

ACADEMIA DEL MAR**ACTA DE LA SESION PLENARIA ORDINARIA N°63.**

En la ciudad de Buenos Aires, el 29 de abril de 2003, siendo las 18 horas se inició la sexagésimo tercera Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Doctor Oscar R. Puiggrós y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

N° 6: Contraalmirante Francisco N. Castro;
N° 18: Capitán de Navío Néstor A. Domínguez;
N° 38: Vicealmirante Julio Italo Lavezzo;
N° 21: Doctor Oscar R. Puiggrós;
N° 27: Doctor Mario Cámpora;
N° 10: Ingeniero Fernando Vila;
N° 25: Capitán de Fragata José Guillermo Zuloaga;
N° 41: Doctora Haydée Susana Talavera;
N° 35: Ingeniero Humberto R. Ciancaglini;
N° 37: Doctor Alfredo De las Carreras;
N° 13: Contraalmirante Jorge J. A. Palma;
N° 27: Doctor Mario Cámpora;
N° 20: Doctor Remo Entelman;
N° 26: Contraalmirante Laurio H. Destéfani;
N° 31: Capitán de Navío Carlos E. Ereño;
N° 17: Señor Pedro A. Fox;
N° 3: Contraalmirante Jorge A. Fraga;
N° 28: Almirante Enrique Molina Pico;
N° 4: Doctor Carlos Ortiz de Rozas;
N° 9: Contraalmirante Juan H. R. Questa;
N° 11: Arquitecto Hernán Alvarez Forn;
N° 32: Doctor Vicente G. Arnaud.

AC. PRESIDENTE: Para cumplir con una modalidad que es necesario mantener, les quiero decir dos cosas, una que, por pedido del Sr. Jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante Stella, la Academia del Mar auspicia junto con la Universidad Católica Argentina, la de la Marina Mercante y la Armada, el ciclo Almirante Storni, y la segunda es que el día 8 de mayo a las 17 horas, tenemos la Asamblea Anual, con lo cual hay algunos ejemplares del Orden del Día de esa reunión que si bien tiene cierta importancia, no es fundamental.

La otra cuestión es que algunas cuentas de orden económico de la Academia están ya al día, y que las actas, que estaban bastante atrasadas, también. Ambos logros se deben fundamentalmente a los Académicos Castro y Domínguez, que han hecho un esfuerzo muy valioso.

Yo había propuesto que este año en las reuniones, tuviéramos la palabra de algún presidente o miembro de algunas de las academias que no fuera miembro de ésta, y se designó al doctor José Ray, que es un joven experto en la materia desde hace muchos años y hoy le he pedido que nos acompañe y nos exprese algunos puntos de vista. Luego tendremos ocasión de hacer algunos comentarios que correspondan, con absoluta libertad. Me siento honrado que nos acompañe hoy y le cedo la palabra.

AC. RAY: Les doy las gracias por esta invitación y respondo a una amistad de años con mi amigo Puiggrós y vengo no a pronunciar una conferencia ni comunicación al estilo tradicional de las Academias, sino a exponer algún punto de vista, para tener la oportunidad del diálogo porque siempre es más fructífero.

En la Academia Nacional de Derecho, de la que fui presidente, presido un Instituto de Derecho Internacional y del Mar porque al ser internacional comprendemos lo marítimo, lo aéreo y a la vez el Derecho Internacional.

El año pasado tuvimos oportunidad de inaugurar un seminario en el CARI con la doctora a cargo y conmigo y se realizó un Seminario sobre Derecho del Mar donde se apuntó a distintos temas fundamentales. Estos se vinculan al Derecho Penal, al de Navegación y al económico-empresarial, que presentan una serie de temas muy importantes.

Cuando hablamos de Derecho del Mar, nos refimos primero a un aspecto que dijo el Secretario de la Academia Internacional de la Haya en una reunión. El expresó que el derecho del mar hoy día estaba avanzando en una forma muy grande y que no era el derecho de la circulación sino el de la explotación el que más interesaba. El sucesor en la cátedra de Francia en la Facultad de Derecho en la Sorbona, decía que era un derecho que pasa a ser pluridimensional y era el derecho no a la navegación sino a la explotación. Recuerdo que en una de esas reuniones, el profesor de Derecho Administrativo preguntó sobre el derecho a la navegación y del mar y le dije que era la decisión de dos pilares, primero el derecho público del mar y segundo de la explotación de las riquezas del mar, tradicionalmente fue la pesca y ahora se apunta a los fondos marítimos, a la explotación de las riquezas, y, desde luego, la pesca.

