

BIBLIOTECA DE LA ACADEMIA NACIONAL
DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
DE BUENOS AIRES

INSTITUTO DE DERECHO EMPRESARIAL

Director: Héctor Alegria

Sección Derecho de la Navegación

Coordinador: Alberto C. Cappagli

Las reglas de Rotterdam

Diego E. Chami ♦ Jorge M. Radovich



BIBLIOTECA DE LA
ACADEMIA NACIONAL DE DERECHO Y
CIENCIAS SOCIALES DE BUENOS AIRES

INSTITUTO DE DERECHO EMPRESARIAL
Sección Derecho de la Navegación

LAS REGLAS DE ROTTERDAM



BUENOS AIRES

Cappagli, Alberto C.
Las reglas de Rotterdam. - 1a ed. - Buenos Aires: La Ley;
Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de
Buenos Aires, 2013.
96 p. ; 24x17 cm.

ISBN 978-987-03-2472-0

I. Derecho .
CDD 340

Copyright © 2013 by Academia Nacional de
Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires
Av. Alvear 1711, 1º (C1014AAE) Buenos Aires

Copyright © 2013 by La Ley S.A.E. e I.
Tucumán 1471 (C1050AAC) Buenos Aires

Queda hecho el depósito que previene la ley 11.723

Impreso en la Argentina

Todos los derechos reservados
Ninguna parte de esta obra puede ser reproducida
o transmitida en cualquier forma o por cualquier medio
electrónico o mecánico, incluyendo fotocopiado, grabación
o cualquier otro sistema de archivo y recuperación
de información, sin el previo permiso por escrito del editor y del autor.

Printed in Argentina

All rights reserved
No part of this work may be reproduced
or transmitted in any form or by any means,
electronic or mechanical, including photocopying and recording
or by any information storage or retrieval system,
without permission in writing from the publisher and the author.

Tirada: 350 ejemplares.

I.S.B.N. 978-987-03-2472-0
SAP 41494047

ARGENTINA

PUBLICACIONES
DE LA
ACADEMIA NACIONAL DE DERECHO
Y CIENCIAS SOCIALES DE BUENOS AIRES

- *La Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires. Su creación*
- *Centenario - 1908 - 7 de Octubre - 2008*

SERIE I - ANUARIOS

Anales - Primera época, N° 1 (1915) - Segunda época, N° 1 a 49.

SERIE II - OBRAS

1. *Significación jurídica y proyección institucional de la Declaración de la Independencia*, por AGUSTÍN DE VEDIA y ALBERTO RODRÍGUEZ VARELA.
2. *Bibliografía de Juan B. Alberdi*, por ALBERTO OCTAVIO CÓRDOBA.
3. *La nueva ciencia política y constitucional*, por SEGUNDO V. LINARES QUINTANA.
4. *Política exterior en la edad nuclear*, por FELIPE A. ESPIL.
5. *Académicos de Derecho y hombres de gobierno*, por JUAN SILVA Riestra.
6. *La libertad. Elección, amor, creación*, por MANUEL RÍO.
7. *El Congreso de Panamá*, por MARIANO J. DRAGO.
8. *La esencia del Derecho, la Justicia, la Ley*, por MANUEL RÍO.
9. *Régimen y legislación de las aguas públicas y privadas*, por MIGUEL S. MARIENHOFF.
10. *La Nación Argentina hecha ley*, por SEGUNDO V. LINARES QUINTANA.
11. *Historia del Derecho Político*, por AMBROSIO ROMERO CARRANZA.
12. *La influencia del Código Civil en la evolución de la sociedad argentina*, por JUAN CARLOS MOLINA y JOAQUÍN G. MARTÍNEZ.
13. *Alberdi y su tiempo*, por JORGE M. MAYER (2 tomos).
14. *Estudios sobre Historia Diplomática Argentina*, por ISIDORO RUIZ MORENO.
15. *Historia de la doctrina Drago*, por ALBERTO A. CONIL PAZ.
16. *La alborada. San Martín y Alberdi*, por JORGE M. MAYER.
17. *Primeros Académicos de Derecho - 1925.*
18. *Agüero o el dogmatismo constitucional*, por JORGE M. MAYER.
19. *Tratado de la "jurisdicción" administrativa y su revisión judicial*, por ELÍAS P. GUASTAVINO (2 tomos).

20. *Conferencias y Estudios*, por HÉCTOR P. LANFRANCO.
21. *Tratado de la "jurisdicción" administrativa y su revisión judicial*, por ELÍAS P. GUASTAVINO (2 tomos). *Segunda edición actualizada*.
22. *Derecho y Realidad*, VIII Reunión Conjunta de las Academias Nacionales de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba y Buenos Aires.
23. *Las cinco Argentinas*, por JORGE M. MAYER.
24. *Vida y testimonio de Félix Frías*, por AMBROSIO ROMERO CARRANZA y JUAN ISIDRO QUESADA.
25. *Victorino de la Plaza (1840 - 1919). Un eje institucional*, por JORGE M. MAYER.
26. *Los posibles antidotos de la crisis*, por JORGE M. MAYER.
27. *La incidencia de la reforma constitucional en las distintas ramas del derecho*, XII Reunión Conjunta de las Academias Nacionales de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba y Buenos Aires.
28. *La jurisdicción extraterritorial y la Corte Penal Internacional*, por ALBERTO LUIS ZUPPI.
29. *Condición jurídico-política de la Ciudad de Buenos Aires*, XIV Reunión Conjunta de las Academias Nacionales de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba y Buenos Aires.
30. *El derecho de daños en el derecho público y en el derecho privado*, XIV Reunión Conjunta de las Academias Nacionales de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba y Buenos Aires.
31. *El derecho de la salud*, XVI Reunión Conjunta de las Academias Nacionales de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba y Buenos Aires.
32. *Atribuciones de los Superiores Tribunales de Provincia*, por AÍDA R. KEMELMAJER DE CARLUCCI.
33. *¿Se ha convertido la Corte Interamericana de Derechos Humanos en una Cuarta Instancia?*, XVIII Reunión Conjunta de las Academias Nacionales de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba y Buenos Aires.
34. *Protección jurídica del consumidor*, XVIII Reunión Conjunta de las Academias Nacionales de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba y Buenos Aires.

SERIE III - COMUNICACIONES

Comunicaciones - Nº 1.

SERIE IV - INSTITUTO DE DERECHO CIVIL

1. *Estudios sobre Derecho Civil*.
2. *Proyecto de Unificación de la Legislación Civil y Comercial de la Nación*.
3. *La reforma constitucional de 1994 y su incidencia en el Derecho Civil*.
4. *Estudios sobre derecho ambiental*.
5. *Estudios sobre daño moral*.
6. *Estudios sobre el Proyecto de Código Civil de 1999*.
7. *Nuevos estudios sobre el Proyecto de Código Civil de 1998*.
8. *Estudios sobre las posibles implicancias de la ley de convertibilidad 23.928*.
9. *Estudios sobre la "pesificación" y la emergencia económica*.
10. *Los vicios de la voluntad*.
11. *Los vicios de la voluntad*. Parte II
12. *Capacidad civil de las personas*.
13. *Estudios sobre Derecho Sucesorio Hereditario*.
14. *Sociedad Conyugal*.
15. *Teoría y práctica de los contratos*.

INSTITUTO DE DERECHO INTERNACIONAL Y DE LA NAVEGACIÓN

- *Quebrantamiento de la limitación de responsabilidad. El Derecho Marítimo alemán.*
- *Los convenios para la promoción y protección recíproca de inversiones.*
- *La protesta previa en el transporte de mercaderías por vía aérea.*
- *El Tribunal Internacional del Derecho del Mar.*
- *Derecho Internacional.*
- *La Corte Penal Internacional y su competencia (genocidio, crímenes de lesa humanidad, de guerra y de agresión.*
- *El derecho internacional privado en la Ley de la Navegación argentina.*

INSTITUTO DE DERECHO EMPRESARIAL

- *Sociedad de garantía recíproca.*
- *Sociedades anónimas deportivas.*
- *Apuntes sobre el Proyecto de Código Civil de la República Argentina (Comisión Decreto 685/95). Su influencia en los contratos.*
- *Evolución del derecho de los grupos de sociedades y Algunas reflexiones sobre el alcance de la protección de las inversiones en el marco de los tratados firmados por la Argentina.*
- *La Empresa a la búsqueda de un necesario equilibrio.*
- *Cuestiones de Derecho Empresarial.*

INSTITUTO DE DERECHO EMPRESARIAL SECCIÓN DERECHO DEL TRABAJO Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL

- *Descentralización Productiva.*

INSTITUTO DE DERECHO EMPRESARIAL SECCIÓN DERECHO DE LA NAVEGACION

- *Las Reglas de Rotterdam.*

INSTITUTO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

- *La impugnación judicial de los actos administrativos en el orden nacional.*
- *Estudios de Derecho Administrativo en Homenaje al Profesor Julio Rodolfo Comadira.*

INSTITUTOS DE DERECHO CONSTITUCIONAL Y DE DERECHO ADMINISTRATIVO

- *Estudios sobre la Constitución Nacional de 1853 en su sesquicentenario.*

INSTITUTO DE DERECHO CONSTITUCIONAL

- *Estudios de Derecho Constitucional. Año 2009.*
- *Estudios de Derecho Constitucional. Año 2010.*
- *Estudios de Derecho Constitucional. Año 2011.*

INSTITUTO DE DERECHO PROCESAL

- *La justicia y la enseñanza del derecho. Aportes para su reforma y modernización.*

ACADEMIA NACIONAL DE DERECHO
Y CIENCIAS SOCIALES DE BUENOS AIRES

Presidente

Académico Dr. Gregorio Badeni

Vicepresidente

Académico Dr. Félix A. Trigo Represas

Secretarios

Académico Dr. Jorge H. Alterini
Académico Dr. Fernando N. Barrancos y Vedia

Tesorero

Académico Dr. Roberto E. Luqui

COMISIÓN DE PUBLICACIONES

Director de Publicaciones

Académico Dr. José Domingo Ray

Vocales

Académico Dr. Alberto Rodríguez Galán
Académico Dr. Jaime Luis Anaya

ACADÉMICOS DE NÚMERO

por orden de antigüedad

	<i>Nombre del sitial</i>	<i>Fecha</i>
Dr. Segundo V. Linares Quintana	Esteban Echeverría	28 mayo 1956
Dr. Julio H. G. Olivera	Juan B. Alberdi	6 mayo 1964
Dr. José Domingo Ray	Manuel Obarrio	22 mayo 1975
Dr. Alberto Rodríguez Varela	Luis María Drago	16 julio 1975
Dr. Juan R. Aguirre Lanari	Salvador M. del Carril	19 octubre 1978
Dr. Horacio A. García Belsunce	Félix Gregorio Frías	9 setiembre 1982
Dr. Alberto Rodríguez Galán	Carlos Pellegrini	9 mayo 1985
Dr. Juan Carlos Cassagne	Antonio Bermejo	23 octubre 1986
Dr. Félix Alberto Trigo Represas	Nicolás Avellaneda	18 junio 1987
Dr. Jaime Luis Anaya	Rodolfo Rivarola	10 agosto 1989
Dr. Jorge R. Vanossi	José A. Terry	11 agosto 1994
Dr. Hugo Caminos	Eduardo Acevedo	23 noviembre 1995
Dra. Aída R. Kemelmajer de Carlucci	Aristóbulo del Valle	24 setiembre 1996
Dr. Julio César Rivera	Dalmacio Vélez Sarsfield	25 noviembre 1999
Dr. Santos Cifuentes	Bartolomé Mitre	14 setiembre 2000
Dr. Jorge Horacio Alterini	Alfredo Colmo	14 diciembre 2000
Dr. Víctor Tau Anzoátegui	Lucio V. López	13 diciembre 2001
Dr. Roberto E. Guyer	Lisandro Segovia	10 abril 2003
Dr. Héctor Alegría	Roque Sáenz Peña	9 octubre 2003
Dr. Gregorio Badeni	Manuel Quintana	12 mayo 2005
Dr. Horacio P. Fargosi	Carlos Calvo	27 julio 2006
Dr. Enrique Manuel Falcón	Domingo F. Sarmiento	12 julio 2007
Dr. Roberto Enrique Luqui	José Manuel Estrada	27 setiembre 2007
Dr. Fernando N. Barrancos y Vedia	Roberto Repetto	13 diciembre 2007
Dr. Mariano Gagliardo	Juan A. Bibiloni	22 mayo 2008
Dr. José W. Tobías	José N. Matienzo	25 setiembre 2008
Dr. Emilio P. Gnecco	Mariano Moreno	8 octubre 2009
Dr. Rafael M. Manóvil	José María Moreno	8 octubre 2009

ACADÉMICO EMÉRITO

Dr. Carlos María Bidegain	10 setiembre 2009
Dr. Julio César Otaegui	8 setiembre 2011

MIEMBROS CORRESPONDIENTES

por orden de antigüedad

		<i>Fecha</i>
Dr. Rafael Entrena Cuesta	España	10 agosto 1989
Dr. Néstor Pedro Sagiés	Rosario	10 agosto 1989
Dr. Jesús González Pérez	España	24 mayo 1990
Dr. Carlos Fernández Sessarego	Perú	25 noviembre 1993
Dr. Adolfo A. N. Rouillon	Rosario	25 noviembre 1993
Dr. Eduardo García de Enterría	España	23 marzo 1995
Dr. Ernesto F. Garzón Valdés	Alemania	11 diciembre 1997
Dr. Wolfgang Schöne	Alemania	23 julio 1998
Dr. Giorgio Berti	Italia	10 julio 2003
Dr. Rudolf Dolzer	Alemania	22 abril 2004
Dr. Franck Moderne	Francia	27 mayo 2004
Dr. Carlo Angelici	Italia	22 julio 2004
Dr. Tomás Ramón Fernández	España	12 agosto 2004
Dr. Federico Carpi	Italia	12 mayo 2005
Dr. Gaspar Ariño Ortiz	España	11 agosto 2005
Dr. Marcelo G. Kohen	Suiza	25 agosto 2005
Dra Giovanna Visintini	Italia	25 agosto 2005
Dr. Asdrúbal Aguiar	Venezuela	27 abril 2006
Dr. Angel Rojo Fernández-Río	España	10 agosto 2006
Dr. Diogo de Figueiredo Moreira Neto	Brasil	26 abril 2007
Dr. Felipe Osterling Parodi	Perú	26 junio 2008
Dr. Francisco Orrego Vicuña	Chile	11 diciembre 2008
Dr. Mariano R. Brito Checchi	Uruguay	23 julio 2009
Dr. Daniel Hugo Martins	Uruguay	24 junio 2010
Dr. Måns Jacobsson	Suecia	9 setiembre 2010
Dr. Francesco Berlingieri	Italia	9 setiembre 2010
Dr. Santiago Muñoz Machado	España	9 junio de 2011
Dr. Andrei Gennadievich Lisitsyn-Svetlanov	Rusia	13 octubre 2011

ANTIGUOS ACADÉMICOS DE NÚMERO

Dr. Carlos Alberto Acevedo
Dr. Carlos A. Adrogué
Dr. Eduardo Aguirre Obarrio
Dr. Jorge A. Aja Espil
Dr. Juan Álvarez
Dr. Octavio R. Amadeo
Dra. Margarita Argúas
Dr. Marco R. Avellaneda
Dr. Antonio Bermejo
Dr. Juan A. Bibiloni
Dr. Germán J. Bidart Campos
Dr. Eduardo L. Bidau
Dr. Eduardo Bidau
Dr. Rafael Bielsa
Dr. Bernardino Bilbao
Dr. Adolfo Bioy
Dr. Guillermo A. Borda
Dr. Ernesto Bosch
Dr. Rodolfo Bullrich
Dr. Carlos O. Bunge
Dr. Eduardo B. Busso
Dr. Jorge Bustamante Alsina
Dr. Pablo Calatayud
Dr. Francisco Canale
Dr. Ramón S. Castillo
Dr. Alfredo Colmo
Dr. Jorge E. Coll
Dr. Julio César Cueto Rúa
Dr. Tomás R. Cullen
Dr. Mauricio P. Daract
Dr. Calixto S. de la Torre
Dr. Antonio Dellepiane
Dr. Atilio Dell'Oro Maini
Dr. Mariano de Vedia y Mitre
Dr. Juan José Díaz Arana
Dr. Manuel María Diez
Dr. Luis M. Drago
Dr. Mariano J. Drago
Dr. Wenceslao Escalante
Dr. Felipe A. Espil
Dr. Rómulo Etcheverry Boneo
Dr. José Figueroa Alcorta
Dr. Salvador Fornieles
Dr. Vicente C. Gallo
Dr. Guillermo Garbarini Islas
Dr. Juan Agustín García
Dr. Juan M. Garro
Dr. Juan A. González Calderón
Dr. Dimas González Gowland
Dr. Aquiles H. Guaglianone
Dr. Elías P. S. Guastavino
Dr. Carlos Güiraldes (h.)
Dr. Alberto Hueyo
Dr. Carlos Ibarguren
Dr. Eduardo Labougle
Dr. Héctor Lafaille
Dr. Héctor P. Lanfranco
Dr. Hilario Larguía
Dr. Tomás Le Bretón
Dr. Ricardo Levene
Dr. Juan Francisco Linares
Dr. Mario Justo López
Dr. José María López Olaciregui
Dr. Baldomero Llerena
Dr. Osvaldo Magnasco
Dr. Carlos C. Malagarriga
Dr. Miguel S. Marienhoff
Dr. Félix Martín y Herrera
Dr. Roberto Martínez Ruiz
Dr. Agustín N. Matienzo
Dr. José N. Matienzo
Dr. Jorge M. Mayer
Dr. Carlos L. Melo
Dr. Leopoldo Melo
Dr. Manuel A. Montes de Oca
Dr. Augusto Mario Morello
Dr. Rodolfo Moreno (h.)
Dr. Carlos M. Muñiz
Dr. José Luis Murature
Dr. Rómulo S. Naón
Dr. Benito A. Nazar Anchorena
Dr. Luis Esteban Negri Pisano
Dr. Manuel Obarrio
Dr. Pedro Olaechea y Alcorta
Dr. Francisco J. Oliver
Dr. Manuel V. Ordóñez
Dr. Alfredo Orgaz
Dr. Adolfo Orma
Dr. Alberto G. Padilla
Dr. Lino E. Palacio
Dr. Jesús H. Paz
Dr. José M. Paz Anchorena
Dr. Federico Pinedo
Dr. Norberto Piñero

Dr. Ángel S. Pizarro
Dr. Luis Podestá Costa
Dr. Ernesto Quesada
Dr. Juan P. Ramos
Dr. Enrique Ramos Mejía
Dr. Francisco Ramos Mejía
Dr. Juan Carlos Rébora
Dr. Roberto Repetto
Dr. Manuel Río
Dr. Marco Aurelio Risolfa
Dr. Horacio C. Rivarola
Dr. Rodolfo Rivarola
Dr. Ambrosio Romero Carranza
Dr. José M. Rosa
Dr. José María Ruda
Dr. Enrique Ruiz Guiñazú
Dr. Isidoro Ruiz Moreno
Dr. Isidoro Ruiz Moreno (h.)
Dr. Alejandro Ruzo
Dr. Diego L. Saavedra
Dr. Carlos Saavedra Lamas

Dr. Antonio Sagarna
Dr. Raymundo M. Salvat
Dr. Matías G. Sánchez Sorondo
Dr. José Manuel Saravia
Dr. Juan Silva Riestra
Dr. Sebastián Soler
Dr. Juan B. Terán
Dr. José A. Terry
Dr. David de Tezanos Pinto
Dr. Gastón Federico Tobal
Dr. Ernesto J. Ure
Dr. Enrique Uriburu
Dr. Antonio Vázquez Vialard
Dr. Benjamín Victorica
Dr. Federico N. Videla Escalada
Dr. Ernesto Weigel Muñoz
Dr. Raymundo Wilmart de Glymes
Dr. Mauricio Yadarola
Dr. Carlos J. Zavala Rodríguez
Dr. Clodomiro Zavallía
Dr. Estanislao S. Zeballos

PRÓLOGO

POR ALBERTO C. CAPPAGLI (1)

Estimados lectores,

En mi calidad de coordinador de la Sección de Derecho de la Navegación del Instituto de Derecho Empresarial de la Academia Nacional de Derecho de Buenos Aires, me ha correspondido el honor de presentar a los dos miembros de la Sección que disertaran durante la reunión del 8 de agosto de 2011. En esa oportunidad también he hecho una ligerísima introducción al tema de la convocatoria. A continuación resumo lo que entonces dijera.

Los expositores

Los expositores, Diego E. Chami y Jorge M. Radovich, son profesores titulares de derecho de la navegación, Chami en la Universidad de Buenos Aires y Radovich en la Universidad del Museo Social Argentino, ambos son autores de importantes obras y de numerosos artículos, directivos de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, miembros titulares del Comité Marítimo Internacional e integrantes del sub-comité internacional que está considerando la actualización de la convención sobre salvamento de cara a las cuestiones ambientales.

A sus importantes labores académicas y docentes, los expositores suman sus calidades de abogados muy activos en el terreno del derecho marítimo.

Además, Chami es doctor en derecho por la Universidad de Buenos Aires y Radovich miembro del consejo ejecutivo del Comité Marítimo Internacional.

(1) Coordinador de la Sección de Derecho de la Navegación del Instituto de Derecho Empresarial de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires. Sesión pública del 8 de agosto de 2011.

El tema de la reunión

La reunión fue convocada para considerar el nuevo Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam), hecho en Nueva York el 11 de diciembre de 2008.

Los expositores sostuvieron muy interesantes y no coincidentes puntos de vista, y considero que las expectativas de la numerosa concurrencia han resultado ampliamente satisfechas.

Introducción al tema de las exposiciones

En mi brevísima introducción al tema de las exposiciones, focalicé la atención sobre el régimen de responsabilidad del transportador por agua.

El Libro III del Código de Comercio, Libro hoy casi íntegramente derogado, regulaba el régimen jurídico de la navegación. El art. 909 establecía que el transportador resultaba responsable por los daños o pérdidas de la mercadería, salvo que los daños o pérdidas tuvieran su origen en el vicio propio de las cosas transportadas, en la fuerza mayor o en la culpa del cargador.

Con respecto a las cláusulas de los conocimientos de embarque que establecían otras causales de exoneración de responsabilidad del transportador, límites pecuniarios a su responsabilidad, y remitían a leyes y tribunales extranjeros, la jurisprudencia de nuestros tribunales fue oscilante hasta que en 1936, en el caso *Compte c/ Ybarra* (Fallos: 176:218), la Corte Suprema de Justicia de la Nación consideró inválidas las cláusulas que –en casos de cargamentos destinados a nuestro país– atribuían jurisdicción a tribunales extranjeros. Si bien la decisión de la Corte Suprema se refirió a las cláusulas atributivas de jurisdicción, a partir de ella los tribunales comenzaron a considerar que el régimen de responsabilidad del transportador era de orden público, de modo que no sólo rechazaron las cláusulas atributivas de jurisdicción, sino también las de exoneración y las de limitación de responsabilidad.

En otros países este tipo de cláusulas corrió suertes diversas, hasta que la Convención de Bruselas de 1924 relativa a la unificación de ciertas reglas sobre conocimientos de embarque (también conocida como Reglas de La Haya), dispuso que sus

normas sobre responsabilidad del transportador son de orden público e inmodificables a favor de éstos, pero al mismo tiempo, junto con una larga lista de causales de exoneración que en definitiva resultaban asimilables al caso fortuito o fuerza mayor, vicio de las cosas transportadas o culpa del cargador, introdujo la exoneración de responsabilidad del transportador cuando los daños o pérdidas provenían de los errores del capitán, oficiales y tripulantes en la navegación o en el manejo técnico del buque, pero también impuso la obligación del transportador de ejercer la debida diligencia, antes y al inicio del viaje, para poner al buque en condiciones de navegabilidad, concepto que incluyó la aptitud de la nave para transportar sin daños la mercadería que se le confiaba. Esta Convención también introdujo la limitación cuantitativa de la responsabilidad del transportador.

