

**D.F.I. CONSULTORA**

Distribución Física Internacional

**UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES – U.B.A.**

**Facultad de Derecho**

**2013-06-14**

**Jornada**

**Los efectos de los “Contratos de Transporte Marítimo” y el “Transporte Multimodal” sobre la competitividad - Consideraciones sobre las Reglas de Rotterdam.**

**Tema**

***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

**Cr. César H. Capdevielle Ricca**

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **Contenido**

1. El comercio globalizado y la competitividad internacional.
2. Importancia del Transporte internacional de mercaderías.
3. Normas internacionales que refieren a los contratos de transporte marítimo - Situación actual en el Uruguay.
4. Los actores en el comercio internacional y cual es su negocio.
5. ¿Qué ocurre cuando las mercaderías no llegan en tiempo y forma?
6. Consecuencias económicas de las R.R. -
7. Problemas y soluciones.

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **1 . El comercio globalizado y la competitividad internacional.**

- ❖ Los productos a comercializar están todos normalizados.-
- ❖ Salvo algunos productos en especial, para competir hoy en el mercado mundial, no importa de donde provienen o donde se fabricaron.-
- ❖ ¿Cómo se cotizan los productos que se ofrecen al exterior?
- ❖ ¿Cómo se calcula la competitividad de los productos a ofrecer?
- ❖ Es imprescindible hacer un cambio de paradigma  
**de vender al exterior >>> VENDER EN EL EXTERIOR**

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **1 . El comercio globalizado y la competitividad internacional.**

- ❖ La competitividad de un producto no está escrita en ningún lugar.-
- ❖ Podríamos considerar la “paraclínica de la competitividad” es decir, tener en cuenta por ejemplo: el tipo de cambio, el atraso cambiario, una canasta de monedas, los precios relativos, etc ., pero esas son mediciones de carácter financiero que no tienen en cuenta, el precio competitivo en mercado en el que queremos vender el producto.-
- ❖ Es decir que la competitividad de un producto hay que calcularla en cada momento según:
  - el tipo de mercadería,
  - desde cada origen a cada destino,
  - el o los modos de transporte a usar,
  - los convenios firmados con ese país, etc.-

**Cr. César H. Capdevielle Ricca**

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **1 . El comercio globalizado y la competitividad internacional.**

- ❖ La competitividad o no de un producto en un destino, debemos calcularla siempre “antes de realizar la cotización” a nuestro potencial cliente en el exterior.-
- ❖ **La verdadera competitividad** se dará cuando estemos en condiciones de ofrecer nuestro producto entregado en el depósito del comprador - luego de ser nacionalizado - y a un precio menor o igual, al que ese mercado reconoce como un valor competitivo.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **2 . Importancia del Transporte internacional de mercaderías.**

- ❖ Los países en desarrollo o emergentes, están muy lejos de los centros de investigación de nuevas tecnologías y de equipos para la industria.-
- ❖ De igual forma, están muy lejos los países que compran nuestras materias primas, los productos semi-elaborados o terminados.-
- ❖ El crecimiento del costo de los combustibles , es un tema crítico para todos los modos de transporte internacionales, y eso ha hecho subir en forma continua las tarifas de ese servicio.-
- ❖ De todas formas recordemos que el transporte en todas sus modalidades, es un servicio sin el cual, no podría existir el comercio internacional.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **2 . Importancia del Transporte internacional de mercaderías.**

- ❖ El Transporte representa un costo muy relevante en la cadena logística internacional.-
- ❖ El transporte total o parcialmente marítimo, sigue siendo un porcentaje que normalmente se estima en el 80% del comercio internacional.-
- ❖ Pero si la mercadería no es entregada en destino, en tiempo y forma según lo acordado, esto representa un importante impedimento para el desarrollo de las actividades de comercio con el resto del mundo.-
- ❖ Por ello, deben existir reglas muy claras, actualizadas, que tengan en cuenta los adelantos tecnológicos y los usos y costumbres de los que venden y compran, sus mercaderías en el mercado internacional.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **3 . Normas internacionales que refieren a los contratos de transporte marítimo - Situación actual en el Uruguay**