Ésto lleva a que, cuando hablamos de Derecho del Mar, me preguntaran cómo funciona con respecto al derecho de navegación y les dije que tiene infinidad de puntos de contacto. El Derecho del Mar tiene una cierta autonomía, en el sentido que tiene toda legislación, y un órgano jurisdiccional. Cuando hablo de las autonomías, digo que son esencialmente relativas; en primer lugar porque el derecho internacional es más complejo, pero en general cuando se habla de las autonomías se quiere predicar una especie de independencia, lo cual es un error. Lo que hay es una sistematización con fines determinados, sean legislativos, sean jurisdiccionales; pero lo que hay que cualquier materia en la que formamos parte, es que pertenece a un orden jurídico. El problema es que esta materia del Derecho del Mar, objeto fundamental de ustedes, tiene connotaciones como el derecho penal, con el derecho de la navegación, económico-empresarial, internacional público y privado, etc., lo que me lleva a pensar que ustedes tienen la Convención del Mar, que yo he encontrado cómo la Convención más extensa, con muchos artículos y nueve apéndices fundamentales. Es decir con una gran cantidad de páginas. En realidad se tratan todos los temas fundamentales de legislación como orientación y luego hay una referencia especial al Tribunal del Mar que se estableció en la ciudad hansíatica libre de Hamburgo, que tiene 21 miembros de los cuales forma parte el Académico doctor Caminos.

Dentro de ese panorama general nos encontramos con una conjunción de temas con referencia al Derecho Marítimo. Así me encuentro yo, por ejemplo, con el tema de los "Espacios Marítimos". Hablo así porque así se los mencionaba en la clasificación tradicional, en conferencias anteriores a la de Montego Bay, lo que duró desde 1974 a 1982. Esa Convención fue la tercera y durante ese período extenso desde los 70's hasta 1982, durante todo ese período se fue extendiendo y desarrollando y se llegó a establecer una zona de 12 millas como extensión máxima del Mar Territorial, 12 millas más para la Zona Contigua, 24 en total y 188 millas más de la Zona Económica Exclusiva. Esto nos lleva al tema que es el de la milla 201, y la extensión que se le pretende dar al mismo.

El tema de la Zona Económica Exclusiva, es la solución que se dió para el problema que se estaba planteando en ese entonces que era tener un mar territorial más extenso para la

explotación económica que podía tener esa zona. Eso se ha obtenido, y funciona actualmente sin ninguna discusión.

¿Pero ahora qué ocurre?. Ocurre que en las 200 millas se está en una zona muy limitada y nuestra flota, la Prefectura Naval Argentina y la Armada, tienen que ejercer el control para que no se viole el principio de explotación que tiene reservado el estado ribereño de esa Zona Económica Exclusiva y ahí viene el problema de las posibilidades de fondeo y por eso se habla del problema que crea la milla 201. Hoy día existe una tendencia a regular ese tema; hay acuerdos regionales que se pueden celebrar entre los países que tienen intereses comunes como Argentina y Uruguay, que están en zonas que pueden invocar una Zona Económica Exclusiva.

En la parte de la explotación pesquera, es un tema que interesa desde el punto de vista económico, pero lo que más interesa en la Convención del Mar es la explotación de los fondos marinos y para eso se llega a que hayan autoridades para regular estos temas fuera de esta Zona Económica Exclusiva teniendo en cuenta la plataforma continental, con respecto al lecho pero no a las aguas, porque eso entra en la parte de altamar y se lo conoce como "la zona". Esto me llevó a decirles que en la Convención del Mar hay muchos temas que lindan con nuestra materia de derecho a la navegación, de la circulación, la traslación y con otros temas como los tipos de derecho penal. Si hablamos de piratería, hay un concepto de piratería nacional e internacional; en 1960 hubo el caso del Capitán Galvao que se sublevó con el buque Santa María por estar en contra de Salazar en Portugal y se planteó la cuestión de si el hecho revestía el carácter de piratería o no y lo es de acuerdo al código penal nuestro. Desde el punto de vista de la piratería internacional, había que ver la Convención vigente de 1958, y ese texto es el mismo que el actual. Actualmente hay muchos temas de piratería y hay mucho interés por parte de la Organización Marítima Internacional en controlar lo que pueden ser los llamados "actos de piratería" que se realizan en determinados lugares.