La Argentina adhirió a la Convención de Bruselas de 1924, pero no a sus modificaciones posteriores que, conceptualmente, siguieron la línea de 1924 (y en conjunto forman el cuerpo conocido como Reglas de La Haya - Visby).

No obstante las numerosas ratificaciones y adhesiones que recibiera la Convención de Bruselas de 1924, en 1968 la UNCTAD (*The United Nations Conference on Trade and Development* o Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) se inclinó por un nuevo régimen jurídico del transporte marítimo y así fue que a través de UNCITRAL (*The United Nations Commission International Trade Law* o Comisión de las Naciones Unidas sobre Derecho Comercial Internacional) se redactó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 1978), también conocido como Reglas de Hamburgo. Este convenio dispone que para resultar exonerado de responsabilidad por daños o pérdidas a la carga, el transportador debe probar que él y sus dependientes adoptaron todas las medidas razonables para evitar los daños o las pérdidas, y también admitió la limitación económica de la responsabilidad.

El Convenio de 1978 no tuvo éxito y en 2008, después de varios años de debates, se celebró el Convenio conocido como Reglas de Rotterdam, objeto de las exposiciones de Diego E. Chami y Jorge M. Radovich.

Cierre de estas líneas introductorias

Pido a los lectores que tengan en consideración que con las líneas precedentes he intentado repetir lo que dijera en la apertura

de la reunión del 8 de agosto de 2011. Para ello me he valido del esquema o ayuda memoria que tuviera a la vista en tal reunión, en la que no debía quitar tiempo a los distinguidos expositores. Al escribir las líneas precedentes estuve tentado a ampliar lo dicho en mi presentación oral, pero consideré que ir más allá de lo que de lo que entonces expuse, resultaría inadecuado.

CONVENIO SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS, TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO: REGLAS DE ROTTERDAM

POR DIEGO ESTEBAN CHAMI^(*)

I. INTRODUCCIÓN

Alrededor del contrato de transporte por agua giran aún hoy con vehemencia dos posiciones encontradas: por un lado aquéllos que defienden la posición del transportador por agua como aquél sometido a una responsabilidad excesiva no compensada por el magro flete y por el otro los que consideran que nada justifica el régimen de excepción que favorece al transportador por agua con cláusulas de exoneración de responsabilidad exorbitantes y con limitaciones cuantitativas de responsabilidad. Las Reglas de Rotterdam -de aquí en más indistintamente las "Reglas" o las "Reglas de Rotterdam"- han reeditado el debate y generado una polémica que no acalla y el análisis de algunos de sus aspectos más destacados es el objeto de este trabajo.

Pedro Torres decía que parte del desarrollo y de la historia del derecho marítimo puede explicarse como la "lucha contra las cláusulas del conocimiento" (1). Según Raymundo Fernández (2) los armadores consideraron onerosa la responsabilidad legal que recaía sobre ellos y pretendieron atenuarla insertando cláusulas

(*) Profesor Titular Regular de Derecho de la Navegación, Facultad de Derecho, Universidad de Buenos Aires.

(1) Cfr. TORRES, PEDRO E., *Las cláusulas de los conocimientos*, Jesús de Menéndez, Buenos Aires, 1939, p. 13.

(2) Cfr. FERNÁNDEZ, RAYMUNDO L., *Código de Comercio de la República Argentina comentado. Tratado de derecho comercial en forma exegetica*, Buenos Aires, 1961, nro. 278, ps. 331/332.

de exoneración en los conocimientos de embarque, cuyo abuso motivó que sir Charles Parker Butt, juez de la Corte de Almirantazgo de Inglaterra resumiera de la siguiente manera la labilidad de las obligaciones del transportador por agua: “Usted me entrega su mercadería y me paga el flete y yo se la entregaré si me place”. Fernández agrega lacónicamente que: “La única obligación del naviero es cobrar el flete” (3). Quizás hoy estas afirmaciones nos parezcan exageradas, pero no es menos cierto que el contrato de transporte tiene una regulación exorbitante del derecho común, con disposiciones de orden público, con causales de exoneración que incluyen la propia culpa de los dependientes del transportador y con límites de responsabilidad cuantitativos impuestos por ley.

El contrato de transporte por agua es una de las herramientas que permite el intercambio de bienes y de tal forma adquiere una importancia que lo pone como centro de atención del comercio exterior. Además, a este contrato se suma la compra venta internacional, el crédito documentado y finalmente el contrato de seguro.

El contrato de compraventa internacional está regido por un único juego de normas, la Convención sobre contratos de compraventa internacional de mercaderías de Viena de 1980 (4) y la Convención sobre prescripción sobre compraventa internacional de mercaderías de Viena de 1974 (5). Por su parte, el crédito documentado está regido por Las Reglas y usos uniformes para créditos documentarios, revisión 2007, “Brochure 600”, que fueran aprobadas por la Cámara de Comercio internacional como un conjunto de reglas privadas aplicables al dicho contrato. Es decir que, sea por medio de sistemas de unificación pública como en el caso de las convenciones que regulan la compraventa internacional, como por medio de normas de unificación privada como la “Brochure 600”, esos contratos, la compraventa internacional y el crédito documentado y el seguro cuentan con un solo juego de normas internacionales para

(3) FERNÁNDEZ, RAYMUNDO L., *Código de Comercio...*, cit., nro. 278, p. 332.

(4) Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías que fue suscripta en Viena el 11/4/1980 y que fue ratificada por la República Argentina por ley 22.765.

(5) Convención de las Naciones Unidas sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías, suscripta en Nueva York el 12/6/1974 y ratificada por la República Argentina por ley 22.488, modificada por el Protocolo de Viena del 11/4/1980, ratificada también por medio de la ley 22.765 del 24/3/1983, BO del 30/3/1983.

regularlos. Por su parte, el contrato de seguro de transporte no tiene normas de unificación pública –los convenios internacionales–, pero UNCTAD redactó cláusulas tanto para seguros de caso y máquina, como cláusulas para seguros de transporte de mercadería –una suerte de unificación privada por medio de contratos modelo–.

Entonces, mientras los demás contratos, fundamentalmente la compraventa internacional y el crédito documentado, cuentan con un régimen internacional único, contrariamente, esta no es la situación del contrato de transporte internacional de mercaderías. Este contrato es regulado por las tradicionales Reglas de la Haya, ratificadas por la República Argentina por ley 15.787 (6), es decir la Convención internacional para la unificación de ciertas normas sobre conocimientos de embarque, suscripta en Bruselas el 24 de agosto de 1924 y que es el sistema de mayor aceptación, con sus sucesivas modificaciones por medio de los Protocolos de 1968 y de 1979 –Reglas de la Haya-Visby–. Estas reglas de neta raigambre anglosajona en su estructura, fueron consideradas insatisfactorias especialmente por no eliminar el doble seguro y por sus ambigüedades (7). Consecuentemente Uncitral, a pedido de Unctad, constituyó un grupo de trabajo que estuvo integrado por delegados de veintiún países, incluido el nuestro, y que fue presidido en septiembre de 1972 y en febrero de 1973 por el Académico Dr. José Domingo Ray, oportunidad en la que se trataron los temas centrales de lo que luego fueron las Reglas de Hamburgo de 1978 (8). Las expectativas creadas con las Reglas de Hamburgo de 1978 no se cumplieron y el resultado final fue mayor dispersión normativa al coexistir dos sistemas internacionales para regular el contrato de transporte por agua y en especial la responsabilidad de porteador, es decir las Reglas de la Haya-Visby por un lado y las Reglas de Hamburgo, por el otro (9). Con la finalidad de superar esa situación, el Comité Ejecutivo del CMI decidió el envío a

(6) La República Argentina es parte del Convenio internacional para la unificación de ciertas normas sobre conocimientos de embarque, firmada en Bruselas el 24 de agosto de 1924 (Reglas de la Haya), pero no ratificó el Protocolo de 1968 (Reglas de Visby), por lo cual en realidad nuestro país es parte de las Reglas de la Haya, más no de las Reglas de Visby.

(7) Cfr. RAY, JOSÉ D., “Las reglas de Hamburgo de 1978”, *Anticipo de Anales*, años XXII y XXIII, nro. 16, segunda época, Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, Buenos Aires, p. 6.

(8) Cfr. RAY, JOSÉ D., “Las reglas...”, cit., p. 7.

(9) Conforme, COVA ARRIA, LUIS, “El Proyecto de Convenio de Transporte Puerta a Puerta- Antecedentes y Alcances CMI-UNCITRAL”, Seminario de Lima,

UNCITRAL de un borrador de proyecto de convenio redactado en su ámbito (10). Además, se buscó actualizar Reglas Haya-Visby, superar las objeciones formuladas a las Reglas de Hamburgo 1978 y lograr mayor unificación normativa.

UNCITRAL en el año 2001, en su 34 período de sesiones constituyó el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) destinado a preparar un convenio para regular el transporte internacional de mercancías. Entre 2002 y 2008 el Grupo de Trabajo III llevó a cabo 12 períodos de sesiones en dos reuniones anuales llevadas a cabo en Nueva York y en Viena en primavera y en otoño. Concluida su labor, el Grupo de Trabajo III aprobó el proyecto en su 21° período de sesiones llevado a cabo en Viena del 14 al 25 de enero de 2008. Finalmente, UNCITRAL aprobó el proyecto en su 41° período de sesiones de Nueva York (16 de junio a 3 de julio de 2008) y fueron firmada en Rotterdam, el 23 de septiembre de 2009.

Estamos frente a un convenio internacional muy ambicioso y que indudablemente genera controversia como lo señala el CMI (11). Sin embargo, tiene por finalidad la unificación de la legislación marítima y, de tal manera, su objetivo es altamente constructivo, sin perjuicio de la crítica y aun oposición que muchas de sus soluciones puedan merecer.

La iniciativa de elaborar un nuevo texto de convenio internacional destinado a regir el transporte de mercaderías por agua constituye una oportunidad histórica y el fracaso que podría implicar la falta de aceptación internacional nos enfrentaría a una oportunidad perdida. Se debe alcanzar un consenso mayor o, al menos, similar al de las “Reglas de La Haya-Visby” y, por supuesto, mayor que el de las “Reglas de Hamburgo”. No obstante, un nuevo convenio internacional lleva consigo el peligro de sumar mayor

Perú, 8 y 9 de abril de 2002 organizado por la Asociación Peruana de Derecho Marítimo y el Comité Andino de Autoridades del Transporte Acuático CAATA

(10) Conforme STURLEY, MICHAEL, “The United Nations Commission on International Trade Law’s Transport Law Project: An Interim View of a Work in Progress”, *Texas International Law Journal*, Volume 39, Fall 2003, N 1, p. 72.

(11) Conforme CMI News Letter N° 3, Septiembre/Diciembre 2001, p. 4. Ver también en contra de las Reglas de Rotterdam, la “Declaración de Montevideo” en “Ateneo del Transporte”, *Revista N° 55*, año 22, diciembre de 2010 p. 11. A favor, “Las Reglas de Rotterdam-Elementos para analizar la conveniencia o inconveniencia de su ratificación en Latinoamérica”, por José Vicente Guzmán, en “Ateneo del Transporte”, *Revista N° 5e*, año 22, octubre de 2010 p. 28.

dispersión normativa contrariando la unificación que se pretende alcanzar (12).

Para lograr su aceptación se necesita un convenio que, por un lado, impida abusos contra la carga, sin que ello implique, por otra parte, un aumento del costo de los fletes que redundaría en contra del interés de la carga que se buscaría proteger y que además sea de buena técnica legislativa.

Philippe Delebecque (13), delegado de Francia en el Grupo de Trabajo III, precisaba que se buscó un balance:

- entre tradición y modernidad, buscando afianzar la seguridad en la navegación y la protección del medio ambiente, sin un cambio fundamental en la legislación existente;
- entre los intereses del buque y de la carga (14), y
- entre los sistemas del “common law” y el sistema continental, considerando la participación de países y expertos de ambos sistemas en el Grupo III.

Es interesante resaltar las soluciones en que ha prevalecido la tradición o la modernidad, los intereses de la carga o los del buque y los del common law o el sistema continental. Sin embargo, antes de abocarnos al análisis de las Reglas de Rotterdam, debemos aclarar que se trata de un convenio extenso que regula diversos aspectos del contrato de transporte, desde la documentación electrónica, hasta las obligaciones y la responsabilidad del cargador y del transportador, el derecho de control, introduce reglas de competencia y de arbitraje, el transporte de carga sobre cubierta, de animales vivos, de mercadería peligrosa, entre

(12) En el Seminario Internacional llevado a cabo en Lima, Perú, el 8 y 9 de abril de 2002 bajo la organización de la Asociación Peruana de Derecho Marítimo y del Comité Andino de Autoridades del Transporte Acuático CAATA, el Dr. Ricardo Vigil sugirió –para la vigencia de un convenio con pocas ratificaciones– que se exigiera para la entrada en vigencia del convenio la ratificación o adhesión de por los menos 40 estados.

(13) DELEBECQUE, PHILIPPE, “The New Convention on International Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: A Civil Law Perspective”, CMI Yearbook 2007-2008, Annuaire, Athens I, Documents of the Conference, p. 264.

(14) Respecto de la distribución de riesgos ver “Introduction”, Tomotako Fujita, CMI Yearbook 2007-2008, Annuaire, Athens I, Documents of the Conference, p. 277.

muchos otros aspectos. Esa extensión nos obliga a seleccionar algunos de estos temas, dejando de analizar otros que habrían alargado este trabajo.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

2.1. Transporte marítimo y “marítimo plus”

El artículo 1.1. define lo que las Reglas entienden como “contrato de transporte” y precisa que se considerará como tal a todo contrato en virtud del cual un porteador se compromete a transportar mercaderías de un lugar a otro a cambio del pago de un flete. Enseguida agrega que tal contrato deberá prever un transporte marítimo de mercancías y podrá comprender, además, el transporte de tales mercaderías por otros modos.

Es decir que las Reglas no solo se aplicarán a los transportes que fueran exclusivamente marítimos, sino que además regirán los transportes que comprendan otros modos -aéreo o terrestre-, a condición de que haya un trayecto marítimo. Por lo tanto, en una solución sin precedentes, las Reglas de Rotterdam regulan tanto el transporte marítimo como el transporte que además del marítimo incluya otros modos. Rhidian Thomas (15) precisa que esta circunstancia motivó el nombre un tanto tosco del convenio y que los que él llama literalmente en español “aficionados” lo presenten como un convenio “marítimo plus” o wet multimodal (16). William Tetley critica el limitado ámbito de aplicación que no comprende a los transportes multimodales que se perfeccionen por ejemplo por vía aérea y terrestre exclusivamente, y señala que no solo que las Reglas no han alcanzado la unificación en materia de transporte multimodal sino que se han generado mayor complejidad a los existentes sistemas de transporte multimodal (17).

(15) Director del Institute of International Shipping and Trade Law y Profesor de Derecho Marítimo en Swansea University, Reino Unido.

(16) Conforme RHIDIAN, THOMAS, “An analysis of the liability regimen of carriers and maritime performing parties”, en “A New Convention for the Carriage of Goods by Sea -The Rotterdam Rules”, p 53, dirigida por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Limited, Reino Unido, 2009.

(17) Conforme, TETLEY, WILLIAM, “An analysis of the Rotterdam Rules”, en “A New Convention....” ya citada, p 292.

2.2. Aplicación a transportes previos o posteriores al marítimo:

Hemos visto en el punto anterior que las Reglas regulan el transporte que se perfecciona total o parcialmente por mar. Ahora corresponde analizar a qué transportes se aplican las Reglas, es decir qué normas regulan el transporte marítimo y qué normas rigen en los transportes terrestres o aéreos anteriores o posteriores al marítimo.

Obviamente el transporte marítimo es regulado por las propias Reglas de Rotterdam que se aplican principalmente al trayecto que se convenga para ser perfeccionado por mar. Pero ¿qué normas se aplican a los transportes terrestres y aéreos previos o posteriores? En respuesta a este interrogante, el artículo 26 de las Reglas establece que, cuando la pérdida o el daño o la causa del retraso de las mercancías se haya producido durante el período de responsabilidad del porteador, pero exclusivamente antes de ser cargadas a bordo del buque, o exclusivamente después de ser descargadas del buque, el régimen del Convenio no impedirá la aplicación de las disposiciones de otro instrumento internacional que fuese aplicable a dicho período, si se cumplen las condiciones que la norma establece (18). La remisión es exclusivamente a normas internacionales, como por ejemplo el convenio CMR (19), aplicable al transporte carretero, o COTIF (20) que rige el transporte ferroviario o el Convenio de Montreal de 1999 para el transporte aéreo. La remisión no se efectúa a normas internas y la mención amplia de “instrumentos” refiere tanto a tratados internacionales como a decisiones o disposiciones comunitarias como por ejemplo las de la Comunidad Andina y las de la Unión Europea.

Las condiciones de tal remisión, además de las vistas son las siguientes:

(18) El artículo 26, en sus apartados a), b) y c) establece como condición que tal convenio sea aplicable, que; a) regulen la totalidad o a una parte de los actos del porteador; b) regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de acciones; y c) no puedan ser excluidas, a tenor del propio instrumento, por pacto contractual alguno, o no puedan serlo en detrimento del cargador.

(19) Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).

(20) Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF).

- a) que las normas a ser aplicadas habrían regido al porteador en el caso de que el cargador hubiera celebrado con él un contrato separado directamente aplicable al segmento del transporte donde haya ocurrido la pérdida o el daño o retraso de las mercancías;
- b) que tales normas regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de acciones; y
- c) no puedan ser excluidas, a tenor del propio instrumento, por pacto contractual alguno, o no puedan serlo en detrimento del cargador, es decir sean de un mínimo de orden público.

Lamentablemente, la norma no es del todo clara pero pareciera que la remisión a los instrumentos internacionales que rijan los transportes terrestres o aéreos previos o posteriores al marítimo, es limitada al sistema de responsabilidad, a la limitación de responsabilidad y a los plazos de prescripción o caducidad que tales sistemas contemplen.

Entonces, cuando se cumplan las condiciones vistas, el instrumento internacional aplicable, regirá la responsabilidad del porteador, la limitación de responsabilidad, y el plazo de que se disponga para el ejercicio de acciones, como indica el artículo 26, y otras cuestiones como la responsabilidad del cargador, derecho de control, competencia, etc. serán reguladas por las Reglas de Rotterdam. Pero simultáneamente, tal instrumento internacional, en su totalidad y no circunscripto a responsabilidad, limitación y plazo para accionar, regirá la responsabilidad de la parte ejecutante no marítima que haya ejecutado el trayecto terrestre o aéreo en el cual se localizó el daño. En síntesis, mientras el porteador será regido parcialmente por las Reglas de Rotterdam y parcialmente por el instrumento internacional que resulte aplicable, la relación contractual con la parte ejecutante no marítima será regida en su totalidad por el instrumento internacional aplicable. Para mayor consistencia, hubiera sido preferible una remisión total al instrumento internacional vigente en el trayecto en el cual se produjo la irregularidad.

Se consagra de esta manera lo que se ha denominado net work system parcial o sistema red parcial, pero con aspectos

novedosos (21). Es parcial, porque la remisión es exclusivamente a responsabilidad, limitación de responsabilidad y plazos para accionar. La novedad consiste en que la remisión se efectúa exclusivamente a los convenios que regulan los transportes previos o posteriores al transporte por mar y no remite a los convenios sobre transporte marítimo, constituyéndose el propio convenio como la norma unificadora de transporte marítimo.

¿Qué pasa cuando el daño no se encuentra localizado? En tal caso, no hay posibilidad de remisión alguna porque no se cumple la condición del artículo 26 –que la pérdida o el daño o la causa del retraso de las mercancías se haya producido durante el período de responsabilidad del porteador, pero antes de ser cargadas a bordo del buque, o después de ser descargadas del buque– y consecuentemente, se aplican las propias Reglas de Rotterdam (22).

2.3. Ámbito de aplicación espacial

Las Reglas solo rigen el transporte en tanto sea internacional, cuestión básicamente jurídica y no exclusivamente geográfica. Ahora bien, el moderno contrato de transporte de mercaderías por agua no se limita al acarreo de bultos de puerto a puerto, sino que el transportador suele asumir la custodia y consecuente responsabilidad desde el punto de origen hasta el punto de destino, incluyendo por supuesto el transporte marítimo pero comprendiendo también acarreos terrestres anteriores y posteriores al marítimo. Consecuentemente, habrá un lugar de recepción en origen, posiblemente distinto al puerto de carga, un puerto de carga, además de un puerto de descarga, también distinto del lugar de entrega en destino.

La definición de lo que consiste transporte internacional debía considerar esa circunstancia. La opción era exigir una doble internacionalidad, es decir que las Reglas se aplicaran a los transportes en los cuales tanto el lugar de recepción en

(21) Conforme ALCÁNTARA, JOSÉ MARÍA, "The new regime and Multimodal Transport", p. 5, exposición en el Coloquio Internacional sobre Transporte Multimodal organizado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Buenos Aires, 4 de marzo de 2002. Cova Arria en "El Proyecto de Convenio...", p. 13, lo califica como un sistema de conexión limitada.

(22) Conforme HANCOCK, CHRISTOPHER, "Multimodal transport under the Convention", en "A New Convention...", ya citada p 44.

origen como de entrega en destino, como los puertos de carga y de descarga se encontraran en estados distintos, o exigir exclusivamente que los lugares de origen y destino estuvieran en estado distintos, aún cuando el trayecto marítimo propiamente dicho fuera interno.

La solución impuesta por el artículo 5 es la doble internacionalidad, es decir que tanto el lugar de recepción en origen y el lugar de la entrega en destino estén situados en Estados diferentes, y además, que el puerto de carga del transporte marítimo y el puerto de descarga estén situados en Estados diferentes. No se exige que todos esos lugares estén en estados contratantes.

Dos ejemplos revelarán la inconsistencia de esa solución: un transporte terrestre desde Santiago de Chile a Buenos Aires y posterior transporte marítimo de Buenos Aires a Santos, Brasil, será un transporte internacional para las Reglas, pero contrariamente, un transporte desde Santiago de Chile a Buenos Aires y posterior transporte marítimo de Buenos Aires a Ushuaia no será internacional para las Reglas, a pesar de que el lugar de origen (Santiago de Chile) y el de destino (Ushuaia) están en estados distintos, por el solo hecho de ser interno el transporte marítimo.

Pero además se exige un contacto con un estado contratante y consecuentemente, el lugar de la recepción o el puerto de carga o el lugar de la entrega o el puerto de descarga, deben encontrarse en un estado contratante.

2.4. Ámbito de aplicación contractual

Las Reglas de Rotterdam efectúan una división entre los contratos de transporte de servicios de línea -liner trade- y los contratos que no corresponden a servicios de líneas de transporte -non liner trade-. En base a tal división, surge con claridad del artículo 6 que las Reglas se aplican a los contratos de línea y no a los contratos perfeccionados fuera de líneas regulares. Sin embargo, como tal inclusión de los contratos de línea, ni la exclusión de los contratos fuera de líneas regulares, es absoluta, el artículo 6 se presenta de una manera que genera cierta confusión. Su primer párrafo dispone que el convenio no será aplicable a los contratos de transporte de línea regular que luego menciona y el segundo párrafo afirma que no se aplicará a

los contratos en el transporte no regular, excepto a los que indica a continuación. Es decir que efectúa una exclusión dentro de los incluidos (regulares) y una inclusión dentro de los excluidos (no regulares). Aclaremos que el artículo 1.3. define al transporte de línea regular como el que se ofrece al público mediante anuncios o medios similares de publicidad e incluye buques que navegan con regularidad entre puertos determinados y conforme a un calendario con fechas de navegación a disposición del público.

