



BOLETIN

FAL

ISSN 1020-1017

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

La facilitación del transporte bajo el prisma de las reglas de Rotterdam

Introducción

El transporte y la logística juegan un rol central en la competitividad de las economías globalizadas. Según cifras oficiales, los servicios de transporte y logística en América Latina y el Caribe generan cerca del 10% del PIB y representan entre el 5% y el 9% en la generación de empleos directos. Pese a esta importancia, es frecuente observar una falta de políticas públicas y planes empresariales concretos en América Latina que pongan a la logística en el centro de las políticas de competitividad empresarial y nacional.

El retraso relativo de América Latina en su dotación de infraestructura y servicios de transporte y logísticos competitivos, se ve agravado por la persistencia de los tradicionales problemas de facilitación (tanto comercial como de transporte) que originan importantes sobre costos en tiempo y dinero, afectando significativamente, tanto la competitividad de los productos exportados así como también el precio final de los productos que los ciudadanos consumen. Resulta por tanto central, detectar y resolver prontamente estas barreras institucionales que afectan significativamente la facilitación de las cadenas logísticas nacionales y obstaculizan el desarrollo regional futuro.

El presente documento analiza la importancia de la facilitación del transporte en el desarrollo regional, así como las implicancias de la adopción de las Reglas de Rotterdam para el sector transporte. Así mismo, resume los principales antecedentes y hallazgos del seminario organizado por la Facultad de Intereses y Servicios Marítimos de la Universidad Andrés Bello y la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL para analizar el caso específico de Chile. Sus autores son María Angélica Uribe, Paul Maxwell, Maricel Ulloa y Gabriel Pérez Salas.

Para mayores antecedentes, sírvase contactar a gabriel.perez@cepal.org



Introducción



I. Facilitación del transporte



II. Antecedentes a las reglas de Rotterdam



III. Alcances generales de las reglas de Rotterdam



IV. Análisis de las implicancias legales para Chile



NACIONES UNIDAS

CEPAL

I. Facilitación del transporte

La facilitación del transporte busca reducir los tiempos y costos logísticos (incluyendo por cierto al transporte) asociados a los movimientos de carga y personas dentro de un territorio, con el fin de generar con ello una mayor competitividad y productividad de la economía, sin descuidar los aspectos sociales o ambientales involucrados. De esta definición, se desprende que el ámbito de acción de la facilitación del transporte considera tanto los flujos físicos, monetarios y documentales, así como también locales internacionales. La facilitación del transporte, se ve comúnmente dificultada por la multiplicidad de actores participantes en estas cadenas, donde la carencia de una visión de largo plazo, así como de una participación activa y continua de todos los actores institucionales y privados involucrados. Los principales obstáculos que impiden alcanzar una coordinación efectiva, compartida y participativa en este ámbito, pueden ser agrupados en los siguientes factores:

- La multiplicidad de entidades de gobierno, legislaciones y normativas con ámbitos de acción y finalidades distintas, muchas veces incluso contrapuestas y definidas sólo en función de las necesidades de un único organismo, dificultan la integración de procedimientos administrativos y la agregación de valor a las cadenas logísticas. La introducción de los operadores logísticos o del transporte multimodal demandan un nuevo tipo de normativas y procedimientos que incorporen y hagan explícitas las responsabilidades de cada uno de los actores de la cadena logística (a nivel internacional, pero también en el ámbito local), para lo cual el establecimiento de una visión coordinada al interior del gobierno y consensuada con el sector privado, en función de la competitividad y productividad de la economía, permitiría resolver las asimetrías existentes en el tratamiento legislativo y tributario entre modos de transporte y usuarios, mejorando con ello la competitividad nacional.
- La tradicional falta de inversión en infraestructura física, que potencie la conexión interna y regional de las redes de transporte, restringe la oferta real de vías que permitan otorgar servicios confiables y de costos competitivos internacionalmente. También se observa, que muchas veces, las nuevas inversiones realizadas por el Estado directa o indirectamente (como es el caso de las concesiones a privados) no han producido los impactos esperados en términos de conectividad e impulso a las economías subnacionales, debido, entre otros factores, a una planificación de las infraestructuras carente de integralidad con los servicios de transporte y logísticos que hacen uso de ella.
- Los temas regulatorios y de operación de transporte a nivel regional son también factores que inciden en la facilitación del transporte. La falta de una homologación de infraestructuras a nivel regional, como el tamaño y peso máximo por eje, dimensiones de puentes, trocha de ferrocarriles o calados en los puertos de una misma ruta dificultan lograr economías de escala a nivel regional. Del mismo modo, las dificultades existentes para implementar normativas regionales que ordenen y equiparen los niveles de operación del transporte de forma efectiva (antigüedad máxima de la flota, responsabilidad civil, capacitación de los conductores, requisitos de operación de los vehículos, etc.) dificultan la integración multimodal e impiden un comercio interregional más fructífero.
- Del mismo modo, los tradicionales problemas de facilitación del transporte y comercio siguen estando presentes en la región. Problemas en los cruces de frontera o en los cursos de agua multinacionales, así como la multiplicidad de formularios y procesos heterogéneos de control, son fuente importante de sobretiempos en los pasos de frontera. Junto con ello, el desconocimiento de acuerdos vigentes o la existencia de especificaciones poco claras crean trabas burocráticas y discriminatorias a algunos transportistas que dificultan y encarecen artificialmente el transporte.

