

## **Comentarios a objeciones a las Reglas de Rotterdam de eminentes abogados.**

Aunque en nuestros círculos no recibe mucha atención, hay grandes debates sobre un nuevo **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, que fue aprobado** en la Asamblea General del 11 de diciembre de 2008, también llamadas **"Reglas de Rotterdam"**.

Este Convenio puede tener un importante impacto en el avance del Transporte Multimodal en nuestra región y merece su atención.

Muchos eminentes abogados aconsejan el rechazo del Convenio, pero tal vez no toman suficientemente en cuenta la situación en los países en vías de desarrollo y se concentran mucho en lo que pasa en Europa.

Este es el caso de la Dra. Pysden de Londres, que publicó un artículo diciendo que la Unión Europea debe tener políticas más claras, pero haciendo saber por otro lado que las RR deben ser rechazadas. En la siguiente nota hago mis comentarios a su nota:

Con el debido respeto a la Dra. Pysden y a otros eminentes abogados que se oponen férreamente a la RR, les quiero pedir que evalúen algunas cosas de forma responsable. Yo no soy abogado y muy lejos de ser un experto, pero me atrevo a resumir algunos hechos, que otras personas mejor informadas deben completar en todo el mundo. No deben concentrarse sólo en lo que pasa en Europa y los EE.UU., como ahora se hace:

1) Por favor, estudie lo que hizo el Transporte Intermodal para las economías del mundo a partir de 1970 y cómo los costes de transporte se redujeron. Tenga en cuenta que el transporte intermodal podría ser puesto en práctica en los EE.UU., porque fue creado dentro de sus fronteras. En Europa, que hasta 2000 era aún los principales socios comerciales de EEUU, más de 30 años de debates fueron necesarios para llegar a CMR, CIM-COTIF y CMNI.

Hay que ver los informes de ENO-TRANSPORTION FOUNDATION sobre los esfuerzos que se hicieron desde 1997 hasta 2001 bajo el lema HACIA UN MEJOR TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCANCÍAS ENTRE EUROPA Y LOS EE.UU. Por favor, vean los resultados del avance de Transporte Intermodal y tengan en cuenta el nuevo mapa de las economías mundiales. Ahora, los estudios deben hacerse con un nuevo lema: HACIA UN MEJOR TRANSPORTE INTERMODAL EN DE TODO EL MUNDO.

2) Por favor, lea cuidadosamente los cambios que se produjeron con el uso masivo de contenedores en los contratos de transporte en todo el mundo. Vea como se pusieron de manifiesto los problemas jurídicos que esto causó y analicen bien todos los esfuerzos para llegar a nuevas normas: 1963 UNIDROIT, 1969 el CMI (Comité Maritime International) en Tokio, 1970 "Proyecto Roma" de UNIDROIT / CMI. Finalmente en 1975 las primeras reglas que se podrían poner en la práctica, las de la ICC 298 Reglas para el Transporte Combinado.

Vea lo que sucedió en la UNCTAD en Ginebra desde 1972 hasta 1980 para llegar al CONVENIO PARA TRANSPORTE MULTIMODAL y cómo después de 8 años de discusiones se creó un convenio que era imposible poner en práctica, como los estudios de las asociaciones de armadores habían expuesto claramente.

3) Finalmente en 1991 llegamos a las Reglas de UNCTAD-ICC para Documentos de Transporte Multimodal, que todavía son los más utilizados entre los países desarrollados, pero que no pudieron penetrar en "los países en desarrollo", que no tienen claras leyes nacionales de transporte, que en muchos casos son de alrededor de 1900 y donde todavía se puede leer "que el dueño de los caballos y los carros deben dejarlos al propietario de la carga en garantía en el caso de reclamos".

Y también que en algunos de esos países se pagan reclamos de 3 veces el valor de la carga dañada.