Así, en el transporte regular –a los que las Reglas de aplican– no se aplican a los contratos de fletamento –no precisa fletamento a tiempo o por viaje y consecuentemente debe excluir ambos–, ni a otros contratos de utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque que no menciona pero que podría incluir entre otros a contratos como el boxtime y el slot charter. Podríamos aclarar que los contratos excluidos en el transporte regular, es decir los contratos de fletamento y los demás contratos de utilización de buques, son contratos típicos de línea no regular (23) y que hay una doble exclusión, primero la exclusión de todo transporte de línea no regular y luego la excepción de la inclusión, es decir excluir a los fletamentos y demás contratos de utilización en la situación un tanto excepcional que se tratara de servicios de línea regular.

Sin embargo, rigen el transporte no regular –que en principio no regulan– en tanto y en cuenta no haya un contrato de fletamento ni otro contrato de utilización de buque y se haya emitido un documento de transporte.

Estas disposiciones del artículo 6 son complementadas por el artículo 7, que tiende a proteger a los terceros como el consignatario de la mercadería. Así dispone que las Reglas regirán las relaciones entre el transportador y el destinatario, la parte controladora o el tenedor del documento de transporte, que no sean parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación de las Reglas. El último párrafo aclara que las Reglas no se aplicarán a las relaciones entre las partes originarias en un contrato de transporte excluido de su ámbito por el artículo 6 antes comentado.

(23) Conforme THOMAS, R., "An analisis...." en "A New Convention ..." ya citada, p 54.

Los artículos 6 y 7 debieron haber sido objeto de una redacción simplificada que tan solo precisara los contratos y las relaciones que las Reglas excluyen, sin distinguir entre transporte regular y no regular, porque en definitiva, como vimos, las Reglas se aplican a ambos.

3. OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR

3.1. Obligaciones vinculadas con el buque: navegabilidad

El artículo 14 impone al transportador la obligación de ejercer la debida diligencia para poner y mantener el buque en condiciones de navegabilidad.

El transportador debe ejercer una diligencia razonable poner el buque en condiciones de navegabilidad antes y al comienzo del viaje, como debe mantenerlo en esa condición durante el viaje. Consecuentemente, la obligación se extiende tanto a poner como a mantener el buque en condiciones de navegabilidad. La norma establece que la obligación incluye que el buque se encuentre apropiadamente tripulado, armado y equipado durante el viaje y que sus bodegas y demás espacios destinados a la mercadería, incluyendo los contenedores suministrados por el transportador se encuentren en condiciones adecuadas para recibir, transportar y preservar la mercadería.

La obligación comprende tanto la navegabilidad en sentido abstracto –la mera translación por los espacios acuáticos incluyendo la flotabilidad, gobierno y propulsión–, como también la navegabilidad en sentido concreto –la aptitud para el específico acarreo contratado–.

La extensión de la obligación durante todo el viaje que parece lógica y razonable, implica un importante modificación respecto del sistema impuesto por las Reglas de la Haya-Visby y que también encontramos en el artículo 270 de nuestra propia Ley de la Navegación que se limitan a exigir la obligación de navegabilidad exclusivamente antes y al iniciarse el viaje.

Sin embargo, el proyecto de instrumento preveía exclusivamente que el transportador “pusiera” al buque en condiciones de navegabilidad planteando entre corchetes la posibilidad de requerir simultáneamente que lo “mantuviera” en esa condición durante el transporte. Rusia, Grecia, Japón, Singapur, EEUU, los clubes de Protección e Indemnidad, BIMCO y ICS sostuvieron que

el transportador tiene una dificultad práctica para mantener el buque en condiciones de navegabilidad durante el viaje debido a su lejanía. El Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnidad manifestó que extender la debida diligencia a todo el trayecto y eliminar la eximente de culpa náutica afectaría sustancialmente el reparto de riesgos entre el interés de la carga y el interés del buque

En los debates mantenidos en la 12 Sesión del Grupo de Trabajo III en Viena en 2003, sostuvimos como asesores de la delegación Argentina ante el Grupo de Trabajo III, que la obligación debía ser continua porque no se trataba de determinar si el transportador podía cumplir o no dicha obligación durante el viaje, porque mucho menos puede cumplirla el cargador, sino que la cuestión era determinar sobre quien pesaba el riesgo de la innavigabilidad del buque y este debía recaer sobre el transportador. Grecia sostuvo que podía incluirse la teoría de las escalas es decir, manifestar que debía renovarse la obligación en cada puerto.

Finalmente, se apoyó que la obligación fuese continua y esa es la solución que adoptaron las Reglas de Rotterdam. De esta forma, el porteador está obligado a ejercer la diligencia razonable, antes, al comienzo y durante el viaje por mar, tanto para poner como para mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad. La posición mayoritaria fue sostenida por España, Dinamarca, Italia, Brasil, Francia, Canadá, Nueva Zelanda, Suecia, Finlandia, Noruega, Holanda, India, China, Argentina, UNCTAD y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

Al disponer que la obligación sea continua, hay un avance y una modernización de la regulación del contrato de transporte que resulta plausible.

A pesar de estos avances hacia la modernidad, el artículo 14 mantiene una solución anacrónica porque exige exclusivamente que el transportador ejerza una “debida diligencia” para que el buque se encuentre en condiciones de navegabilidad, y de tal forma se moldea la obligación del transportador como obligación de “medio” (24).

(24) Tiene por fuente al artículo 3.1. de la Convención de Bruselas de 1924 vigente en nuestro país e igual solución contempla el artículo 270 de la Ley de la Navegación N° 20.094.

Se ha dicho que la obligación del transportador de ejercer la debida diligencia para mantener el buque en condiciones de navegabilidad, es distinta mientras el buque está en puerto o en navegación (25). Así, por ejemplo, una filtración de agua en la bodega en puerto, indudablemente debe ser reparada antes de zarpar, pero se opina que, el deber de ordenar que se repare en navegación dependerá de un conjunto de factores como la posibilidad de causar daño a la propia mercadería, la demora que pudiera producirse, la disponibilidad y habilidad de la tripulación para efectuar las reparaciones, entre otros factores (26).

Si bien las Reglas imponen la obligación de medio exclusivamente en la relación buque y la carga, encontramos similar obligación atenuada para el transporte de pasajeros en el artículo 317 de la Ley de la Navegación. Recuerda Tetley que antes del advenimiento de las Reglas de la Haya, la obligación de navegabilidad transportista era absoluta (27) y no era suficiente que simplemente ejerciera una debida diligencia para ponerlo en condiciones de navegabilidad (28). Consecuentemente, en este aspecto ha prevalecido una tradición –la obligación de medio– que fue precedida por otra –la obligación absoluta– a la que se debería volver. Se ha dicha que el sistema en estudio es derogatorio del sistema de derecho común, en el que el dueño o guardián de la cosa responde por el vicio de ésta, aun cuando este vicio fuera oculto (29).

Por nuestra parte consideramos que aún en el transporte de cosas, la obligación del transportador debería ser más rigurosa y concebirse como obligación de resultado, exigiéndose que el buque esté en condiciones de navegabilidad, respondiendo por los daños consecuentes en caso de que el transportador no lo pusiera y mantuviera en tales condiciones.

(25) Conforme BAATZ, YVONNE, DEBATTISTA, CHARLES, LORENZON, FILIPPO, SERDY, ANDREW, STANILAND, HILTON, TSIMPLES, MICHAEL, "The Rotterdam Rules", p.39, Informa Law, Londres, 2009.

(26) Conforme BAATZ, YVONNE, y otros, "The Rotterdam Rules", p. 40.

(27) Cfr. TETLEY, WILLIAM, *Marine Cargo...*, cit., p. 153.

(28) Cfr. SCRUTTON, THOMAS E., *Charterparties and Bills of Lading*, 9ª ed., Sweet & Maxwell, London, 1984, p. 82.

(29) Cfr. SAUVAGE, FRANCIS, "Le Transport des Marchandises para mer", Librairie Generale de Droit et de Jurisprudence, p.39/40, Paris, 1967.

3.2. Obligaciones vinculadas con la mercadería

3.2.1. *Cargar, manipular, estibar, transportar, custodiar y descargar*

El artículo 13 impone al transportador las obligaciones de recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos (artículo 13.1.). Es interesante que a las tradicionales obligaciones del transportador típicas de los viajes en los cuales la responsabilidad sobre la mercadería se circunscribe al período de borda a borda y que encontramos en el artículo 271 de la Ley de la Navegación –cargar, manipular, estibar, transportar, custodiar, cuidar y descargar la mercadería– se agregaron dos obligaciones suplementarias producto de la ampliación del período de custodia de puerto a puerto: las obligaciones de recibir la mercadería en origen y de entregarla en destino.

3.2.2. *Cláusula FIO*

Sin embargo, se permite que el porteador y el cargador dispongan que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario (artículo 13.2.). Tal disposición es conocida como cláusula FIO (free in and out), cláusula que no fue contemplada por las Reglas de la Haya.

Las cláusulas FIO en sus diferentes variantes –Fioist (free in and out, stowed and trimmed) entre muchas otras–, están muy difundidas e incluso son necesarias especialmente por ejemplo en el transporte de mercadería a granel de gran volumen tanto sólidos como oleaginosas, granos, fertilizantes, azúcar, mineral de hierro, etc, como líquidos, como petróleo crudo, nafta, aceite vegetal, etc. En tales transportes, suele pactarse que, efectivamente, las operaciones de carga y de descarga, estiba y desestiba, sean perfeccionadas por los intereses de la carga. En tal sentido, el transportador presenta un buque con sus bodegas o tanques limpios y en condiciones de recibir y transportar la mercadería en condiciones seguras y sin contaminación y es el cargador quien la carga y la estiba a bordo, contratando a la empresa de estiba respectiva y por supuesto asumiendo su costo. En destino, también es el destinatario –si no se pacta algo distinto– quien la desestiba y descarga, generalmente por medio de una empresa de estiba y paga su costo.

Esta cláusula fue objeto de un amplio debate en el Grupo de Trabajo III de UNCITRAL, poniéndose de relieve el peligro de que se hiciera abuso de ellas aún cuando no se han presentado tales abusos en la práctica. Se exige que la estipulación conste en los datos del contrato y la consecuencia de incluirla está prevista en el artículo 17.3.i) según el cual transportador quedará total o parcialmente exonerado de responsabilidad en caso de que la carga, manipulación, estiba o descarga de las mercaderías se hubieran llevado a cabo en virtud de una cláusula FIO. Por supuesto que el daño deberá haberse ocasionado durante tales operaciones o como consecuencia de tales operaciones realizadas por el propio cargador o destinatario o por empresas de estiba que actúan por el cargador o destinatario. El artículo 17.3. i) aclara innecesariamente que no operará la liberación cuando los servicios sean prestados por el transportador o por una parte ejecutante aún en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario.

En la Argentina, por un lado, se ha sostenido que la cláusula FIO inserta en un conocimiento de embarque implica simplemente que los gastos de las operaciones de carga y descarga de un buque serán soportadas por el cargador y por el consignatario respectivamente, sin que implique trasladar los riesgos de tales operaciones del transportador al cargador y consignatario (30). Pero, también se ha afirmado que si bien la cláusula FIO no es idónea para eximir de responsabilidad al transportador marítimo, éste se libera de responsabilidad si prueba que el cargador o el destinatario contrataron a personal no capacitado que incurrió en culpa en tales operaciones (31).

(30) Conforme "Boston Compañía Argentina de Seguros S.A. c/ capitán y otros buque Toubkal", causa N 2475, CNFed. Sala 2, 3 de diciembre de 1974; "La República Compañía de Seguros S.A. c/ capitán y otros buque Itaribé", causa N 8050 CNFed. Sala 2, 16 de diciembre de 1979. Se ha dicho expresamente que: "...*dicha cláusula no exonera de responsabilidad al transportador, sino que tan solo desplaza los gastos de carga y de descarga, dejando por cuenta del buque los riesgos de las operaciones respectivas*", conforme "Patria Cia. de Seguros Grales S.A. c/ capitán y otros buque 'Córdoba' y otra s/ cobro", causa N 2010, CNFed. sala 1, 23 de septiembre de 1983, Boletín de Jurisprudencia Marítima N 3, p. 19 y en igual sentido "La Meridional Cia. de Seguros c/ capitán y otros buque 'Punta Atalaya' s/ cobro de pesos", causa N 4007, CNFed. sala 1 del 1 de julio de 1986, Boletín de Jurisprudencia Marítima N 7, p. 19.

(31) Conforme "Compañía de Seguros del Interior S.A. c/ ELMA S.A.", CNFed. sala 2, del 7 de abril de 1998.

También corresponde mencionar que el artículo 271 de la Ley de la Navegación Argentina habilita a las partes a pactar que las operaciones de carga y descarga, salvo en su aspecto de derecho público que por ejemplo puedan comprometer la estabilidad y consiguiente seguridad de la navegación, sean realizadas por el cargador o destinatario, dejando debida constancia de ello en el conocimiento de embarque u otro documento que instrumente el contrato de transporte (32). Por lo tanto, la normativa sobre las cláusulas FIO no constituye una alteración de la situación en Argentina. Por nuestra parte, consideramos que la naturaleza de la cláusula FIO y similares no es la de una cláusula de exoneración de responsabilidad del porteador, sino de una cláusula en virtud de la cual el porteador no asume una determinada obligación y consecuentemente, no responderá por su incumplimiento.

La cláusula permite al transportador no tomar a su cargo las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga. Pero qué ocurre con otras obligaciones no mencionadas como por ejemplo el trincado (trabar la carga), trimado (eliminar desniveles en cargas a granel) ¿permiten las Reglas de Rotterdam que el transportador también delegue esas operaciones? Bien hubieran hecho las Reglas en precisarlo.

Por otra parte, también hubiera sido conveniente que al igual que lo hace la Ley de la Navegación, hubieran dejado a salvo los aspectos de orden público vinculados con la seguridad de la navegación. Cabe preguntarse también si la cláusula FIO y similares, acordada entre el transportador y el cargador en origen puede ser opuesta al destinatario y la respuesta pareciera ser afirmativa.

4. SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD

En realidad no podemos hablar tan solo del sistema de responsabilidad, sino que las Reglas de Rotterdam tienen, además del sistema genérico de responsabilidad del transportador, varios "micro" sistemas de responsabilidad, el correspondiente a la mercadería cargada sobre cubierta, el de transporte de animales vivos, los cargamentos especiales, el de la mercadería peligrosa

(32) "ARTÍCULO 271. ...Las partes pueden convenir que las operaciones de carga y descarga, salvo en su aspecto de derecho público, sean realizadas por el cargador y destinatario, dejando debida constancia en el conocimiento o en otros documentos que lo reemplacen".

y el de los contratos de volumen. Por mi parte agregaría a esos sistemas, el creado para afrontar la responsabilidad en caso de retraso en la entrega de las mercaderías. Además, incorpora como gran novedad un sistema de responsabilidad del cargador.

4.1. Régimen genérico de responsabilidad del transportador

4.1.1. Período de responsabilidad del transportador y período de aplicación de las Reglas de Rotterdam

Podemos distinguir el período de responsabilidad del transportador por un lado del período de aplicación de las Reglas, por el otro.

Bajo las Reglas de la Haya-Visby, el período de responsabilidad difiere del período de aplicación de dichas normas. Efectivamente, las Reglas de la Haya-Visby se aplican exclusivamente al período que se extiende desde la carga hasta la descarga, y es durante ese período cuando la mercadería está sujeta a los riesgos típicos del transporte marítimo. Sin embargo, el período de custodia y consiguiente responsabilidad del transportador puede iniciarse antes de la operación de carga de la mercadería a bordo del buque y puede extenderse después de la descarga, por ejemplo en un depósito portuario. Por lo tanto, bajo las Reglas de la Haya-Visby no coinciden necesariamente el período de aplicación de dichas normas con el período de responsabilidad que puede ser más extenso. La subdivisión del contrato de transporte en tres períodos, el anterior a la carga, el transporte propiamente dicho al cual las Reglas de la Haya-Visby se aplican y el período posterior a la descarga, fue criticado por muchos, pero cito a un profesor francés Francis Sauvage para quien tal fraccionamiento de la regulación del contrato de transporte era una herejía jurídica (33).

Posteriormente, las Reglas de Hamburgo de 1978 extendieron su ámbito de aplicación al período durante el cual la mercadería está bajo la custodia del transportador durante el transporte y en los puertos de carga y de descarga.

Finalmente, las Reglas de Rotterdam introducen una muy importante modificación y extienden aún más su período de aplicación al lapso que se extienden desde la recepción de la

(33) SAUVAGE, F., "Le Transport....", p. 24.

mercadería en origen hasta su entrega en destino (artículo 12.1.). Si las Reglas de la Haya Visby se aplican de borda a borda, las Reglas de Hamburgo de puerto a puerto, las Reglas de Rotterdam se aplican de puerta a puerta. Con esta solución, en las Reglas de Rotterdam, su período de aplicación coincide con el período de custodia de la mercadería por parte del transportador.

Sin embargo, la disposición del artículo 12.3. puede causar problemas. Allí se establece que las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega. Esta parecería en principio una cláusula propia de todo contrato de transporte en el cual las partes pactan el lugar de recepción en origen y el de entrega en destino. Sin embargo, tal cláusula podría reducir el período de responsabilidad y por consiguiente custodia por parte del transportista. Recordemos que las Reglas de Rotterdam se refieren centralmente al transportista contractual y esta disposición le permitiría a tal transportista contractual reducir el período de custodia contractualmente establecido y dejar fuera de su responsabilidad períodos en los cuales la mercadería está bajo la custodia de una parte ejecutante no marítima, como un depositario o un transportador terrestre o aéreo. Para evitar abusos, se considerará nula según lo establece el último párrafo del artículo 12.3 toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que el momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte o que el momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte.

4.1.2. Sujetos responsables

El artículo 20 establece que si el porteador y la parte ejecutante marítima son responsables de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en su entrega, esa responsabilidad será solidaria. Esta norma nos está indicando además que las Reglas solamente solo alcanzan y son aplicables exclusivamente al porteador y a la parte ejecutante marítima (artículo 19). Solo ellos podrán prevalerse de las disposiciones de las Reglas que los benefician y solo contra ellos se podrán invocar las disposiciones que los responsabilizan. Veamos ahora quienes son el porteador y la parte ejecutante y la parte ejecutante marítima.

Adelantamos que la parte ejecutante no marítima también debió ser incluida en el convenio.

i. Porteador

Los sujetos responsables en caso de incumplimiento de las obligaciones propias del contrato de transporte antes vistas, son varios. Inicialmente, el transportador contractual, definido por el artículo 1.5. como la persona que celebra un contrato de transporte con el cargador. El transportador contractual puede o no además ejecutar por sí mismo las obligaciones asumidas. Pero en muchos casos el transportador será tan solo lo que se denomina genéricamente *freight forwarder*, figura que delega sus obligaciones en transportistas efectivos que en la nueva terminología de las Reglas de Rotterdam se denominan partes ejecutantes.

Según el artículo 18, el transportador será responsable por los actos de:

- a) cualquier parte ejecutante;
- b) el capitán o algún miembro de la tripulación del buque;
- c) los empleados del porteador o de una parte ejecutante; o
- d) cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

ii. Parte ejecutante

Las Reglas en su artículo 1.6. a) definen “parte ejecutante” como la persona, distinta del porteador, que ejecute o se compromete a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador como la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, y que actúa, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o bajo su control.

iii. Parte ejecutante marítima

También definen a la “parte ejecutante marítima” (artículo 1.7.) y se entenderá por tal a toda parte ejecutante que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque. Se llega así a la definición de lo que consiste la parte ejecutante marítima por el ámbito en que perfecciona sus servicios. Si lo hace en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga, ese contratista será considerado

parte ejecutante marítima. Por lo tanto, serán parte ejecutante marítimas las terminales portuarias, las empresas de estiba, los depositarios portuarios, los transportadores marítimos, los prestadores de servicios a contenedores de frío reefers, entre otros.

El último párrafo del artículo 1.7. aclara que un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria. Por lo tanto, el transportista terrestre que lleva un contenedor al puerto de embarque, aún cuando parcialmente ejecuta sus obligaciones dentro de la terminal portuaria al entregar el contenedor al costado del buque, no es una parte ejecutante marítima.

4.2. Caracterización del sistema de responsabilidad de las Reglas de Rotterdam de UNCITRAL

Hay quien ha dicho que la producción de una pérdida, o de un daño o el retraso en la entrega, bajo lo previsto por el artículo 17.1. implica de por sí un incumplimiento del contrato de transporte haciendo que el sistema de responsabilidad del transportador bajo ese artículo sea casi estricto (34). Delebecque, también sostiene que se trata de un sistema de responsabilidad objetivo porque el transportador responderá en el supuesto en el cual la causa del daño permanezca desconocida. Contrariamente, coincidimos con Berlingieri (35) y con Cova Arria (36) para quienes es un sistema de responsabilidad subjetivo.

Efectivamente, podemos calificar el sistema como de responsabilidad subjetiva, porque tanto la eximente de falta de culpa como el listado casuístico, implican una supresión de la culpa. Si suprimida ésta, el transportador no es responsable, ello revela que el sistema es subjetivo por estar basado en la culpa. En el caso señalado por Delebecque en el cual cuando la causa del

(34) Conforme BAATZ, YVONNE y otros, D., "The Rotterdam Rules", ya citada, p. 47.

(35) DELEBECQUE, P., op. cit. p. 275, sostiene que se trata de un sistema de responsabilidad objetivo porque el transportador responderá en el supuesto en el cual la causa del daño permanezca desconocida. Contrariamente, Berlingieri sostiene que es un sistema de responsabilidad subjetivo. Conforme BERLINGIERI, FRANCESCO, "Carrier's Obligations and liabilities", CMI Yearbook 2007-2008, Annuaire, Athens I, Documents of the Conference, p. 281.

(36) Conforme COVA ARRIA, "El Proyecto de Convenio...", p. 31.

daño permanece desconocida e igualmente hay responsabilidad, es simplemente una situación de presunción de culpa que no ha podido ser desvirtuada por una causal de exoneración, pero no una situación de responsabilidad objetiva.

4.3. Carga de la prueba y eximentes

El artículo 17 difiere en la forma más no en el fondo del sistema de eximentes de las Reglas de la Haya Visby y de la Ley de la Navegación Argentina. Entonces, no hay un cambio respecto del sistema en nuestra legislación, sin perjuicio de lo que veremos sobre la culpa náutica.

El artículo 17 de las Reglas establece las bases de la responsabilidad del transportador y es el corazón del sistema. Es una norma minuciosa y extensa que precisa el juego de la carga de la prueba y que revela indudablemente una fuerte dosis de casuismo donde, en la puja entre el derecho continental y el anglosajón ha prevalecido este último. Podría sostenerse que la legislación continental tiene reglas generales sobre carga de la prueba que tornan innecesaria una norma que precise una cuestión resuelta. Esa es la situación en Argentina donde tales precisiones son innecesarias. Se ha sostenido también a favor de tanto detalles que el artículo 17 ofrece un claro mapa para tanto los abogados como jueces vinculados con temas marítimos de cómo lidiar con la carga de la prueba (37).