Para llevar adelante estas mejoras en América Latina, la Unidad de Servicios de Infraestructura ha desarrollado una serie de trabajos tendientes a la implementación de una política integrada¹ de infraestructura, transporte y logística, que se haga cargo de este tipo de problemáticas complejas y “multi-ministeriales”, como lo es la facilitación del transporte. En lo que respecta a la facilitación del transporte, las recomendaciones de políticas que surgen son las siguientes:

1. Recomendaciones políticas:

- Alcanzar una voluntad política y apoyo del gobierno a más alto nivel, capaz de liderar y llevar adelante el rediseño de los sistemas y procedimientos en pos de una mejora a nivel nacional, por sobre los requerimientos legítimos de cada institución. En este sentido, incluir la participación y apoyo del parlamento a la iniciativa resulta fundamental.
- Establecer una agencia principal que sea la cabeza visible y lidere el esfuerzo con una mirada país de largo plazo, independientemente de los vaivenes económicos y tiempos electorales.
- Asegurar la existencia de órganos de consulta y coordinación donde, junto a los ministerios e instituciones gubernamentales, el sector privado (especialmente los principales dadores de carga, transportistas y usuarios) tengan una instancia real de participación en el proceso y que permita la consideración de los distintos intereses existentes en la materia. Esta instancia, además, debe servir de espacio para la discusión y solución de los problemas de coordinación que se originarán en la operación diaria de los procesos, bajo un esquema de mejora continua.

2. Recomendaciones estratégicas:

- Implementar políticas concebidas en forma integral y no como la suma de planes sectoriales, desarrolladas en función de la competitividad y productividad de los bienes o servicios que el país exporta o importa.

- Los temas de facilitación del transporte son procesos de mejora continua, que requieren modificaciones periódicas y deben considerar el ambiente interno y externo donde se insertan.
- La necesidad de un enfoque transparente y colaborativo, que fomente el apoyo y participación de los recursos humanos y usuarios externos.
- Aprovechar las experiencias internacionales en los temas de facilitación del transporte, detectando las mejores prácticas, como aplicar por fases la modernización de los sistemas y procesos.
- Propiciar la incorporación de las tecnologías de la información y las comunicaciones, en especial de los Sistemas Inteligentes de Transporte, para lo cual su integración e interoperabilidad regional resulta fundamental para su apoyo efectivo a la toma de decisiones.

3. Recomendaciones legales:

- Establecer una legislación clara y condensada en un solo cuerpo legal que facilite su implementación (*all-inclusive policy*) y que asegure la coherencia y consistencia entre políticas nacionales y regionales, potenciando los efectos sinérgicos.
- La legislación debe hacerse para facilitar el transporte y la logística y no en función del modo en que se transportan o de la frontera por la cual ingresan o egresan del país.
- Se requieren marcos normativos modernos y estructuras flexibles que posibiliten los nuevos desarrollos logísticos y el transporte multimodal eficiente. Ya sea mediante la revisión y modificación de leyes y otros instrumentos jurídicos en la materia a fin de garantizar su compatibilidad con los nuevos procedimientos, en particular la presentación por medios electrónicos de los datos relativos al despacho y la introducción del documento administrativo único, o mediante la introducción de convenios, normas y otros instrumentos internacionales que simplifiquen y estandaricen los procesos.

