

ACADEMIA DEL MAR

ACTA DE LA SESIÓN PLENARIA ORDINARIA N° 133.

En la ciudad de Buenos Aires, el 29 de marzo de 2011, siendo las 18.00 horas se inició la centésimo trigésimo tercera Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar, con la presidencia del Académico Néstor Antonio Domínguez y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

N° 12: Contraalmirante Enrique Jorge Cosentino;
N° 5: Ingeniero Horacio Reggini;
N° 11: Arquitecto Hernán Alvarez Forn;
N° 13: Capitán de Navío Doctor Josué Guillermo Bartoletti;
N° 15: Ingeniero Mario Colpachi;
N° 16: Doctor Jorge O. Codignotto;
N° 17: Señor Pedro A. Fox;
N° 19: Contador Gilberto Rossi;
N° 20: Ingeniero Alejandro Luppi;
N° 30: Capitán de Navío Javier Valladares;
N° 32: Embajador Vicente G. Arnaud;
N° 36: Contraalmirante Norberto M. Couto;
N° 39: Doctor Héctor José Tanzi;
N° 41: Doctora Haydée Susana Talavera;
N° 43: Doctor José Manuel Agis.
N° 2: Doctora. Frida Armas Pfrirter;
N° 9: Doctor Ramiro Sanchez;
N° 37: Doctor Alfredo De las Carreras;

AC. PRESIDENTE: Ya hemos cumplido 15 años y en este tiempo el Centro Naval nos ha dado cabida en esta dirección de Córdoba y Florida.

En una reunión con el Secretario, lo vimos al presidente del Centro Naval, Contraalmirante Carlos Alberto Frash y lo invitamos a esta sesión para agradecerle en nombre de toda la Academia esta deferencia del Centro Naval para con nosotros, de darnos un lugar para nuestras reuniones. Aceptó en principio, pero tuvo otro compromiso y lamentablemente no va a estar hoy. Mañana va a ser reemplazado por el nuevo presidente del Centro Naval Contraalmirante Eduardo Rodolfo Llambí; nuestra idea es invitarlo a la próxima sesión de la Academia para que esté presente y vea el trabajo de la Academia en vivo.

Según el estatuto de la Academia, en su artículo 11°, en esta sesión, la primera del año, tenemos que decidir cuántos puestos se encuentran vacantes. Se trata del punto 11a del artículo que trata la designación de académicos; esas vacantes son por diversas razones: renunciadas, fallecimientos, etc. Y son nueve; por ahora tengo propuestos a cuatro posibles futuros académicos; el Dr. Conrado Franco Varotto, que se presentó como posibilidad, y yo hice la objeción del artículo 5°, pero viendo el currículum, está nacionalizado argentino.

Necesitamos un físico nuclear en esta Academia, porque nos interesa lo que pasa en Japón con los reactores nucleares, también nos interesa el transporte de sustancias radioactivas por mar, la propulsión nuclear de buques y submarinos y sería bueno que acá tengamos un físico nuclear.

La otra propuesta es la del doctor Carlos Manuel Trueba, abogado, que trabaja en la Prefectura Naval Argentina, yo lo veo como experto en derecho, seguridad marítima y contaminación marina, y está propuesto por los Académicos Aramburu y Luppi; tenemos la documentación en Secretaría con tres firmas de académicos para esa presentación y tienen que presentarse cuatro firmas.

La tercer propuesta es la del Contraalmirante retirado Carlos Alberto Berisso que está propuesto por el Académico Ereño que ahora está en el exterior. Ha sido Comandante de la Flota de Mar y Director de la Escuela Naval Militar. Le hemos pedido al Académico Ereño que presente el currículum y la nota con cuatro firmas de Académicos para su presentación formal a la Academia.

Otro propuesto es el Capitán de Navío Carlos A. Louge propuesto por los Académicos Agís y Rossi, tenemos el currículum. O sea, sacándolo al doctor Varotto, que por razones laborales no podría sumar compromisos con la Academia, quedan seis puestos vacantes durante 60 días y a partir de hoy está la posibilidad de presentar otros candidatos a la Academia con currículum y firmas de cuatro académicos; luego de eso y presentados en plenario, si no hay rechazo por parte de este, se manda una nota, que ya es de forma y como la hemos empleado anteriormente, a los académicos propuestos. En esta nota se les informa que están propuestos en la Academia y que se analizarán los antecedentes durante un mes más y a partir de julio veríamos quiénes van a ser incorporados y quiénes no.

AC. VALLADARES: Vinculado al asunto nuclear, uno de los pocos es el Decano de Ingeniería de la UCA, que estuvo en el proyecto del supuesto submarino nuclear nuestro.