Henri Hai Li y Si Yuzhou (38) indican que el sistema de responsabilidad está estructurado sobre dos rounds de pruebas y contrapruebas y tres presunciones de culpa. Siguiendo a estos autores chinos, podríamos sistematizar el artículo 17, de la siguiente manera:

Primer round de carga de la prueba:

- *Primera presunción de culpa; art. 17.1.; prueba del reclamante.* Daño en el período de responsabilidad. El primer paso de la carga de la prueba corresponde

(37) VON ZIEGLER, ALEXANDER, "Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay", en "The Rotterdam Rules" Commentary of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", Editors Alexander Von Ziegler, Johan Schelin, Stefano Zunnarelli, Woltersss Kluwer, Law & Business, p. 96, Holanda, 2009.

(38) "Henry Hai Li / Si Yuzhou, The New Strucutre of the Basis of the Carrier's Liability under the Rotterdam Rules", Unif. L. Rev/Rev.dr.unif, 2009-4, p. 931.

al reclamante quien deberá acreditar que la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, ocurrió durante el período de responsabilidad del porteador previsto en el artículo 12. Ese período de responsabilidad se extiende desde la recepción de las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega. Probada que la irregularidad ocurrió durante el período de custodia del transportador, *se genera la primera presunción de culpa, contra del transportador.*

- *Prueba del transportador; art. 17.2; falta de culpa.* Una vez generada la presunción de culpa del transportador, la carga de la prueba pasa del interés de la carga al transportador. Efectivamente, éste quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa, ni a la de la parte ejecutante, ni a la de ninguna de las personas por las cuales debe responder. Es la exigente del inciso q), apartado 2, artículo 4 de la Convención de Bruselas de 1924 -Reglas de la Haya, que ahora encontramos al inicio y no al final de la norma. Así, por ejemplo, si la mercadería se perdiera como consecuencia de un abordaje por culpa exclusiva del otro buque, el transportador podrá alegar a su favor su falta de culpa.
- *Prueba del transportador; art. 17.3.; listado de eximentes.* Adicionalmente a la falta de culpa, el transportador podrá liberarse de responsabilidad si acredita, alternativamente a su falta de culpa, que alguno de los eximentes de responsabilidad del extenso listado casuístico que incorpora el Convenio causó o contribuyó a ocasionar el perjuicio (39). En esta solución vemos también la impronta anglosajona de las Reglas

(39) a) fuerza mayor;

b) riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;

c) guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;

d) restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable a ningún acto del porteador ni de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 19;

de Rotterdam que tienen por fuente directa las causales de exoneración del artículo 4 de las Reglas de la Haya, con algunas modificaciones. Se ha dicho que no son eximentes de responsabilidad, sino presunciones. En nuestro país los eximentes de responsabilidad funcionan como presunciones de falta de culpa y consecuentemente, tal distinción nada altera.

Segundo round de carga de la prueba

- *Prueba del reclamante*; culpa del transportador u otra causa. En el supuesto en el cual el transportador acreditara que alguno de los eximentes de responsabilidad del extenso listado casuístico del art. 17.3. causó o contribuyó a ocasionar el perjuicio, la carga de la prueba vuelve al interés de la carga que todavía podrá acreditar:
 - a) que la pérdida, el daño o el retraso o la causa invocada como eximente fue causada por la culpa del porteador o de alguna de las personas por las cuales responde (art. 17.4. a). Así por ejemplo, si el transportador invocara

e) huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;

f) incendio a bordo del buque;

g) vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;

h) acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme al artículo 34 ó 35;

i) la carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a lo estipulado conforme al párrafo 2 del artículo 14, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario;

j) la pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías;

k) la insuficiencia o las deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre;

l) el salvamento o la tentativa de salvamento de vidas en el mar;

m) medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;

n) medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente;

o) actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 16 y 17.

como eximente el embargo del buque y éste hubiera sido causado por su culpa, si no pagó servicios debidos, obviamente no se eximirá de responsabilidad o

- b) que un hecho o circunstancia no incluido en el listado casuístico contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso, (art. 17.4.b); *esta circunstancia genera la segunda presunción de culpa contra el transportador*;
- c) o que la pérdida, el daño o el retraso fue o es probable que haya sido total o parcialmente causado por el estado de innavegabilidad del buque en todo su alcance que la norma reitera o incluso de un contenedor que no estuviera en condiciones debidas para recibir, transportar y conservar la mercadería. (art. 17.5. a). *“Es la tercera presunción de culpa del transportador”*;
- Prueba del transportador
Como vimos, si el reclamante prueba que un hecho o circunstancia no incluido en el listado casuístico contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso, se generará una presunción de culpa en su contra; en tal caso todavía el porteador podrá destruir esa presunción de culpa acreditando que ese hecho o circunstancia no le es imputable a él ni a ninguna de las personas por las cuales responda (art. 17.4.b); de esta forma se enervará la segunda presunción de culpa;
- Debida diligencia respecto de la navegabilidad. Si el interés de la carga prueba que la innavegabilidad del buque causó la irregularidad de la carga, el transportador aún podrá probar para liberarse de responsabilidad que: i) dicha innavegabilidad no causó el daños o ii) que cumplió con su obligación de actuar con la debida diligencia para poner y mantener el buque en condiciones de navegabilidad (art. 17.5. b).
- *Exoneración parcial*: Se establece que cuando el transportador se libere parcialmente, responderá en la parte de la pérdida, daño, etc. que le sea imputable (art. 17.6).

4.4. Culpa náutica

Una de las innovaciones de las Reglas de Rotterdam, es la eliminación de la causal de exoneración de la “culpa náutica”.

Sin embargo, no es la imposición de una nueva tendencia porque ya anteriormente, las Reglas de Hamburgo tampoco habían incluido como causal de exoneración a las culpas náuticas.

Ahora bien, la causal de exoneración de culpa náutica constituye una paradoja porque, normalmente, la culpa es un factor imputativo de responsabilidad y no una exoneración. En consecuencia, quien incurre en culpa –náutica o no– debe responder y no liberarse de la responsabilidad que se le imputa. Por ello se ha dicho que la eximente de culpa náutica carece de todo fundamento (40).

La causal de exoneración de “culpa náutica” tiene por antecedente la “negligence clause”, introducida en los conocimientos de embarque por los transportadores y en virtud de la cual se eximían de todas las negligencias de sus dependientes. Consecuentemente, se ha justificado a las culpas náuticas por razones históricas, como un resabio de la “negligence clause” por las cuales el transportista pretendía liberarse de las culpas de sus dependientes, tanto náuticas como comerciales. También se afirma que este eximente constituye una distribución de riesgos en el transporte de mercaderías por agua. Así, el interés de la carga soportará el riesgo de la culpa náutica, mientras que el interés del buque soportará el riesgo de culpa comercial. Sin embargo, no se advierte el motivo de tal distribución de riesgos sobre el interés de la carga.

Otra explicación se vincula con el carácter disciplinario de la responsabilidad: se imputa responsabilidad para obtener la conducta de no dañar o de cumplir con los compromisos asumidos. Sin embargo, imputar responsabilidad al transportista por culpa náutica no lo tornará más diligente, porque la culpa náutica pone en riesgo antes que nada al buque. Esto constituiría suficiente incentivo para que el transportista sea diligente al elegir la tripulación y trate así de prevenir la culpa náutica. No obstante, la responsabilidad no busca como único resultado obtener una conducta diligente, sino la reparación del perjuicio causado.

También se sostiene que aún cuando medie culpa náutica de los dependientes del transportista, éste no habrá incurrido ni en culpa “in vigilando” –por la lejanía de la tripulación– ni en culpa

(40) Conforme SAUVAGE, F. p. 40/3.

“in eligendo” -porque el armador seleccionó una tripulación previamente habilitada como tal por el estado. Sin embargo, hoy la responsabilidad indirecta o refleja de los dependientes se impone sin necesidad de justificarla por medio de la existencia de esas dos variantes de culpa. También se sostiene que quien incurre en culpa náutica es el práctico y no el capitán y consecuentemente se trata de conductas fuera del control del transportador. Este, junto con la distribución de riesgos, fue uno de los argumentos más escuchados a favor de las culpas náuticas en las sesiones del Grupo de Trabajo III de UNCITRAL. Sin embargo, si el capitán no tiene control por la presencia del práctico, menos control tendrá el interés de la carga.

Tanto la Convención de Bruselas de 1924 -Reglas de la Haya- como la Ley de la Navegación Argentina, contemplan como causal de exoneración a la culpa náutica. Esta última norma las define en su artículo 275, inciso a), como los “actos, negligencias o culpas del capitán, tripulantes, prácticos u otros dependientes del transportador en la navegación o el manejo técnico del buque, no relacionados con las obligaciones mencionadas en el artículo 271”. Así, la culpa náutica consiste en toda violación de las reglas del arte navegatorio, todo error en la conducción del buque o en su maniobra.

En el mismo inciso se contempla otra causal de exoneración, las “fallas en el manejo técnico del buque”. Para explicar lo que consisten las fallas en el manejo técnico del buque, podríamos distinguir por un lado, las ya definidas culpas náuticas y por el otro, las culpas comerciales, es decir la negligencia incurrida en el cuidado de la mercadería. Entre las culpas náuticas y las culpas comerciales, encontramos estas fallas en el manejo técnico del buque. Se trata de situaciones que no se vinculan estrictamente con la navegación del buque en la que estaría comprometida la culpa náutica propiamente dicha, ni están relacionadas directamente con el cuidado de la carga, caso este último que implicaría una culpa comercial (41).

(41) MONTIEL cita el ejemplo de fallas en el manejo técnico del buque que suministra Righetti G. Derramado accidentalmente ácido sulfúrico, el agua empleada para lavarla aumentó la corrosión, en virtud de lo cual el ácido traspasó la cubierta y dañó la mercadería. Conforme MONTIEL, LUIS BELTRÁN, “El Transporte por Agua y la Convención de Bruselas de 1924 - Ámbito de Aplicación y Sistema de Responsabilidad”, p. 59, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1970.

La jurisprudencia nacional interpreta restrictivamente a la culpa náutica, porque si el transportista acredita la culpa náutica, de igual manera estaría acreditando la innavegabilidad del buque por contar con una tripulación inepta, circunstancia que lo tornaría responsable (42). En consecuencia, para ampararse validamente en la eximente de culpa náutica, la jurisprudencia nacional exige previamente que el transportador acredite haber ejercido una debida diligencia para poner el buque en condiciones de navegabilidad. Además, en varios precedentes, los tribunales argentinos se inclinaron a considerar que el actuar negligente involucraba el cuidado de la mercadería y no consistía exclusivamente en una culpa náutica (43) o que la negligencia incurrida se vinculaba a la operación de descarga y no una falta en la navegación (44) y aún cuando la operación involucrara la

(42) Conforme "Occidente S.A. de Seguros c/ capitán y otros buque Estado Do Pará s/ ordinario", CNFed. sala 1, del 27 de marzo de 1981.

(43) En el caso "El Cabildo Compañía Argentina de Seguros S.A. c/ cap. y otros buque Lucky Importer s/ cobro" CNFed. Sala 2, del 14 de mayo de 1982, se consideró como culpa náutica al error de un tripulante quien abrió una válvula de un tanque de lastre para adecuar el calado del buque, permitiendo el ingreso de agua a la bodega y provocando daños a la carga. Sin embargo, el caso es un ejemplo, en realidad, más que de culpa náutica, de una falla en el manejo técnico del buque, porque no se trató de un error en la navegación propiamente dicha, sino en el lastrado del buque. La decisión final consideró que el transportador no verificó el destino que tuvo el agua proveniente del deslastre y que ingresó a la bodega donde se encontraba la mercadería que resultó dañada, dejando pasar un lapso no justificado, circunstancia que implicó un agravamiento del daño causado a la carga. Por ello, se juzgó prudente imputar el daño en un 60% a una falta comercial y un 40% a una falta "náutica", haciéndose lugar a la demanda por un 60%. Ver las notas de López Saavedra, Domingo Martín, "Culpas Náutica y culpas comerciales en el contrato de transporte por agua", L.L. t 1983-A, p. 239 y de Mathé (h), Antonio R., "Una novedad jurisprudencial referida a la exoneración de responsabilidad basada en el art. 275 inciso a) de la Ley 20.094", Revista de Estudios Marítimos N 28/29, año X, enero-mayo 1981, p. 84, IDEM, Buenos Aires y también Mathé, Antonio R., "Convención de Bruselas 1924-Régimen de Responsabilidad en el Transporte Marítimo", Revista de Estudios Marítimos N 36/37, año XII, octubre 1982, abril 1983, p. 55, IDEM, Buenos Aires.

(44) En el caso del buque "Amadeo" se consideró que la falta de control de la operación de lastrado del buque que provocó el ingreso de agua a la bodega a causa de un error del oficial de guardia, estaba vinculada a la operación de descarga y no era un hecho atinente a la navegación. El pronunciamiento de primera instancia fue confirmado en segunda instancia por falta de prueba de que el daño se originó en dicha falla. Ver "La Buenos Aires Cia. Arg. de Seguros S.A. c/ capitán y otros buque Amadeo s/ ordinario", causa N 6891 del 31 de octubre de 1990, CNFed. sala 3.

navegación, se afinó el criterio para valorar la conducta de los dependientes del transportador (45).

Luego de intenso debate sobre la justificación de la culpa náutica como eximente, en la novena sesión del Grupo de Trabajo III de UNCITRAL, se consideró que la causal de exoneración por culpa náutica era un anacronismo (46) y en la décima sesión del Grupo de Trabajo se decidió suprimirla (47), opinión que prevaleció también en la duodécima sesión del Grupo de Trabajo (48). Consecuentemente, la culpa náutica fue eliminada como eximente de responsabilidad y los riesgos se inclinaron básicamente sobre aquél quien es centralmente el que los debe soportar, el transportador.

Independientemente de la crítica que las Reglas de Rotterdam merecen, el abandono de la causal de exoneración por culpas náuticas es apropiado.

5. MICRO SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD

5.1. Retraso

Diversas normas conforman el micro sistema de responsabilidad por retraso. Así, el artículo 21 considera retraso a la entrega de la mercadería fuera del plazo indicado en el contrato de transporte. Es decir, se exige la estipulación de un plazo y –a contrario sensu– no se considerará retraso cuando la entrega se efectúe fuera del término en el cual razonablemente debieran entregarse, si no se hubiera previsto expresamente el término. Como requisito de viabilidad de la acción, debe

(45) En el caso del buque “*Lublim*” se afirmó que, efectivamente, la puesta en lastre de los tanques profundos durante el viaje constituye una típica maniobra de la navegación y cualquier error en la misma configura una “culpa náutica”. Para que el transportador se exonere, debe probar la adopción de las precauciones elementales para el cuidado de la carga considerando la obligación que impone el artículo 271 de la Ley de la Navegación. En el precedente se afirmó que tales cuidados no se prodigaron, porque la pericia naval comprobó que la negligencia del oficial a cargo de la operación fue extraordinaria, al haber permitido el ingreso de 60 toneladas de agua durante aproximadamente 4 o 5 horas que se filtró a la bodega por falta de estanqueidad del tanque profundo. Conforme “*La Buenos Aires Cia. de Seguros c/ capitán y otros buque Lublin II*”, CNFed. sala 3, del 10 de junio de 1994.

(46) Conforme documento A/CN.9/510 p. 16.

(47) Conforme documento A/CN.9/525 p. 16.

(48) Punto 22, p. 9 del documento A/CN.9/WG.III/XII/CRP.1/Add.4.

darse aviso al porteador de la pérdida debida al retraso dentro de los veintiún días corridos desde la fecha de entrega de las mercancías (artículo 23.4). El tema se complementa con una limitación para el caso de retraso de dos veces y media el flete que se debe por la mercadería objeto de retraso (artículo 60). Indudablemente, el tratamiento de la responsabilidad por retraso que exige plazo expreso y aviso para que sea viable y luego lo limita a dos veces y media el flete, no es adecuado.

5.2. Animales vivos

El transporte de animales vivos por vía marítima siempre ha sido objeto de polémica por la dificultad de lograr un tratamiento que resulte aceptable, considerando la necesidad de cuidado y alimentación y el riesgo de que sufran un deterioro inherente a su naturaleza. Por ello, las Reglas de la Haya-Visby (artículo 1, c) al igual que nuestra Ley de la Navegación (artículo 268, último párrafo), optaron simplemente por excluir de su ámbito al transporte de animales vivos. Esto permite a las partes pactar libremente sus derechos y obligaciones, pero también permite al transportador imponer sus condiciones con cláusulas preimpresas en los conocimientos de embarque.

Las Reglas de Hamburgo regulan el transporte de animales vivos -artículo 5.5.- y disponen que el transportador no será responsable si la irregularidad es consecuencia de los riesgos especiales inherentes al transporte de animales vivos y que se presumirá que ello es así en caso de que el porteador acredite haber cumplido las instrucciones especiales del cargador y pueda atribuirse el daño a tales riesgos. Sin embargo, se trata de una presunción que admite prueba en contrario porque el interés de la carga podrá acreditar que la irregularidad fue causada por culpa del porteador.

Las Reglas de Rotterdam como pauta general, no excluyen sino que por el contrario alcanzan con su regulación el transporte de animales vivos. Sin embargo, el artículo 81, a), permite que el contrato de transporte excluya o limite las obligaciones o la responsabilidad del transportador y de la parte ejecutante marítima en el transporte de animales vivos. Se dispone, sin embargo, que dicha limitación o exclusión carecerá de efecto en caso de acto temerario y a sabiendas de que dicha pérdida o daño, o la pérdida ocasionada por el retraso, probablemente

se produciría, por parte del transportador o de cualquier de las personas por las cuales responda.

6. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

Las Reglas de Rotterdam han reavivado la polémica no solo sobre el régimen de responsabilidad del transportador en general, sino incluso sobre la procedencia y cuantía de la limitación de responsabilidad del transportador.

En términos generales, podemos definir a la limitación de responsabilidad como un tope cuantitativo en la extensión del resarcimiento. El derecho de la navegación se caracteriza por contar con diversos sistemas de limitación de responsabilidad. Así, el armador de buques cuenta con un régimen general de limitación de responsabilidad que en la República Argentina se encuentra consagrado a partir del artículo 175 de la Ley de la Navegación y que le permite circunscribir su responsabilidad al valor del buque al final del viaje y a una suma determinada en caso de muerte o lesiones personales si el valor del buque al finalizar el viaje fuera insuficiente para afrontar tales créditos. Además es limitada la responsabilidad en el transporte de pasajeros por agua, la responsabilidad por el derrame de hidrocarburos al mar consagrada por las convenciones internacionales (49) y por supuesto es limitada la responsabilidad por el transporte de mercaderías por agua.

Como dijimos, las Reglas de Rotterdam reeditan los fundamentos tendientes a justificar la limitación de responsabilidad y muchos de ellos fueron sintetizados en un muy buen trabajo reciente (50). Sin embargo, el repaso de tales argumentos permitirá comprobar su inconsistencia.

Se menciona que aventurarse en alta mar es un negocio riesgoso que requiere políticas públicas para incentivar la inversión y protección para quien enfrenta serios riesgos. Pero estos

(49) La República Argentina ratificó por ley 25.137 el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por hidrocarburos de Bruselas de 1969 (en adelante, CLC 69) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de Bruselas de 1971 (FUND 71) con los protocolos de enmienda de 1992.

(50) LANNAN, KATE, *Behind the Numbers: the limitation on Carrier Liability in the Rotterdam Rules*, Unif. L. Rev/Rev.dr.unif, 2009-4, p. 901.

incentivos deberían provenir del sector público con decisiones de política naviera en materia fiscal, crediticia, y otras que contribuyan al desarrollo de la marina mercante y no por medio de la regulación de un contrato de derecho privado.

También se indica que el transportador recibe mercadería en contenedores cerrados cuya naturaleza y valor desconoce frente a fletes estandarizados. Este argumento tampoco es convincente, porque si bien es obvio que los contenedores están y deben estar cerrados, el cargador informa el contenido para la emisión del conocimiento de embarque, con lo cual es inexacto que el transportador no conozca el contenido del contenedor. Respecto del valor, es el transportador quien impide al cargador declarar el valor de la mercadería -tema sobre el cual volveremos- y quien no solicita se le suministre dicho valor, información disponible y que surge de la documentación aduanera del embarque.

Más aún, también se señala que la limitación permite asegurar los riesgos teniendo en cuenta que el costo de asegurar responsabilidades ilimitadas es prohibitivamente alto. Consecuentemente, según esta posición, la limitación de responsabilidad implicará menor costo de seguros para el transportador lo que redundaría en una reducción del flete. Este argumento que parece irrefutable, no toma en cuenta que en diversas jurisdicciones como por ejemplo en Uruguay y Brasil, el transportador no cuenta con el beneficio de la limitación de responsabilidad sin que ello haya impedido la toma de seguros, ni haya impuesto costos de cobertura de seguros superiores a los vigentes donde el transportador cuenta con la limitación. Por otra parte, aún cuando teóricamente pudiera aceptarse que la limitación del transportador reduce el costo de su seguro de responsabilidad civil, de igual manera, teóricamente, la limitación aumenta la necesidad de que la carga cuente con su propio seguro de daños que además se encarece ante la imposibilidad de dicho seguro de recuperar de manera integral lo que haya indemnizado al consignatario asegurado.

Además, el argumento contrario a la limitación según el cual los damnificados requieren ser indemnizados, es respondido sosteniendo que ello es más convincente cuando se trata de reclamos de terceros no vinculados contractualmente con quien causó el daño, pero no cuando se trata de vinculaciones contractuales entre quienes son comerciantes como ocurre en el contrato de transporte de mercaderías. No se toma en cuenta para expresar este argumento que el damnificado en un contrato

de transporte es el consignatario, quien en realidad es un tercero quien no ha celebrado el contrato de transporte concertado entre el cargador y el transportador.

De manera simultánea se afirma tanto que el transportador enfrenta altos riesgos como que el valor promedio de los bienes transportados en la unidad que se computa para la limitación -el bulto- no supera el valor que las Reglas de Rotterdam establecieron para limitar la responsabilidad. Esto encierra una contradicción, porque si los valores transportados no superan la limitación de responsabilidad, no hay grandes riesgos. Pero, además, este argumento se vuelve contra quienes lo esgrimen, porque si fuera así y los valores transportados no exceden la limitación, no se advierte el motivo para poner tanto empeño en límites bajos, porque aún con límites más altos, los reclamos no podrían superar el valor de los bienes involucrados. Esto es lo que ocurre en el transporte de commodities a granel, tanto líquidos, como sólidos, en los cuales el valor de la unidad de carga -normalmente la tonelada- es inferior al límite de 875 unidades de cuenta por unidad de carga.

El artículo 59 de las Reglas de Rotterdam establece una limitación de responsabilidad de 875 DEG por bulto u otra unidad de carga, o a 3 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor. No se conocen cuáles son los parámetros tomados para establecer el quantum de la limitación de la responsabilidad.

El siguiente cuadro compara la limitación en los convenios sobre transporte marítimo desde la Convención de Bruselas de 1924 -Reglas de la Haya-, el Protocolo de modificación de 1979 -Reglas de la Haya-Visby, las Reglas de Hamburgo de 1978 y finalmente las Reglas de Rotterdam de 1979.

Convenios	Limitación por por bulto o unidad	Limitación por kilo
Reglas de la Haya 1924	100 libras esterlinas	No contempló
Reglas de la Haya-Visby 1979	666,67 DEG	2 DEG
Reglas de Hamburgo 1978	835 DEG	2,5 DEG
Reglas de Rotterdam 2009	875 DEG	3 DEG

La limitación por bulto en las Reglas de Rotterdam es un 5% superior a la de las Reglas de Hamburgo y la prevista por kilo es un 20% superior a la establecida por las Reglas de Hamburgo para similares supuestos.