¹ Véase por ejemplo el Boletín FAL 282: “Hacia una política integral de transporte: institucionalidad, infraestructura y logística – El caso de Chile” de febrero de 2010. El Boletín 269: “La facilitación del comercio como elemento de competitividad de América Latina y el Caribe” de agosto de 2009, la edición 263 de julio de 2008: “La necesidad de establecer políticas integrales de infraestructura, transporte y logística”.

La adopción de convenios, normas u otros instrumentos internacionales son potestad exclusiva de cada país y no es el ánimo de este documento influir sobre la decisión soberana de cada Estado sobre la ratificación del Convenio de Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías más conocido como las “Reglas de Rotterdam”. Como Unidad de Servicios de Infraestructura de CEPAL, nos parece interesante aprovechar esta instancia de adopción de un documento internacional, para fomentar el dialogo entre el sector público y privado sobre cuestiones que inciden significativamente en el desarrollo de los países, como lo es la facilitación del transporte y los (sobre) costos logísticos y definir soberanamente la mejor opción para la realidad particular de cada país. Estamos claros que tanto estas reglas como los cuerpos legales precedentes, tiene sus beneficios y complicaciones, con sectores que se ven más beneficiados o más perjudicados con una u otra regla. Sin embargo, el dialogo que puede surgir entorno a la conveniencia de adopción de estas reglas, nos parece por sí sólo un hito importante para el desarrollo económico y social de América Latina y el Caribe.

II. Antecedentes a las reglas de Rotterdam

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, más conocido como “Reglas de Rotterdam”, se encuentra abierto para la firma de la comunidad internacional desde el 23 de septiembre de 2009, luego de ser aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en julio de 2008 y adoptado en la Asamblea General de las Naciones Unidas. A esta fecha, 21 países han concurrido a la firma de este convenio, los cuales representan, según cifras oficiales, cerca del 25% del volumen actual del comercio internacional. Entre las naciones firmantes se encuentran Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Holanda, Noruega, Grecia, Polonia y Suiza. A la fecha de redacción de este documento, ningún país de

América Latina y el Caribe había concurrido a la firma del documento. No obstante, el convenio solo entrará en vigencia internacional luego de transcurrido un año del depósito del vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

Los principales factores para formular las Reglas de Rotterdam fueron:

- Dotar al transporte internacional por vía marítima de reglas ciertas, uniformes e internacionalmente aceptadas que consideren todos los contratos de transporte.
- Definir de forma precisa las funciones, responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes involucradas en un transporte de puerta a puerta, incluidos los porteadores no operadores de buques, puertos y demás prestadores de servicios en tierra.
- Modernizar los convenios actuales en materia de responsabilidad estableciendo un equilibrio entre los intereses de armadores y cargadores. Se tuvo especialmente en cuenta que los actuales convenios o no satisfacen los requerimientos del transporte actual o bien no han logrado concitar la aceptación de la comunidad internacional.
- Perfeccionar las normas de entrega de la carga, incorporando disposiciones destinadas a prevenir el empleo fraudulento de los documentos de transporte.
- Corregir los vacíos que se observan en el derecho interno y en los convenios internacionales que obstaculizan la libre circulación de mercancías y elaborar disposiciones uniformes sobre cuestiones concretas que plantean las nuevas tecnologías y el empleo de medios electrónicos de comunicación.

Sin embargo uno de sus principales fundamentos es establecer un régimen legal global, uniforme y moderno que regule los derechos y obligaciones de las partes interesadas en la industria del transporte marítimo, con un contrato único para el transporte de puerta a puerta.

II. Alcances generales de las reglas de Rotterdam

1. Establecimiento de un sistema de responsabilidad de puerta a puerta

Las nuevas reglas propician un sistema de responsabilidad que abarca el período completo y no solo la fase de puerto a puerto. El artículo primero de la Convención define que el **contrato de transporte** es aquel en virtud del cual “un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro” el cual “deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos”.