- ❖ En Bruselas el 1924-08-25 se firmaron las Reglas de La Haya.
- ❖ Luego vienen las modificaciones del Protocolo de Visby en 1968 y un Protocolo Adicional en 1969.
- ❖ En 1974 se aprueba el convenio de NN.UU. sobre Código de Conducta para las conferencias marítimas y los consejos de usuarios del transporte marítimo.
- ❖ En 1978 se aprueba el convenio de NN.UU. sobre el Transporte Marítimo de Mercaderías conocido como las Reglas de Hamburgo.
- ❖ En 1980 se aprueba el Convenio de NN.UU. sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías.
- ❖ Finalmente en 2009 se aprueba el Convenio de NN.UU. sobre el Transporte Internacional de Mercaderías total o parcialmente marítimo conocido como las Reglas de Rotterdam.

**Cr. César H. Capdevielle Ricca**



## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **3 . Normas internacionales que refieren a los contratos de transporte marítimo - Situación actual en el Uruguay**

- ❖ En primer lugar la mayoría de los países *-en su momento-* se han regido por las disposiciones definidas en La Haya - Visby.-
- ❖ Muchos países adoptaron en su época lo dispuesto por el Código de Conducta relativo a las Conferencias Marítimas y los Consejos de Usuarios del Transporte marítimo (Uruguay entre ellos, según la Ley 14.881).-
- ❖ Pero desde las Reglas de Hamburgo en adelante, la adhesión de los países ha sido muy disímil respecto a los referidos Convenios internacionales.-
- ❖ Aunque hay otros puntos sobre los que se discute la aprobación o no de estos convenios, siempre está presente en las argumentaciones **“el límite de la responsabilidad del transportista”**.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **3 . Normas internacionales que refieren a los contratos de transporte marítimo - Situación actual en el Uruguay**

- ❖ Es importante señalar aquí que a pesar de los años transcurridos, el Uruguay no ha ratificado ni:
  - las Reglas de Hamburgo (1978)
  - el Convenio de Transporte Multimodal (1980)
  - las Reglas de Rotterdam (2009)
  
- ❖ Pero también es muy importante recordar que todas estas disposiciones han sido promovidas y acordadas a nivel de las NN.UU. y que refieren al Contrato de Transporte Marítimo, su contenido y a un adecuado equilibrio entre los derechos y responsabilidades, de los transportistas y los usuarios del transporte.-

**Cr. César H. Capdevielle Ricca**

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **3 . Normas internacionales que refieren a los contratos de transporte marítimo - Situación actual en el Uruguay**

- ❖ Para un mejor conocimiento de todo lo relativo a las discusiones sobre la procedencia o no de la aprobación de las Reglas de Rotterdam a nivel latinoamericano, les proponemos la lectura del siguiente material:
- ❖ “Declaración de Montevideo” en [www.nuestromar.org](http://www.nuestromar.org)  
En esta página también se puede encontrar una respuesta a la Declaración de Montevideo por parte del Sr. Antonio Zuidwijk a quien ya hemos escuchado en esta Jornada.-
- ❖ Las Reglas de Rotterdam - Una respuesta Latinoamericana a la “Declaración de Montevideo” en [www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **3 . Normas internacionales que refieren a los contratos de transporte marítimo - Situación actual en el Uruguay**

❖ En el Uruguay se ha dado desde hace tiempo una situación “bipolar”

❖ En términos futbolísticos sería como que algunos dijeran:

soy de Nacional o soy de Peñarol aquí sería soy de Boca o soy de River

**En el caso concreto de las Reglas de Rotterdam hoy tenemos:**

1 - profesionales uruguayos que suscribieron la “Declaración de Montevideo” y

2 - otros profesionales uruguayos, que argumentan y rechazan la Declaración.

