



ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE DERECHO MARÍTIMO

REVISTA DE ESTUDIOS MARITIMOS



AÑO XXXII

JUNIO 2007

Nº 56

**REVISTA DE
ESTUDIOS MARÍTIMOS**



COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA

**PUBLICACIÓN DE LA ASOCIACIÓN
ARGENTINA DE DERECHO MARÍTIMO**

COMITÉ DE REDACCIÓN

Director

Jorge M. Radovich

Miembros

Dora Joseph

Hugo C. Moreno

*Las opiniones vertidas en los trabajos firmados y publicados
en esta revista corresponden a sus autores y no son necesariamente
compartidas por la AADM ni por el Comité de Redacción*

Radovich, Jorge M.

Revista de estudios marítimos / Jorge M. Radovich y Dora Joseph. - 1a ed. - Buenos Aires :
Reysa Ediciones, 2007.

260 p. ; 26x18 cm.

ISBN 978-987-1249-28-2

1. Derecho Marítimo. I. Joseth, Dora II. Título

CDD 343.096

Diseño de cubierta: Marcelo Espindola

Todos los derechos reservados.

Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo
ni en parte, ni registrada en, o transmitida por un
sistema de recuperación de información, en ninguna
forma ni por ningún medio, sea mecánico,
fotoquímico, electrónico, magnético,
por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo
por escrito de la editorial.

ISBN: 978-987-1249-28-2

Libro de edición argentina

Queda hecho el depósito que previene la Ley 11.723

Copyright © by Reysa Ediciones

Impreso en la Argentina. Printed in Argentina

Domicilio Editorial Rondeau 4151 (C1262ACK) Ciudad de Bs. As.

Tel / Fax: 4924-2646 / 4921-9825

Administración y Producción Tabare 1526 (C1437FHL) Ciudad de Bs. As.

Tel / Fax: 4919-7199

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE DERECHO MARÍTIMO

*Avda. Leandro N. Alem 728 7º Piso
1001 Buenos Aires. - Tel.: (5411) 4310-0100
Fax: (5411) 4313-0200*

CONSEJO EJECUTIVO

Presidente: Dr. Alberto Carlos Cappagli
Vicepresidente 1º: Dr. Domingo Martín López Saavedra
Vicepresidente 2º Dr. Carlos Raúl Lesmi
Secretario: Dr. Jorge M. Radovich
Prosecretario: Dr. Fernando Romero Carranza
Tesorero: Sr. Pedro Guillermo Browne
Protesorero: Dr. Diego Esteban Chami
Vocales:
Ricardo Revello Lerena
Dra. Haydee Susana Talavera
Dr. Abraham Austerlic

Revisores de Cuentas:
Dra. María Cecilia Gómez Masia
Dr. Hernán López Saavedra

SRES. MIEMBROS ARGENTINOS DEL COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL

BENGOLEA ZAPATA, Jorge
CAPPAGLI, Alberto C.
CHAMI, Diego E.
LESMI, Carlos R.
LÓPEZ SAAVEDRA, Domingo
MENDIZÁBAL, Marcial J. Z.
RADOVICH, Jorge M.
RAY, José D.
ROMERO CARRANZA, Fernando
TALAVERA, Haydée S.
WEIL, Francisco

LISTA DE MIEMBROS DE LA AADM

27 de febrero del 2007

Letra A

- 1 Alvarez, Ricardo
- 2 Alvarez Blanco, Diego
- 55 Anselmi, José Luis
- 3 Arana Tagle, Jorge
- 4 Arrola, Graciela
- 73 Arroyo, Gabriela
- 5 Austerlic, Abraham

Letra B

- 75 Barone, Matías
- 6 Bengolea Zapata, J. (M. Honorario)
- 78 Bestani, Elías Frem
- 7 Browne, Pedro

Letra C

- 71 Calleja, Martín
- 8 Cancelo, Domingo
- 9 Cappagli, Alberto
- 74 Castellano, Karina
- 68 Castelli, Indiana
- 11 Conti, Jorge Ernesto
- 10 Constenla, Jorge
- 12 Cooper, Andrés
- 13 Cosentino, Eduardo