2. Sujetos que intervienen en la ejecución de un contrato de transporte

Se define al **porteador** como “la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador” término que incorpora no solo al porteador común operador de buques o VOCC sino también al porteador común no operador de buque o VOCC, sea que celebren contratos de transporte de puerto a puerto, como también, cuando celebren contratos de transporte de puerta a puerta. Esta asimilación hace innecesario contar con una regulación especial para el operador de transporte multimodal, al dejar incorporada esta figura en la definición de porteador.

El convenio incorpora dos figuras al régimen de responsabilidad, definiendo a la **parte ejecutante** como “la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador 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 mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control”; precisando que el término excluye a las personas que han sido directa o indirectamente

contratadas para la ejecución de estas funciones, por el cargador, el cargador documentario, la parte controladora o el destinatario, y no por el porteador.

La otra figura es la **parte ejecutante marítima** definiéndola como “toda parte ejecutante en la medida en 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” precisando 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”.

La incorporación de estos nuevos actores trae aparejada importantes consecuencias en materia de responsabilidad. Por de pronto, los ejecutantes marítimos, entre ellos los puertos y las agencias de nave y de estiba, tendrán las mismas obligaciones y responsabilidades del porteador y gozarán de sus mismas exoneraciones y límites de responsabilidad, siempre que el hecho que cause la pérdida, el daño o el retardo de las mercancías ocurra durante el período que media entre la llegada de la carga al puerto de carga y su salida del puerto de descarga, mientras la carga se encuentre bajo su custodia, o en cualquier otro momento en la medida en que dicha parte ejecutante marítima esté participando en la ejecución de las actividades previstas en el contrato de transporte. Además, en los casos en que el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas resultan responsables, la responsabilidad entre ellos es solidaria. No se considera una norma similar para la parte ejecutante no marítima, y en casos de incumplimientos imputables a dicha parte o a sus empleados, capitán o a empleados del porteador, la responsabilidad directa será del porteador.

Se abre la figura del **cargador**, al cual concibe como “la persona que celebre un contrato de transporte con el porteador” para diferenciarlo del **cargador documentario** que reconoce como “la persona, distinta del cargador, que acepte ser designada como cargador en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte”.

Se adecua la noción de **destinatario** al tipo de documento que lo legitima, entendiéndose por tal, a “la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte”, y en forma separada, se refiere al **tenedor** que define como “a) la persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable; y, i) en caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificada en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado, o ii) en caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o b) la persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable con arreglo a los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 9”.

El convenio recoge prácticas comunes destinadas a evitar el fraude del comercio marítimo, incorporando normas claras y precisas acerca de la forma en que debe ejercerse el control sobre la mercadería transportada y la persona legitimada para ejercer su control. Así, se define el **derecho a control sobre las mercaderías** como “el derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte, conforme a lo dispuesto en el capítulo 10” y a la **parte controladora** como “la persona que con arreglo al artículo 51 esté legitimada para el ejercicio del derecho de control”. Complementando estas definiciones, se precisa que el ejercicio de este derecho comprende el derecho a modificar instrucciones relativas a las mercancías siempre que no se modifique el contrato de transporte; obtener la entrega de las mercancías en algún puerto de escala o en algún lugar en la ruta terrestre, o sustituir al destinatario por otra persona, incluso la controladora, quedando obligado el porteador a cumplir estas instrucciones, cuando la persona que las emita esté legitimada para ejercitar el derecho de control, cuando puedan razonablemente ser ejecutadas y cuando su ejecución no interfiera con el curso normal de las operaciones del porteador, debiendo el controlador reembolsarle los gastos e indemnizar las pérdidas o daños que se causen.

3. Modernización de los convenios actuales en materia de derechos, obligaciones y responsabilidades de las partes en el contrato de transporte

a) Extensión del periodo de custodia:

Existen dos aspectos importantes a considerar:

- Las partes pueden estipular momentos y lugares de recepción y entrega, pero con ciertas limitaciones, pues se sanciona con nulidad toda cláusula que disponga que:
 - El momento de recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga.
 - El momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga.
- En cuanto a las obligaciones para con la carga están implícitas en las responsabilidades del porteador, donde éste será responsable de la pérdida o daño de las mercancías o del retraso en su entrega.