AC. PRESIDENTE: Tenemos 60 días, veamos la mejor solución; sería bueno contar con expertos en otras especialidades afines a la problemática del mar. No sólo interesa por lo nuclear en sí, sino porque ahora aparecen muchas aplicaciones y temas que ligan al mar con lo nuclear.

El siguiente punto tiene que ver con el Tesorero de la Academia, el Académico Dr. Agís, y el tema es el balance y memoria del año 2010 que cerró el 31-12-10. Hay que presentar todos los papeles para poder hacer la Asamblea correspondiente.

Cuarto punto: formamos una Comisión pro Museo Marítimo, hemos hablado cuatro académicos con el contraalmirante Oscar Jorge Calandra en una reunión realizada en su casa a fines del año pasado. Lamentablemente está pasando por una enfermedad que es terminal, lo he visitado en el sitio de su internación; está lúcido, pero su situación es muy mala, no tiene camino de regreso, nosotros hablamos con él, nos contó su proyecto de crear un museo marítimo, es extraordinario. En mi última visita le di a entender que la Academia iba a apoyar ese proyecto y me dijo que tenemos que formar una fundación para hacerlo. Tenemos dos abogados en la citada Comisión, que son el Dr. Aramburu y el Dr. Tanzi, y les pediría a los dos que nos informen sobre el cómo crear una fundación que pueda llevar adelante el proyecto para promover la realización del museo.

El dinero para la realización del proyecto lo iba a poner una persona, era una cifra de unos 4 millones de dólares. Esa persona murió cuando ya se habían iniciado las obras, vino la sucesión, hubo un cambio político del gobierno de la ciudad de Buenos Aires y lo que se había empezado a construir del museo, se paralizó. La Armada no pudo poner ese dinero. El proyectado sería el primer museo marítimo de Latinoamérica, más allá del de Ushuaia que es algo muy precario.

AC. ALVAREZ FORN: Se realizó un Museo de los presidios y se creó un museo marítimo y una galería de arte. Eso funciona y da mucho dinero y cuando llegan los buques de pasajeros la gente va. Es un excelente negocio, pero partió de una concesión del edificio, es decir el espacio físico para empezar un museo, cualquier edificio sería la base.

AC. PRESIDENTE: Yo dispuse hacer una reunión de la que llamamos Comisión de Objetivos el 12 de abril a 18 hs., en el salón de abajo del Centro Naval. Los miembros son los Académicos Cosentino, Valladares, Armas Pfirter, Molina Pico, Aramburu y yo. De esos objetivos quiero ver cómo los podemos compatibilizar con los propósitos de la Academia enunciados en el artículo 2° de nuestro Estatuto. Hay que pensar en objetivos relacionados con los propósitos para incluirlos en nuestra agenda sin modificar el Estatuto.

Los Amigos de la Tradición Náutica Argentina (ATNA) nos invitaron a una reunión al Secretario y a mí. Fue a fines del año pasado y nos obsequiaron un escudo con un fragmento de la verga de la Corbeta “Uruguay” para la Academia. Estamos haciendo una nota al Presidente del Centro Naval para que se nos autorice a colgarlo acá, en la Biblioteca.

Hay unas exposiciones de valor hechas por oradores especiales que en estos 15 años se han hecho en esta Academia y que tienen que servir como una suma de contribuciones de conocimiento que la Academia puede hacer hacia fuera de ella misma; también hay trabajos de investigación sobre el mar hechos por personas del mundo académico para que nosotros podamos publicarlas como investigaciones de valor; según el punto de vista de la Academia del Mar. Al conjunto de unas y otras lo llamaríamos: **trabajos de investigación del mar**. Luego de hacer una selección propongo publicarlas junto con los Cuadernos Talásicos.

Los académicos que el año pasado han expuesto sus temas, tienen que presentar los Cuadernos Talásicos, algunos lo han hecho, otros no y les pido que lo hagan para que podamos tenerlos en Internet. Las exposiciones programadas para este año son:

- Ahora la Lic. Fioravanti
- El 26 de abril el Académico Bartoletti
- El 31 de mayo el Académico Codignotto y
- El 28 de junio, la Académica Talavera.