La riqueza que tienen ustedes en este trabajo es muy grande, porque no es sólo los problemas de la pesca, hay problemas de las especies migratorias y demás que han determinado artículos específicos y que son materia de estudio para los que tienen interés en la explotación del mar. Dentro de este panorama, tenemos que ese Tribunal del Mar, ha tenido oportunidad de pronunciarse en algunos temas, como el caso del "Saira", donde se plantearon temas que lindan con nuestra materia, y que no están referidos sólo a los espacios marítimos, sino al embargo y a las medidas que puede tomar el Estado ribereño frente a los casos que se plantean con perjuicios para sus intereses. En el caso antes planteado el estado costero sostenía que estaba pescando dentro de su zona y había infringido las cuestiones aduaneras. Se discutía el tema de si la bandera había sido debidamente otorgada; el fallo del Tribunal sienta una jurisdicción determinando puntos en sus fundamentos que no son los que conocemos hasta el momento. Pero vale la pena decir que se reconoció que el régimen de la bandera era legítimo y no se entraba a cuestionarlo. En cuanto a las metas del Estado ribereño se había excedido en ese control que podía ejercer, dentro de las aguas de la Zona Económica Exclusiva; de manera que se le condenó por una cifra determinada. Hay, pues, infinidad de temas dentro de la Convención del Mar que pueden ser materia específica de ustedes, en relación con lo que son los otros sectores del derecho y lo que hace a la explotación de esa riqueza enorme que es el mar.

En este aspecto, en las reuniones en que tuvimos oportunidad de participar, se enfocó el tema de la pesca, de las medidas que podía tomar el Estado ribereño en esas zonas, su zona contigua, su Zona Económica Exclusiva y el problema de la plataforma continental. La República Argentina tiene esa enorme costa llena de riquezas.

El otro problema es el de la marina mercante, de las posibilidades que se ofrecen a quienes quieren explotar la navegación y la pesca. Me pregunto qué regulación hay en ese sentido. Estoy preocupado porque se encaran proyectos de este tipo sin tomar en cuenta principios fundamentales. Como, por ejemplo, proyectos que, sobre la base de desarrollar la industria

naval, pretenden alterar el régimen de los privilegios de la hipoteca llevándola a un primer lugar, y postergar los otros privilegios que son fundamentales y reconocidos en la legislación, no sólo nacional sino internacional, y no deben ser dejados de lado ni pasar sobre ellos.

En ese sentido, si se llegaran a reconocer esos textos habría una situación muy grave porque un armador tiene su buque y se lo hipotecan. Ése buque causa daños y tiene preferencia sobre el crédito hipotecario; no creo que la solución vaya por ese terreno, de mejorar el privilegio de la hipoteca en perjuicio de los damnificados, porque la solución tendría que buscarse por otro lado. Como que el acreedor hipotecario tenga un seguro y tenga posibilidades de tomar medidas cuando se encuentra en peligro la situación de su crédito. Habría que inspirarse un poco en el modelo anglosajón que da algunas soluciones; en nuestro derecho, el acreedor hipotecario no puede tomar medidas que le priven del derecho de defensa, entonces habría que buscar la fórmula de cómo ese acreedor hipotecario cuando se encuentra en peligro su crédito, tenga posibilidades de accionar, pero nunca se debe colocar en situación de inferioridad a créditos que deben ser privilegiados. A esto lo traigo como ejemplo porque uno de los temas que se debaten es el problema de la bandera del buque y cuándo se le debe dar privilegio a la ley de la bandera y cuándo el armador argentino puede arrendar buques de terceros, utilizar otra bandera para no aplicar la bandera argentina. La razón es porque, aplicando nuestra bandera se da preferencia a tripulantes nuestros y eso llevaba a colocar al armador nuestro en condiciones de no competir con los extranjeros, esto tiene que ver con la ley de cabotaje, que rige un decreto de 1944 muy extenso, decreto modificado y todavía ley vigente en este momento.

Yo por eso creo que en esta materia se puede regular debidamente cómo debe ser el problema nuestro de la marina mercante, y tengo infinidad de temas, pero vuelvo al principio, que me interesa mucho más el diálogo y no el monólogo. Es según esto que yo les he dado esta especie de introducción que hice sobre el tema. Esto es para los problemas internacionales porque para los nacionales tenemos que ocuparnos nosotros y estar vigilantes por el riesgo que se plantea en esos proyectos. Creo que se enfoca indebidamente el crédito marítimo y las garantías que se dan al acreedor hipotecario y al desarrollo de nuestra marina mercante. Además, por otra parte, los dobles registros funcionan en todo el mundo y les digo que creo que es más interesante el punto de vista de ustedes.