Podemos decir que los encuentros que se han jugado desde las Reglas de Hamburgo hasta hoy, todos tienen en común el “**Límite de responsabilidad del Transportista**”

**((POR AHORA... VAN GANANDO LOS PRIMEROS))**

Cr. César H. Capdevielle Ricca

## **“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”**

### **4 . Los actores en el comercio internacional y cual es su negocio.**

- ❖ Son **fundamentales** los propietarios de la carga, pues son los que llevan adelante las negociaciones referidas a la compra-venta internacional.-
- ❖ Son **secundarios** los transportistas y los aseguradores, ya que ambos actores proporcionan los servicios de transporte y seguro respectivamente, pero debemos recordar que los mismos son muy necesarios para el efectivo cumplimiento de lo pactado en la compra-venta internacional.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **4 . Los actores en el comercio internacional y cual es su negocio.**

- ❖ El negocio de los exportadores o importadores vendrá dado por la efectiva comercialización de sus productos en el mercado de destino/origen, permitiendo de esa forma obtener las utilidades proyectadas.-
- ❖ El negocio de los transportistas es prestar el servicio al menor costo posible y así obtener utilidades, a partir de los fletes que cobran .-
- ❖ El negocio de los aseguradores es cobrar primas que los pongan a cubierto de las pérdidas supervinientes, ocasionadas por la ocurrencia de los riesgos asegurados, según las pólizas en cada caso.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **4 . Los actores en el comercio internacional y cual es su negocio.**

- ❖ Como se puede observar, los distintos actores tienen “objetivos e intereses” distintos, que se fundan lógicamente en las distintas actividades que cada uno de ellos desarrolla.-
- ❖ Por lo dicho es necesario compatibilizar esos objetivos e intereses, de tal forma tal que cada una de la partes tenga la oportunidad de lograrlos, pero sin interferir con los restantes actores nombrados.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **5. ¿Qué ocurre cuando las mercaderías no llegan en tiempo y forma?**

- ❖ Por distintas circunstancias los riesgos asegurados pueden ocurrir, en esos casos el objetivo de los propietarios de la carga no se cumple y se arriesga además la continuación de las ventas a ese cliente.-
- ❖ El objetivo de los transportistas también quedará afectado por lo que se corresponde con la responsabilidad del transportista por el fiel cumplimiento del contrato de transporte, según las cláusulas que dicho contrato contenga.-
- ❖ El objetivo de los aseguradores tampoco se cumplirá, la ocurrencia del siniestro, llevará a que deban pagar la indemnización pactada, por la pérdida total o parcial de las mercaderías aseguradas.-



## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

**5. ¿Qué ocurre cuando las mercaderías no llegan en tiempo y forma?**

**Veamos que es lo que pierde el propietario de la carga en este caso.-**

El seguro para el usuario del transporte debe cubrir:

- el valor de la mercadería
- el valor del flete
- gastos previos a la importación (solo en algunos casos)
- el lucro cesante (no disponer de la mercadería en destino)

**Veamos que es lo que puede perder el transportista:**

si es declarado responsable de la pérdida, será un valor equivalente al límite de la responsabilidad que fijan las normas internacionales en la materia.-

**Cr. César H. Capdevielle Ricca**

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **5. ¿Qué ocurre cuando las mercaderías no llegan en tiempo y forma?**

- ❖ El Convenio de NN.UU. sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías total o parcialmente marítimo las Reglas de Rotterdam son la normativa más moderna que la comunidad internacional ha propuesto para su ratificación por parte de los países miembros, en referencia a ese tema.-
- ❖ Por supuesto que Reglas de Rotterdam fijan el límite de responsabilidad de los transportistas internacionales y en este punto es necesario recordar que el mismo “es superior “ a las definidas en las normas anteriores a las R.R..-
- ❖ Por ello resulta difícil comprender que la oposición a las Reglas de Rotterdam se fundamente en buena parte, en este punto.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

**5. ¿Qué ocurre cuando las mercaderías no llegan en tiempo y forma?**

**Veamos concretamente cuales son los valores fijados en cada norma:**

		<u>por bulto</u>	<u>por kilo</u>
Reglas de La Haya - Visby (protocolo “SDR”)	DEG´s	666.67	2,00
Reglas de Hamburgo	“	835,00	2.50
Reglas de Rotterdam	“	875,00	3,00