Desde el 26 de julio en adelante quedan lugares para que los académicos que propongan temas puedan hacerlo. Vamos a escuchar a la Lic. Fioravanti que nos va a exponer sobre “Nuevo convenio sobre contratos de transporte marítimo e impacto sobre el comercio internacional”

AC. SECRETARIO: La Srta. Fioravanti viene especialmente para hacer esta charla, desde Bahía Blanca. Realizó estudios secundarios en la Escuela Superior de Comercio, y obtuvo el título de Perito Mercantil. Luego obtuvo el título de la AFIP al egresar en 1988, como Despachante de Aduana. Es apoderada de despachante de aduana, realizó estudios universitarios en química e ingeniería química en la Universidad Nacional del Sur y es Licenciatura en Filosofía de la Universidad del Salvador. El tema impactante son los idiomas, porque aparte del español, es egresada en idioma inglés oral y escrito, traducción e interpretación simultánea, habla griego moderno oral y escrito y ha efectuado trabajos de traducción, becada por el gobierno de Grecia para el concurso en la escuela de verano en Grecia. Es miembro del Instituto Balcánico. Enseña lectura, y

escritura, para alumnos universitarios, de latín clásico, latín eclesiástico, escritos religiosos. Domina la escritura en italiano y realiza traducciones de escritos en ese idioma.

Estudios en la empresa de su nombre en Bahía Blanca, asesoramiento de operaciones, logística, trámites aduaneros, bancarios, etc.

Hace interpretación simultánea del griego moderno al inglés y al español. Habla griego moderno, inglés y ruso.

Traducción de sitios Web para empresas de comercio internacional, corrección, revisión, contratos internacionales, logística internacional, documentación marítima, aduanera, etc.

Investigación y estudio de temas relacionados con comercio internacional, transporte modal, marítimo internacional, transporte multimodal internacional; puerto a puerto.

A partir del año 2010 viene preparando una biblioteca virtual sobre temas vinculados a intereses marítimos globales.

Ha intervenido en numerosos congresos, asambleas, reuniones.

Licenciada tiene usted el uso de la palabra.

LIC: FIORAVANTI: Quiero presentarles el convenio de las Naciones Unidas nuevo, no está todavía vigente pero desde hace dos años la mayoría de los países que tienen líneas navieras o intereses marítimos importantes lo están estudiando y analizando y la conveniencia o no de suscribir las reglas o ratificarlas. En Argentina es muy poco lo que se ha hecho, y considerando lo comercial y el potencial marítimo me parece importante analizar estas reglas y poner en la mente de la gente que existen, que están disponibles y que sería importante que toda disciplina relacionada con la actividad marítima las revisen y puedan emitir una opinión así conocer las visiones de distintos intereses marítimos. Es bueno que todos los jugadores del comercio exterior puedan expresar su opinión. Los expertos o importadores somos los que estamos operando y vamos a recibir el impacto positivo o negativo de lo que pasa. Tenemos razones para opinar si sirven o no y para eso hay que conocerlas y hay que tener voz y voto de todos los participantes.

Con la costa que tiene la Argentina sería una pena que un tema que el mundo lleva estudiando hace unos años, lo dejemos de lado y se emita una opinión que no sirva.

Las reglas son complejas, largas, tenemos convenciones más viejas como la de La Haya de 1924, con la realidad del mundo en ese año. Los artículos previeron una realidad, que la Argentina incorporó a su legislación pero que nunca volvió a analizar en base a cómo cambió el mundo y nosotros. Hubo una modernización, en 1978 con las reglas de Hamburgo y con esas reglas se pasa a hablar de puerto a puerto, avanzamos un poco. Las reglas de Hamburgo son interesantes pero pocos países las suscribieron, nosotros no, y a partir de los años 50, con el contenedor, cambió mucho el comercio internacional y el movimiento de la mercadería. En los últimos 50 ó 60 años el avance tecnológico e histórico es muy rápido y algunos países o personas se pusieron a pensar de qué modo considerar una realidad de hoy en el comercio. Hay que pensar en un multimodalismo y reflejarlo en alguna legislación global en alguna convención que contemple al contenedor que es con el que se maneja una enorme cantidad de cargas.

Estamos usando documentos electrónicos y hoy en el “Sistema María” lo estamos usando cada vez más en cuestiones educativas y ejecutivas. Las reglas son complicadas y largas pero intentan dar uniformidad y certeza legal a un conjunto de cuestiones que hoy están sucediendo. Intentan contemplar precisamente un puerto a puerto real, salir de lo que es el puerto y llegar a punto de entrega, avanzar al puerto de carga, entregar en un puerto de descarga y avanzar hasta el punto final, es decir, el ámbito de aplicación se

extendió notablemente y es lo que vemos todos los días. No había nada que contemplara una legislación que abarcara a todos los jugadores; obviamente lo incorpora al contenedor y tiene previsiones sobre documentos y plataformas electrónicas.