La actual interpretación dada por los aseguradores de carga, cargadores y consignatarios es que los términos de embarque del tipo FI, FIO, FILO, FIOS, FIOST, etc. definen quién asume los costos de las respectivas operaciones, pero no así quién asume el riesgo de pérdida o daño, pues este riesgo sería siempre de cargo del porteador. Sin embargo, las Reglas de Rotterdam establecen que el porteador y cargador podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga serán efectuadas por el cargador, el cargador documentario o destinatario, debiendo constar dicha estipulación en el contrato.

b) Exoneración de responsabilidad del porteador

Bajo las Reglas de Rotterdam, el porteador quedará exonerado de responsabilidad si prueba que la causa, o una de las causas de la pérdida, daño o retraso no es imputable a su culpa o a la culpa de cualquier parte ejecutante, capitán o miembros de la tripulación, empleados del porteador o parte ejecutante, etc. Quizás lo más relevante en este sentido lo constituye la inclusión de una lista de hechos o circunstancias que hayan causado o hayan contribuido a causar la pérdida, daño o retraso, y que tiene como consecuencia el que el porteador no sea, en principio, responsable por dicha pérdida, daño o retraso.

c) *Peso de la prueba*

Bajo las Reglas de Rotterdam, el porteador responde solamente si la reclamante prueba alguna de las siguientes circunstancias:

- que la culpa del porteador (parte ejecutante, capitán, tripulación, empleados) causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo;
- que un hecho distinto a los señalados en el catálogo de exoneraciones ha causado la pérdida, daño o retraso y el porteador no puede probar que no le es imputable;
- que la pérdida, el daño o el retraso provienen:
 - de la innavegabilidad del buque
 - de las deficiencias del armamento, avituallamiento o tripulación
 - ineptitud de las bodegas, partes del buque o contenedor para recibir, transportar y conservar las mercancías
- si el porteador no puede probar que esos hechos no causaron la pérdida, daño o retraso o que cumplió con la debida diligencia para poner la nave y sus bodegas en estado de navegar/conservar la carga.

d) *Responsabilidades de la parte ejecutante*

Las partes ejecutantes marítimas tienen una característica que merece especial atención, pues será solidariamente responsable con el porteador, por la ejecución de sus obligaciones derivadas del contrato de transporte. Esta responsabilidad solidaria entre el porteador y las partes ejecutantes marítimas solamente será tal hasta los límites de responsabilidad previstos en el Convenio.

De acuerdo al concepto de parte ejecutante marítima, la determinación de su responsabilidad pasará por un tema de interpretación, pues será de acuerdo a la interpretación que los tribunales le den a la expresión “cuando dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control”, que eventualmente se podría determinar en cada caso si un puerto, operador portuario u operador de terminal puede efectivamente ser considerado una parte ejecutante marítima, y por ende, si será solidariamente responsable con el porteador.

Sin perjuicio de lo anterior, la parte ejecutante marítima gozará de los mismos límites de responsabilidad del porteador, siempre que:

- haya recibido las mercancías o las haya entregado en un estado contratante o haya ejecutado sus funciones respecto de la mercancía en un puerto situado en un estado contratante, y
- que el hecho que causó la pérdida, daño o retraso en la entrega haya ocurrido:
 - durante el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de carga y su salida del puerto de descarga;
 - mientras las mercancías están bajo su custodia, o
 - en cualquier otro momento en que esté participando en la ejecución de las actividades previstas en el contrato de transporte.

4. *Perfeccionamiento de las normas de entrega de la carga en destino*

Una importante modificación dice relación con los recaudos que se establecen en resguardo de la adecuada entrega de la carga en destino. Si bien al porteador le asiste la obligación de entregar la carga en el momento y lugar estipulados, el comportamiento del consignatario no es indiferente para este nuevo régimen. Por de pronto, las reglas exigen una participación efectiva del consignatario en el acto de entrega de la carga en destino al establecerse el derecho del porteador de exigir que se le presente el documento que acredite su titularidad y al establecerse la obligación del consignatario de aceptar las mercaderías y confirmar su recepción de parte del porteador o de la parte ejecutante, sancionándose su negativa con la facultad de estos últimos de denegar la entrega.