Letra CH

- 14 Chami, Diego

Letra D

- 15 Dabinovic, Adrián
- 16 Daglio, Félix
- 66 D'Adamo, Roberto

Letra F

- 70 Fondevila, Nicolás

Letra G

- 56 Gerolimetti, Carlos
- 17 Gómez Masía, María Cecilia
- 18 González Lebrero, Rodolfo A.
- 77 Grillo, Paula

Letra H

- 65 Hereñu, Gustavo E.

Letra I

- 64 Iraola, Eduardo

Letra J

- 19 Johnston, Esteban Alejandro
- 53 Joseph, Dora

Letra L

- 20 Laspiur, Luis Ernesto
- 21 Lesmi, Carlos Raúl
- 72 Lesmi, José Luis
- 22 Leyro, Myriam Irene
- 67 Loisa de Molina, Celia
- 62 Longa, Julio César
- 23 López Saavedra, Domingo
- 25 López Saavedra, Diego
- 24 López Saavedra, Mariano
- 26 López Saavedra, Hernán

Letra M

- 27 Mainero, Leonardo
- 28 Manzano, Martín
- 29 Márquez Smith, Eduardo C.
- 54 Méndez, Héctor A.
- 69 Miralles, Mario
- 31 Moccia, Elisa
- 30 Mohorade, Horacio
- 59 Mora, Roberto D.
- 32 Moreno, Hugo C.

Letra N

- 63 Neustadt, Mariana Judith
- 33 Núñez, Graciela

Letra O

- 61 Ocampo, Javier
- 34 Oms, Erick Alejandro

Letra P

- 80 Porcelli, Fernando
- 35 Pravia, Aldo

Letra Q

- 60 Quilindro, Rubén

Letra R

- 36 Radovich, Jorge
- 37 Ray, Fernando
- 38 Ray, José Domingo
- 39 Revello Lerena, Ricardo
- 40 Romero Carranza, Fernando
- 41 Ruggiero, Gustavo

Letra S

- 42 Schwarzberg, Carlos
- 43 Sica, Jorge
- 44 Simone, Carlos Rodolfo
- 57 Soto, Fernando
- 58 Stamati, Gastón A.

Letra T

- 45 Talavera, Haydee
- 46 Trigub, Alberto

Letra V

- 76 Vega, Alejandro
- 47 Vilarelle, Alberto
- 48 Vivanco, Jorge
- 49 Vivanco, Esteban

Letra W

- 50 Weil, Francisco
- 51 Weil, Francisco (h)

Letra Y

- 52 Yusti, Gustavo Pablo

Letra Z

- 79 Zabala Rodríguez, Gonzalo

INDICE

Nota Editorial	1
----------------------	---

SECCION DOCTRINA

La Metamorfosis de la Limitación de Responsabilidad del Armador por <i>Isabelle Corbier</i> traducido por <i>Indiana M. Castelli</i> y <i>Rosa Fernández</i>	3
Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima Española: Algunos Aspectos de la Seguridad Marítima por <i>Giménez de la Cuadra</i>	15
Proyecto de Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo por <i>Luis Cova Arria</i>	23
Reciclaje de Buques por <i>José M. Alcántara</i>	33

SECCION NOTAS Y COMENTARIOS

Remolque-Transporte: Apuntes, Controversias y Contratos Usuales por <i>Gustavo Nordensthal</i>	39
Proyecto de Reforma Ley 24921 de Transporte Multimodal por <i>Antonio Zuidwijk</i>	67

SECCION ESPECIAL ARBITRAJE MARÍTIMO

El Arbitraje Comercial Internacional por <i>Arturo O. Ravina</i>	85
El Centro de Arbitraje Marítimo, Una decisión institucional del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo por <i>Julio Vidal Amodeo</i>	97