AC. ARNAUD: En primer lugar le agradezco muy especialmente su disertación; la materia que usted domina es de gran importancia para nuestro país, por el extenso litoral marítimo que tenemos y por los problemas del Atlántico Sur como la pesca, la producción y la posibilidad de existencia de hidrocarburos. Me permito dar una prioridad a las encuestas que se llevan para reconocimiento de soberanía sobre la plataforma continental, más allá de las 200 millas.

AC. PRESIDENTE: Este tema fue especialmente señalado por el Almirante Stella en una conversación que tuve hace 10 días y se trató justamente ese tema, de modo que me parece oportuno.

AC. RAY: Es un tema de Derecho Internacional Público, que no es materia de mi especialidad, yo soy contrario al tema de las especializaciones a fondo; en este sentido, recuerdo lo que decía Ortega y Gasset respecto de que los especialistas son modelo de ignorancia y barbarie, porque el especialista que domina algo, se cree autorizado para opinar de todo lo demás. En la plataforma continental tenemos derecho a todo el suelo y su explotación, lo que no significa que no tengamos sobre la parte de las aguas, y ahí viene todo el problema con esto que mencionaba el Académico Puiggrós, el de más allá de las 200 millas pero no es tema al que yo me haya dedicado a estudiar porque hace fundamentalmente a la parte política, de manera que yo le

devuelvo la pregunta, para que usted me diga qué punto de vista ustedes sustentan sobre este tema.

AC. ARNAUD: Llevar adelante negociaciones hasta dónde se pueda, con Gran Bretaña de una manera muy prudente y que se crean intereses comunes para llevar el problema a las Naciones Unidas para un tipo de solución.

AC. RAY: El problema nuestro de las Malvinas, me lo mencionó el Académico Entelman, al decirme que uno de los temas preocupantes era ese. Le dije que si bien no me había ocupado fundamentalmente de eso y él me recordó que de 1832 a la fecha hubo un cambio fundamental en el tema de los espacios marítimos. Pero este tema de la plataforma continental, con las negociaciones que hay que hacer, es lo que se habla en la Convención respecto a los acuerdos regionales sobre el tema.

El problema de las Malvinas, no lo voy a tratar yo y creo que tenemos todo nuestro derecho. Esto es siempre polémico. Se lo encaró en forma equivocada cuando se decidió llevarlo de forma bélica. En ese momento estaban en juego nuestros intereses.

AC. CASTRO: El drama nuestro es que, habiéndose acabado en todo el mundo las zonas de pesca, se vinieron a nuestros mares y han depredado totalmente y ni siquiera han mantenido el nivel para que la pesca menor pudiera seguir creciendo.

AC. RAY: En ese sentido la Prefectura y la Armada hacen su control y se toman decisiones cuando los buques están en las zonas límites. Hay textos expresos sobre ese tema en la Convención del Mar para el ejercicio de la jurisdicción del Estado ribereño, que ejerció medidas de derecho muy fuertes contra el buque, invocando normas aduaneras y de control, que se dijo que el Estado costero había inflingido. Sobre la plataforma continental entiendo que debería ser materia de negociación como tendría que ser negociación de todo esto. Estamos con algunas crisis y algunos planteos, el derecho internacional hoy en día no se puede descuidar y un ejemplo típico es la Convención del Mar. La otra posibilidad es negociar cuando la fuerza no nos permite a nosotros replicar en la forma debida lo que se plantea por parte del contrario, y el problema de las Malvinas se debe seguir negociando, no hay otra alternativa.

AC. ZULOAGA: Cómo debe ver la Argentina su plataforma continental, que está en un conflicto basado en una decisión que todavía el país no ha tomado. Aparentemente, están muy ocupados en la solución.

AC. ARNAUD: En este tema de tratar de lograr el reconocimiento de la soberanía territorial sobre la plataforma continental más allá de las 200 millas está bien atendido por nuestra Cancillería, el Estado Mayor General de la Armada, el CARI y la Academia Nacional de Geografía. Se trata de un problema económico, hay que hacer una gran cantidad de estudios, algunos se han hecho desde la Armada. Lo otro no es un problema todavía conflictivo, lo es de negociación. La solución es perentoria y la resolveremos antes del 2008 o no lo resolvemos. Lo primero que se está haciendo son los estudios científico-técnicos.