Una de las definiciones más interesantes es la definición de “buque” y es una definición crítica porque a los fines de la regla, buque es toda aquella embarcación que transporte mercaderías por mar, pero el comercio no ocurre sólo por mar, es un detalle no menor si contemplamos la hidrovía nuestra o los grandes lagos en Estados Unidos, que tienen un tráfico muy importante. Pero para esta Convención los barcos no son buques a los fines de la regla y otra cuestión es que las reglas se aplican por una cuestión que es la pata marítima, si no hay un espacio marítimo de recorrido internacional, las reglas no se aplican, no importa el multimodalismo y son puntos muy importantes, por el tráfico marítimo que tiene la Argentina hoy, y por las líneas que llegan con contenedores. Se puede pensar en acuerdos de servicios y de tarifas mínimos en algún tramo o zona en particular, con las compañías, porque si me conviene agarrar la ruta y no la puedo cubrir sola, me va a convenir asociarme con cuatro o cinco navieras importantes, todas ofrecemos el servicio pero para tratar que la competencia no nos aplaste, ponemos una tarifa mínima, cargamos lo necesario y cualquiera que no está en la conferencia no participa del tramo.

No es un tema menor, particularmente si pensamos en cómo llegan las cargas consolidadas a la Argentina y como salen las cargas consolidadas de la Argentina. De acuerdo con las reglas, la única nave que es buque es la de la pata marítima entre los puertos establecidos, si yo llego con la nave principal y es la única que es buque, no está permitido transbordar carga a un buque menor y entregarlo en otros puntos de destino, no está contemplado.

Si vemos cómo llega la carga hoy a puertos argentinos, las reglas plantean un problema muy serio, en un puerto como el nuestro nunca llega un buque de línea, no está siquiera previsto como puerto, tampoco llegan hasta Mar del Plata, hasta Buenos Aires sí, y serían puertos a los efectos de las reglas. Son cuestiones de todos los puertos contenidos que tenemos en condiciones o terminales habilitadas en los últimos años en el país, y no pueden ser consideradas como tales a los fines de las reglas.

Una definición interesante es: ¿qué es un transporte de línea regular? Me refiero a los transportes que llevan y traen contenedores; regular es aquél que ofrece un servicio por medio de publicidad. En esa publicidad es donde tienen que estar fijadas las fechas de navegación y los puertos que va a tocar. Esto sirve para que los usuarios sepamos cómo vamos a planificar una carga, sepamos qué buque o qué línea sale del punto en que yo tengo especificada mi carga y a qué puerto llega a destino para ver si me sirve, y si puedo planificar una importación o exportación, en qué tiempos y de qué modo.

Cuando hablamos de publicidad, hablamos de una revista o medio de publicidad electrónica que es lo que está más en vigencia, en este momento, los anuncios en Internet que me ofrecen la publicidad, para pensar en un comercio organizado, o tomar una decisión informada, de estar segura de que esta semana o la que viene tengo un buque de línea en la que puedo poner mi carga en la Terminal, que va a salir porque ya está publicado y la línea de transporte regular me dice que en ese tiempo la carga llega a destino.

Entonces en el tema de competitividad puedo ganar una gran ventaja y darle una previsión a mi cliente, si yo le garantizo por una información que entrego la carga en tiempo y forma, puedo lograr algún tipo de ventaja comparativa con respecto a otro mercado que no puede asegurar que su carga va a llegar por un servicio regular y que está publicado y él lo va a saber en todo el recorrido.

Un comentario con respecto a las líneas regulares: si he chequeado las navieras en los sitios WEB, por ejemplo, pongo un contenedor en un puerto, hago el seguimiento, respecto a cuándo salió, qué demora tuvo en ese puerto y cuándo llega y reclamo mi pago. Ello me da la tranquilidad de que sé que está viajando y por una cuestión imperativa recibo la información, nos ayuda a los dos pero hablamos de un servicio ofrecido entre puertos determinados, que tenga regularidad y con un calendario publicado y ofrecido a todo el mundo. Eso, y para las reglas, es un transporte de línea regular y agrego las cuestiones electrónicas, puerto a puerta, comunicación electrónica y el tema del contenedor. También hablamos de que estas son las primeras reglas en cubrir un puerto a puerta, no tiene que ser en el puerto, puedo estar entregando una carga en medio de Argentina, embarcarla en Buenos Aires, desembarcarla por ejemplo en Shanghai y entregarla en alguna ciudad del interior de China. Obviamente tengo tramos que no son marítimos y sin embargo las reglas se aplican porque tengo un tramo marítimo.

¿Qué pasa si llega a haber algún problema, algún daño o demora en el tramo previo a la carga en los tramos terrestres?; en ese caso las reglas no son privativas ni excluyentes de aplicaciones de convenciones que sí se estén aplicando a los tramos terrestres, por lo menos las reglas dan la posibilidad de convivencia con otras convenciones, por supuesto siempre que exista un contrato que tenga el porteador con el cargador respecto de cubrir responsabilidades o actividades en el tramo terrestre y también que esas convenciones regulen la actividad del porteador.

