

DECLARACION DE MONTEVIDEO

Un grupo de ciudadanos y especialistas en Derecho Marítimo contrarios a que sus respectivos países adhieran y ratifiquen las llamadas “REGLAS DE ROTTERDAM” (“Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías total o parcialmente marítimo”, abierta a la firma el 23 de setiembre de 2009 en Rotterdam), han acordado emitir la siguiente declaración:

1. Dicha Convención es altamente inconveniente para los importadores y exportadores de los países latinoamericanos, en su casi 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 intrascendentes 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 incómoda 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 interpretaciones 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.*

Montevideo, 22 de octubre de 2010.

NOMBRE COMPLETO

DIRECCION Y PAIS

FIRMA

(enviar a abogadosnorr@adinet.com.uy)