AC. RAY: Yo escuché cuando se hablaba de estos estudios y si se está pensando en alguna explotación económica, es fundamental negociar, porque de otra forma el Estado argentino no va a poder entrar en una explotación debida del asunto.

AC. DE LAS CARRERAS: Nosotros tendríamos un solo problema, que es con las Malvinas, y tenemos algún problema con el Uruguay.

AC. RAY: El tratado del Río de la Plata en 1974, fue un convenio que se pudo hacer porque el gobierno en ese momento acababa de ser elegido con una mayoría muy favorable.

AC. DE LAS CARRERAS: Canadá promulgó un decreto avanzando sobre las 200 millas con el argumento de proteger ciertas especies que se estaban depredando.

AC. RAY: Son temas que hacen a la explotación económica del mar y de la pesca. Pero en materia con respecto al otro tema que es la explotación del subsuelo en cuanto a que ahí sí entra el lecho del mar: ¿a qué altura están los procedimientos de negociación?

AC. ARNAUD: Ni hay descuido ni hay conflicto, se está negociando; lo que me preocupa es que esto se constituya en una política de Estado porque no creo que algún gobierno pueda estar en contra de seguir avanzando.

AC. RAY: En el año 1989 en Londres se aprobó la Convención de Asistencia y Salvamento y hay conformidad unánime, en el sentido que es una Convención satisfactoria para todos los interesados; yo, como Presidente de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, pedí que se ratificara la firma de la Convención para que pudiera hacerse el depósito y entrar en vigencia. En Relaciones Exteriores han enviado notas a la Secretaría de Transporte de la parte marítima y no hay contestación, ahora esto se ha reconstituido por medio de algunas gestiones para que se envíe a Relaciones Exteriores un documento con los antecedentes de esta Convención pero acá no hay conflicto, no hay nada más que el no ocuparse, no se hace lo que se debe.

Por ejemplo en la Convención de 1969, el Convenio Civil sobre Responsabilidad por la Contaminación de Hidrocarburos, todo eso no funcionó, vino el representante del fondo y se sancionaron y aprobó por nuestro país dicha Convención porque hubo acuerdos de los transportadores y de los interesados en la carga, que eran los que tenían que contribuir al fondo, en que se ratificaran estas convenciones; de lo contrario no iba a haber cobertura si se producía un accidente porque antes había un sistema que cumplía todo eso, resguardando los intereses. En cambio, con motivo del nuevo texto de Convención en el 92, se ratificó de inmediato, se hicieron las gestiones pertinentes, las dos partes en conflicto, transportador y cargador. A veces tiene éxito la gestión, otras veces queda en silencio.

AC. DE LAS CARRERAS: Respecto a la plataforma continental, los ingleses han otorgado concesiones de petróleo sobre la plataforma que reclamamos nosotros, y yo creo que la Argentina en la parte norte de Las Malvinas no hace ningún reclamo aunque está discutiendo toda la plataforma. La plataforma continental argentina tiene casi la misma superficie que los 2 millones 800 mil Km² emergidos. La riqueza de la plataforma sumada a la del Mar Argentino o Zona Económica Exclusiva es mucho mayor que la que tiene la Argentina sobre la Pampa Húmeda. La Argentina tiene ahí un potencial formidable que no lo ha cuidado, no hay conciencia del territorio formidable que tiene abandonado y uno de los objetivos de esta Academia debería ser la toma de conciencia, que los argentinos tenemos que tener, de que disponemos de un frente marítimo, una plataforma continental que es una de las más grandes del mundo y una riqueza superior a la tierra emergida.

AC. TALAVERA: Yo quería decir de la absoluta necesidad de formar conciencia sobre la importancia que tiene para la Argentina la Plataforma Continental. A fines de los años 70 el

diario La Nación publicó una nota sobre la Plataforma Continental Argentina, destacó en una nota en la que destacó que, si bien era importante el contenido de la Convención, el tema de la plataforma era muy importante. Leí en una publicación americana que tenía 5 veces la reserva petrolera de los Estados Unidos. Pero hay algo que deseo resaltar, los países del Pacífico, que tradicionalmente han venido sosteniendo la soberanía de las 200 millas, la defienden y no les importa tanto la plataforma porque no la tienen. Para ellos, que haya 200 millas los coloca en una situación de tener el aprovechamiento de ese mar y la soberanía por esa vía, por la defensa del Mar Territorial, pero para nosotros esto es tan importante como para ellos dicho Mar Territorial. En contra de esto Francia apoyaba la menor extensión en favor del océano y de los fondos marinos. La posición francesa no es la que más nos favorecía.