Entonces, si hay convenciones que regulan esa responsabilidad, el plazo que tiene para ejercer un derecho jurídico, o bien regulan las limitaciones, es aplicable. Así esta delimitado y las reglas prevén que eso pueda suceder y en ese sentido, son inclusivas y están considerando realidades de un puerto a puerta real y también tienen en cuenta que se apliquen de pronto convenciones que no se puedan excluir por el contrato o bien que no sean convenciones que vayan en detrimento del cargador. Si hubo un problema y no me hago cargo por una convención; entonces hay que tener en cuenta qué convenios se aplican, si puede perjudicar al cargador, que las reglas han atendido que pueden suceder problemas y están previendo que pueden brindar posibilidad de solución o de aplicación de otras convenciones para que se atiendan esos problemas.

Interesa regular aspectos que sean completamente bajo las reglas como las responsabilidades de un cargador que están explicitadas según las reglas. Esto para tratar de dar un balance entre las responsabilidades de lo que es un "carrier" o un porteador y lo que es un cargador en sí. Se tienen previsiones por los requerimientos documentarios, incluyendo las transmisiones electrónicas, por eso hablamos de que son tan importantes, no sólo por el papel o formulario, sino que pretendan regular todo aquello que sea comunicación electrónica, entrega de mercadería, porque tengo que cobrar y tener en cuenta todo lo que lleve a cabo entregar efectivamente la mercadería, el derecho de control. Las reglas delimitan también quién tiene derecho a dar instrucciones al porteador e inclusive la posibilidad de transferirlo. Con esto se logró tener en cuenta aspectos importantes reales de la operativa pero que dejados a la buena de Dios crearon más conflictos que los que se pudieran solucionar. Entonces esta es una punta más que las reglas previeron. También fue pensado que las reglas traten, obviamente, sobre cuestiones de jurisdicción y requerimientos contractuales para hacer un contrato válido.

Hablamos de contrato y una innovación de las reglas es que el contrato de transporte es lo más importante y en virtud del mismo se aplican las reglas, contrato en virtud del cual el porteador se compromete a entregar mercadería por el pago del flete y tiene la obligación de incluir una parte marítima y la posibilidad de incluir un tramo terrestre.

Entonces, la primera cuestión importante, es la obligatoriedad del tramo marítimo, sin el tramo marítimo no existe la aplicación de las reglas.

Cubrirían un transporte de mercadería y para muchas personas es un shock que apliquen una convención en que no hay un documento de transporte y no lo va a haber por un buen tramo, en tanto yo circule por la parte terrestre. Pero esta es una innovación muy interesante de estas reglas, hablando de multimodalismo, dado que se siguen aplicando las reglas. Esto para mucha gente es un problema porque hay muchas libertades. La cuestión es cómo armo mi contrato, cómo lo negocio, qué es lo que estoy cubriendo, si yo tengo mi punto de entrega de carga en una zona marítima, tengo un puerto de carga, un puerto de descarga y un lugar de entrega en una zona mediterránea, con que uno de todos estos puntos esté en un estado contratante de las reglas, las reglas se aplican; esto podría llevar a conflicto si una de las partes no pertenece a un estado contratante y si a la otra parte le interesa la aplicación. Todo esto podría crear conflictos importantes.

Otro aspecto es que no importa la nacionalidad de los jugadores o partes, las reglas se aplican en función de partes que figuren en un contrato. Este tampoco es un tema menor porque hemos visto que en el comercio exterior hay países que por distintas razones a veces están excluidos y esto, para las reglas, no es importante; podrían pensarse como inclusivas.

