

Las Reglas de Rotterdam **Conveniencia o inconveniencia para Latinoamérica**

José Vicente Guzmán

Desde hace varios meses la Revista Megatrade ha hecho un interesante y completo seguimiento al debate que se ha suscitado en Latinoamérica acerca de la conveniencia o inconveniencia que, para los países de nuestro continente, representa el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de 2009, más conocido como las “Reglas de Rotterdam”. Se han publicado opiniones contrarias a las Reglas provenientes de importantes académicos de España; así mismo, se hizo un completo reporte de la discusión que sobre el tema tuvo lugar durante el Coloquio del CMI en Buenos Aires en el mes de Octubre de 2010. Entre entonces y ahora, el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, en su Congreso Anual celebrado en Panamá en el presente mes de Febrero, nuevamente convocó a expertos de diferentes países para alimentar la discusión. Con el mismo propósito, se me ha solicitado elaborar esta nota, dirigida a destacar los aspectos positivos del nuevo convenio para las naciones latinoamericanas – si es que existiere alguno -, teniendo en cuenta, especialmente, que nuestra región está integrada por países en los que predominan los usuarios de servicios de transporte.

Para tal efecto, me propongo describir los criterios que, a mi juicio, podrían tenerse en cuenta al momento de adoptar una decisión hacia la ratificación, o el rechazo, de las Reglas de Rotterdam. Procuraré omitir menciones específicas al articulado del convenio, o describir con detalle sus provisiones, pues este análisis puede consultarse en otros documentos (Ver, entre otros: “Las Reglas de Rotterdam: Elementos para analizar la conveniencia o inconveniencia de su ratificación en Latinoamérica”, en la Revista Ateneo del Transporte, Buenos Aires, Octubre de 2010, N° 54; la “Declaración de Montevideo” y “Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta latinoamericana a la Declaración de Montevideo, en <http://comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0,2748,14832,00.html>).

Criterios legales

Las Reglas de Rotterdam fueron el producto de más de 13 años de análisis y discusión, primero en el Comité Marítimo Internacional – CMI, y luego en conferencias convocadas por UNCITRAL¹, en las que hubo participación activa de diferentes grupos y asociaciones de usuarios del transporte marítimo internacional de mercancías, y el decidido apoyo de algunos de ellos². El objetivo perseguido por este nuevo convenio es reemplazar a las convenciones existentes sobre la materia, como son las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo. La vigencia simultánea de estas tres convenciones, y la existencia de un número importante de países de Latinoamérica que no ha ratificado ninguna de ellas y aplican su legislación interna, genera un significativo nivel de incertidumbre acerca de las tres preguntas que realmente importan en la aplicación de un régimen legal cuando se dañan o se pierden las mercancías transportadas por mar o por un sistema multimodal: (i) ¿Me van a pagar las mercancías? (ii) ¿Quién me las va pagar? (iii) ¿Cuánto me van a pagar? Las Reglas de Rotterdam responden a estas tres preguntas, ofreciendo certeza a los actores del transporte internacional de mercancías, entendiendo por ellos al cargador o destinatario (importadores y exportadores), al transportador y a los aseguradores de mercancías.

Abogado (Universidad Externado de Colombia), LLM en Derecho Marítimo y del Transporte (University of Cardiff, Gran Bretaña), Director de la Especialización en Derecho Marítimo de la Universidad Externado de Colombia, Instructor Trainmar (Panamá), Abogado Consultor y Litigante, Arbitro Marítimo y de Transporte, Socio de Guzmán Escobar & Asociados (www.gealegal.com). E-mail: jvguzman@gealegal.com - jose.guzman@uexternado.edu.co

¹ Kate Lannan; Overview of the Convention The UNCITRAL Perspective; 39th CMI Conference – Athens, October 2008 Panel 1.

² Cfr.: National Industrial Transportation League, en Estados Unidos de América (www.nitl.org/press.htm); Nigerian Shippers Council (www.shippersvoice.com/2010/06/09/nigerian-shippers-council-supports-new-liability-rules/#comments).

