely between parties...»

No faltan entusiastas defensores de las Reglas de Rotterdam y creyentes de que cumplirán su propósito. Según Pedraza⁹

«No hay duda que las Reglas de Rotterdam representan indudablemente un avance en

5. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*. Universidad Autónoma de México, México, 1994, pp. 124 - 126.

6. LÓPEZ SANTANA, *Ibid.*

7. Disponible en: http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html

8. BAATZ, DEBATTISTA, LORENZON y otros. *The Rotterdam Rules – A Practical Annotation*. Informa, Londres, 2009.

9. EMPARANZA, Alberto. Presentación. En: *LAS REGLAS DE ROTTERDAM - La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*. Marcial Pons, España, 2010, p. 17.

la modernización del Derecho del transporte marítimo porque pretenden poner fin a la coexistencia de distintas normas de Derecho uniforme reguladoras del transporte marítimo. El objetivo de este nuevo Convenio es evidente: corregir el actual escenario marítimo internacional en el que conviven varios Convenios con reglas no coincidentes que impide la necesaria uniformidad reguladora de las condiciones de contratación del transporte marítimo. La promulgación de una norma internacional que corrija esta situación ha sido un objetivo sumamente aspirado desde hace tiempo.»

« (...) las Reglas de Rotterdam también destacan por su carácter innovador. Es de justicia reconocer que incorporan tratamientos novedosos que pueden servir para resolver situaciones que en la situación actual no tenían una solución clara. En este sentido acoge una concepción del transporte de mayor alcance que la estrictamente marítima al regular el transporte door to door y, por tanto, superar el tradicional seccionamiento del transporte. También proporciona una regulación más depurada y esclarecedora en el espinoso tema de definir quiénes revisten la condición de sujetos intervinientes en el transporte al eliminar la categoría de porteador efectivo y sustituirla por la más amplia referencia a las partes ejecutantes del transporte, que engloba a todos los intervinientes en la ejecución del envío, con independencia de que su actividad forme parte o no estrictamente del contenido de la obligación de transporte.»

Sin embargo, las Reglas de Rotterdam tienen tenaces detractores, habiendo llegado incluso a elaborarse la denominada "Declaración de Montevideo", de la cual hablaremos líneas abajo. Como cuenta Aguirre¹⁰:

«El primer hecho a precisar es que la polémica sobre las Reglas de Rotterdam, no comienza

con el "grupo de abogados que decidió formar el Grupo de Montevideo y publicar la Declaración de Montevideo" en octubre de 2010.

Por el contrario esta declaración tuvo su origen puntual en la negativa del Comité Marítimo Internacional a permitir que los sectores contrarios a las Reglas pudieran exponer su posición en el marco del Coloquio realizado en Buenos Aires en esa fecha. Tal negativa al diálogo, provocó una reacción indignada por parte de especialistas de todo el mundo, que promovieron entonces la Declaración de Montevideo a modo de réplica al veto del CMI a su participación en el evento.

Digamos, entonces, que la polémica sobre las Reglas comienza casi un año antes con la publicación del "Algunas Preocupaciones Concretas sobre las Reglas de Rotterdam" (1) redactado por un grupo de los mayores especialistas del mundo en la materia (Professor Svante O. Johansson, Barry Oland, Kay Pysden, Professor Jan Ramberg, Douglas G. Schmitt, Professor William Tetley C.M., Q.C.).

Este trabajo fue conocido como el "El Documento de los Seis" y luego como "Documento de los Nueve" al recibir las adhesiones de José María Alcántara, Frazer Hunt y Julio Vidal. Ha estado circulando desde entonces y tuvo la virtud de abrir un debate que el CMI intenta evitar y ocultar».

Entonces, la Declaración de Montevideo es la manifestación de un extenso grupo de juristas que el 22 de octubre del año 2010 se reunieron en dicha ciudad uruguaya, cuyo texto transcribimos al no necesitar mayor explicación:

«1. Dicha Convención es altamente inconveniente para los importadores y exportadores de los países latinoamericanos, en su casi

10. AGUIRRE, Fernando. Sobre las Reglas de Rotterdam y la Declaración de Montevideo (Sigue la polémica). En: Nuestro Mar: http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/15_02_2011/35607_sobre_las_reglas_de_rotterdam_y_la_declaraci

totalidad usuarios del transporte marítimo internacional.