No obstante lo expresado, hay quienes critican a las Reglas de Rotterdam, expresando que el límite de responsabilidad del transportista internacional es insuficiente para los propietarios de la carga.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **6. Consecuencias económicas de las R.R.**

Las Reglas de Rotterdam tienen consecuencias económicas muy importantes y vienen dadas porque brindan mayores seguridades y mejores condiciones en el servicio de transporte internacional total o parcialmente marítimo, por ej:

- el convenio está llamado a interpretarse “teniendo en cuenta su carácter internacional y no por la jurisprudencia o leyes de una nación”
- el B/L pasa de ser un contrato de adhesión a un acuerdo en el que hay un mejor equilibrio entre las partes,
- elimina las exoneraciones por “culpa náutica e incendio” y solo deja el incendio a bordo,
- permite a los usuarios instaurar una demanda al transportista en el lugar o puerto de entrega de la mercadería,
- facilita el uso de documentos de transporte electrónicos, etc.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **6. Consecuencias económicas de las R.R.**

La posibilidad de limitar la responsabilidad del porteador es universalmente aceptada y figura en los diversos convenios internacionales, tales como CMR, CIM, CMNI y el Convenio de Varsovia.

Si los transportistas -en aplicación de las normas anteriores a las R.R.- van a seguir siendo ilimitadamente responsables por las cargas que transportan, ellos seguirán tomando seguros que les cubran esos mayores riesgos, por lo que esos mayores costos de seguro seguirán trasladándose a los fletes, encareciendo los precios de los productos transables, perjudicando así la economía en su conjunto.-

Por ello **la limitación de la responsabilidad del transportista es reconocida y aceptada, como forma de economizar el costo total de la cadena logística necesaria para transportar el comercio internacional.-**

Cr. César H. Capdevielle Ricca

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **7. Problemas y soluciones.**

Analizaremos ahora **“el límite de responsabilidad del transportista”** fijado por las R.R..-

Demostraremos que lo que algunos plantean como un **PROBLEMA** en realidad es relativo y además tiene más de una **SOLUCIÓN**.-

Demostraremos que en la mayoría de los casos, las cargas correspondientes a los países en desarrollo o emergentes, quedan “adecuadamente” cubiertas por el límite de responsabilidad fijado por las R.R.-

Para ello partimos del valor de 3 DEG´s por kilo bruto de mercadería, según el art. 59 del Convenio, pues si el valor “por bulto” fuera menor, en ese caso la responsabilidad del transportista se calcularía sobre el valor por kilo, por ser el mayor.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **7. Problemas y soluciones**

**ALGUNOS CÁLCULOS TENIENDO EN CUENTA EL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD DE LAS R.R.**

**(todos los valores son por kilo bruto de mercadería)**

Al 2013-06-06 teníamos la siguiente cotización

DEG 1,00	= USD 1,508
DEG´s 3,00	= <b>USD 4,524</b>

Cuando la mercadería se pierde totalmente ¿cuánto pierde el propietario de la carga?

100% mercadería	100.00
15% flete marítimo	15.00
1% seguro	1.15
10% lucro cesante	11.62
	<b>127.77</b>

**Cr. César H. Capdevielle Ricca**

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **7. Problemas y soluciones**

**ALGUNOS CÁLCULOS TENIENDO EN CUENTA EL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD DE LAS R.R.**

**(todos los valores son por kilo bruto de mercadería)**

**Una simple regla de tres nos muestra que**

$$\begin{array}{ccc} 4.524 & \longrightarrow & 127.77 \\ \boxed{3.541} & \longleftarrow & 100.00 \end{array}$$

Definimos una **franja superior** correspondiente a **mercaderías de valor > a USD 3,541/kg.**

y definimos una **franja inferior** correspondiente a **mercaderías de valor < a USD 3,541/kg.**





## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **7. Problemas y soluciones.**

#### **EXPORTACIONES DE URUGUAY POR AÑO Y POR FRANJA**

Franja superior corresponde a mercaderías cuyo valor es > a USD 3,541 el kilo FOB.-

