



El IVL celebra en San Sebastián una jornada técnica sobre las Reglas de Rotterdam

Donostia-San Sebastián. (28.10.10).- La visión de los operadores marítimos y del transporte por carretera acerca del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, también conocido como Reglas de Rotterdam, constituyó el eje de la jornada técnica que se celebró el pasado día 26 en Donostia-San Sebastián organizada por el Instituto Vasco de Logística-Logistikako Euskal Erakundea (IVL-LEE).

La apertura de la sesión corrió a cargo de Félix Asensio, director de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, quien, tras describir someramente el propósito y las principales virtualidades de esta iniciativa promovida por la ONU, centró su intervención en los efectos concretos que tendrá sobre las empresas de transporte.

“Hay quien cree –señaló- que como todavía no está en funcionamiento y no tiene una fecha clara para su inicio no es algo a tener en cuenta a día de hoy. Pero es hoy, cuando está en ciernes, cuando debemos preocuparnos por su contenido y por como afectará a la actividad diaria de nuestras empresas. Vivimos en un territorio que siempre ha mirado al mar y la relación entre el transporte terrestre y marítimo es histórica. Sin duda, las Reglas de Rotterdam constituyen un elemento nuevo de especial relevancia”.



Vista general de la sala



Oskar Royuela, Félix Asensio y Carlos Llorente

Uniformidad y equilibrio modal

La primera exposición corrió a cargo de Carlos Llorente, abogado especializado en transporte y profesor universitario, quien informó a los participantes de la evolución registrada a lo largo las últimas décadas en materia reguladora con el propósito de unificar criterios normativos. Así, tras describir someramente el camino recorrido desde la Convención de Bruselas, redactada en los años veinte del pasado siglo hasta la redacción de las Reglas de Rotterdam, insistió en la “histórica y permanente intención de uniformizar legislativamente el transporte internacional” y establecer equilibrios en las operaciones multimodales. También destacó que hasta ahora las iniciativas reguladoras iban dirigidas al porteador. Por el contrario, el nuevo convenio tiene muy en cuenta al cargador.

Innecesario, inadecuado y perjudicial



Francisco Sánchez-Gamborino

Innecesario, pensado para el transporte marítimo, inadecuado como cuerpo normativo y perjudicial para el transportista por carretera. Así fue considerado el convenio por Francisco Sánchez-Gamborino, jurista experto en transporte y vicepresidente del Comité Jurídico de la International Road Transport Union (IRU). “Estas reglas –indicó- son innecesarias porque suponen la coexistencia de tres regímenes distintos (a las nuevas hay que añadir las Reglas de La Haya-Visby y de Hamburgo), están redactadas por maritimistas del Comité Marítimo Internacional y pensadas para este ámbito, se trata de un cuerpo normativo inadecuado con demasiados artículos extensos y pesados, perjudica al transporte por carretera que será absorbido por el mar y esta lejos de ser consensuado en la medida en que cuenta con la frontal oposición de las organizaciones del sector”.

Globalización y seguridad jurídica



Manuel Carlier

El contrapunto a la visión anterior lo ofreció Manuel Carlier, director general de ANAVE y presidente de SPC Spain, para quien las Reglas de Rotterdam “cuentan con el pleno apoyo del sector marítimo porque un sector globalizado necesita un marco jurídico uniforme, aportan seguridad jurídica, constituyen un marco de amplia aceptación mundial y ponen fin a vacíos legales existentes”. Tras destacar la necesidad de acabar con la tentación de promover iniciativas reguladoras específicas, ya sean de la UE o de Estados Unidos, el responsable de ANAVE destacó muy positivamente el hecho de contar con referencias claras en lo relativo a la documentación del transporte, el “daño oculto”, al reparto equilibrado de riesgos entre el cargador y el porteador, la documentación electrónica, etc.