

REGLAS DE ROTTERDAM

Se conoce como "Reglas de Rotterdam" un proyecto de convención cuyo título completo es "*Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo*".

En los próximos años vamos enfrentarnos a una campaña internacional para obligar a Uruguay (y a todos los países consumidores de servicios de transporte) a adoptar esta Convención. Por lo tanto conviene hacer un resumen básico de sus principales características:

CARACTERÍSTICAS DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM

1.- Complejidad, extensión e inseguridad en la interpretación

Se trata de un documento complejo, muy extenso y de difícil interpretación en muchos de sus puntos-

Y en su texto se eliminan institutos que tenían siglos de aceptación unánime (como el "conocimiento de embarque" el "armador" y el "fletamento").

Al mismo tiempo se introducen conceptos absolutamente nuevos (como "documento de transporte electrónico", "contrato de volumen", "parte ejecutante marítima" o "parte controladora"). Todo esto traerá una absoluta inseguridad en la interpretación de las nuevas reglas.

2.- Limitación de responsabilidad

Se parte de la base del derecho de los transportadores marítimos a gozar de limitación de responsabilidad, la cual se considera un dogma indiscutible. La limitación se establece (art. 59) en 875 unidades de cuenta por bulto o 3 unidades de cuenta por kilogramo. La unidad de cuenta es el DEG (Derecho Especial de Giro) que actualmente se cotiza a USD 1.515 o sea que el límite es de USD 1.325 por bulto o USD 4,54 por quilo.

Esta limitación es irrisoria en su monto y está fijada en una unidad de cuenta afectada por inflación. A media que pase el tiempo la irresponsabilidad de los transportadores será mayor.

La limitación de responsabilidad **no se pierde en caso de culpa grave** del transportador (art. 61). Sólo se pierde en caso de dolo.

La limitación no es de orden público, pueden "pactarse" límites menores, siempre que ello se haga en un "**contrato de volumen**" (art. 79)

El contrato de volumen está definido en el art. 1.2 y bastaría tener una relación habitual de cliente con un armador o planear realizar dos embarques consecutivos para que la cláusula de irresponsabilidad total en el contrato sea plenamente válida.

La limitación no es recíproca: la responsabilidad de los cargadores está precisamente regulada y es total e ilimitada. Y además se prohíbe cualquier cláusula que pueda disminuir esa responsabilidad.

El sistema limitativo es contrario a toda justicia y equidad,

3.- Validez de las cláusulas de jurisdicción

Todas las convenciones anteriores dejaban en libertad al actor de elegir el tribunal entre varias opciones. Y declaraban nulas las cláusulas de jurisdicción exclusiva que obligara al reclamante a ir a los tribunales del domicilio del armador o a cualquier otro tribunal lejano y que hiciera imposible el acceso a la justicia.

Este principio es abandonado en las Reglas de Rotterdam.

El nuevo sistema valida las cláusulas de elección de tribunal y la elección de jurisdicción exclusiva que imponga el transportador en el documento de transporte. El art. art. 67 establece que el tribunal “acordado” entre cargador y porteador tendrá **competencia “exclusiva”** siempre que la cláusula forme parte de un **contrato de volumen**.

Y además para que la cláusula valga es suficiente con que haya sido **acordada entre cargador y porteador**. Esto olvida que el transporte es una relación entre tres partes (cargador, porteador y destinatario). Y en el noventa por ciento de los casos, los daños los sufre el destinatario.

Los usuarios de transporte en países importadores se ven totalmente privados de protección y se les impone un “acuerdo” celebrado por los otros dos comerciantes en un lugar lejano del planeta (desde el punto de vista de los importadores locales, se les impondrá un acuerdo de cargador y porteador en el hemisferio norte, que lo remita exclusivamente a tribunales del mundo desarrollado, en los cuales el costo de reclamar (gastos judiciales, abogados y prueba) hace imposible ir a juicio.

Y ni siquiera se exige que la cláusula figure en un documento bilateral, negociado, consentido y firmado por ambas partes (como en la Convención de Nueva York). Basta con que la cláusula **figure en un documento de transporte o un documento electrónico de transporte**.

No se trata de elegir el tribunal adecuado, sino de dificultar los reclamos a los armadores. Sólo un reclamo de monto muy grande puede justificar contratar un estudio jurídico en el hemisferio norte (a un costo de cientos de dólares la hora). Y como además hay límite de responsabilidad, están razonablemente seguros de que no tendrán ningún reclamo por tales montos.

Se trata de cláusulas de irresponsabilidad y no de cláusulas de jurisdicción.

4.- Otras formas de asegurar la irresponsabilidad.

En el derecho marítimo tradicional el propietario del buque es solidariamente responsable con el armador (este es así desde el Derecho Romano y está establecido en los arts. 1048 y 1049 de nuestro Código de Comercio). La razón de esto, es que para quien contrata con el buque, la única garantía de su solvencia es la propia nave. Los armadores no propietarios pueden ser empresas insolventes y generalmente son sociedades anónimas sin patrimonio en paraísos fiscales o países de banderas de conveniencia.

Las Reglas de Rotterdam establecen un sistema absolutamente distinto. Empiezan por no mencionar al armador, que desaparece como sujeto de derechos y obligaciones y no es responsable en el futuro de nada.

En cambio se limita a regular las relaciones y responsabilidades del porteador con el “porteador” (que es el transportador contractual o sea quien “celebre un contrato de transporte con el cargador” – art. 1.5-) y la “parte ejecutante” (que se define como quien “se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del. Porteador”).

El art. 20 establece la responsabilidad solidaria del “*porteador y una o más partes ejecutantes marítima*” lo cual parece muy bien.

Pero a medida que esto se analiza se descubre:

1. Que el porteador (transportador contractual NVOG) es por definición insolvente.
2. Que la “parte ejecutante”, en general, es un arrendador de buque que lo explota pero no es su dueño. Así que también es insolvente, aunque aparezca como una empresa naviera importante.
3. Que el propietario de buque no es más responsable.

Los únicos responsables son el porteador y la parte ejecutante.

Ambos pueden ser insolventes (si no lo eran antes, ahora lo serán sin ningún lugar a dudas, ya que el sistema tiende a eso). Ninguno de los dos tiene bienes a su nombre. El porteador subcontrata servicios de terceros y los “ejecutantes” utilizan barcos arrendados (no más fletados).

II.- CONSIDERACIONES GENERALES Y DE POLÍTICA LEGISLATIVA

Todo el sistema limitativo en el transporte marítimo se origina en normas proteccionistas impuestas por las grandes potencias navieras a favor de su industria armatorial.

Todo el sistema limitativo perjudica y daña a los usuarios (importadores y exportadores) de los países que carecen de flota mercante.

Las Reglas de Rotterdam son una tentativa más de imponer una legislación contraria al interés nacional y en la que los principios de responsabilidad limitada (y ahora irresponsabilidad) de los navieros se lleva a sus formas más extremas

El tema en juego con este tipo de convenciones es del proteccionismo del hemisferio norte: y en derecho de los transportes ello se llama “limitación de responsabilidad”. La limitación es un dogma impuesto por los países proveedores de servicios armatoriales en su exclusivo beneficio.

Fernando Aguirre Ramírez