Franja inferior corresponde a mercaderías cuyo valor es < a USD 3,541 el kilo FOB.-

<b>AÑO</b>	<b>Franja</b>	<b>%</b>	<b>USD</b>	<b>%</b>	<b>Tons.</b>
					
<b>2012</b>	Superior	39.88	3,461,300,425	4.73	563,511
	Inferior	60.12	5,218,363,955	95.27	11,341,495
		100.00	8,679,664,380	100.00	11,905,006
<b>2011</b>	Superior	37.10	2,702,320,312	3.81	418,586
	Inferior	62.90	4,582,438,460	96.19	10,576,293
		100.00	7,284,758,772	100.00	10,994,879
<b>2010</b>	Superior	34.99	2,075,422,801	4.04	418,418
	Inferior	65.01	3,856,674,462	95.96	9,938,349
		100.00	5,932,097,263	100.00	10,356,767

**Cr. César H. Capdevielle Ricca**

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **7. Problemas y soluciones.**

**La primera solución:** observando en la columna USD del cuadro, en los tres años analizados, casi **el 40% de las exportaciones**, pertenecen a mercaderías cuyo valor supera los USD. 3,541 el kg.-

Pero debemos recordar que el límite de responsabilidad del transportista está expresado en **DEG´s por kg. de mercadería bruta**, por lo que es necesario analizar las exportaciones en términos del volumen físico y no monetario.-

Al cambiar la base de comparación, en la columna tons. encontramos que en los tres años analizados **menos del 5% de las toneladas exportadas** se corresponde con mercaderías cuyo valor supera los USD 3,541 por kg.-

**Esto nos da una visión más “acertada” de la cobertura o no, de los valores que las R.R. manejan como límite de responsabilidad del transportista.-**

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **7. Problemas y soluciones.**

**La segunda solución:** para ese 5% de mercaderías de mayor valor, puede aplicarse la segunda parte del art. 59 de las R.R. por el que, si el cargador declara el mayor valor en el contrato, se podría tomar un seguro sobre el valor real de la mercadería y el transportista podría responder por un valor superior al límite anteriormente señalado (igual como ocurre en el modo aéreo).-

La particularidad de esta solución es que según lo que ya hemos analizado, los fletes marítimos **solo podrían ser más caros en esos casos** y por el contrario el resto de los fletes serían menores para todas las mercaderías cuyo valor sea menor al límite de responsabilidad del transportista.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **7. Problemas y soluciones.**

**La tercera solución** surge de considerar que si se trata de productos de alto valor agregado de consumo final- ese valor les permite afrontar un flete más caro, tal como el que resultaría si usáramos -para su transporte internacional- el modo aéreo.-

**La cuarta solución** es que si el valor de la mercadería fuera realmente muy elevado y por ello se decidiera usar transporte aéreo, este modo tiene como límite de responsabilidad un valor de DEG´s 19 el kg. de mercadería, lo que a la cotización ya manejada, el límite de la misma llegaría a USD 28,65 el kg..-

Es evidente que aquí estamos hablando de límites de responsabilidad de otro modo de transporte y no del marítimo, pero seguiría siendo una solución para esas mercaderías de muy alto valor.-

## ***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

### **7. Problemas y soluciones.**

**La quinta solución** es que en el modo aéreo además, se puede declarar en el AWB un mayor valor de la mercadería y por ese excedente al límite de responsabilidad del transportista, se liquida un flete “ad valorem” para que la compañía pueda responder por la pérdida total o parcial de la mercadería en relación al “valor real” declarado en el contrato de transporte.-

**La última consideración es de sentido común ya que**

**SI PAGAMOS LA TARIFA DE UN TAXI  
NO PODEMOS VIAJAR EN AVIÓN.-**

**D.F.I. CONSULTORA**

Distribución Física Internacional

***“Comercio Internacional – Consecuencias económicas de las R.R. – Problemas y soluciones”***

**Muchas gracias por su atención**

Cr. César H. Capdevielle Ricca