Entonces, para los países parte de las Reglas de la Haya-Visby, cuya limitación es de 666,67 DEG por bulto y 2 DEG por kilo, el Convenio de UNCITRAL configura un incremento de los límites, aún cuando sea reducido. Pero, transcurridos más de 30 años entre las Reglas de Hamburgo de 1978 y las de Rotterdam de 2009, los límites sólo se incrementaron en esos escasos valores.

Contrariamente, para la República Argentina, cuya limitación es de u\$s 29.177,40 (51) de aplicarse la Ley de la Navegación y de u\$s 40.075 de regir la Convención de Bruselas de 1924 (52), indudablemente, una limitación de u\$s 1.349,50 (53) por bulto, implica una drástica reducción, lo que resulta inaceptable.

Se argumenta también a favor de la limitación que los límites no regirán cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo (artículo 59.1.). Sin embargo, no se toma en cuenta que en la práctica comercial, los transportadores no aceptan que se declare el valor de la mercadería, ni tampoco se presenta una real posibilidad de acordar un límite superior.

Al igual que lo contemplaron las Reglas de la Haya-Visby y las Reglas de Rotterdam, cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, pallet u otro elemento de transporte análogo, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como colocados en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán considerados como tales. En caso contrario, de no estar enumeradas en el contrato, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo

(51) 400 pesos argentinos oro a la cotización del argentino oro al primer trimestre de 2012 de \$ 1.581,05.

(52) 100 libras esterlinas oro a una cotización de la onza troy de u\$s 1.702,20 al 5 de marzo de 2012.

(53) A la cotización del derecho especial de giro vigente al 5 de marzo de 2012 de u\$s 1,54229.

serán consideradas como una sola unidad de carga (artículo 59.2.).

Se franqueará el límite y no podrá limitarse la responsabilidad en caso de un acto u omisión personal de quien invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que la pérdida o el daño probablemente se produciría (artículo 61.1.). Debemos destacar que se deberá estar frente a una culpa personal del porteador o de la parte ejecutante marítima y no de la culpa de los dependientes. Esta no franqueará el límite. En este aspecto, la solución es similar a la de nuestra Ley de la Navegación en su artículo 278.

7. MÍNIMO DE ORDEN PUBLICO

Por su condición de contrato de adhesión y los abusos que implicaron las cláusulas exonerativas, limitativas y atributivas de jurisdicción de los conocimientos de embarque, el contrato de transporte de mercaderías por agua es regulado por normas de un mínimo de orden público que no pueden derogarse sino en beneficio del interés de la carga (54). El artículo 79.1. consagra una solución similar y fulmina con nulidad cualquier cláusula de un contrato de transporte que: a) excluya o limite, directa o indirectamente, las obligaciones del porteador o de una parte ejecutante marítima; b) excluya o limite, directa o indirectamente, la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones; c) disponga la cesión al porteador, o a alguna de las personas mencionadas en el artículo 19, el seguro de las mercancías.

Así, entre las opciones de crear un sistema imperativo, inmodificable tanto para disminuir como aumentar la responsabilidad del transportador ("two ways mandatory") o un sistema que sólo impida disminuir dicha responsabilidad ("one way mandatory"), se optó por esta última solución y las partes pueden aumentar la responsabilidad del transportador.

Contrariamente, las obligaciones y la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del denominado cargador documentario, no pueden ser ni excluidas,

(54) Artículos 3.8. de la Convención de Bruselas de 1924 y artículos 280 y 284 de la Ley de la Navegación Argentina.

ni limitadas, pero tampoco aumentadas (artículo 79.2.). Respecto de la responsabilidad del interés de la carga se adopta entonces un sistema de orden público, inmodificable tanto para disminuir, como para aumentar su responsabilidad (“two ways mandatory”).

8. CLÁUSULAS DE RESERVA

Las reservas son cláusulas que, de ser consideradas válidas, tienen por efecto impedir que se genere la presunción que surge al insertarse un determinado dato en el documento de transporte o conocimiento de embarque. La emisión de un documento de transporte multimodal apareja la presunción de que las mercaderías fueron recibidas en aparente buen estado y condición y de acuerdo a las menciones del documento. Pero ello es así siempre y cuando se emita un documento de transporte sin reservas. Es decir, de incluirse un dato bajo una cláusula de reserva y de ser ésta considerada válida, no se genera la presunción de que la mercadería fue recibida para el transporte como lo describe ese dato incluido bajo reserva en el documento de transporte.

Luego de un primer rechazo de las cláusulas de reserva (55), una evolución jurisprudencial posterior consideró correctamente que las cláusulas de reserva son admisibles en el régimen de la Convención de Bruselas de 1924 sobre conocimientos, si existen motivos serios para dudar de la veracidad de las declaraciones suministradas por el cargador o cuando el capitán no ha tenido medios razonables para verificar lo cargado, debiendo exponerse en forma especial en el conocimiento los motivos de la reserva (56).

Un paso en la aceptación de las cláusulas de reserva fue dado en el transporte de mercadería a granel de gran volumen como los fertilizantes, granos, etc. En tales casos, ante la falta de medios en el puerto de carga para establecer el peso de un embarque

(55) Conforme “Aconcagua Compañía Sudamericana de Seguros c/ propietario y/o armador buque Aldabi”, CNFed. sala Civil y Com. 2 de marzo de 1967, LA LEY 126, p. 357; “Océano Compañía Argentina de Seguros c/ capitán y otros buque Cosmar”, CNFed. Sala Civil y Comercial, causa N° 5447 del 24 de julio de 1968.

(56) Conforme “Océano Compañía de Seguros c/ capitán y otros buque Campero”, CNFed. sala 2, del 27 de octubre de 1970, LA LEY 141, p. 521, con nota de Domingo Martín López Saavedra. En el fallo se descartaron las reservas impresas en el conocimiento de embarque y se sostuvo que debían ser objeto de una interpretación restrictiva.

de tal volumen se dio validez a la cláusula *said to weigh* que cuestionaban el peso que el cargador declaraba en el conocimiento de embarque.

Posteriormente, la generalización del transporte en contenedores en condiciones "House to House", "casa a casa" o "FCL/FCL" ("full container load"), motivó que se volviera a analizar el fundamento de las reservas (57). Efectivamente, respecto de contenedores "house" o "FCL", la operación de llenar el contenedor y estibar la mercadería en él, la efectúa el cargador en sus propios depósitos de origen o en un depósito de terceros, sin control ni intervención por parte del transportista. A su vez en destino, el contenedor es vaciado por el consignatario sin intervención del armador (58). Ante ello, la jurisprudencia valoró la cláusula de reserva *said to contain* inserta en el conocimiento de embarque, que desconocía cuál era la mercadería que se encontraba dentro del contenedor (59) y la consideró válida (60). En tal caso, opera una inversión de la carga de la prueba y el consignatario debe acreditar la mercadería consolidada en el contenedor (61), no siendo suficiente para considerar cumplida dicha prueba la factura comercial, ni el despacho aduanero, ni la documentación que ampara el contrato de transporte. El fundamento para considerar válida a la cláusula de reserva fue la falta de medios normales de control por parte del transportista marítimo, de la naturaleza, calidad y cantidad de mercadería consolidada por el cargador en un contenedor (62).

(57) Ver el cuadro de condiciones y forma de operación de contenedores en la Revista del Ateneo de Transporte N 7, año 3, septiembre 1993, p. 36.

(58) Conforme ZUIDWIJK, ANTONIO J., "Guía Práctica para Operar con Contenedores", p. 7 y Martínez Giménez, op. cit. p. 17.

(59) Conforme "Instituto Autárquico Provincial del Seguro c/ capitán y otros buque Nedlloyd Zeelandia y otros s/ cobro de australes", CNFed. sala 2 del 8 de octubre de 1990, Boletín de Jurisprudencia del Instituto de Estudios Marítimos N° 8 ps. 31/3.

(60) Conforme "Cosecha Coop. De Seguros Ltda. C/ capitán y otros buque 'Autovía' s/ cobro de dólares", causa N 6544, CNFed. sala 2 del 23 de mayo de 1989, Revista del Ateneo del Transporte N 7, año 3, septiembre 1993, p. 42; "AGF Allianz Argentina Cia. de Seguros Generales S.A. c/ capitán y otros buque Yyo y otro s/ faltante", CNFed. sala 2, causa N 4096/97 del 17 de diciembre de 2002.

(61) Conforme "Eduardo Galperín S.A. c/ cap. y otros buque Nedlloyd Linge s/ cobro", causa N° 8130, CNFed. sala III, del 21 de febrero de 1992, Boletín de Jurisprudencia Marítima N 8, p. 30.

(62) Conforme "Saravia Peñalba A y otros c/ Administración General de Puertos y otro", causa N 2022/94, CNFed. sala 2, del 8 de noviembre de 1994. La existencia de una cláusula de reserva implicó en este caso una verdadera inversión de la

Por supuesto que las pautas interpretativas que anteceden no se aplican si el contenedor fue entregado con signos de mala condición (63), ni cuando se ha producido una sustitución de precintos (64) en la medida que la irregularidad y la oportunidad de su detección permita imputarla al transportador (65).

En el transporte de mercadería en contenedores en condiciones "pier" o "LCL" – "less container load" – en la cual es el transportador quien consolida la mercadería en el contenedor, es decir, lo llena en origen y lo vacía en destino (66), es indudable que el operador puede conocer las características de la mercadería que ubica en el contenedor y por ello no se produce la mencionada inversión de la carga de la prueba (67).

En la causa "Boston Compañía de Seguros c/ capitán y otros buque Solt Grange" se resumió de manera inmejorable las pautas interpretativas de nuestra jurisprudencia (68).

carga de la prueba, exigiéndose al interés de la carga acreditar la cantidad consolidada en origen en el contenedor, no siendo suficiente para ello la documentación del transporte ni la factura comercial ni el despacho aduanero. Por otra parte, el fallo hizo mérito de lo dispuesto por el artículo 269 para el transporte en contenedores, según el cual se les aplica las normas convencionales, las leyes especiales y en tercer término la Ley de la Navegación.

(63) Conforme "Merck Sharp y Dohme S.A.I.C. c/ capitán y otros buque 'Río Limay' s/ int. Prescripción", causa N 2650, CNFed. sala 1, del 27 de julio de 1984, Boletín de Jurisprudencia Marítima N 6, p. 15.

(64) Conforme "Gaón Alberto c/ Elma S.A. s/ cobro", causa N 7869, CNFed. sala 3 del 2 de mayo de 1992, Boletín de Jurisprudencia Marítima N 8, p. 34; "Repuestos La Comercial S.A. c/ capitán y otros buque 'Cala Mediterránea s/ faltante", causa 8534.93, CNFed. sala 2 del 29 de abril de 1994.

(65) Conforme "Loggins S.A. c/ capitán y otros buque 'Great Universe' y otro", CNFed. sala 2 del 3 de noviembre de 1992, Revista del Ateneo del Transporte N 8, año 3, noviembre 1993, p. 84; "Interamericana S.A. de Seguros Grales c/ capitán y otros buque 'Tierra del Fuego' s/ ordinario", causa N 4544/93, CNFed. sala 1 del 28 de septiembre de 1993, Revista del Ateneo del Transporte N 9, año 3, diciembre de 1993, p. 83; "La Territorial de Seguros S.A. c/ capitán y otros buque 'Vladimir' s/ faltante de carga", causa 442/92 del 29 de junio de 1994.

(66) Conforme ZUIDWIJK, "Guía Práctica...", p. 12 y Ray, "Derecho de la...", tomo II, p. 562.

(67) Conforme "Triunfo Cooperativa de Seguros Limitada c/ capitán y otros buque Elizabeth Schulte", CNFed. sala 3, causa N° 3555/93 del 12 de noviembre de 1993 y Martínez Giménez, op. cit. p. 17 y también "Himalaya S.A. de Seguros y otros c/ capitán y otros buque Pionero s/ cobro", causa N 0321, CNFed. sala 1 del 18 de agosto de 1989. Conforme Martín Castro, op. cit. p. 238.

(68) "1) Las cláusulas impresas carecen totalmente de validez –conf. También, entre otros, voto del doctor Quintana Terán en "La Holando Sudamericana c/

Las Reglas de Rotterdam contemplaron las reservas y es bueno que lo hayan hecho. Así, su 40 regula las reservas en una solución que parece adecuada y que no contradice la jurisprudencia nacional sobre el tema.

El artículo 40 admite en términos generales la inserción de cláusulas de reserva cuando el transportador:

- a) sepa efectivamente que alguna declaración consignada en el documento de transporte es falsa o engañosa; o
 - b) tenga motivos razonables para creer que alguna declaración consignada en el documento de transporte es falsa o engañosa.
- Mercadería sin contenedor

A su vez, cuando las mercancías no hayan sido entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro

buque Amstelland”, del 24.5.73 y causa 4513, 4593 del 20.8.76 y 3.9.76, respectivamente; 2) las cláusulas especialmente convenidas para el transporte (manuscritas, en sello de goma, o mecanografiadas) deben, como principio, expresar las causas de la reserva, exptes. 1019 del 29.11.71 en R.E.Marítimos num.3. p. 74, con nota de Penas C.V.; sala I “Océano c/ buque Campero”, 27.10.70, Rev. La Ley, t. 141, p. 520, anotada por López Saavedra, D.M. etc; 3) en supuestos de excepción, mediando cláusula específica (no impresa), puede dispensarse la fundamentación de la reserva en el conocimiento cuando, objetivamente, es posible comprobar su razonabilidad evidente- causas: “Océano c/Queensbury” del 29.11.71; 1406 del 30.5.72; 2095 del 20.3.73 en Rev. La Ley. T 150 p. 706; 2228 del 24.5.73; 3166 del 28.8.74 en Rev. La Ley año 1975 fallo 72.473 con nota de Belluscio, A.C. del 19.10.78, etc.; 4) fundada o no, la validez de la cláusula especial depende de su razonabilidad en las circunstancias de cada caso, modalidad del transporte, magnitud del cargamento, etc. -causas recién citadas-; 5) las reservas se esterilizan y no pueden ser invocadas por el transportista, cuando la mercadería es descargada en malas condiciones J.A. t. 1951 3, p. 555, Rev. La Ley t. 127, p. 374 y 139, 469, con nota de Díaz Arana, J.J.; idem Malvagni, A. Contratos de transporte por agua”, p. 510, López Saavedra DM, “Responsabilidad del transportista por agua (según la Convención de Bruselas de 1924), p. 36 y 6) por tratarse de excepciones al principio general de responsabilidad y afectar una de las funciones del conocimiento, cualquier situación de duda debe resolverse contra la eficacia de la cláusula, que es de interpretación restrictiva -sala I, “Océano c. Campero”, antes citada, considerando 10 y antecedentes allí citados”, CNFed. Sala 2, del 24 de mayo de 1978, LA LEY, t 1978-D, p. 250. Ver la nota de Moreno, Hugo César “Cláusulas de Reserva. La Doctrina Jurisprudencial sobre validez dentro del marco normativo de la Convención de Bruselas de 1924”, Revista de Estudios Marítimos N 20/21, año VI, mayo-septiembre 1978, p. 71, IDEM, Buenos Aires.

de un contenedor cerrado, o cuando hayan sido entregadas en un contenedor cerrado y el porteador o una parte ejecutante las haya efectivamente inspeccionado, el porteador podrá formular reservas a la información facilitada, siempre y cuando:

- a) no disponga de ningún medio materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar la información facilitada por el cargador, en cuyo caso podrá indicar cuál es la información que no pudo verificar, o
 - b) tenga motivos razonables para creer que la información facilitada por el cargador es inexacta, en cuyo caso podrá insertar una cláusula indicando lo que razonablemente entienda por información exacta.
- Mercadería en contenedores FCL:

Cuando las mercancías sean entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor cerrado, el porteador podrá insertar reservas en los datos del contrato respecto la descripción, marcas, número de bultos o unidades o cantidades de las mercancías siempre y cuando:

- i) ni el porteador ni una parte ejecutante hayan inspeccionado efectivamente las mercancías que viajen dentro del contenedor, y
- ii) ni el porteador ni una parte ejecutante tengan de otro modo conocimiento efectivo de su contenido antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte; y

respecto del peso cuando:

- i) ni el porteador ni una parte ejecutante hayan pesado el contenedor, y el cargador y el porteador no hubiesen acordado que dicho contenedor sería pesado y su peso sería consignado en los datos del contrato; o
- ii) no se disponga de medio alguno materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar el peso del contenedor.

El artículo 41 regula el valor probatorio de los datos del contrato. Los efectos probatorios que la norma contempla solo se producirán en caso de no haberse incluido reservas válidas. De no haber reservas, el documento de transporte generará la

presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador recibió las mercancías conforme a lo indicado en los datos del contrato. Se trata de una presunción simple, que consecuentemente admite prueba en contrario.

Sin embargo, no se admitirá prueba alguna en contrario por parte del transportador respecto de lo indicado en los datos del contrato, cuando dichos datos figuren en un documento de transporte negociable que haya sido transferido a un tercero que haya obrado de buena fe, entre otras circunstancias.

Tampoco se admitirá prueba alguna en contrario por parte del transportador frente a un destinatario que haya obrado de buena fe en consideración a los datos del contrato que figuren en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable.

9. CONCLUSIÓN

Las Reglas de Rotterdam constituyen un gran intento para unificar la legislación internacional que regula al contrato de transporte de mercaderías por agua y en cuya redacción ha intervenido además de la industria, algunos de los más destacados especialistas en la materia.

La regulación integral de toda la cadena de transporte “puerto” a “puerto”, dejando atrás el fraccionamiento que se produce con la regulación actual que se extiende exclusivamente de “borda” a “borda”, es un acierto.

La eliminación de la causal de exoneración de culpa náutica –la culpa que exonera– constituye un paso en el camino correcto porque elimina una eximente que simplemente aportaba un elemento de distorsión e injusticia. También merece apoyo la extensión de la obligación de navegabilidad que exige al transportador a ejercer la debida diligencia para mantener el buque en condiciones de navegabilidad y no solo ponerlo en tal condición. También merece apoyo la regulación del derecho de control, del documento de transporte electrónico, de las cláusulas de reserva, entre otras innovaciones.

Pero las críticas son más contundentes que los elogios. Las Reglas de Rotterdam regulan exclusivamente al transporte cuando hay un tramo marítimo y pierde así la oportunidad de regular íntegramente al transporte multimodal. Omite a la

parte ejecutante no marítima generando inconsistencias en la regulación del contrato de transporte. Para que la demora sea indemnizable exige plazo expreso, aviso bajo pena de caducidad y establece un límite vinculado con el flete de la mercadería demorada, en una solución poco satisfactoria.

Los límites de responsabilidad han tenido un incremento que no acompaña la inflación desde que fueron establecidos en las Reglas de la Haya-Visby y en las Reglas de Hamburgo y significan para la República Argentina, de ser ratificadas las Reglas, una drástica reducción de los límites actuales. Si estos son muy altos en relación al valor de la mercadería promedio, el transportador no sufrirá ningún perjuicio con límites altos, porque recibirá reclamos vinculados con tales valores y no con los límites.

Se trata sin duda de un texto reglamentarista, del que se ha dicho que no tiene la concisión del sistema continental de derecho civil, ni la precisión del sistema anglosajón (69). Prueba de ellos recordemos que mientras las Reglas de la Haya tuvieron tan solo 16 artículos y las Reglas de Hamburgo 34, Rotterdam cuenta con 96 frondosos artículos con permanentes remisiones y un texto que merece la crítica de poco amigable.

En definitiva, el ya citado Profesor Thomas sintetizó también esta crítica cuando afirmó que su vulnerabilidad no debe ser necesariamente atribuida ni a sus principios, ni a su estructura, sino a su sofocante redacción, a su descuidado uso del lenguaje y a la pertinaz negativa a someterse a las reglas básicas de una redacción elegante y efectiva (70).

Pero el comentario más apropiado no fue hecho respecto de las reglas sino mucho antes cuando Orgaz quien enseñaba: *"...la ley, por su propia naturaleza, es de pocas palabras, como los hombres discretos, y dice muy pocas expresamente; la mayor parte de ellas, las dice virtualmente y aún entre líneas, para el que sabe y quiere leerlas. ..."*. (71)



(69) Conforme TETLEY, WILLIAM, "Summary of Criticism of the UNCITRAL Convention" N 2, (Preliminary observations of William Tetley, Sept. 18, 2008).

(70) THOMAS, R., "An análisis..." en "A New Convention ..." ya citada, p 88.

(71) Conforme ORGAZ, ALFREDO, "Nuevos Estudios de Derecho Civil", p. 189, nota 6, Editorial Bibliográfica Argentina, Buenos Aires, 1954.

VENTAJAS QUE IMPORTARÍA LA RATIFICACIÓN DEL INSTRUMENTO INTERNACIONAL CONOCIDO COMO "ROTTERDAM RULES" POR PARTE DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

POR JORGE M. RADOVICH

I. INTRODUCCIÓN

El Dr. Alberto C. Cappagli me ha solicitado exponga en forma sucinta ante este calificado auditorio las ventajas que desde mi punto de vista tendría la ratificación del instrumento denominado "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías Total o Parcialmente Marítimo" (1), y conocido internacionalmente como las "Rotterdam Rules", por haberse realizado en ese importantísimo puerto europeo su ceremonia de firma.

Este convenio constituye un intento de brindar uniformidad al régimen del transporte internacional de bienes por agua, reemplazando a la muy reconocida Convención de Bruselas de 1924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de Conocimientos de Embarque (2), también mencionada como "Reglas de La Haya", en su versión original, y asimismo a la modificada por el denominado Protocolo de Visby (3), y a las "Reglas de Hamburgo", que nunca alcanzaron la universalidad necesaria para sustituir a las primeras.

(1) Vease documento A/CN.9/WG.III/WP.81 de la CNUDMI en español o UNCITRAL en inglés, o sea la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Comercial Internacional, que lideró la larga gestación de esta normativa.

(2) Ratificada por la República en 1960 por Ley N° 15.787.

(3) Protocolo de Bruselas de 1968, así denominado en honor al ordenamiento que antaño imperaba en el Báltico, que si bien no fue ratificado por la Argentina, fue en gran medida incorporado en el texto de la Ley de la Navegación, sancionada en 1973.

Como el tema del porcentaje de ratificación de cada uno de los instrumentos a nivel mundial ha sido tratado por uno de los expositores que me precedieron, no insistiré en el mismo "brevitatis causae".

Considerando que se trata de un convenio que consta de 96 artículos, muchos de los cuales son de considerable extensión, y el reducido tiempo del que dispongo, he pensado que la mejor forma de abordar el análisis consiste en identificar los ejes temáticos que considero de mayor relevancia, sin por tanto pretender efectuar un análisis exhaustivo del completo contenido del instrumento. He elegido a catorce de ellos.

Centraré el análisis en el régimen actualmente vigente en la Argentina, sea por la Ley de la Navegación o por las Reglas de La Haya, y las modificaciones que sufriría por una ratificación de las Reglas de Rotterdam. No me detendré, en cambio, en las Reglas de Hamburgo (4), que no fueron adoptadas por nuestro país y recibieron escasas adhesiones a nivel internacional, salvo cuando su regulación revista particular relevancia para el tema puntual.

II. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam se amplía notablemente en comparación con el régimen de las Reglas de La Haya, tanto en el aspecto geográfico, cuanto en la exigibilidad de la emisión de un Conocimiento de Embarque, como en su extensión a la regulación de determinados contratos de transporte multimodal.

Conforme el Art. 10 de la Convención de Bruselas de 1924 "*Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a cualquier conocimiento expedido en uno de los Estados contratantes*". Nuestra doctrina y jurisprudencia están contestes en que cuando el país en el que se expidió el Conocimiento de Embarque haya ratificado la Convención la misma aplica con prelación respecto de la ley interna para el tráfico de importación.

(4) Así conocido aun cuando su denominación técnica es Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, preparado por UNCITRAL.