Vamos a la definición de contenedor: todo tipo de contenedor de plataforma, tanque portátil, en la que se pueda agrupar mercadería y se considere también como contenedor a todo equipo auxiliar de la unidad de carga, todo es un contenedor; pero ¿qué pasa si hay sobrecapacidad de contenedores? Pensemos que ya no es novedoso ver un contenedor, son millones de contenedores circulando por el mundo y van en aumento; para hacer un ejercicio vamos a suponer que hay tantos contenedores en la actualidad económica que no ha salido de la crisis, los mayores mercados consumidores no se han recuperado totalmente, evidentemente lo que da vida a una naviera de consolidado de contenedores, es el gran mercado de consumo de productos que se puedan consolidar. Nos preguntamos ¿qué pasa si baja el consumo en los mercados más grandes como Europa y Estados Unidos? Si yo tengo cientos de miles de contenedores y los barcos que los transportan libres; tengo que volver con contenedores vacíos en algunos tramos; ¿podríamos pensar en carga a granel? ¿Esta puede ser una cuestión que solucione o mejore una compañía? Un Panamax cargaría unas 60 mil toneladas de granel, y no es un buque que entre en cualquier puerto, tiene cuestiones logísticas complejas, puede llegar a ciertos destinos, ahora, hagamos 60 mil toneladas y dividamos por 20, que es un promedio de contenedor de 20 pies y tengo 3 mil contenedores nada más que me llevan 60 mil toneladas de carga, necesito un barco relativamente chico y salvando las distancias entra en cualquier parte. Esto hay que contemplarlo, una nación que vende graneles, le puede ofrecer esto a los clientes. Una naviera me da la posibilidad de usar un espacio vacío si puedo entregar 60 mil toneladas de granel en un puerto que no recibe un Panamax ¿no me serviría? pienso en Argentina, y yo soy de Bahía Blanca, y la enorme mayoría de los barcos graneleros van a Bahía Blanca a completar cargas porque no dan los calados ni en Rosario ni en Buenos Aires, ¿qué pasa si se le diera la posibilidad a ese volumen de carga granelera? lo meto en un barco que no es muy grande, se baja en un destino dónde no necesito un sitio especial, y a la naviera le puede servir económicamente, porque vuelve con carga.

Cuando se analiza la sobre capacidad de contenedores en el mundo, podría ser una cuestión interesante la del transporte de granel en contenedores. Cuando se hacen los números, si yo cargo la mitad de la carga sobre cubierta en un granelero no puedo, no tengo problemas en la conservación de la carga, podría ser una solución para más de una naviera que puede ver a la Argentina más interesante para poner una línea regular.

Acabo de plantear que Buenos Aires no es puerto cerealero pero, ¿que pasaría si pudiera embarcar cereales? A Bahía Blanca no le sirve tanto pero a Buenos Aires sí. Respecto a las definiciones de vehículo, cuando pensamos que las reglas hablan de un puerto a puerto, el vehículo pensado es de transporte carretero o ferroviario, no existe el avión para las reglas de Róterdam. Esto es para cuestionarse el porqué lo dejaron afuera, porque las cargas aéreas han ido en crecimiento y para las reglas no son importantes porque las han apoyado son las grandes navieras, pero a los efectos de las reglas el avión no es vehículo, no existe.

Contrato de volumen es una de las definiciones más controvertidas de las reglas, es un contrato pensado para una cantidad específica de mercadería en una serie de embarques en un período determinado; las reglas dicen que puede incluir un máximo o mínimo o rango, pero no pone cuál; si a mí me plantean una carga de 3 contenedores, yo no puedo decir que son pocos, porque nadie dijo cuántos son pocos. Si tengo un cliente chino por ejemplo, que me pide que le entregue una carga a lo largo de 5 años, ¿cómo lo enfrentamos? ¿Cuánto es mucho para un rango de tiempo?

Las previsiones de un contrato de volumen dan por tierra con otras previsiones de contratos normales, entonces asusta que las navieras logren una posición de competencia muy fuerte porque el detrimento lo tiene el cargador y en Argentina tenemos una gran cantidad de cargadores chicos que tratan de competir entre sí y ahora con estas condiciones no podrían competir ni siquiera con los grandes. Entonces es una cuestión que hay que tener en cuenta a la hora de analizarlas si sirven o no y a quiénes le sirven.

Cuando hablamos de contratos de volumen hay cuestiones que no se aplican. En un contrato normal, si hablo de puerta a puerta, el porteador toma la carga, hasta que la entrega en su destino pero en un contrato de volumen esto no es aplicable; primero hay que tratar de ver reglas o dar limitaciones para que se cumplan ciertas tareas obligatorias, pero ¿cómo se hace si no hay un parámetro? Ese porteador tiene que ocuparse de recibir la carga, descargarla y entregarla y bajo un contrato de volumen no tiene esta obligación, ¿entonces a quiénes perjudicamos? Si él no tiene la obligación evidentemente la tiene otro, por ejemplo el cargador; se trata de que cada uno tiene que hacer su tarea. Otra cuestión es que el porteador tiene que tener el barco, las bodegas y los contenedores en condiciones para asegurarse que la carga llegue bien. Pero, con contratos de volumen, esta deja de ser una cuestión obligatoria; las asociaciones de cargadores no quieren saber nada con las reglas, muchas de ellas no quieren ratificarlas. La definición de transporte de línea no regular dice así: es todo aquel transporte que no sea de línea regular. Con esta definición dejan de lado todos los graneleros y las cargas no consolidadas, y vemos que muchos países que firmaron las reglas tienen flotas importantes pero muchos abogados dijeron que las reglas las firmaron países que tienen flotas importantes que llevan cargas importantes, pero no puedo apoyarme en la cuestión de granel para decir que las reglas sirven. Podemos decir que las apoyaron pero no en razón del porcentaje de carga que están transportando. Esta es una cuestión a tener en cuenta porque de pronto, alguien que no esté informado, puede decir que hay un 26% de las cargas del mundo, pero no consolidadas. Pero ocurre que si las apoyamos y no tenemos la cantidad de cargas consolidadas, ¿dónde nos paramos? ¿qué tipo de buques usamos? Hasta qué punto nos sirve ver quién opinó o quién firmó?