AC. ARNAUD: Coincido con lo que han dicho los últimos oradores, habrá una labor coincidente en hacer que este sea un tema de Estado. Yo me pregunto: ¿qué parte puede oponerse a tratar de lograr el reconocimiento de la soberanía?. No hay interés particular o partidario o sectorial para oponerse a eso.

AC.RAY: El problema son los medios de hacerlo efectivo.

AC. ARNAUD: Se han hecho estudios pero hay que de seguir haciéndolos, los demás países se mueven, el país tal vez más activo en esto es Chile, que tiene el problema de la defensa en su pesca, también están en este empeño Perú y Ecuador.

AC. RAY: Los Estados sudamericanos fueron los que hablaron de las 200 millas y ahí nació la tesis de la Zona Económica Exclusiva.

AC. PRESIDENTE: Le agradecemos mucho al Dr. Ray que nos dijo que le gustaba más el diálogo y creo que hemos quedado satisfechos.

AC.RAY: Yo me llevo la información sobre derecho internacional público. Todos estos temas están interconectados, ya no es un derecho a la circulación en el mar sino del volumen de la explotación y eso es fundamental que complete con medidas positivas, empresarias y demás, que llevan a una polémica por los intereses contradictorios que hay que resolver.

AC. ARNAUD: Es un problema de intereses.

AC. PRESIDENTE: Le pedimos al señor Académico que nos haga un breve resumen de lo que se ha hablado aquí, lo que habría que hacer, las medidas concretas que sugiere para tratarlas en la Academia, para acompañar a otras instituciones y para poner en marcha esto que él mismo ha calificado como muy importante. Le agradecemos mucho al Dr. Ray.

Yo hablé con el Presidente de la Academia de Derecho y me dijo que nosotros tenemos acá un Académico, como lo es el doctor Caminos. Pero la idea que nos animaba era que el disertante fuera una persona ajena a esta Academia y así surgió el nombre del Académico Ray, que nos ha ilustrado con su exposición.

AC.RAY: Cuando se discutió el tema de los Hielos Continentales, recibí un pedido de la Academia de Geografía para que adhiriera a su postura. Se trataba de un tema de orden jurídico y yo sostuve que lo que debía hacer nuestra Academia era pronunciarse. Sostuve que la Academia de Derecho no podía, tratándose de un problema de derecho, limitarse a adherir lo

que estaba sosteniendo la Academia de Geografía. En temas de derecho uno debe expedirse pero el tema del derecho internacional público, es un tema fundamentalmente internacionalista.

AC. CIANCAGLINI: Yo soy socio del Centro Argentino de Ingenieros y presido la Comisión Técnica. Entre las subcomisiones sólo existe una relacionada con puertos. El tema que ustedes han señalado, sobre de la riqueza del mar, merecería que exista una Comisión sobre ese tema en el Centro Argentino de Ingenieros. Su función sería la de estudiar una gran cantidad de problemas relacionados con la ingeniería pero en particular la de la explotación de la riqueza del mar. Me parece que si se pudiese hacer algo en ese sentido sería muy positivo. Propongo formar una Comisión de gente que trate el asunto de las riquezas del mar. Nos reunimos una vez por mes y creo que sería necesario que un organismo tan importante como el Centro Argentino de Ingenieros se interese por el tema.

AC. RAY: Los trabajos de interconexión son fundamentales, tuvimos oportunidad de exponer sobre los temas de ingeniería y derecho que es nada menos que la regulación de las relaciones entre nosotros, de los ciudadanos y de los habitantes y en última instancia el derecho tiene que resolver y tener en cuenta los intereses en juego.

AC. CIANCAGLINI: Cuando me hicieron estudiar ingeniería legal en la Facultad de Ingeniería protestaba. Pero el hecho de haber tenido que estudiar el Código Civil, de Comercio y de Procedimientos, me hizo aprender ciertos conceptos de derecho que me fueron muy útiles. En este caso me gustaría que un organismo como el Centro Argentino de Ingenieros, tuviese una Comisión Técnica relacionada con ese tema.

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