Por tanto, las normas de la Ley de la Navegación para el tráfico de importación conservan una aplicabilidad que podríamos llamar residual, esto es para casos en los que los Conocimientos de Embarque no hubieran sido emitidos en un Estado ratificante de la Convención de Bruselas de 1924.

En todo caso, en el régimen de la Convención de Bruselas, debe haberse expedido un Conocimiento de Embarque en un Estado parte para que la misma resulte aplicable.

La Ley de la Navegación, en cambio, exige solamente que el transporte sea probado por escrito (Art. 259 "in fine"), lo que amplía las posibilidades acreditativas, aunque en la práctica la enorme mayoría de las acciones judiciales se basa en Conocimientos de Embarque.

En cambio, en el régimen de las Reglas de Rotterdam no se requiere ya que se haya emitido Conocimiento de Embarque alguno. Conforme lo establece su artículo 5, *"...el presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados en Estados diferentes, siempre y cuando, de acuerdo al contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un estado contratante: a) el lugar de la recepción; b) el puerto de carga; c) el lugar de la entrega; o d) el puerto de descarga"*.

Ni la nacionalidad del buque, ni la del transportista, ni de las partes ejecutantes, ni la del cargador, tienen influencia alguna en la aplicabilidad de las Reglas.

Por lo tanto, no solamente se amplía el ámbito de aplicación geográfica del convenio -que supera en medida considerable al lugar de emisión del C/E de las Reglas de la Haya- sino que también se evita que pueda evadirse la aplicación del Convenio por el simple método de omitir la emisión de Conocimientos de Embarque, como era factible en el régimen de La Haya.

Además, el ámbito de aplicabilidad material de las Reglas de Rotterdam ha sido ampliado puesto que el mismo comprenderá a los contratos de transporte multimodal que tengan un tramo marítimo.

En la Argentina no existe en la actualidad un régimen operativo que regule el transporte multimodal, y tampoco existe un convenio de aplicación universal al respecto (5), de modo que es indudablemente positivo que las Reglas de Rotterdam resulten aplicables a esta clase de transporte.

El Art. 1 inciso 1 de las Reglas establece que *"Por contrato de transporte se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercaderías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercaderías y podrá prever, además, su transporte por otros modos"* (el subrayado es nuestro).

Es claro que no estamos ante una regulación de todo transporte multimodal, puesto que se exige la presencia de un tramo marítimo, mas, dándose tal presupuesto, las Reglas regirán el completo transporte multimodal.

Teniendo esto presente, cobra ahora sentido la inclusión de los lugares de recepción y entrega de la carga en el Art. 5 a la que antes aludíamos. La consecuencia sería que, en nuestra opinión, las Reglas resultarían aplicables incluso a los contratos de transporte multimodal con tramo marítimo que sean celebrados por agentes transitarios, operadores logísticos, o freight forwarders en su denominación en inglés. (6) Considerando que en la práctica comercial cada vez observamos más contratos de transporte multimodal con tramo marítimo celebrado por estos intermediarios entre la oferta y demanda de flete, las Reglas están llenando un vacío importante.

(5) En nuestro país se sancionó la Ley 24.921 para regular el transporte multimodal, mas la misma no entró en vigencia material puesto que exigía la registración de los transportadores en un registro estatal para el cual debían cumplir determinados requisitos como condición de aplicabilidad del régimen de responsabilidad que establecía. Nunca se reglamentó ni se estableció dicho registro especial. A su vez, el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Ginebra de 1980 nunca entró en vigencia por no haber alcanzado el número de ratificaciones necesarias.

(6) Sobre estos sujetos pueden consultarse los siguientes trabajos del autor: 1) Conocimiento de Embarque emitidos por el "Freight Forwarder": Responsabilidad por daños o faltantes de Mercadería", en la Revista de Estudios Marítimos, Buenos Aires, Instituto de Estudios Marítimos, 1990, N° 46, pág., 51 y sigtes.

Desde la perspectiva de la uniformidad del Derecho, hubiera sido sin duda preferible que las Reglas regulen cualquier transporte multimodal, mas no debe olvidarse que su elaboración demandó trabajosos compromisos políticos que hicieron necesario limitar el convenio a lo que se llamó “marítimo plus”, esto es a la exigencia de un tramo marítimo para que resulte aplicable a los demás tramos de distintos modos.

Finalmente, en nuestra opinión las Reglas resultan aplicables a Terminales, Puertos y Operadores Portuarios cuando el siniestro se produzca en su ámbito, lo que significa una saludable modernización de la desactualizada normativa comercial que los rige actualmente en la Argentina.

III. CONCEPTOS DE TRANSPORTADOR, PARTE EJECUTANTE Y PARTE EJECUTANTE MARÍTIMA

Este eje temático ha sufrido sustanciales cambios con las Reglas de Rotterdam.

La Convención de Bruselas de 1924 define al transportador como el propietario del buque o el fletador, quien forma parte de un contrato de transporte con un cargador (Art. 1° a).

La Ley de la Navegación lo define como “*la persona que contrata con el cargador el transporte de mercaderías, sea el propietario, armador o fletador o quien tenga la disponibilidad del buque. Esta expresión no comprende al agente marítimo o intermediario*” (Art. 267).

Ambas conceptualizaciones son claramente insuficientes para abarcar a sujetos que intervienen en el moderno contrato de transporte. En la actualidad, no solamente se concertan transportes marítimos por parte de operadores multimodales, NVOCC, (7) agentes logísticos, transitarios y freight forwarders, que no son propietarios ni fletadores de buques, sino también por un considerable número de sujetos vinculados a la actividad náutica, como propietarios, armadores, gerentes, administradores, fletadores a tiempo, por viaje, subfletadores, fletadores de espacios, y otros.

(7) Iniciales de la expresión en inglés Non Vessel Operator Common Carrier, o sea transportista de carga general que no opera buques.

La identificación del transportador es un problema serio en el derecho anglosajón desde hace tiempo, y más recientemente lo ha sido en el derecho continental europeo. La clásica fórmula utilizada en Argentina de demandar al Capitán y/o Propietario y/o Armador de un buque determinado ha perdido practicidad actualmente, puesto que no abarca a varios de los sujetos mencionados en el párrafo precedente. El error en el planteo de la demanda puede llevar a perjudicar la acción por prescripción, lo que ha ocurrido en numerosos casos.

De allí la trascendencia de la nueva regulación, a la que nos abocaremos de inmediato.

“Transportador” o “porteador” es la persona que celebra un contrato de transporte con el cargador (Art. 1º.5). Adviértase que no se exige que el transportador tenga relación alguna con la operación del buque, por lo que bien podrían serlo los freight forwarders o agentes transitarios y otros operadores logísticos y de transporte multimodal.

Las Reglas de Rotterdam establecen originales normas para la identificación del transportista. En primer término, si el transportador se identifica en el contrato, se estará a lo asentado en éste. Si no existe esa indicación pero se identifica por su nombre al buque en el que se cargarán los bienes, se presumirá que el propietario registral del buque es el transportador, salvo que éste pruebe que en el momento del transporte el buque estaba sometido a un contrato de locación, identificando al locatario y proporcionando su dirección. Tanto el propietario registral cuanto el locatario podrán acreditar que otra persona es el transportador, proporcionando su nombre y dirección.

El Art. 65 literal b) de las Reglas de Rotterdam establece que el reclamante tendrá derecho a accionar por noventa días subsiguientes a la identificación del transportista, o desde que el propietario registral del buque o su locatario hayan podido rebatir la presunción de que ellos son los transportadores en la forma antes mencionada. Ello aplica incluso vencido el plazo general de prescripción, y constituye una innovación muy favorable a los intereses de la carga.

Además, las Reglas de Rotterdam introducen los conceptos novedosos de “parte ejecutante” y “parte ejecutante marítima”.

“Parte ejecutante” es la persona, distinta del transportador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del transportador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercaderías, en la medida que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control (Art. 1º 6.a).

“Parte ejecutante marítima” es la parte ejecutante que ejecuta o se compromete a ejecutar alguna de las obligaciones del transportador durante el período que media entre la llegada de las mercaderías al puerto de carga del buque y su salida del puerto de descarga de un buque. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria (Art. 1º 7).

Como se advierte, la diferencia entre parte ejecutante y parte ejecutante marítima consiste en que la primera ejerce sus funciones antes de que la mercadería ingrese en zona portuaria o luego de su salida del puerto de descarga del buque.

En la definición de “parte ejecutante” pensamos que podrían encuadrarse transportistas multimodales, agentes transitarios y freightforwarders, transportadores unimodales -como terrestres o ferroviarios- depósitos fiscales extraportuarios, antepuertos, puertos secos, plataformas logísticas, agentes consolidadores extraportuarios y otros sujetos que actúen por instrucciones del transportador o bajo su supervisión. Ello no altera el régimen jurídico aplicable a estos sujetos, puesto que el transportador responde por los mismos mas ellos no pueden prevalerse del régimen de las Reglas de Rotterdam.

Y podrían constituir “partes ejecutantes marítimas” las empresas de estiba, terminales portuarias, depósitos portuarios, agentes marítimos en tanto desarrollen determinadas actividades cuando los bienes se encuentren en jurisdicción portuaria, y otros. Pero en este caso sí se altera el régimen jurídico aplicable a estas partes ejecutantes marítimas, que en nuestro sistema no han tenido derecho a exoneraciones especiales ni a limitaciones de responsabilidad, y ahora responderán solidariamente con el transportista (Art. 19) pero tendrán las mismas obligaciones y derechos que el transportista.

En nuestra opinión, es beneficioso que se establezcan reglas para la identificación del transportador, así como la ampliación de su concepto. Resulta también positivo que se estipule que el transportador responda por las partes ejecutantes (Art.18), la responsabilidad solidaria del transportista y las partes ejecutantes marítimas, y la asimilación del régimen de las mismas al del transportista.

No queremos dejar de señalar que este beneficio para las partes ejecutantes marítimas tiene la contraparte de que podrían ser responsabilizadas solidariamente con el transportista por hechos que en realidad respondan a la culpa de éste, por lo que se verían obligadas a promover una repetición ulterior. De todas formas, pensamos que la ventaja de gozar de un régimen de limitación de responsabilidad para obtener una cobertura de seguro más barata compensa ese problema, máxime cuando en la práctica serán usualmente los letrados del asegurador que abone el siniestro quienes accionarán contra el transportista culpable del evento dañoso.

IV. TRANSPORTES A LOS QUE NO SE APLICAN LAS REGLAS DE ROTTERDAM

Conforme el primer inciso del Art. 6 de las Reglas de Rotterdam, las mismas no se aplican a los contratos de fletamento ni a otros contratos de utilización de buques o de espacios a bordo de un buque. Sin embargo, esta norma debe ser considerada en conjunto con el Art. 7, que establece que las Reglas de Rotterdam son aplicables en un contrato de fletamento a las relaciones entre transportador y destinatario, la parte controladora o el tenedor que no sea parte originaria en un contrato de fletamento o en un contrato de transporte de los excluidos del presente Convenio. Esto es, cuando el documento de transporte hubiera circulado y no se halle en titularidad del tenedor originario del mismo.

Creemos que el concepto de contrato de utilización de buque brindado por el recordado profesor Luis Beltrán Montiel en su didáctico y lamentablemente ya desactualizado Manual es apropiado e ilustrativo. Sostenía que el contrato de utilización de buque es un convenio "...cuya finalidad esencial radica en el aprovechamiento de un buque y en virtud del cual una de las partes, a cambio de una contraprestación, adquiere el derecho al uso y goce o al cumplimiento, por parte de su cocontratante,

de una determinada actividad náutica que habrá de realizarse en su beneficio mediante el empleo de la nave” (8).

En nuestra opinión, y conforme al concepto que hemos adoptado, son contratos de utilización de buques los siguientes:

(i) la locación de buque, en tanto importa ceder el uso y goce de una embarcación a un tercero, transfiriéndole la tenencia, contra el pago de un precio en dinero

(ii) el comodato de buque, por revestir las mismas características que la locación, mas a título gratuito, no sería un contrato de utilización por no existir contraprestación conforme la definición adoptada en el numeral precedente (9).

(iii) los fletamentos, puesto que se caracterizan por poner el buque a disposición de la contraparte por un tiempo o para realizar uno o más viajes.

(iv) los fletamentos especiales, como los de Supply Vessels (10) o de yates de placer

(v) los fletamentos de espacios en buques, que son convenios celebrados entre líneas regulares de navegación cediendo en forma onerosa espacios en buques destinados a transportar contenedores (“slots”, en la jerga).

(vi) los contratos de remolque de altura de buques y artefactos navales y los denominados de remolque-transporte, que compren-

(8) MONTIEL, LUIS BELTRÁN, “Curso de Derecho de la Navegación”, Buenos Aires, Ed. Astrea, 1976, pág. 219.

(9) Coincidimos con la opinión de Arturo O. Ravina en tal sentido, expresada en su artículo “El Comodato y su Aplicación en los Contratos de Utilización de Buques”, publicado en el N° 53 de la Revista de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 2003, pág. 37 y ss. Sin embargo, no creemos –como el autor citado– que no resulte aceptable el comodato de embarcaciones en el ámbito de la navegación de placer, deportiva y en otras actividades no comerciales. Por ejemplo, una empresa naviera podría ceder un buque en comodato a la Escuela Nacional de Náutica para ser utilizado en el entrenamiento de los futuros oficiales de la Marina Mercante Nacional. Esta modalidad estaba bastante difundida en nuestro tráfico fluvial en la forma de intercambio recíproco de barcasas entre dos o más Armadores.

(10) Embarcaciones de diversos tipos que prestan servicios de apoyo, abastecimiento, tendido de anclas y otros a las plataformas petroleras costa afuera, respecto de las cuales se han desarrollado contratos de utilización especiales.

den la modalidad de navegación en convoy muy utilizada en nuestras grandes vías fluviales.

(vii) los denominados “connecting agreements”, cuando son formalizados como especie de fletamentos, y otros fletamentos especiales.

Además, el inciso 2 del Art. 6 estipula que no resultará aplicable el convenio a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo cuando no exista entre las partes un contrato de fletamento o de utilización de buque, o cuando se hubiera emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

Es claro que la intención ha sido que las Reglas de Rotterdam apliquen exclusivamente en aquellos supuestos en que exista la necesidad de proteger a los intereses de la carga, por presumirse que el transportador tiene una posición preeminente económica y técnicamente. Por ello las Reglas no aplican en relación a los contratos de utilización de buques, en los cuales reina la autonomía de la voluntad y se considera a los contratantes en un pie de igualdad.

Los contratos de utilización de buques se caracterizan porque: a) la autonomía de la voluntad de las partes impera plenamente en la concertación de los mismos –a diferencia de lo que acontece con los contratos de transporte–; b) se negocian generalmente por operadores altamente especializados y en base a formularios-tipo que contienen invariablemente una cláusula arbitral y; c) son marcadamente dinámicos y adaptados a las exigencias de los mercados y tráficos, produciéndose permanentemente nuevas cláusulas que cuando son operativas se adoptan masivamente; d) son marcadamente *autorregulatorios* y suelen contener cláusulas arbitrales que los constituyen en los mejores ejemplos de la *lex mercatoria* en la actualidad (11).

(11) ETCHEVERRY y CHOMER, citando a Illescas Ortiz y Perales Viscasillas, pregonan la existencia de Un Derecho Uniforme de la Comunidad Internacional (DUCI), que se caracteriza por la libertad de pactar o no pactar, hacer un contrato y determinar su contenido, fijando libre y concertadamente cláusulas especiales o estándares, y sometiendo las cuestiones a arbitraje en caso de futuras discrepancias sobre el contrato pactado (“Código de Comercio y normas complementarias. Análisis doctrinal y jurisprudencial, Buenos Aires, Ed. Hammurabi, 2005, Tomo I, pág. 30). Coincidentemente, Uría y Menéndez sostienen que en el Derecho Comercial moderno se ha creado una nueva *lex mercatoria* supranacional debido a la globalización de los negocios y de la economía, con el uso creciente del sistema privado de solución de conflictos que supone el arbitraje

En el régimen de nuestra Ley de la Navegación, en cambio, la normativa imperativa del contrato de transporte es aplicable a los contratos de fletamento total o parcial, al efectuado en buques de carga general, al de bultos aislados en cualquier buque y a todo otro en que el transportador asuma la obligación de entregar la carga en destino (Art, 268 L.N., primer párrafo). En cambio, la Convención de Bruselas de 1924 regula los transportes realizados bajo contratos de fletamento si se ha emitido un conocimiento de embarque (Art. 5, segundo párrafo), y conforme su Art. 1° b) sólo si el conocimiento hubiera circulado.

Las normas de la Ley de la Navegación no se aplican al transporte de animales vivos o al de mercaderías efectivamente transportadas sobre cubierta con consentimiento del cargador (Art. 268, segundo párrafo), ni al efectuado en contenedores, salvo en cuanto correspondiera teniendo en cuenta sus características y condiciones. Con respecto al transporte de mercaderías peligrosas, recepta el régimen de la Convención de Bruselas de 1924.

La Convención de Bruselas de 1924, atento la época de su sanción, obviamente no se refiere al transporte en contenedores, y excluye asimismo el transporte de animales vivos y de la carga transportada sobre cubierta con acuerdo de las partes que conste en el conocimiento de embarque (Art. 1° c). También contempla que en caso de embarcarse mercaderías peligrosas, inflamables o explosivas el transportista tiene derecho a descargarlas, destruirlas o transformarlas en cualquier momento, sin derecho indemnizatorio para su titular en el caso de que no hubieran sido debidamente declaradas y debiéndose hacer cargo el cargador de los gastos y daños que produjeran (Art.4.6).

Tanto la Convención de Bruselas de 1924 como nuestra Ley admiten excluir la aplicación de sus normas cuando no se trate de cargamentos comerciales ordinarios –como colecciones de museos y obras de arte– y se emitan documentos de transporte no negociables.

y la incansable labor de los organismos internacionales de fijación y unificación, como la Cámara de Comercio Internacional, la Internacional Law Association y el Comité Marítimo Internacional, entre los organismos privados, y Uncitral y Unidroit entre los intergubernamentales (“Curso de Derecho Mercantil”, Civitas Ediciones S.L., 1999, T I pág. 36).

Como veremos, las Reglas de Rotterdam regulan con prolijidad el transporte en contenedores sobre cubierta y el de mercaderías peligrosas, por lo que presentan una indudable ventaja con relación al régimen actualmente vigente en la República.

V. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Si bien, como ya hemos señalado, en el régimen de las Reglas de Rotterdam no resulta condición necesaria para su aplicabilidad la emisión de un documento de transporte, el convenio regula detalladamente el tema en su Capítulo 8.

Una de las novedades más relevantes es la inclusión del documento de transporte electrónico, modalidad cuyo uso se ha difundido en los últimos tiempos, mas también existen otras dignas de mención.

En primer lugar, se deja perfectamente establecido que las partes pueden acordar que no se emita un documento de transporte. A falta de dicho acuerdo, el transportador deberá emitirlo al recibir las mercaderías por sí o por una parte ejecutante, salvo que ello fuera contrario a los usos, costumbres o práctica del tráfico (Art. 35).

Se detallan asimismo los datos que deben figurar en el documento -sin innovaciones dignas de mención- mas se incluyen normas que suplen eventuales deficiencias de los mismos. Creemos que la más relevante en la práctica es la que preceptúa que si no existiera indicación del estado aparente de las mercaderías, se entenderá que las mismas estaban en buena condición al momento de su recepción por el transportista o por una parte ejecutante (Arts. 36, 38 y 39) (12).

Además, se regimenta con detalle la admisibilidad de las denominadas "cláusulas de reserva". El Art. 299 de la Ley de la Navegación dispone que pueden insertarse reservas en el Conocimiento de Embarque con respecto a las marcas, números, cantidades o pesos de las mercaderías, cuando sospechen

(12) El Art. 299 de la Ley de la Navegación ya establecía la denominada "presunción de correcta entrega" cuando el conocimiento de embarque no hubiera sido observado. La novedad es que ahora se extiende el mecanismo para el concepto más amplio de documento de transporte y que comprende la recepción de los bienes por una parte ejecutante, lo que es coherente con el diseño "maritime plus" de las Reglas de Rotterdam.

razonablemente que tales especificaciones no corresponden a la mercadería recibida, o cuando no tengan medios normales para verificarlo.

El primer numeral del Art. 40 de las Reglas de Rotterdam contiene los mismos principios con relación a los documentos de transporte, y posteriormente se precisa que esta regla es aplicable cuando la mercadería no consolidada es entregada al porteador o una parte ejecutante y existan motivos razonables para creer que la información proporcionada por el cargador es inexacta.

En cambio, cuando se trata de bienes consolidados en contenedores o vehículos, el transportador podrá insertar reservas cuando no haya podido inspeccionar las mercaderías consolidadas y no tenga conocimiento efectivo de su contenido antes de emitir el documento de transporte. También se establece que sólo se podrán insertar reservas con relación al peso cuando ni el transportista ni una parte ejecutante hayan pesado el contenedor o el vehículo, y no se disponga de medios comercialmente razonables para verificar el peso de los mismos. La mención a "*comercialmente*" razonable es muy apropiada para resolver anticipadamente dificultades hermenéuticas que podrían presentarse.

Si en el documento de transporte constara que el flete ha sido prepagado, aunque ello fuera inexacto el hecho no es oponible a terceros si el documento de transporte ha circulado, mas sí al cargador (Art. 41). Es una solución correcta.

VI. DERECHO DE CONTROL SOBRE LOS BIENES

El derecho de control sobre la mercadería transportada consiste en la posibilidad -que en principio compete al cargador- de dar o modificar instrucciones relativas a los bienes que no constituyan una modificación del contrato de transporte, o de obtener la entrega de ellos en un puerto de escala o en algún lugar de la ruta cuando se tratare de transporte terrestre o interior, o de cambiar el destinatario de la mercadería. Este derecho puede ejercerse durante todo el período que va desde la recepción de los bienes por el transportador y hasta la entrega de los mismos (Art. 50 Reglas de Rotterdam).

La parte controladora puede ser un sujeto distinto del cargador, si así se hubiera convenido en el contrato de transporte.

Si el documento de transporte que se hubiera emitido fuera uno no negociable, el carácter de parte controladora se transmite con la transferencia del documento de transporte al destinatario. Este deberá identificarse frente al transportista y estar en posesión de todos los originales del documento de transporte que se hubieran emitido.

Cuando se hubiere emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico, la parte controladora será el tenedor del documento o la persona a quien se le hubiera transferido el mismo, en el primer caso siempre que en ambos casos dispongan de todos los originales que se hubieran emitido (Art. 51 Reglas de Rotterdam).

El transportador estará obligado a cumplir las instrucciones de la parte controladora cuando ésta esté debidamente legitimada, y siempre que éstas sean razonables y su ejecución no interfiera con el curso normal de las operaciones del mismo, incluyendo sus prácticas usuales de entrega.

La parte controladora será responsable por los gastos razonables, la pérdida o el daño que irroque al transportista el cumplimiento de sus instrucciones, y se le puede exigir una garantía para cautelar su pago.

A su vez, el transportador será responsable por la pérdida, daño o retraso en la entrega de los bienes causados por su inexecución de las instrucciones, sujetas al mismo régimen y limitación que su responsabilidad general (Art. 52).

Cualquier modificación del contrato de transporte que exceda las mencionadas en el primer párrafo, deberá hacerse constar en el respectivo documento de transporte.

Las partes pueden modificar las facultades de la parte controladora en el documento de transporte y el sistema de responsabilidad, o bien restringir o excluir –no aumentar– las posibilidades de transferencia del carácter de parte controladora (Art. 56).