Tenemos que ver qué nos conviene, a nuestra realidad de carga y ver porqué las suscribimos. No ver qué hicieron Grecia, Noruega o Dinamarca porque no tenemos ni la flota granelera ni las líneas navieras de ellos, hay que tener todos los aspectos en cuenta. Respecto a los documentos de transporte las reglas no los exigen, pero los definen como todo aquello que se emite gracias a un contrato de transporte que se firmó y lo emite el

transportista porteador. Esto está evidenciando, primero, que se recibieron mercaderías para ser entregadas por él o por la parte ejecutante, por el tercero que haya contratado pero está evidenciando que las mercaderías se recibieron y también tiene que evidenciar que existe el contrato de transporte, porque esta es una de las cuestiones que las reglas exigen, entonces es un documento de transporte, aquel que en virtud del contrato muestra que yo porteador o alguien en mi nombre, recibió la mercadería y está demostrando que el contrato de transporte existe. A su vez si doy vuelta la definición de porteador o transportista, es el que suscribió un contrato de transporte con el cargador. Vemos que las definiciones no se apartan de la idea de las reglas o de lo que están cubriendo.

Partes importantes o terceros, son aquellas personas que en virtud de algún contrato se comprometen a realizar tareas que el porteador debería realizar pero que las hace ese tercero. Para las reglas están cubiertos, puedo tercerizar, pero sigo estando cubierta por la convención. Parte ejecutante común es la que realiza tareas en tramos terrestres y que pasan a ser marítimas cuando se realizan dentro de un puerto de carga hasta dentro del puerto de descarga.

Al realizar una tarea dentro del puerto si hay algún problema, vamos a querer ver dónde empieza el puerto y donde termina, podríamos suponer que tienen un límite físico determinado pero la realidad muestra que no es así. Si no tengo delimitada la zona del puerto, ¿cómo puedo delimitar responsabilidades en caso de algún problema? ¿dónde se acaba el puerto?. Por ejemplo Mar del Plata tiene una Terminal de contenedores y tengo que prever esas cuestiones porque cuando haya un problema para delimitar responsabilidades ¿cómo sé que se cayó dentro o fuera del puerto si no tengo nada?

Si queremos lograr competitividad, tenemos que atender esas cuestiones; las reglas deben determinar el área portuaria para saber dónde está mi problema. Es una realidad que estamos teniendo ahora.

Cargador es aquel que se vincula en virtud de un contrato de transporte, con un porteador, cargador documentario es el que acepta figurar en un documento, como el cargador, acepta ser nombrado como tal y es importante estas definiciones porque ha pasado con exportadores nuevos o chicos en nuestro país que tienen más o menos idea de lo que están tratando de hacer, pero no tienen idea acabada de cómo están contratando un servicio con una naviera. Esto ha pasado con clientes de puertos chicos que les proponen lo que necesitan y dicen a todo que sí y no saben que están admitiendo y serán responsables por acción. Si tenemos claras las definiciones, qué alcance y responsabilidad tienen, podríamos competir con una mejor posición.

Vamos a suponer que tengo mercaderías sobre camión y lo subo a un ferry internacional, ¿qué pasa con las reglas? En el Mar Báltico el tramo marítimo es internacional y sin embargo yo no la bajé del camión ¿qué pasa? ¿va a otra convención o va a ésta? . Si cargo contenedores en algún gran lago, sale un buque y alcanza el mar, para las reglas eso no es un buque, entonces se puede dar un conflicto importante.

Muchas veces los estados suscriben convenciones y las ratifican o no, las comunican a la población o bien no las incorporan a la legislación. Esto afecta a todos los jugadores de ese Estado y éste no se va a hacer cargo. Los armadores están a favor, porque la responsabilidad le queda al cargador, muchos cargadores están en contra por la responsabilidad que pueden alcanzar y hay muchos clubes que han decidido apoyarlos porque tienen miedo de las consecuencias con las navieras.

