



Ingresar
Ayuda

Inicio	Últimas noticias	Edición impresa	Opinión	Política	Economía	Inf. general	Deportes	Espectá
Tecnología	Al volante	Moda y Belleza	Turismo	Campo	Enfoques	Adn	Comercio ext.	Countri

Transporte multimodal

Reglas de Rotterdam, el debate sigue

El presente artículo es la continuación del publicado por el mismo autor el pasado 28 de junio, en este suplemento

Martes 12 de julio de 2011 | Publicado en edición impresa

Comentá (0)

Tweet

Me gusta

Enviar



Las reglas fueron resistidas por sectores que pretenden eliminar la limitación de la responsabilidad.
Foto Archivo

a los seguros para algunos operadores.

Alejandro Vera
Para LA NACION

Las "resistidas reglas" hasta ahora fueron criticadas por sectores que defienden sólo un interés, con una mirada regional, sin tener en cuenta la falta de un marco normativo para el transporte internacional multimodal; la aplicación de normas obsoletas; falta de seguros para los forwarders; documentación electrónica; emisión de waybills (documento de embarque marítimo no negociable), y sin preguntarse si estas Reglas de Rotterdam (RR) optimizarán los costos del transporte puerta a puerta y facilitarán el acceso

No son capaces de mirar al transporte como una "unidad" bajo un sistema legal uniforme que incluya a todos los operadores y modos de transporte. No tienen en cuenta la línea divisoria entre el hecho material de descarga y el acto jurídico que implica la entrega de mercadería. Más grave aún son los argumentos que pretenden aplicar principios de derecho civil -como el de reparación integral- y teorías de juristas romanos al derecho de los negocios donde aplican principios totalmente diferentes, máxime cuando se trata de responsabilidades contractuales.

Ventajas para uno y otro

Las reglas establecen ventajas a favor de cargadores y de transportistas. Los cargadores podrían decir que los siguientes puntos son ventajosos, mientras que los transportistas podrían considerar lo contrario; por ejemplo: aumento del límite de responsabilidad por daños o pérdida de la carga; pérdida de la exoneración de responsabilidad por culpa náutica; claridad en las responsabilidades de la parte ejecutante marítima; extensión de ejercer debida diligencia para mantener el buque en condiciones de navegabilidad durante todo el viaje; inclusión del transporte sobre cubierta; extensión del período de aviso por daños o pérdida de la carga, y extensión del período para iniciar acciones a 2 años. En tanto, los transportistas podrían encontrar positivos, y los cargadores negativos, los siguientes aspectos: claridad en las obligaciones del cargador; claras reglas de entrega de la carga; bases de responsabilidad para el cargador; se mejora el sistema de desvío; se permite al transportista entregar mercadería sin presentación de documentos de transporte negociables, mientras se protege el interés de las partes involucradas; se establecen pautas para lidiar con el daño oculto en el transporte multimodal, y se pautan reglas para la entrega tardía.

Hay mucho por analizar, pero insistimos: pretender el rechazo de un convenio de estas características simplemente machacando en topes indemnizatorios o pretendiendo eliminar la limitación de responsabilidad que tiene netamente base contractual no es suficiente. Quienes intentan enterrar las RR, ¿han pensado alguna vez en la cantidad de waybills que se están emitiendo? ¿En cómo influiría en los costos una normativa que contemple el transporte internacional multimodal? ¿En la dispersión de la normativa existente? ¿Realmente consideran que las Reglas de la Haya sirven para el transporte multimodal?

Las RR no son perfectas como no lo es ningún convenio internacional. Cualquier imperfección será corregida con el tiempo, la jurisprudencia y los usos y costumbres de las partes contratantes. Proponemos mayor reflexión y análisis del negocio del transporte en forma acabada a la luz de las nuevas pero resistidas Reglas de Rotterdam.

El autor es abogado especialista en derecho marítimo/seguros. LLM, International Commercial Law. Director del suplemento Derecho Marítimo/Transporte de EIDial.com