Estas normas permiten compatibilizar la regulación del contrato de transporte de bienes por agua y “marítimo plus” con las de las compraventas internacionales y la práctica de los

créditos documentarios. Estaban ausentes tanto en la Ley de la Navegación cuanto en la Convención de Bruselas de 1924, por lo que constituyen indudablemente una ventaja de las Rotterdam Rules.

VII. TRANSPORTE DE CARGA SOBRE CUBIERTA

Como hemos señalado en el Capítulo III, las normas de la Ley de la Navegación no se aplican al transporte de animales vivos o al de mercaderías efectivamente transportadas sobre cubierta con consentimiento del cargador (Art. 268, segundo párrafo). El régimen de la Convención de Bruselas de 1924 al respecto es muy similar.

Cuando se transportara mercadería sobre cubierta sin el consentimiento del cargador, la doctrina discrepaba sobre si resultaba aplicable la normativa específica, o bien ello importaba que el transportista no podía limitar su responsabilidad (13). No ahondo en la polémica porque –una vez más en materia mercantil– la evolución de las prácticas comerciales pulverizó las bibliotecas con la aparición del contenedor y la estructuración de todo un sistema integrado de transporte alrededor de éste, incluyendo instalaciones portuarias y buques especializados para los mismos.

Ahora bien, como los contenedores son elementos de transporte estancos, en la práctica operativa los mismos se transportan indistintamente sobre o bajo cubierta conforme los planes de estiba y la rotación de los puertos de carga y descarga, sin requerirse la conformidad expresa del cargador, aunque en los conocimientos generalmente se incluye una cláusula genérica que lo autoriza.

La jurisprudencia internacional se orientó en el sentido que en esos casos no se requería la conformidad del interés de la carga y que aún sin ella aplicaba el régimen específico del Derecho de

(13) Así, por ejemplo, Montiel, en su obra “El transporte por agua y la Convención de Bruselas de 1924. Ámbito de aplicación y sistema de responsabilidad”, Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1970, pág. 30, sostiene que el transporte de mercadería sobre cubierta sin el consentimiento del cargador constituye un incumplimiento esencial que impediría la aplicación del régimen de responsabilidad navegatorio. En igual sentido se expide Diego Chami, en su reciente “Curso de Derecho de la Navegación”, Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 2010, pág. 530. En cambio, José D. Ray considera aplicable el sistema específico pero excluyendo el beneficio de la limitación de responsabilidad, en su “Derecho de la Navegación...” cit., T. II, pág. 432.

la Navegación. En nuestro país, tras varias vacilaciones, la Corte Suprema emitió un fallo en el sentido correcto (14).

El artículo 25 de las Reglas de Rotterdam regula el transporte de cualquier mercadería –no sólo containers– sobre cubierta. Dispone que sólo podrán transportarse de este modo cuando:

- a) Así lo exija una norma aplicable;
- b) Las mercaderías se transporten en o sobre contenedores (como en el caso de los denominados “flat racks”) o en o sobre vehículos adecuados para esa modalidad siempre que las cubiertas tengan equipamiento especial al respecto (“deck fits” o elementos similares); o
- c) Se efectivice de acuerdo a lo estipulado en el contrato de transporte, o conforme la costumbre, los usos del comercio o la práctica del tráfico

Es aplicable el régimen general de responsabilidad de las Reglas de Rotterdam, pero el transportador no será responsable si la pérdida, el retraso o el daño resultan de alguno de los riesgos especiales del transporte sobre cubierta en los casos a) y c).

Si la mercadería se hubiera transportado sobre cubierta en situaciones distintas de las de los literales a) o c) y los perjuicios se hubiesen originado exclusivamente en esa modalidad de transporte, el transportador no podrá exonerar su responsabilidad de acuerdo a las Reglas de Rotterdam, pero mantendrá el derecho a limitarla. Por tanto, en el transporte en containers u otros vehículos especiales no resulta aplicable la exoneración por estos riesgos especiales, mas sí la limitación de responsabilidad.

El documento de transporte debe especificar que los bienes pueden ser transportados sobre cubierta para invocar el literal c) frente a un tercero.

Si el transportador y el cargador hubieran acordado que el transporte se realice bajo cubierta, no resulta aplicable la

(14) En autos “La Buenos Aires Cía. Arg. de Segs. c/Capitán, etc. del Buque GLADIATOR” se dictó con fecha 25 de Agosto de 1998 en la que se sostuvo la plena validez de una cláusula del Conocimiento de Embarque que autorizaba a transportar sobre cubierta contenedores, remolques y tanques transportables. Resolvió que ello implicaba utilizar la autonomía de la voluntad material de las partes en cuestión que no afecta al orden público”.

limitación de responsabilidad si los daños se hubieran producido como consecuencia de transportarse sobre cubierta.

La regulación puntillosa del régimen de transporte de mercadería sobre cubierta, que no se limita a los contenedores y otros elementos de transporte- es un elemento novedoso de indudable valor práctico. Recordemos que la jurisprudencia argentina existente se refería solamente a la validez de cláusulas de los Conocimientos que autorizaban el transporte sobre cubierta de contenedores, remolques y tanques.

VIII. PERÍODO DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR

Tanto en el régimen de la Convención de Bruselas de 1924 (Arts. 1° e y 7) cuanto en el de la Ley de la Navegación (Art.268), la aplicabilidad imperativa del sistema regulatorio del transporte abarca desde el comienzo de la carga de la mercadería a bordo hasta la descarga de la misma.

Ello creaba una zona gris en la regulación del período anterior y posterior a la descarga, respecto del cual se generaba una controversia doctrinaria sobre si resultaban aplicables las normas de derecho común, con exoneraciones escasas y responsabilidad integral, o se admitía la autonomía de la voluntad de las partes a la luz de la normativa navegatoria (15).

La difusión del transporte multimodal intensificó este problema, puesto que la carga era recibida por el transportador en un momento muy anterior a su embarque en el buque, y sometida a acarreo anteriores y posteriores, con interrupciones en la ejecución del transporte por razones logísticas.

El Art. 12 de las Reglas de Rotterdam dispone que el período de responsabilidad del transportador comienza en el momento en que el mismo o una parte ejecutante recibe la mercadería para su transporte y termina con la entrega de la misma. Con ello

(15) En la doctrina nacional, Ray considera que la Ley de la Navegación o la Convención de Bruselas de 1924 -la que resultare aplicable- deben regir la totalidad del transporte por agua por ser preferible la unidad del contrato de transporte a su fragmentación, en su "Derecho de la Navegación..." cit., T. II, pág. 396. También Montiel se pronuncia en tal sentido en "El transporte por agua y la Convención de Bruselas de 1924" cit., pág. 37. Chami, en cambio, es partidario de la aplicación del derecho común y del fraccionamiento del contrato, en "Curso de Derecho de la Navegación" cit., pág. 534 "in fine".

se solucionan los problemas apuntados, y las Reglas aplicarán durante todo el curso de la ejecución del transporte.

Se contempla que cuando la ley o los reglamentos aplicables en los lugares de recepción y entrega de los bienes establecen que las mercaderías deben ser entregadas a terceros en forma previa a su entrega al transportista o al destinatario, la responsabilidad del transportador empezará cuando la reciba del tercero y terminará cuando se la entregue a éste.

Finalmente, se dispone que los pactos en contrario del período de responsabilidad establecido, que lo restrinjan, son nulos.

IX. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR

Las Reglas de Rotterdam han introducido cambios fundamentales en cuanto a las obligaciones del transportador, las causales de exoneración, las Cláusulas FIO y similares, y el régimen de las demoras.

a) Obligación de poner el buque en estado de navegabilidad

En el régimen de la Convención de Bruselas de 1924 (Art. 3.1) y en el de nuestra Ley de la Navegación, la obligación del transportista de ejercer una diligencia razonable para poner el buque en condiciones de navegabilidad debe ejercerse *“antes y al comienzo del viaje”*. Esto implica que la obligación no se extiende al mantenimiento del estado de navegabilidad una vez iniciado el viaje.

El Art. 14 de las Reglas de Rotterdam se denomina *“Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar”* y regula la cuestión. Establece que el transportador debe obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y **durante** el viaje por mar para poner y mantener el buque en condiciones de navegabilidad, tripularlo, avituallarlo y armarlo apropiadamente; y mantener las bodegas y otros espacios de almacenamiento y los contenedores por él suministrados en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.

Este cambio es beneficioso no sólo para los intereses de la carga, que es lo que los abogados de las aseguradoras de mercadería resaltan, sino para la seguridad de la navegación y el principio liminar de que la expedición marítima debe cumplirse,

que representan pilares de la Teoría General del Derecho de la Navegación (16), de jerarquía axiológicamente superior al mero interés crematístico de los intereses de los aseguradores de la carga.

b) Causales de exoneración de responsabilidad del transportista

Tanto la Convención de Bruselas de 1924 (Art. 4.2) como la Ley de la Navegación (Art. 275) contienen un listado de causales de exoneración de responsabilidad del transportista de carácter casuístico, generalmente coincidente. También lo tienen las Reglas de Rotterdam, aunque se incorpora la fuerza mayor de raigambre continental en lugar del anterior "Act of God" del derecho anglosajón, se incluyen terrorismo y piratería -lamentablemente muy en boga hoy- y las medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente.

Además de ello, encontramos comparativamente tres novedades de trascendencia:

- (i) Se elimina la tradicional causal de exoneración por daños causados por culpa náutica de la tripulación. La mayoría de la doctrina ve en esta eliminación una ventaja para los intereses de la carga, fundada en que hoy la navegación no sería tan riesgosa como antaño. Disentimos con esta interpretación, no obstante el moderno arsenal técnico de la navegación y la facilidad de comunicaciones, en una situación de crisis la tripulación está sola y el Comando es el responsable de la seguridad del buque, y de las personas y mercaderías que se encuentren a bordo. Anualmente se pierden muchos buques y vidas humanas como consecuencia de situaciones límite. Además, la eliminación de la exoneración por culpa náutica afecta gravemente a una institución tradicional y propia del Derecho Marítimo: la Avería Gruesa (17).
- (ii) Para exonerar su responsabilidad en el régimen de la Ley de la Navegación, al transportador le bastaba acreditar

(16) Puede verse al respecto "Teoría General del Derecho de la Navegación", por Jorge Bengolea Zapata, Buenos Aires, Ed. Plus Ultra, 1976.

(17) Desarrollamos el tema en nuestro trabajo "Las Reglas de York-Amberes 2004: el nuevo régimen de la Avería Gruesa", en Revista de Estudios Marítimos, Buenos Aires, Nro. 54, págs. 161 y ss.

que los daños habían sido causados por un incendio. En la redacción de las Reglas de Rotterdam se aclara que el incendio tiene que ocurrir “a bordo”, eliminando divergencias hermenéuticas.

- (iii) En el régimen de la Ley de la Navegación, el incumplimiento hacía presumir la responsabilidad del transportista, por lo que el último podía exonerar su responsabilidad si acreditaba que el daño se había producido por cualquier otra causa que no proviniera de su culpa o negligencia, o la de sus agentes o subordinados (Art. 275 inc. “o”), y que no habían tampoco contribuido a causar la pérdida o daño. En las Reglas de Rotterdam el reclamante debe en primer lugar probar que el hecho que ocasionó la pérdida, el daño o el retraso se causó o contribuyó a causarse durante el período de responsabilidad del porteador. Fecho, para exonerarse total o parcialmente de responsabilidad, el porteador deberá probar que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no se produjo por su negligencia, o por la de la tripulación, o por la de cualquier parte ejecutante, o los empleados del transportador y de todos ellos (Arts. 17 1 y 2 y Art. 18).

c) Cláusulas FIO y similares

Ni la Convención de Bruselas de 1924 ni nuestra Ley de Navegación trataron en forma expresa estas cláusulas.

En el contrato de transporte de carga general lo usual es que la carga y descarga de las mercaderías sea efectivizada por el transportista o por contratistas actuando por instrucciones o en beneficio de éste.

Imaginemos el caos que se generaría si cada uno de los consignatarios de cada conocimiento de embarque transportado con destino a un puerto tuviera que efectuar los arreglos para descargar su mercadería. Además de las enormes complicaciones operativas, ¿qué se haría con quienes no se presentaran? ¿y con aquéllos que no cumplieron los trámites aduaneros para su retiro?

Por ello, salvo en el caso de cargas muy especiales, la carga y descarga están a cargo del transportador. Este procedimiento se conoce en la jerga como “*liner terms*”, y se produce prácticamente en todos los transportes de carga general. Mas la situación es muy distinta en los fletamentos totales o parciales, donde se

transportan grandes cantidades de carga a granel, existen pocos destinatarios y son éstos y los cargadores quienes conocen cómo debe manipularse, cargarse o estibarse el producto.

Por ello, es muy común que en los fletamentos se pacten cláusulas como la FIO (Free in and Out), que implican que las operaciones de carga y descarga serán llevadas a cabo por cargador y consignatario, respectivamente. O sus variantes FIOS (que incluye la estiba y desestiba) y FIOST (que adiciona el trimado del producto en bodega).

A nivel internacional, cuando se incluye alguna de estas cláusulas y las operaciones son efectivamente realizadas por el cargador y destinatario, estas cláusulas arrojan la consecuencia jurídica que los riesgos de esas operaciones se trasladan a los intereses de la carga.

Sin embargo, nuestra jurisprudencia mayoritaria y parte de la doctrina sostienen que las cláusulas FIO y similares solamente autorizan a transferir los gastos de carga y descarga al cargador y consignatario, y nunca la responsabilidad por la misma (18).

Coincidimos plenamente con la posición de Montiel, que considera que las cláusulas FIO y similares son compatibles con el sistema de responsabilidad que establece nuestro régimen legal, y que cuando las operaciones de carga y descarga son efectuadas por el cargador y el consignatario, utilizando personal y elementos extraños al transportista, estas cláusulas implicarán transferencia de los riesgos a éstos y no meramente de los gastos de dichas operaciones (19).

El Art. 13.2 de las Reglas de Rotterdam considera válida la estipulación del cargador y transportista en el sentido que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario. Dicha estipulación debe figurar en el contrato.

(18) "Boston Cía. de Segs. c/Capitán y/u Otros Bq. TOUBAL", CNCivComFed., Sala 2, 3/12/74, LL 1975-B-871; "La Territorial de Seguros S.A. c/Capitán y/u Otros Bq. TIERRA DEL FUEGO", CNCivComFed., Sala 2, 25/11/97; en autos "Compañía de Seguros del Interior c/ELMA S.A.", sentencia del 7/4/1998, el mismo Tribunal reiteró el principio mas sostuvo que si se probara que el cargador o el destinatario contrataron a personal inidóneo y éste incurriera en culpa, el transportista queda eximido de responsabilidad.

(19) MONTIEL, "Curso..." cit., págs. 262 y 263.

A su vez, el Art. 17.3.i) exime de responsabilidad al transportador cuando dichas operaciones sean llevadas a cabo por el cargador, el cargador documentario o el destinatario, y los daños, la pérdida o el retraso se ocasionen en las mismas.

d) Régimen de la demora

Ni la Convención de Bruselas de 1924 ni la Ley de la Navegación regimentaban la responsabilidad por demora en la entrega de la mercadería.

En un famoso caso decidido por la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal de la Capital Federal, en 1979 (20), se determinó que el vacío normativo relacionado con el retraso en la entrega debía ser solucionado acudiendo, por la denominada "analogía interna", a las propias normas del Derecho de la Navegación, en virtud de la autonomía técnica de la que goza la materia (21). Consecuentemente, se reconoció a la demandada el derecho de limitar su responsabilidad por la demora de la misma forma en que la Ley de la Navegación lo autoriza para los casos de pérdida o daño.

Las Reglas de Rotterdam contienen una regulación sistemática de la demora, preferible a la integración normativa por vía pretoriana en la medida que otorga un marco de certeza.

El Art. 21 establece que *"Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo acordado"*. De la definición se desprende que el retraso en la entrega sólo es reclamable cuando se hubiera acordado un plazo en el documento de transporte, situación que no es usual en el transporte marítimo, por estar sujeto a avatares propios de los riesgos de los mares.

(20) "Deutz Argentina S. A. c. Empresa Estatal Líneas Marítimas Argentinas", del 22 de Junio de 1979.

(21) La doctrina maritimista argentina es unánime al respecto. Montiel, "Curso..." cit., págs. 4 a 7; Ray, "Derecho de la Navegación..." cit., Tomo I, págs. 99 y ss; González Lebrero, Rodolfo "Manual de Derecho de la Navegación", Buenos Aires, Depalma, 2000, pág. 16 y ss.; Radovich, Jorge M. "La Autonomía y la Práctica", en la Revista de Estudios Marítimos, Año XV Nº 44, Diciembre de 1987, Buenos Aires, Instituto de Estudios Marítimos. Pag. 57 y ss.; Simone, Osvaldo Blas, "Compendio de Derecho de la Navegación", Buenos Aires, Depalma, 1987, págs. 24 y ss; etc.

Además, el destinatario deberá dar aviso de los daños sufridos por el retraso al transportador o a la parte ejecutante que entregue los bienes dentro de los 21 días corridos siguientes a la entrega de la mercadería. La omisión de este aviso perjudica el derecho indemnizatorio, a diferencia de la omisión del aviso de pérdida o daño de los bienes (Arts. 21 numerales 1, 2 y 4).

En cuanto a las exigencias premencionadas, el doctrinario colombiano José Vicente Guzmán, ha señalado con acierto que no constituyen novedades, puesto que están asimismo contempladas en instrumentos existentes que regulan el Transporte Multimodal, tales como las Reglas UNCTAD/ICC de 1992 (Art. 5.1), y la Decisión 331 (modificada por la 393) de la Comunidad Andina (Art. 9 inc. 2) (22).

X. LÍMITES INDEMNIZATORIOS DEL TRANSPORTADOR

En la Convención de Bruselas de 1924 el transportador puede limitar su responsabilidad por pérdida o daño a la mercadería por una suma equivalente a 100 libras esterlinas oro por bulto o unidad, salvo que el cargador haya hecho una declaración de valor en el Conocimiento de Embarque (Art. 4.5). El Protocolo de Visby cambió en este aspecto la moneda de cuenta por los Derechos Especiales de Giro del FMI, mas nunca fue ratificado por la Argentina, no obstante muchas de sus enmiendas fueron incorporadas a la Ley de la Navegación (23).

La Ley de la Navegación autoriza al transportador a limitar su responsabilidad en la suma de 400 pesos argentinos oro por bulto, pieza o unidad de flete, autorizando también la declaración de valor de los bienes por parte del cargador excluyendo así toda limitación a un valor inferior al declarado (Art. 278).

Ni la Convención de Bruselas ni nuestra Ley se refieren a la posibilidad de limitar la responsabilidad por demora en la entrega.

Las Reglas de Rotterdam mantienen la posibilidad de declarar valor, por lo que resulta potestativo para los intereses de la carga

(22) "Las Reglas de Rotterdam: elementos para analizar la conveniencia o inconveniencia de su ratificación en Latinoamérica", trabajo preparado para el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

(23) Por ello, la limitación por bulto conforme la Convención al 14 de Noviembre de 2011, con una cotización de la onza troy a USD 1777 en el Mercado Libre de Londres es de alrededor de USD 41,000.

recibir una indemnización integral, abonando un flete proporcional a ese valor (Art. 59.1).

Encasodenoexistirdichadeclaracióndevalor, laresponsabilidad estará limitada a 875 Derechos Especiales de Giro por bulto o unidad de carga, o a 3 DEGs por kilogramo de peso bruto de las mercaderías que sean objeto de litigio, el que sea mayor.

Como bien ha señalado el Profesor Francesco Berlingieri (24), el límite indemnizatorio de las Reglas de Rotterdam es mayor que el de la Convención de Bruselas de 1924 modificado por el Protocolo de Visby (666,67 DEGs por bulto o 2 por kilogramo bruto) –conocida como “Reglas de La Haya-Visby”– y también que el contemplado en las Reglas de Hamburgo (835 DEGs por bulto o 2,5 por kilogramo bruto) por lo que será más favorable para la mayoría de los países. Mas no será así en el caso de la Argentina, agregamos nosotros.

Ello puede ser considerado desventajoso si se lo aprecia desde la perspectiva de la carga –o más bien de sus aseguradoras– y se atiende exclusivamente al recupero de estas últimas. Pero como bien ha destacado el maritimista norteamericano Chris Davis en el debate sobre las Reglas de Rotterdam en el reciente Coloquio del CMI llevado a cabo en Buenos Aires en Octubre de 2010, para fijar los límites se tiene en cuenta el valor promedio de las cargas marítimas efectivamente transportadas. Un límite más elevado sería beneficioso para los titulares o aseguradores de cargas más valiosas, pero obligaría a los demás cargadores a abonar fletes más onerosos. Por otra parte, los límites aplicables para cargas transportadas por vía aérea en la República son mucho más bajos, sin que ello haya afectado ni el comercio ni la solvencia de las aseguradoras.

Desde la perspectiva del interés de la Nación Argentina, considero que es más ventajoso tratar de alcanzar una verdadera conciencia marítima, y promover el desarrollo de la Marina Mercante Nacional por este medio y por otros, que beneficiar a los aseguradores de los bienes transportados, reduciendo el riesgo específico que asumen por vía de recuperos.

En lo que respecta a la responsabilidad por retraso, el límite está establecido en dos veces y medio el flete por el transporte de

(24) “A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules”, ponencia presentada a la Asamblea General de la Asociación Internacional de Liquidadores de Averías (AMD), en noviembre de 2009, pág. 32.

las mercaderías retrasadas. Mas si el retraso produjera la pérdida o daño de las bienes, regirá la limitación aplicable para tales supuestos (Art. 60).

Ya hemos mencionado que por vía pretoriana se había declarado en nuestro país que la limitación por pérdida o daño era aplicable asimismo al caso de demoras. Tomando esto en cuenta, cuando la demora no ocasionara la pérdida o el daño de los bienes, el límite se reduce por aplicación de las Reglas de Rotterdam.

XI. FRANQUEO DE LOS LÍMITES INDEMNIZATORIOS DEL TRANSPORTADOR

Aunque la Convención de Bruselas de 1924 no lo establecía expresamente, la doctrina estaba conteste en que el dolo del transportador excluía su derecho a limitar su responsabilidad (25).

El Protocolo de Visby introdujo expresamente que el beneficio de la limitación se perdía si el daño resultara de un acto o de una omisión del transportador con intención de causar un daño, o temerariamente y con conciencia que probablemente resultaría un daño (Art. 4.5.e). El Art. 278 de la Ley de la Navegación tiene prácticamente la misma redacción para este tema.

El régimen de las Reglas de Rotterdam es sutilmente distinto. En primer término, el Art. 61 amplía el espectro subjetivo, por cuanto dispone que el dolo o la temeridad de quien esté invocando la limitación impide que ésta funcione, y que no se limitan al transportador sino a las partes ejecutantes marítimas, el capitán y la tripulación del buque, los empleados del transportador y de las partes ejecutantes marítimas y otras personas que ejecuten o se comprometan a ejecutar total o parcialmente el transporte.

En segundo término, se adopta el sistema de las más recientes Convenciones, como la CLC/Fondo de 1992 (26), la SNP (27) y

(25) MONTIEL, LUIS BELTRÁN, "El transporte por agua y la Convención de Bruselas de 1924..." cit., pág. 41.

(26) El Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992 y el Convenio internacional de constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos, 1992.

(27) En Mayo de 1996, bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, se aprobó la Convención Internacional sobre Responsabilidad e

la Bunkers (28), que en lugar de excluir la limitación cuando el dolo o la temeridad están dirigidos a crear un daño genérico, lo hacen cuando la intención o la conducta temeraria se inordinan a la producción del concreto daño efectivamente sufrido por la mercadería.

Creemos que el resultado práctico será que será más difícil quebrar la limitación de responsabilidad con el nuevo régimen.