El 60% de los países de Latinoamérica³ no han ratificado ninguno de los convenios internacionales vigentes sobre el contrato de transporte marítimo de mercancías (Reglas de La Haya, Reglas de La Haya – Visby, Reglas de Hamburgo). Las Reglas de La Haya han sido ratificadas por Argentina, Bolivia, Cuba y Perú. Las Reglas de La Haya – Visby, por Ecuador. México ratificó las Reglas de La Haya – Visby con el Protocolo SDR de 1979. Y las Reglas de Hamburgo han sido ratificadas por Chile, Paraguay y República Dominicana⁴. Esto hace evidente que para la mayoría de los países latinoamericanos no son satisfactorias las convenciones internacionales vigentes, que seguirían rigiendo el transporte marítimo internacional de mercancías si no son acogidas las Reglas de Rotterdam. Por lo tanto, dichos países confían en la aplicación de su legislación interna, pero la misma es tan disímil, que resulta muy difícil anticipar con algún nivel aceptable de certeza, la respuesta a las tres preguntas antes formuladas ante un reclamo de carga en nuestra región.

Para los países que han ratificado alguno de los tres convenios que anteceden a las Reglas de Rotterdam, la decisión es, a mi juicio, muy fácil: El nuevo convenio es, en muchos aspectos, un mejor instrumento internacional que las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, incluso para los intereses de la carga.

En efecto, entre las características más favorables de las Reglas de Rotterdam podemos mencionar las siguientes:

- Se aplica no sólo al transporte marítimo, sino al transporte multimodal que comprende un trayecto marítimo internacional, con lo que abarca la inmensa mayoría de los contratos que importadores y exportadores utilizan para transportar sus productos (art. 5). En la práctica, son muy escasos los contratos de transporte multimodal que combinan un trayecto aéreo y uno marítimo. Las mercancías que utilizan el modo aéreo generalmente acuden a trayectos directos, pues el embalaje, distribución y demás aspectos logísticos de este tipo de productos son muy distintos de los que se aplican en la logística marítimo-ferroviario-terrestre.
- Extiende el período de responsabilidad del transportista a todo el tiempo en que tiene las mercancías bajo su custodia (art. 12). Con esto se elimina la famosa “zona gris” que genera la regla *tackle-to-tackle* de las Reglas de La Haya, y de La Haya-Visby, con lo que la nueva convención resulta aplicable a los reclamos por daños a la carga producidos durante las operaciones de transporte interior, las operaciones de cargue y descargue, y las operaciones portuarias o de interfase en general. Bajo los convenios vigentes resulta muy difícil identificar al responsable del daño/pérdida ocurrido durante esta “zona gris” y más aún determinar si estará obligado a pagarlo y en qué cuantía. Y también se supera el concepto de responsabilidad *puerto-a-puerto*, propio de las Reglas de Hamburgo, con lo que se contempla una responsabilidad integral del transportista, bajo un enfoque *puerta-a-puerta*, que es lo que los usuarios demandan.
- Elimina las exoneraciones de responsabilidad del transportista de culpa náutica e incendio (dejando sólo el incendio a bordo), con lo que se pone a tono con la regulación internacional de los demás modos de transporte (art. 17). El listado de causales exonerativas que se mantienen, en gran medida, corresponde a las contempladas en instrumentos internacionales aplicables al transporte internacional en Latinoamérica, tales como las Decisiones 331 y 393 de la CAN y el Acuerdo sobre Transporte Multimodal de MERCOSUR (MERCOSUR/CMC/DEC N° 15/94).
- Incrementa los topes indemnizatorios del transportador marítimo en relación con los previstos por sus predecesores (art. 59), salvo el caso de Argentina, a lo

³ De acuerdo con la definición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua, “Latinoamericano” es el nombre que se da al “conjunto de los países de América colonizado por naciones latinas, es decir España, Portugal o Francia”. No obstante, normalmente se suelen identificar como “latinoamericanos”, los países de América en los que el Español o el Portugués son los idiomas oficiales o los que habla predominantemente la población. Siguiendo estos lineamientos, para los efectos de este documento hemos tomado como Latinoamericanos a los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Paraguay, Panamá, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay, Venezuela.

⁴ Fuente: CMI Yearbook 2009.

que me referiré más adelante.