2. No proporciona la equidad y provecho recíproco en el comercio internacional, constituyendo un instrumento jurídico sumamente complejo, reglamentarista, lleno de remisiones entre sus disposiciones, con definiciones tautológicas e introduciendo un neo lenguaje marítimo, que deja sin valor la abundante jurisprudencia internacional desde 1924 a la fecha y que provoca por su deficiente técnica legislativa interpretaciones muy disímiles.
3. Constituye un retroceso de las normas y las prácticas vigentes en el transporte multimodal, al excluir otros medios de transporte cuando no está presente el transporte marítimo: sólo regula el tramo marítimo y los trayectos vinculados (plus marítimo). Además, en sí no es un convenio de alcance uniforme y universal, ya que permite apartarse de sus propios términos, como ocurre en el llamado contrato de volumen, y permite a los países además no ratificar las reglas de Jurisdicción y Arbitraje (Caps. 14 y 15), las que pasan a ser o no obligatorias para los contratantes.
4. Introduce definiciones jurídicamente intranscendentes para el contrato de transporte, como lo son: el contrato de volumen, el transporte de línea regular o no regular, la parte ejecutante o la parte ejecutante marítima, disgregaciones que no alteran el concepto ni el objeto del contrato de transporte.
5. Introduce el concepto de embarcador documentario, distinto de embarcador, que la propia Convención admite no ser la otra parte verdadera en el contrato de transporte, así como también elimina la figura del transitario o agente transitario de carga.
6. Elimina los términos de consignatario y endosatario de la carga, consagrados en casi dos siglos por las legislaciones, doctrina y jurisprudencia internacionales, sustituyéndolos por términos sin significado jurídico, como portador del documento de transporte, destinatario, derecho de control y parte controladora.
7. Elimina el término conocimiento de embarque, consagrado en todas las legislaciones, doctrina y jurisprudencia, sustituyéndolo por vagos términos de documento de transporte o documento de transporte electrónico.
8. Declara equivocadamente que el sustituto del conocimiento – el documento de transporte – es el contrato de transporte, cuando él no es más que una prueba de su existencia y se ignoran sus otras funciones de constituir recibo de mercancías a bordo y título de crédito,
9. Admite la inserción de cláusulas especiales en el documento de transporte, alterando lo actual, que ello sólo es admisible en contratos de fletamento libremente negociados.
10. Admite la validez de las cláusulas de adhesión insertas en el documento de transporte que atribuyan jurisdicción exclusiva a los tribunales que elija el transportador. Esto, en la práctica, obligará a los usuarios a concurrir siempre a los tribunales de los domicilios de los transportadores, excluyendo así a los órganos jurisdiccionales de los países consumidores de servicios de transporte, y en especial, impedirá al damnificado de un incumplimiento contractual recurrir a los tribunales del lugar de destino.
11. No se aplica a conocimientos o documentos de transporte emitidos en razón de contratos de fletamento total o parcial de un navío, forma comercial que tiene muchos años de pacífica aplicación.
12. Deja al transportador el arbitrio de recibir a bordo o destruir mercancías, si ellas, en cualquier momento, se pueden tornar peligrosas en el curso del transporte, y exonera de responsabilidad al transportador por cualquier pérdida natural de volumen o

peso, sin establecer límites específicos para cada tipo de mercadería. Asimismo, permite al transportador desviarse de ruta, sin perder el derecho a la exoneración o la limitación de responsabilidad, por tal desviación.

13. Cambia las reglas claras que regulaban hasta la fecha la responsabilidad del transportador y aumenta gravemente la carga de la prueba sobre el reclamante (destinatario o cargador), alterando sustancialmente el onus probandi. No existen motivos para abandonar el sistema tradicional donde al damnificado sólo le cabe probar la existencia del contrato de transporte y el incumplimiento de éste: Hasta aquí al porteador le incumbe acreditar la causa extraña que lo pueda exonerar de responsabilidad.

Queda en la nebulosa si el transportador se obliga a un resultado con el cúmulo de excepciones desaparece para el transportador la obligación de custodiar, lo que recibe a bordo. Si el contrato es en esencia con obligación de resultado, ello conduce a una obligación básica para el transportador: custodiar las mercancías.