Además, y para los casos en que el porteador no pueda hacer esta entrega, sea por falta de reclamo o negativa del consignatario a recibirla o por insuficiencia de datos acerca de la persona a quien deban entregarse las mercaderías en destino, se establecen procedimientos que liberan al porteador de toda responsabilidad por dicha entrega. Para estos efectos, se precisan las circunstancias bajo las cuales se entiende que las mercancías están pendientes de entrega, señalándose que ello ocurrirá cuando el consignatario no las acepta a su llegada a destino, cuando el controlador, tenedor, cargador, cargador documentario no pueden ser



localizados o no dan instrucciones al porteador, cuando el porteador puede o debe denegar la entrega, cuando el porteador no está autorizado para efectuar la entrega o cuando al porteador le resulta imposible entregarlas.

Finalmente, se contemplan diferentes medidas que el porteador puede adoptar respecto de mercaderías pendientes de entrega, entre las cuales se incluyen almacenar las mercancías en algún lugar adecuado, desembalar las mercancías que vayan en contenedores o vehículos o tomar otras medidas, aun cuando supongan su traslado, y obtener la venta de las mercancías o proceder a su destrucción.

IV. Análisis de las implicancias legales para Chile

Con el fin de analizar el rol de la facilitación del transporte en la competitividad de la economía chilena, promoviendo una discusión sobre la adopción del convenio de Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías (Reglas de Rotterdam) y sus impactos en el sector del transporte, la Facultad de Intereses y Servicios Marítimos de la Universidad Andrés Bello de Chile, en conjunto con la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, organizaron el 26 de noviembre de 2009, en la sede de la CEPAL en Santiago y el 1 de diciembre en la sede la UNAB en Concepción dos seminarios con el fin de analizar con los distintos actores de la industria del transporte marítimo, vinculados al sector portuario, logístico, legal y académico, tanto al sector público como privado, los posibles beneficios y perjuicios que pudiesen afectar la adopción de las Reglas de Rotterdam para el caso específico de Chile, en particular la forma en que los puertos y demás actores relevantes en tierra quedan incorporados al régimen de responsabilidad que se contiene en ellas.



1. Implicancias de un sistema de responsabilidad de puerta a puerta

El Libro III del Código de Comercio Chileno trata separadamente el contrato de transporte marítimo del contrato de transporte multimodal, de manera que si el país adopta y ratifica las Reglas de Rotterdam deberá adecuar las normas del párrafo 3° del Título V relativas al contrato de transporte marítimo a estas nuevas reglas y derogar, por innecesarias, las normas del párrafo 4° del Título V relativas al contrato de transporte multimodal. La ocasión podría ser propicia, además, para introducir una modificación legal que reconozca la existencia de los porteadores no operadores de buque dotándolos de una representación legal de la cual hoy carecen y que permita hacer efectiva la responsabilidad que el régimen legal les atribuye.

La inclusión de la lista de hechos o circunstancias que hayan causado o hayan contribuido a causar la pérdida, daño o retraso, significa para el caso de Chile la inclusión de hechos y circunstancias que podrán ser invocados por el porteador con el objeto de exonerarse de responsabilidad.

Otra importante modificación para el régimen vigente en Chile dice relación con los recaudos que se establecen en resguardo de la adecuada entrega de la carga en destino. La exigencia de una participación efectiva del consignatario en el acto de entrega de la carga en destino al establecerse el derecho del porteador de exigir que se le presente el documento que acredite su titularidad, derecho que se reconoce muy precariamente en Chile, y al establecerse la obligación del consignatario de aceptar las mercaderías y confirmar su recepción de parte del porteador o de la parte ejecutante, sancionándose su negativa con la facultad de estos últimos de denegar la entrega.

Las diferentes medidas que contemplan las reglas respecto de mercaderías pendientes de entrega, no tienen un reconocimiento similar en la legislación chilena. Más aún, los derechos del porteador se ven seriamente lesionados con la norma que le prohíbe retener mercancías en destino, ni aun a pretexto de no haberse pagado el flete.

Finalmente, son variados los aspectos en los que las nuevas Reglas de Rotterdam –de ser ratificadas por Chile– podrían hacer variar la actual legislación, principalmente contenida en el Libro III del Código de Comercio y que se basa, en gran medida, en las Reglas de Hamburgo de 1978. De este modo sería necesario propiciar una reforma legal que adecúe el Libro III a los cambios que implicará la adopción de este nuevo régimen.