- Permite instaurar una demanda en contra del transportador marítimo o su representante en el lugar de entrega o puerto de entrega bajo ciertas condiciones, como es muchas veces el interés de los destinatarios de las mercancías en países Latinoamericanos (art. 66).
- Consagra la responsabilidad solidaria de puertos, estibadores y demás agentes que hayan tenido la custodia de las mercancías entre el puerto de embarque y el puerto de desembarque, siempre que hayan sido subcontratados por el transportista, o hayan actuado bajo su supervisión o control; esto permite al usuario (cargador o destinatario) demandar directamente de ellos la responsabilidad por los daños o pérdida de las mercancías que ocurran en este período (art. 19).
- Permite su aplicación a *freight forwarders* y operadores logísticos, cuando asumen responsabilidades como transportistas, pues la definición de transportador comprende a todas las personas que haya asumido la obligación de transportar frente al cargador (art. 1.5).
- Facilita la operatividad de mecanismos alternativos de resolución de conflictos de alta credibilidad en el medio latinoamericano como el arbitraje (arts. 75 y ss).
- Facilita el uso de documentos de transporte electrónicos (art. 8 y ss.).
- Consagra la responsabilidad del transportador por retraso en la entrega de las mercancías, reclamación bastante frecuente en países de usuarios del transporte (art. 21).

Ahora bien, respecto de la gran mayoría de países Latinoamericanos que no han ratificado ninguno de los convenios vigentes, es preciso analizar, en primer lugar, si su legislación interna está redactada con fundamento en alguno de ellos, como es el caso de Colombia, Panamá y Venezuela; en tal evento, la adopción de las Reglas de Rotterdam significaría una mejoría, y no un retroceso, con la ventaja adicional de contar con un instrumento internacional que facilitará las relaciones comerciales.

El segundo punto que resulta aconsejable analizar respecto de estos países es si su régimen legal interno reconoce validez (i) a las cláusulas de elección de ley aplicable a los contratos internacionales, (ii) a las cláusulas de elección de jurisdicción o foro competente para las reclamaciones y (iii) a las cláusulas que consignent límites indemnizatorios a la responsabilidad en caso de incumplimiento, pues todas estas previsiones normalmente están incluidas en las cláusulas *Paramount* de los conocimientos de embarque. Si ello es así, y las Reglas de Rotterdam reciben amplia aceptación internacional, como se vislumbra, ellas resultarían aplicables a los contratos de transporte de mercancías que se exporten de, o se importen a, un país latinoamericano, así este no haya ratificado el nuevo convenio.

Los límites indemnizatorios

Uno de los grandes temores de la industria frente a las Reglas de Rotterdam es que se afirma que su aplicación representaría una disminución de las sumas que un usuario podría recuperar del transportista en un reclamo por daño o pérdida de sus mercancías. Esto no será así en los países que hayan ratificado las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, pues el nuevo convenio aumenta los límites indemnizatorios de sus predecesores.

No ocurre lo mismo en el caso particular de Argentina, que aún aplica el patrón oro para determinar los límites indemnizatorios de las Reglas de La Haya, y que su jurisprudencia ha señalado en una suma cercana a los US\$30,000 por bulto o unidad de las mercancías dañadas o perdidas. Las Reglas de Rotterdam consagran unos límites indemnizatorios que convertidos a dólares norteamericanos se traducen en US\$1,312 por bulto u unidad o en US\$4,5 por kilogramo de peso bruto de las mercancías dañadas o perdidas, el que resulte mayor entre los dos (el cálculo se hace tomando un valor promedio de US\$1,5 por cada Derecho Especial de Giro del Fondo Monetario Internacional). Así las cosas, para Argentina la disminución del tope

indemnizatorio es evidente. Igual situación se presentaría en aquellos países cuyo derecho interno no admite los límites indemnizatorios en el contrato de transporte, sino que impone la responsabilidad del transportista hasta el valor de las mercancías dañadas o perdidas, aunque dicho valor no haya sido declarado previamente al transportista en el momento de celebrar el contrato.

La pregunta es, sin embargo, si la industria y el comercio realmente necesitan de límites indemnizatorios tan altos. Antes de responderla caben algunos comentarios previos.