Respecto de la carga y estiba en la nave, al permitirse que el transportador traslade estas operaciones al embarcador o terceros operadores, resultará para el transportador una liberación de sus obligaciones de custodia y supervigilancia de la buena estiba, siendo que esta compromete la buena navegabilidad.

14. Fija límites ínfimos de responsabilidad por pérdida o avería – 875 DEG por bulto y 3 DEG por kilogramo de peso bruto – que implican una rebaja radical de la medida de los límites fijados en las Reglas de La Haya Visby. Además, la medida de cuenta (DEG) es una unidad monetaria afectada por inflación, lo que significará a lo largo de los años un aumento progresivo de la irresponsabilidad de los transportadores. El límite de responsabilidad por atraso – dos veces y media el valor del flete – también parece insuficiente. Tampoco son claras las

reglas sobre el valor de la indemnización debida cuando hubiere valor declarado de las mercancías.

La limitación de responsabilidad es solo para el porteador, pero no para el cargador, cuyas obligaciones regula (arts. 17/24), y cuya responsabilidad es íntegra e ilimitada, por lo que consagra un privilegio inaceptable para el primero.

15. *La limitación de responsabilidad de los transportadores es perjudicial para los usuarios del transporte, implica una transferencia de costos en beneficio de los navieros y afecta la balanza de pagos de los países consumidores de servicios armatoriales. Hacemos notar que en la legislación de muchos países de esta región no se admite la limitación de responsabilidad (como Brasil o Uruguay), y que los límites adoptados por la República Argentina y otros países ratificantes de las Reglas de La Haya, son sustancialmente superiores.*
16. *Con el afán de conseguir unanimidad, se han introducido en estas nuevas Reglas, principios y normativas de la tecnología jurídica adoptada por las Reglas de La Haya 1924, y también por las Reglas de Hamburgo.*

Esto dicho en otros términos, sobre un esqueleto con origen en el Common Law se ha puesto un ropaje extraído de las Reglas de Hamburgo (las que tienen un sustrato del derecho civil continental codificado).

Cuando se dice que se busca la uniformidad del derecho aplicable para facilitar el comercio marítimo transnacional, se ignora la incoherencia del cúmulo de artículos de Rotterdam, por dejar conforme a todos, habrá de llevar a una verdadera Torre de Babel jurisprudencial, mucho más inconfortable que el estudiar legislaciones foráneas que se han logrado en protección de los derechos de los usuarios; esto es de exportadores e importadores.

Las modernas tecnologías de la informática, ponen a disposición de todo el universo, las reglamentaciones locales con sus interpreta-

ciones doctrinarias y judiciales. O sea, no es tan difícil conocer las normativas transoceánicas.

En resumen es una falacia anunciar que las Reglas de Rotterdam terminarán con "el desorden mundial que reina actualmente en la materia", como lo sostienen los entusiastas de esta nueva nomenclatura.

Conclusión: Todas estas razones nos llevan a señalar a los respectivos Gobiernos y Parlamentos que NO adhieran ni ratifiquen las llamadas Reglas de Rotterdam».

Resulta evidente que la posición de los juristas que emitieron la Declaración de Montevideo se contradice de manera insalvable con aquella de los defensores las Reglas de Rotterdam. Asimismo, no se percibe un movimiento fuerte a favor de las Reglas de Rotterdam a nivel latinoamericano, lo cual denotaría un cierto nivel de apatía al respecto.

V. CONCLUSIONES

Si bien en el presente artículo no se ha analizado exegética y exhaustivamente a las Reglas de Rotterdam, de un primer vistazo se puede concluir que su ratificación acarrearía más inseguridad que mantener la vigencia de las Reglas de la Haya, las cuales interactúan con las disposiciones del Código de Comercio en defensa de los intereses de la carga y cuentan además con una base jurisprudencial – nacional e internacional – que permite tener claras las reglas del juego en las reclamaciones de carga.

Más aun, no se percibe en Latinoamérica el impetu del cambio hacia las nuevas reglas, lo que lleva a anticipar la continuidad en la atomización de los regímenes del transporte de mercancías por mar.