



*PYSDENS SOLICITORS
PRESS RELEASE 104.*

K. PYSDEN / S. PEREZ-GOLDZVEIG / E. DURÁN SASTRE
www.pysdens.com <http://www.thehouseofbranchofgold.com/>

**PYSDENS OCTUBRE 2011: ¿ACEPTARÁ LA UNIÓN EUROPEA EL
DESAFÍO DE LAS “REGLAS DE RÓTTERDAM”?**

Las Reglas de Róterdam llevan unos dos años abiertas para su firma, desde la ceremonia de firma celebrada el 23 de septiembre del 2009. Solo 24 países han firmado y uno las ha ratificado. 21 lo hicieron en la ceremonia de firma o apenas transcurrido un mes y desde entonces, dos países firmaron a finales del

2010, sobre un año después, y uno a mediados del 2011. Hacen falta 20 ratificaciones para dar a las Reglas fuerza de ley. Históricamente, en estos casos, muchos de los países que firman los convenios nunca llegan a ratificar, por tanto es justo decir que hay una fuerte posibilidad de que las Reglas nunca lleguen a tener fuerza de ley.

En lo que se refiere a los signatarios desde una perspectiva regional, hay 11 países africanos, 10 países europeos (dos de los cuales no pertenecen a la UE), los Estados Unidos de América, Armenia y Madagascar. Gran parte del mundo del comercio queda sin representación en esta lista. ¿Por qué las Reglas no han obtenido el apoyo que CMI e Uncitral esperaban? ¿Por qué este intento de devolver uniformidad a la ley del transporte marítimo de bienes no ha captado el interés de la comunidad comercial global? ¿Es esto debido a la complejidad o a los problemas de redacción o simplemente porque muchos países están satisfechos con las reglas legales que tienen para ocuparse del transporte marítimo y otros tipos de transporte y no tienen interés en la introducción de un sistema completamente nuevo que se ocupe del transporte marítimo y solo se ocupe parcialmente de otras modalidades con lo que se ha denominado régimen “plus marítimo” adoptado por las Reglas? Parece que tras la confianza inicial en la ceremonia de firma el interés ha decaído.

Las dos áreas principales de conflicto cuando las Reglas fueron discutidas por primera vez a nivel mundial siguiendo el proceso de redacción llevado a cabo por el CMI, eran inevitablemente las limitaciones aplicables y la capacidad de contratar más allá de los términos del contrato (la excepción por volumen del contrato) y la extensión de la aplicación de las Reglas. Había un sentimiento de que transporte y logística se habían desarrollado tanto que las Reglas necesitaban ser multimodales en vez de simplemente de puerto a puerto, pero ¿hasta dónde deberían extenderse las reglas? Inicialmente, las Reglas estaban entendidas para ofrecer una red de régimen de responsabilidad civil incluyendo la aplicación de la ley nacional. Es interesante el hecho de que desde el último encuentro del grupo de redacción del boceto en el CMI al primer encuentro del grupo de trabajo de Uncitral, la intención cambió de estar todo dispuesto en el boceto de forma abierta, a estar parcialmente cubierto con corchetes significando que estaba bajo revisión - en aquella parte relativa a la aplicación de la ley nacional. Hacia el final del proceso del grupo de trabajo de Uncitral, el principio de la red completa de responsabilidad había sido aparcado y en su lugar se había colocado en el boceto el régimen plus marítimo. La excepción por volumen del contrato es una parte de las reglas que causa preocupación dada la intención de devolver uniformidad a la ley del transporte marítimo de mercancía, ya que permite a las partes que se espera estén involucradas en el contrato que contraten fuera de los términos de este y acuerden lo que deseen.

Un grupo de profesores y practicantes de la ley especializados en el campo del transporte y logística (con representantes de Europa; Sudamérica; Australasia y América del Norte) han publicado tres artículos relativos a las Reglas y a los problemas de estas. En el último artículo del grupo había un llamamiento a Uncitral/CMI para re-escribirlas que aún no ha sido respondido, y el grupo está ahora instando al comisario de transportes de la UE, Siim Kallas, para que acepte el desafío que el grupo dice sería el próximo paso si Uncitral/CMI no

actuasen. El grupo ha desafiado también a la UE para que se posicione contra las Reglas instando a sus estados miembro a no firmar o ratificar. Si la UE hiciese esto, en la actualidad no quedarían suficientes países en la lista de signatarios para obtener la ratificación aunque todos ellos firmasen.

¿Por qué este grupo tiene tanto interés en que se revise la redacción? Se desprende claramente de sus artículos que los principales puntos contenciosos que han surgido son la introducción potencialmente dañina de la excepción por volumen del contrato y el intento limitado de las Reglas de ocuparse del transporte multimodal. Si desea leer el texto completo del correo enviado al señor Kallas la semana pasada, y ver los artículos de los comentarios completos del grupo sobre las Reglas, vayan a <http://www.pysdens.com/v2/letters.asp> y escojan una de las cuatro opciones que aparecen bajo la lista de nombres de los miembros del grupo. Seguirán más noticias sobre este tema.

En Pysdens Solicitors hacemos cada esfuerzo para mantener nuestros gastos al mínimo y contribuir al ahorro de nuestros clientes. Nuestras tarifas son muy competitivas lo que es importante tener en cuenta en tiempos de dificultad económica. Nuestra política es resolver disputas antes de entrar en litigio.

Declaración: Este comunicado no constituye asesoramiento jurídico. No se recomienda tomar ninguna medida sobre la base del mismo sin haber consultado previamente a un abogado especializado en la materia. Las opiniones expresadas son las de los autores.

Nota: En el presente comunicado de prensa de Pysdens Solicitors, se ha utilizado el modelo publicado en el libro titulado "GUIDELINES TO CONSIDERATION IN RESPECT OF COMMERCIAL DEALINGS" por S. Perez-Goldzweig y K.Pysden, que forma parte del programa de investigación y desarrollo "INICIATIVA DE ORIENTACIÓN COMERCIAL" por S. Perez-Goldzweig y K.Pysden, que a su vez forma parte de "TheHouseofBranchofGold", con la autorización de los autores.

Art work by Miss Paz González Cofre licenciada en arquitectura por la Universidad de Concepción - Chile

Nota: Si se utiliza este comunicado de prensa, se debe mencionar la fuente.

Persona de contacto: sam.perez@pysdens.com

Pysdens Solicitors
108 Fenchurch Street
Third Floor
EC3M 5JR
City of London
11/10/11