Los sistemas de responsabilidad civil por daños, pérdida o retraso en la entrega de las mercancías en el transporte internacional, por todos los modos de transporte, obedecen a una política de distribución de los riesgos asociados al transporte entre las partes económicamente interesadas en la transacción, como son el transportador, el cargador o remitente de las mercancías, y los aseguradores, tanto de las mercancías, como de la responsabilidad civil del transportador. Este sistema de “distribución de riesgos del transporte” se caracteriza por la consagración de períodos de responsabilidad del transportador, causales exonerativas de la responsabilidad del transportador, límites indemnizatorios a la responsabilidad del transportador y términos cortos de prescripción de las acciones derivadas del contrato de transporte. Estas características están presentes, sin excepción, en todos los convenios e instrumentos internacionales que regulan el contrato de transporte, tanto internacionales como regionales⁵. Las Reglas de Rotterdam sólo siguieron esta tendencia.

La existencia de un límite indemnizatorio a la responsabilidad del transportista permite que ante un siniestro (daño o pérdida de las mercancías), cada una de las partes interesadas económicamente en su buena conservación retengan una parte proporcional del riesgo de su daño o pérdida. Estas partes interesadas son el usuario del servicio (cargador o destinatario), el transportista y el asegurador de las mercancías. De este modo, el transportista sabe de antemano qué suma tendrá que pagar como indemnización cuando daña o pierde las mercancías; el asegurador sabe qué valor debe pagar al cargador o destinatario asegurado y qué valor podrá recuperar del transportista (el límite indemnizatorio) mediante la acción de subrogación (recobro o recupero). Y finalmente el cargador o destinatario de las mercancías también deberá asumir parte del riesgo, mediante el pago del deducible del seguro. La ratificación de un régimen internacional uniforme, como las Reglas de Rotterdam, aporta certeza a la valoración económica de los riesgos que cada parte debe asumir.

Al permanecer en cada una de dichas partes interesadas una parte proporcional de los riesgos del transporte, cada una de ellas se ocupará de cumplir con mayor diligencia las obligaciones que les corresponden para evitar su ocurrencia. El cargador se ocupará de embalar adecuadamente las mercancías y de entregar información suficiente y veraz al transportista; este, a su vez, procurará cumplir con diligencia su obligación de custodiar las mercancías durante el transporte. Y el asegurador implementará un adecuado sistema de administración de riesgos con su asegurador (el usuario del servicio), que lo motive a seleccionar transportistas serios y diligentes.

La cuantía de los límites indemnizatorios no fue un asunto dejado al azar en las Reglas de Rotterdam; muy por el contrario, fue un tema estudiado y debatido extensamente por el Grupo de Trabajo III de UNCITRAL, como se puede observar en las actas de las reuniones respectivas⁶. Como ya se dijo, los límites indemnizatorios bajo el nuevo convenio son de US\$1,312 por bulto o unidad (875 DEG), o US\$4,5 por kilogramo de peso bruto de las mercancías transportadas (3 DEG).

⁵ Al respecto pueden verse el Convenio de Montreal de 1999 (transporte aéreo), las Decisiones 331, 393 (transporte multimodal) y 399 (transporte internacional de mercancías por carretera) de la Comunidad Andina, Reglas de La Haya, Haya - Visby, Hamburgo (transporte marítimo), COTIF, CMR, entre otros.

⁶ Las actas del Grupo de Trabajo III de UNCITRAL se pueden consultar en http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html

Muchos de los importadores y exportadores que mantienen relaciones comerciales con los Estados Unidos de América están familiarizados con el límite de US\$500 por bulto o unidad consagrado en el US COGSA de 1936, sin que ello haya representado un obstáculo para sus negocios. De igual manera, los importadores y exportadores que mantienen relaciones comerciales con países que hayan ratificado las Reglas de La Haya-Visby también estarán acostumbrados a los límites de US\$999 por bulto o unidad (666 DEG), o US\$3 por kilogramo de peso bruto de las mercancías transportadas (2 DEG). En ambos casos, las Reglas de Rotterdam significan un incremento de los límites indemnizatorios.