Para que las reglas funcionen, tenemos que pensar en que las suscriban los dos mercados consumidores más importantes: Estados Unidos y Europa. Si Europa la suscribe están los Estados que de por sí tienen su posición individual, va a haber muchos problemas, porque ¿qué convenciones aplican? ¿las regionales o las reglas de

Róterdam? Pero si se lograra que Europa las apruebe como Unión Europea se acaba el conflicto, aplicarán las reglas de Róterdam, las reglas apuntan a que no haya regionalismo, que es muy dañino a la hora de desarrollar un comercio internacional. Brasil no aceptó ninguna convención, Estados Unidos tampoco, firmó las reglas pero todavía no las ratificó.

Les traje un “top ten” de puertos chinos en cuanto a la actividad de contenedores. China viene creciendo a pasos agigantados, salió un titular de que Hong Kong va a dejar de percibir la visita de algunas navieras porque algunas terminales ganan en competitividad y tienen las fábricas de electrónicas más grandes del mundo. China viene creciendo y está previsto en el comercio intra asiático, únicamente para el 2011, un tráfico de 22 millones de contenedores y hablo únicamente de Asia. Sabrán que desde el año pasado entre China y el sudeste asiático se firmó un acuerdo, y arrancó la zona franca más grande del mundo con el tráfico económico más importante del orbe.

Y también les traje un artículo de un diario, donde un norteamericano lamenta mucho la desaparición de las navieras norteamericanas, porque Estados Unidos, por la política proteccionista, tiene como resultado que el único transporte es entre Alaska y Hawai y es carísimo. Estados Unidos lamenta el tema pero si no termina con el proteccionismo no van a poder avanzar. Sin embargo firmaron las reglas, no las ratificaron, están tratando de pensar como insertarse en el mercado de las navieras que hoy dominan otros países.

Tema de la piratería: entre las cuestiones que las reglas analizan es la eximición de responsabilidad para distintos actos incluyendo piratería. Me llamó la atención pensar en piratas somalíes, hay un análisis económico hecho que dice cómo ellos aprendieron principios de economía. Esta gente planifica, analiza, hace cuentas, ataca, cobra y reinvierte el dinero, están creciendo, hay clubes de logística que están pensando en cómo evitar las aguas infestadas por piratas, pensemos en los costos logísticos, ¿cuánto dinero perdemos y quién lo paga? Pensemos en los costos de los seguros y, ese dinero, ¿de dónde sale? Hablamos de 10 mil millones de dólares anuales, y si queremos pensar en competitividad hay que tenerlo en cuenta y a veces aunque haya seguros no tengo cómo reponer la mercadería. Si en la Argentina no tengo una capacidad grande de producción, más allá de que el seguro me cubra me quedará sin mercadería.

El último tema es que todos tenemos claro en Japón **la peligrosidad de las cuestiones nucleares**, hay una previsión de las reglas que habla de eximición de responsabilidades cuando en una instalación nuclear hay un accidente atribuible a quién lo maneja. Les dejo un artículo, es muy interesante, llegó un contenedor en el puerto del Mediterráneo procedente del Medio Oriente y el contenedor es radioactivo; el puerto es Génova, hablamos de un puerto italiano, han puesto contenedores con harina y agua alrededor, pero nadie lo va a recibir, nadie se anima a abrirlo; las poblaciones están cerca de las terminales y en Argentina no podemos escanear lo que entra y sale. Me parece una cuestión muy importante; en el desierto de Estados Unidos hay isótopos radioactivos, y en Europa tenemos un contenedor radioactivo parado en una Terminal; las reglas contemplan muchas cuestiones y son largas y complicadas pero me gustaría poder hacer algún análisis para lograr un conocimiento que sea útil a nuestros representantes y cuando se decida tomar una decisión estén bien informados por todos los que juegan un papel importante. Ese era el objetivo de presentar este trabajo.

AC: ROSSI: Estas reglas, ¿contemplan un único operador responsable o una concentración de sucesivas responsabilidades en los distintos tramos del multimodalismo?

Respuesta: Sucesivas responsabilidades, muchos jugadores actúan y todos tienen responsabilidad, la cuestión es cubrir todos aquellos que puedan tenerlas, las reglas intentaron pensar todo lo posible, cubrir la mayor parte del tramo.

AC. ROSSI: Entre las normas que en Argentina existen para agilizar los puertos, está la delimitación del área portuaria, en Mar del Plata ellos no lo tienen claro, pero si usted llega a la habilitación del puerto, va a encontrar los límites, no sólo geográficamente sino también con calles, etc.;

AC. PRESIDENTE: Sin otro particular, se levanta la reunión.