XII. RESPONSABILIDAD DE OTROS SUJETOS DE LA CADENA LOGÍSTICA

Tanto la Convención de Bruselas de 1924 cuanto la Ley de la Navegación fueron pensadas para regular el transporte marítimo la primera y por agua la segunda, sin aplicación a otros modos de transporte (Art. 306 LN).

La entrada en vigencia de las Reglas de Rotterdam produciría notables cambios al respecto.

Ya hemos señalado que sujetos como los agentes transitarios, "freight forwarders", N.V.O.C.s, o similares, podrían ser considerados transportadores dentro del sistema de las Reglas de Rotterdam, cuando suscriban un contrato de transporte "marítimo plus". En tal supuesto, su régimen de responsabilidad será similar al de cualquier transportador.

También hemos expresado que en la definición de "parte ejecutante" pensamos que podrían encuadrarse transportistas

Indemnización de Daños en relación con el transporte marítimo de Sustancias Nocivas y potencialmente Peligrosas (en adelante SNP), importante instrumento más conocido por sus siglas en idioma inglés, esto es la 1996 HNS Convention. La respectiva Conferencia Internacional se concluyó con la participación de 73 Estados y la Convención fue suscripta por Canadá, Dinamarca, Finlandia, Alemania, Holanda, Noruega, Suecia y el Reino Unido. No se halla todavía en vigencia, lo que genera la falta de un sistema internacional de prevención e indemnización de daños causados por estas sustancias. El Protocolo trata de solucionar los problemas que han dificultado su entrada en vigencia, que centralmente se vinculan con el régimen de información y contribución a los Fondos que establece.

(28) "Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques", aprobado en la Ciudad de Londres en 2001, se encuentra en vigencia desde 2008. A fines de 2010, el instrumento había recibido 58 ratificaciones, alcanzando al 88% de la flota mundial. Se le conoce internacionalmente como la "Bunkers Convention".

multimodales, agentes transitarios y freight forwarders, transportadores unimodales -como terrestres o ferroviarios- depósitos fiscales extraportuarios, antepuertos, puertos secos, plataformas logísticas, agentes consolidadores extraportuarios y otros sujetos que actúen por instrucciones del transportador o bajo su supervisión. Ello no altera el régimen jurídico aplicable a estos sujetos, puesto que el transportador responde por los mismos mas ellos no pueden prevalerse del régimen de las Reglas de Rotterdam.

Y que podrían constituir "partes ejecutantes marítimas" las empresas de estibaje, terminales portuarias, depósitos portuarios, agentes marítimos en tanto desarrollen determinadas actividades cuando los bienes se encuentren en jurisdicción portuaria, y otros. Pero en este caso sí se altera el régimen jurídico aplicable a estas partes ejecutantes marítimas, que en nuestro sistema no han tenido derecho a exoneraciones especiales ni a limitaciones de responsabilidad, y ahora responderán solidariamente con el transportista (Art. 19 Reglas de Rotterdam) pero tendrán las mismas obligaciones y derechos que el transportista.

Debemos ahora adentrarnos en el sistema que se ha denominado de responsabilidad en red limitada o restringida. La aplicación de este sistema exige que a) se haya identificado el tramo en el cual se produjo la pérdida, daño o retraso; b) que se haya producido el siniestro antes de la carga o después de la descarga del buque; y c) que exista un instrumento internacional que regule la responsabilidad del sujeto de que se trate, su limitación y el plazo para el ejercicio de acciones, con normativa imperativa (Art. 26).

En la práctica se está excluyendo la aplicación de leyes nacionales que pudieran regular esa responsabilidad, privilegiando a los convenios internacionales. Probablemente esta regla se origine en el interés de la Comunidad Europea en mantener vigentes sus regulaciones comunitarias, mas pensamos que es una solución positiva en cuanto a la certeza de la regulación aplicable y a la uniformidad del derecho.

XIII. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

El Art. 4.3 de la Convención de Bruselas de 1924 dispone que el cargador no será responsable de las pérdidas o daños que sufran el transportador o el buque, siempre que no hayan sido causados

por su culpa o negligencia, la de sus agentes o empleados. La Ley de la Navegación reproduce casi textualmente esta norma en el Art. 276.

Además, preceptúa que cuando el cargador hubiera hecho conscientemente una falsa declaración sobre la naturaleza y valor de la mercadería, el transportista no es responsable por los daños o pérdidas que sufrieran (Art. 279). El Art. 294 contempla la acción de repetición del transportador contra el cargador y terceros.

Como podemos apreciar, se trata de disposiciones aisladas. Las Reglas de Rotterdam, en cambio, dedican el Capítulo 7 íntegro a la regulación sistemática de las obligaciones y responsabilidad del cargador.

El primer párrafo del Art. 27 establece que el cargador deberá presentar las mercaderías preparadas para que puedan resistir el transporte previsto, lo que incluye la carga, manipuleo, estiba, sujeción, y anclaje. Tal preparación debe efectuarse de forma tal que no causen daños a personas o bienes, y se encuentra sujeta a pacto en contrario.

El segundo párrafo permite las cláusulas FIO y similares, aspecto al que ya nos hemos referido.

El tercer párrafo extiende la obligación del primero a las situaciones de estiba interna de un contenedor o vehículo.

El cargador y el transportista deberán proporcionarse recíprocamente toda la información relativa a la manipulación y manejo de la carga, incluyendo la relativa al cumplimiento de las leyes y reglamentaciones de las autoridades públicas. El cargador está obligado a proporcionar esta información siempre que sea razonablemente necesaria y cuando el transportador no pueda obtenerla por otros medios (Art. 29).

Las instrucciones de transporte son particularmente importantes en materia de mercadería perecedera o aquella que se transporta en contenedores refrigerados. Es obvio que quienes tienen conocimiento de la carga específica son el cargador y el destinatario, por lo que es razonable que deban proporcionar instrucciones apropiadas para su mantenimiento en buen estado.

Esta obligación abarca asimismo al cargador documentario, a quien le asisten los mismos derechos que al cargador (Art. 33).

Cargador documentario es la persona, distinta de quien celebre un contrato de transporte por la carga, que acepte figurar como cargador en el documento de transporte (Art. 1º.9).

Además, el cargador deberá proporcionar toda la información necesaria para el contrato y para confeccionar el documento de transporte y el documento electrónico de transporte. Se entenderá que el cargador garantiza la exactitud de esos datos y deberá indemnizar al transportador por la pérdida o el daño que ocasione la inexactitud de la información (Art. 31).

La responsabilidad del cargador es de carácter eminentemente subjetivo, y sin culpa presunta, puesto que compete al transportista acreditar que la pérdida o daño se produjo a consecuencia del incumplimiento de su obligación informativa por parte del cargador.

Salvo en los casos de mercancía peligrosa y de la información para el documento de transporte, el cargador podrá exonerar total o parcialmente su responsabilidad si prueba que la causa o una de las causas de su pérdida o daño no es imputable a su culpa ni a la de sus subcontratistas, empleados, representantes y auxiliares o de otras personas a quienes haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones (Arts. 31 y 34).

Un régimen sistemático y ordenado configura una indudable ventaja.

Se ha señalado que sería un defecto la falta de una limitación de responsabilidad para el cargador, mas ni la Convención de Bruselas de 1924, ni las Reglas de Hamburgo ni nuestra Ley de la Navegación permitían al cargador limitar su responsabilidad, por lo que su situación no sería peor bajo las Reglas de Rotterdam.

XIV. PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Tanto en el régimen de la Convención de Bruselas de 1924 (Art. 3.6) cuanto en de la Ley de la Navegación, el término de prescripción aplicable para reclamos contra el transportador marítimo es de un año a partir de la entrega de los bienes o de la fecha en que éstos debieron ser entregados. Nuestra Ley agrega que si la mercadería no fuera embarcada, el lapso se contará desde la fecha en que el buque zarpó o debió zarpar.

En las Reglas de Rotterdam el término de la prescripción liberatoria se amplía a dos años (Art. 62), contado de igual forma. Además, dicho plazo no se limita como antes a las acciones del cargador o consignatario contra el transportador, sino a cualquier otra acción relativa a obligaciones establecidas en el Convenio.

Mas ahora el plazo no es susceptible de interrupción ni de suspensión, aunque continúa siendo prorrogable por acuerdo de partes, incluso más de una vez (Art. 63).

Ya hemos comentado que aun vencido el término prescriptivo, es posible accionar cuando se identifica tardíamente al transportador, por lo que remitimos al Capítulo III al efecto.

XV. CONTRATOS DE VOLUMEN

Estos peculiares convenios no se encuentran contemplados ni en la Convención de Bruselas de 1924 ni en nuestra Ley de la Navegación.

El contrato denominado de Fletamento por Volumen, o derechamente Contrato de Volumen, o en su denominación corriente en idioma inglés "Contract of affreightment" (COA), o también "Volume Contract", es aquel en el cual se celebra un compromiso para transportar una cierta cantidad de mercancías medidas usualmente en toneladas, por medio de buques que normalmente no se individualizan, durante un período determinado, el cual puede prolongarse por varios años.

Señala Ray (29) que en estos contratos COA el Armador promete satisfacer las necesidades del fletador para el transporte de determinado tonelaje en un cierto periodo de tiempo, un año o más, y en estos casos la individualización del buque pierde relevancia y sólo interesa su tonelaje y tipo de buque que, a su vez, puede ser locado o fletado a otro armador (30).

Es relativamente frecuente que en la ejecución de un Contrato de Volumen o COA el cargador y el consignatario indicados en el conocimiento de embarque sean las mismas personas y en esos casos raramente el conocimiento de embarque se transfiere a un tercero. De esta manera la emisión de un conocimiento de

(29) RAY, JOSÉ DOMINGO, "Derecho de la Navegación..." cit, T. II, pág. 162, nota 9.

(30) Véase GORTON, LARS, *Shipping and Contracting*, Lund, Suecia, 1983.

embarque en un Contrato de Volumen o COA, funciona en forma similar a lo que ocurre en el caso de los fletamentos totales o parciales en donde el conocimiento de embarque no circula.

El Art. 305 de la Ley de la Navegación establece que en ese supuesto la póliza de fletamento prevalece sobre el conocimiento de embarque. En cambio, cuando el conocimiento ha circulado sólo prevalecerá la póliza de fletamento cuando el conocimiento se emita con la mención "*según póliza de fletamento*". Doctrina y jurisprudencia han exigido que se transcriban en el conocimiento las cláusulas de la póliza que se intentan imponer al tercero, y que no deben afectar al esquema imperativo que regula la responsabilidad del transportista desde la carga y hasta la descarga (31). Como veremos, la nueva regulación flexibiliza esta rígida interpretación y permite, en ciertas condiciones, que resulte oponible frente a terceros.

El contrato no está generalmente sujeto a la utilización de un buque o buques determinados, sino que se establecen programas de transporte entre un puerto o un grupo de puertos de carga y descarga. Los programas fijarán las fechas en que deberán hacerse los embarques y los puertos de carga y descarga para cada uno de ellos. El armador utilizará distintas naves, de diversos tamaños y características, cuyos máximos y mínimos estarán acordados en el contrato. Es fácil entender que estos contratos pueden ser muy diversos en cuanto a sus condiciones, puesto que ellas estarán fijadas por las necesidades del fletador, que podrá requerir un abastecimiento variable en el tiempo, no sólo en lo que se refiere a fechas, sino también a entidades, puertos de carga y descarga (32).

(31) En el sistema de la Ley de la Navegación el régimen de orden público que rige entre la carga y la descarga es aplicable incluso entre fletante y fletador en un fletamento total o parcial. En cambio, en el de la Convención de Bruselas de 1924 prevalece la póliza de fletamento salvo que el Conocimiento de Embarque haya circulado. CHAMI, en su "Manual..." cit. hace correctamente la distinción en págs. 678/9.

(32) "Implicaciones legales del contrato de fletamento por volumen (contract of affreightment c.o.a.) y su tratamiento en el Proyecto de Convenio sobre el Transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil (CNUDMI)", pág. 32, por Patricia Martínez de Foretoul. Se trata de un excelente Ensayo presentado en el Concurso de Ensayo Jurídico Francisco Goñi, en el marco del XII Congreso del IIDM, que obtuvo el 2º premio otorgado por un Jurado integrado por quien esto escribe.

Los contratos de volumen o COA son definidos en el artículo 1 numeral 2 de las Reglas de Rotterdam como *“todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo”*.

En el punto 32 del Informe de la CNUDMI relativo al 41º período de sesiones, que se llevara a cabo del 18 de Junio al 3 de Julio de 2008 en Nueva York, se señala que se solicitó que en la definición se precisara una cantidad mínima de parciales o de contenedores en un período determinado que debería hallarse presente para que se configurara un contrato de volumen, de modo de prevenir un uso abusivo del concepto. Sin embargo, se decidió finalmente mantener esa definición amplia pero colocando recaudos sumamente protectivos para los intereses de la carga a fin de evitar los posibles abusos.

En otro trabajo nos hemos preguntado si son estos contratos fletamentos, contratos de transporte o convenios sui generis, y estudiamos los formularios contractuales que se utilizan para su concreción. Por razones de extensión remitimos a ese artículo a los interesados (33).

Las Reglas de Rotterdam contemplan que en determinados supuestos vinculados a los contratos de volumen no resulta aplicable la normativa imperativa que regula los contratos de transporte siempre que ello se pacte expresamente en los convenios respectivos.

El fundamento de esta flexibilización de la normativa imperativa característica de los contratos de transporte a carga general es que los Contratos de Volumen no son contratos de adhesión o predispuestos en los que un pequeño exportador o importador debe aceptar las condiciones impuestas por una línea de navegación global, sino que por el contrario son convenios minuciosamente negociados entre dos empresas de gran envergadura.

Ello es una incontrastable realidad del mercado, y se enmarca dentro de los denominados *“contratos autorregulatorios”* (34)

(33) Regulación de los Contratos de Volumen en el Proyecto de Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías Total o Parcialmente Marítimo de Uncitral”, en Revista de Estudios Marítimos, Buenos Aires, Asociación Argentina de Derecho Marítimo, Nro. 57, págs. 108 y ss.

(34) Véase la nota 11.

característicos de la moderna *lex mercatoria*. Las partes no quieren ser reguladas por ningún Derecho nacional y se proporcionan su propio marco jurídico. Tampoco desean someterse a la Jurisdicción estatal, y contemplan soluciones arbitrales de distinto tipo, sean institucionales o ad-hoc.

Comencemos analizando la norma general, contenida en el Art. 79 de las Reglas de Rotterdam.

CAPÍTULO 6. VALIDEZ DE LAS CLÁUSULAS CONTRACTUALES

Artículo 79. Disposiciones generales

1 Salvo disposición en contrario en el presente Convenio, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que:

- a) excluya o limite, directa o indirectamente, las obligaciones del porteador o de una parte ejecutante marítima con arreglo al presente Convenio;
- b) excluya o limite, directa o indirectamente, la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio; o
- c) disponga la cesión al porteador, o a alguna de las personas mencionadas en el artículo 18, del beneficio del seguro de las mercancías.

2 Salvo disposición en contrario en el presente Convenio, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que:

- a) excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, las obligaciones del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario previstas en el presente Convenio; o que
- b) excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario por el incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio.

En forma similar a lo establecido en el Art. 280 de la Ley de la Navegación, se establece en el inciso 1 la imperatividad de la normativa que constituye un régimen de protección para la carga, nulificando cualquier disposición que disminuya las obligaciones del porteador, o reduzca el quantum de la indemnización aplicable, o altere el régimen de responsabilidad establecido en beneficio del transportista.

Como novedad, coherente con haberse contemplado la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor, y del cargador documentario, en el instrumento, se contempla que ni las obligaciones ni la responsabilidad puestas a cargo de estas partes puede tampoco

ser excluida o limitada. Finalmente, en protección de estas partes también se estipula que la responsabilidad de las mismas no puede ser aumentada, lo que no se contempla en el caso del porteador.

Ahora bien, exclusivamente cuando se tratare de contratos de volumen, y teniendo en cuenta la igualdad de las partes y el imperio de la autonomía de la voluntad que los caracteriza, el régimen antes descrito se flexibiliza, mas estableciendo a su vez requisitos protectivos del cargador y de terceros que se hagan parte del contrato, del siguiente modo:

Artículo 80. Normas especiales relativas a los contratos de volumen

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 79, y en las relaciones entre el porteador y el cargador y el cargador, en todo contrato de volumen al que sea aplicable el presente Convenio cabrá estipular derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescriptos en el presente Convenio.

2. Toda condición que se aparte del régimen del presente Convenio conforme a lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo, será vinculante únicamente cuando:

a) en el contrato de volumen conste de manera visible que incluye condiciones que se apartan del régimen del presente Convenio,

b) el contrato de volumen i) haya sido individualmente negociado, o ii) especifique de manera visible cuáles de sus cláusulas o secciones contienen tales condiciones,

c) se dé al cargador la oportunidad de concertar un contrato de transporte cuyas condiciones sean conformes al régimen del presente Convenio, sin que ninguna de sus condiciones se aparte de dicho régimen al amparo del presente artículo, y se le dé aviso de dicha oportunidad, y

d) la condición que se aparte del régimen del presente Convenio i) no sea incorporada al contrato por remisión a otro documento, ii) ni figure en un contrato de adhesión, no sujeto a negociación.

3. Ninguna lista pública de precios y servicios del porteador, así como ningún documento de transporte, documento electrónico del transporte o documento similar, podrán ser considerados como un contrato de volumen a los efectos del párrafo 1 del presente artículo, pero en un contrato de volumen cabrá incorporar por remisión los términos de dichos documentos como condiciones del contrato.

4. El párrafo 1 del presente artículo no será aplicable a los derechos y las obligaciones prescriptas en los apartados a) y b) del artículo 14 y en los artículos 29 y 32, ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de dichas obligaciones o derivada de algún acto u omisión de los mencionados en el artículo 61.

5. Siempre que se cumplan los requisitos del párrafo 2 del presente artículo, las condiciones del contrato de volumen que se aparten del régimen del presente Convenio serán aplicables entre el porteador y una persona distinta del cargador si:

a) dicha persona recibió información que indicaba de manera visible que el contrato de volumen contiene tales condiciones y consintió expresamente en quedar vinculada por ellas, y

b) su consentimiento no está recogido únicamente en una lista pública de precios y servicios del porteador, en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.

6. La parte que invoque alguna condición que se aparte del régimen del presente Convenio deberá probar que se cumplen todos los requisitos prescritos para su validez.

Esto es, se flexibiliza la imperatividad de la regulación de la responsabilidad del transportador por agua, que podrá ser modificada tanto a favor cuanto en contra de éste (numeral 1).

Sin embargo, se establecen una serie de condiciones y requerimientos para que esa flexibilidad sea operativa, siempre teniendo presente la protección de los intereses de la carga. En el mismo numeral 1 se aclara que la flexibilización tendrá vigencia únicamente entre transportista y el cargador que suscribe el contrato de volumen, resultando inoponible a terceros a los que se transmitan derechos ulteriormente salvo en los supuestos que analizamos *infra*.

Además, se establece en el numeral 2 que se deberá hacer constar claramente en el contrato que su texto hace excepción al régimen del Convenio, y siempre que ese contrato, a) sea personalmente negociado; b) o su texto indique de manera explícita toda sección del mismo en la que se haga excepción al régimen del Convenio. El numeral 3 todavía exige que: c) se de al cargador la oportunidad de firmar un contrato de transporte ordinario, dándole aviso que tiene derecho a ejercer esa opción; d) la condición flexibilizada no debe haber sido incluida por remisión a otro documento ni figurar en un contrato de adhesión.

Como protección adicional, y a fin de asegurar que las condiciones flexibilizadas hayan surgido de una verdadera negociación, se estipula que no puede considerarse contrato de volumen a las condiciones generales de contratación o listas de precios o de servicios de un transportista, ni a un documento de transporte, documento de transporte electrónico o instrumento similar (numeral 4).

Finalmente, ni aun cumplimentados todos los recaudos antes mencionados, pueden alterarse las obligaciones del

transportista de poner el buque en condiciones de navegabilidad y de armarlo, avituallarlo y tripularlo debidamente –que ahora se extienden a toda la duración del viaje– ni exceptuarse los casos en los cuales no procede la limitación de responsabilidad, en lo que al acarreador respecta. Se contempla que tampoco podrán variarse las obligaciones del cargador vinculadas con el suministro de información, documentación e instrucciones relevantes para la carga ni las normas especiales relativas a mercaderías peligrosas.

Para que las condiciones especiales contempladas en el contrato de volumen sean aplicables con relación a terceros –es decir partes no firmantes originales del contrato de volumen– se requiere no solamente que se cumplan los recaudos ya explicados del numeral 2 del Art. 80, sino que se exige que el tercero haya tenido conocimiento efectivo de dicha flexibilización y la haya consentido, sin que sean válidas al respecto listas públicas de precios y servicios, ni las constancias de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte.

Se contemplan asimismo consecuencias en cuanto a la elección del foro y a la cláusula arbitral, también flexibilizando la rigidez de estas reglas en los contratos de transporte típicos. En aras a la brevedad, no entraremos en detalles al respecto.

Como conclusión del análisis efectuado, creemos razonable atemperar la rigidez del sistema imperativo de responsabilidad del contrato de transporte de mercaderías por agua que realiza un transportador por agua con un cargador individual cuando estamos ante un contrato de volumen. Ello porque el mismo contrato director o marco demuestra que no estamos ante un contrato de adhesión con diferencias serias de poderío económico o de conocimiento jurídico entre las partes que justifica la protección a ultranza del cargador. Por ello, creemos que la innovación en este sentido de las Reglas de Rotterdam es razonable y beneficiosa para el comercio marítimo.



ÍNDICE GENERAL

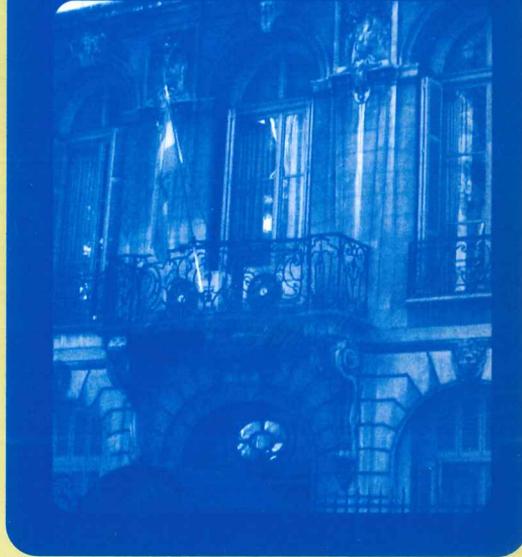
<i>Prólogo</i> Por ALBERTO C. CAPPAGLI.....	XIII
<i>Convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías, total o parcialmente marítimo: Reglas de Rotterdam</i> Por DIEGO ESTEBAN CHAMI	1
<i>Ventajas que importaría la ratificación del instrumento internacional conocido como "Rotterdam Rules" por parte de la República Argentina</i> Por JORGE M. RADOVICH.....	43



SE TERMINO DE IMPRIMIR EN LA 2da. QUINCENA DE ABRIL DE 2013
EN LOS TALLERES GRAFICOS DE "LA LEY" S.A.E. e I. - BERNARDINO RIVADAVIA 130
AVELLANEDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - REPUBLICA ARGENTINA



2012



ACADEMIA NACIONAL DE DERECHO
Y CIENCIAS SOCIALES DE BUENOS AIRES



Av. Alvear 1711 1° piso
(1014) / Ciudad Autónoma de Buenos Aires
(011) 4815-6976 / 4812-9327
www.academiadederecho.org.ar
academiadederecho@fibertel.com.ar