La preocupación se presenta en aquéllos países que, como Argentina, tienen un límite indemnizatorio de US\$30,000 por bulto o unidad, derivado de una interpretación jurisprudencial de la conversión del patrón oro consagrado en las Reglas de La Haya. Y también respecto de países, como Uruguay y Brasil, en los que existe la tendencia jurisprudencial – aunque no absoluta – a no admitir límites indemnizatorios al transportista y exigirle el pago del valor de las mercancías dañadas o perdidas.

Lo primero que debe tenerse en cuenta es que la indemnización de los bienes dañados o perdidos durante el transporte se debe calcular con base en su valor de costo, y no en su precio comercial de venta. Por lo tanto, al evaluar la suficiencia o insuficiencia de un límite indemnizatorio es preciso valorarlo frente al costo de producción de las mercancías, más los fletes y seguros incurridos, y no frente al valor comercial de venta de dichos bienes.

Cuando se trata del transporte de *commodities* minerales, químicos o agrícolas (gas, petróleo, carbón, hierro, acero, ferromniquel, cereales, azúcar, arroz, fertilizantes, úrea, etc.), por lo general el límite indemnizatorio de US\$4,5 por kilogramo de peso bruto de las mercancías es suficiente para cubrir la totalidad del valor de las cosas dañadas o perdidas durante el transporte.

Y respecto de los productos manufacturados, conforme a análisis elaborados en forma más detallada por el Grupo de Trabajo III de UNCITRAL, el límite indemnizatorio por bulto o unidad de las mercancías transportadas (US\$1,312) sería suficiente para cubrir la indemnización plena de una importante proporción de este tipo de bienes transportados por mar (entre un 80% y un 90%). Piénsese, por ejemplo, en bienes de bajo peso y alto valor, como un computador portátil o un televisor: difícilmente el valor unitario de costo de uno de estos productos supera los US\$1,312.

Para obtener una adecuada indemnización bajo los convenios vigentes, al igual que sucederá bajo las Reglas de Rotterdam, es indispensable que importadores y exportadores aprendan a contratar adecuadamente el transporte de sus productos. En efecto, conforme a todos dichos regímenes internacionales, cuando las mercancías son transportadas en un contenedor, el límite indemnizatorio por bulto o unidad (US\$1,312 en el caso de las Reglas de Rotterdam) se aplicará a cada unidad declarada en el conocimiento de embarque; si no se hace tal declaración del número de bienes dentro del contenedor, entonces dicho límite se aplicará a todo el contenedor, tomándolo como una sola unidad (es decir, que se pagaría un valor de US\$1,312 por todo el contenedor). Sin embargo, en este evento, resultaría mayor el límite indemnizatorio calculado con base en el peso de las mercancías, el cual sería insuficiente, pues en muchos casos un bien manufacturado (un computador portátil, un televisor, etc.), vale más de US\$4,5 por kilogramo.

Respecto de los bienes manufacturados, usualmente transportados en contenedores, resulta entonces recomendable procurar que se aplique el límite indemnizatorio por bulto o unidad (US\$1,312) y no el límite indemnizatorio por peso (US\$4,5 por kilogramo bruto). Esto se obtiene declarando en el conocimiento de embarque el número de bienes transportados dentro del contenedor, en vez de acudir a una descripción genérica de los mismos. Por ejemplo, es mejor declarar “un contenedor con 500 televisores” que “un contenedor con televisores”. En el primer caso la

indemnización se determinará con base en el número de televisores (hasta US\$1,312 por televisor), mientras que en el segundo caso se pagarían los televisores con base en su peso (US\$4,5 por kilogramo), lo cual sería insuficiente.

Sin duda, habrá productos de mucho volumen, proporcionalmente poco peso (comparado con su volumen) y alto valor, respecto de los cuales los límites indemnizatorios de las Reglas de Rotterdam serán insuficientes. Me refiero a vehículos de lujo, maquinaria pesada, turbinas, motores, etc. Pero este tipo de mercancías representa una proporción menor de los productos transportador por mar, o mediante la combinación de transporte marítimo y terrestre. Aumentar los límites indemnizatorios para cubrir el valor total de esta minoría de productos transportados significaría, en la práctica, que los mayores costos de fletes que dicha medida implicaría serían pagados por los importadores y los exportadores de los demás bienes respecto de los cuales los límites indemnizatorios de las Reglas de Rotterdam sí son suficientes.

Aplicando una adecuada política de administración de riesgos, los importadores y exportadores de estos bienes, pueden entonces acudir al seguro de transporte de mercancías.

El papel del seguro

Independientemente de si los límites indemnizatorios de un régimen legal de transporte (en este caso, de las Reglas de Rotterdam) sean suficientes o no para cubrir el valor total de las mercancías transportadas, en caso de daño o pérdida, el mercado ofrece coberturas de seguros como un mecanismo adicional para distribuir los riesgos el transporte.

La reclamación de cualquier indemnización proveniente del incumplimiento de un contrato (no sólo de transporte), usualmente requiere de un proceso, a veces contencioso, que implica tiempo y costo. Es por eso que muchos empresarios acuden a coberturas de seguros, como el seguro de cumplimiento, que les permite reclamar al asegurador la indemnización por incumplimiento de un contrato, trasladando a aquél el riesgo legal de la reclamación al contratista incumplido. Este tipo de coberturas son comunes en los contratos de construcción, de suministro, de concesión, entre otros.

En relación con los contratos de transporte, este servicio es prestado a través de las coberturas de seguros de transporte. Aunque los límites indemnizatorios sean suficientes para cubrir el valor de las mercancías dañadas o perdidas durante el transporte, un empresario bien puede optar por evitar el riesgo legal de una reclamación contra el transportador, mediante la contratación de un seguro de transporte. Es, simplemente, otra herramienta de administración de riesgos. El empresario cobra su seguro y es el asegurador quien tendrá que sumir el proceso de reclamación ante el transportista, en ejercicio de la acción de subrogación.

En el caso de las mercancías cuyo valor no alcanzará a ser cubierto por los límites indemnizatorios de las Reglas de Rotterdam, la contratación de un seguro de transporte no sólo sirve para trasladar al asegurador el riesgo legal de reclamar al transportador, sino el riesgo económico de que lo que se recupere del transportista a título de indemnización, no sea suficiente para reparar el daño sufrido, precisamente por la aplicación de los límites indemnizatorios.

Criterios comerciales

A los elementos de juicio antes mencionados deben sumarse criterios puramente comerciales, al momento de analizar la conveniencia o inconveniencia de las Reglas de Rotterdam para los países Latinoamericanos.

Con el correr del tiempo podremos observar si este nuevo convenio cuenta con amplia aceptación en la comunidad internacional, como se espera que ocurra, teniendo en cuenta el consenso logrado durante sus 13 años de preparación, y durante su aprobación. Si la mayoría de los países con los que las naciones Latinoamericanas sostienen relaciones comerciales ratifican las Reglas de Rotterdam, la decisión más razonable, desde el punto de vista de la política comercial, es adoptar también este convenio. Favorece más a un país el crecimiento económico asociado al aumento de sus intercambios comerciales, que la existencia de unos límites indemnizatorios que, en la práctica, afectarían a un número reducido de productos transportados, los cuales, en todo caso, pueden siempre acudir al seguro de transporte como una herramienta para la adecuada administración de este riesgo.

A mi juicio, el análisis sobre la conveniencia o inconveniencia de las Reglas de Rotterdam para los países Latinoamericanos debe hacerse teniendo en cuenta los diferentes actores de la economía nacional, más que desde la óptica particular de un interés específico, pues esto último sólo conduce a conclusiones descontextualizadas.

Los empresarios, por lo general, están más interesados en el crecimiento de sus negocios, que en la recuperación del valor de un siniestro, considerando, además, que la mayoría de las operaciones de transporte internacional culminan exitosamente y sólo una reducida proporción genera daños o pérdida de mercancías. En este panorama, unas buenas prácticas de contratación del transporte, junto con la aplicación del seguro como herramienta de administración de riesgos, puede significar la solución más productiva para generar un ambiente de crecimiento de las relaciones comerciales que es, en realidad, el objetivo que realmente importa.

Esta nota no pretende, en absoluto, agotar un tema que, de por sí, es complejo, sino simplemente aportar nuevos elementos de juicio a un debate en el que he querido siempre participar de manera constructiva.