SECCION ESPECIAL

Jornadas sobre Asistencia y Salvamento de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo	
Asistencia y salvamento en el Código de Comercio, en la Convención de Bruselas de 1910 y en la Ley de Navegación. por <i>Domingo López Saavedra</i>	103

Asistencia y Salvamento – Comparación entre la Actual Legislación Argentina y la Convención de Londres de 1989 por <i>Alberto C. Cappagli</i>	115
El Peligro en el Salvamento por <i>Carlos R. Lesmi</i>	123
Nuevos paradigmas en la Asistencia y Salvamento: del LOF 80 y la Convención de 1989 a la Cláusula SCOPIC por <i>Diego E. Chami</i>	141
Bases para una Ley de Ratificación de la Convención de Londres de 1989 sobre Asistencia y Salvamento por <i>Dr. Oscar Fernandez Brital</i>	159
Jornadas sobre Salvamento por <i>José D. Ray</i>	181
ANÁLISIS DE JURISPRUDENCIA EXTRANJERA Las Cláusulas de jurisdicción en los Conocimientos de Embarque. Nueva Tendencia de los Tribunales Españoles por <i>Luis de San Simón</i>	183

SECCION LEGISLACION

MARINA MERCANTE NACIONAL DECRETO 1010/2004 : derogación de los decretos 1772/91, 2094/93 y 2733/93 Cese de Bandera Provisorio	191
---	-----

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

DECRETO 418/2004 modifica varios artículos del régimen de la navegación marítima, fluvial y lacustre (REGINAVE) 6 /4/ 2004	199
CONVENIO MARPOL: DISPOSICIÓN 04/05 prorrogando cuatro años la aplicación de la regla 13g y 13h del convenio MARPOL en relación a los buques petroleros de la matrícula nacional que efectúan operaciones de cabotaje en aguas marítimas o interiores de jurisdicción nacional 24 /01/ 2005	201
Decreto 111/2006 : REGINAVE, Incorpórase al Título 2 del citado Régimen, el Capítulo 6 de “Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y para la Prevención de la Contaminación”. Generalidades. Certificaciones. Verificación y Control. Sanciones. 31/1/2006	204
Decreto 338/2006: Registro Especial de Yates (REY) - Modificación	207
Ley 26.120 Apruébase el Acuerdo sobre los Privilegios e Inmunidades del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, y el Protocolo sobre los Privilegios e Inmunidades	

Ley 26.121 Apruébanse las Enmiendas
al Convenio Constitutivo de la OMI
(Institucionalización del Comité de Facilitación),
adoptadas por Resolución A. 724 (17) de la
Asamblea de la OMI, el 7 de noviembre de 1991,
Publicación en B.O.: 10/8/2006

223

DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS

LEY 25986: Modificaciones al Código Aduanero
Modifica artículos de la Ley 22415 Código Aduanero.
Servicio Aduanero y de la Ley 25603.-
Publicada en el B.O. 05/01/2005

227

Resolución General AFIP/DGA: Datos de la
Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (TAI)
Informatización Manifiesto Internacional de Cargas
28/3/2005

238

Decreto 1214/2005 (modificaciones a la
reglamentación del CODIGO ADUANERO)
Modifica el Decreto 1001/82, Recaudos que
deberán reunir los exportadores e importadores,
a efectos de que se los habilite para la inscripción
en el Registro de Importadores y Exportadores.
27/9/2005.

238

Resolución General 2090: Despacho Aduanero
de Mercaderías Mercosur. Decisión del Consejo
del Mercado Común N° 50/2004 (CMC). "Norma
Relativa al Despacho Aduanero de Mercaderías".
Incorporación al ordenamiento jurídico interno
6/7/2006

239

Resolución General 2169: TRANSITO ADUANERO
en la Republica Argentina.- Seguimiento satelital de
medios de transporte y de contenedores. Sistema de
precintos electrónicos. Digitalización de documentos
y captura digital de imágenes. Aprobación de la "Iniciativa
de Seguridad en Tránsito Aduanero", 7/12/2006

249

SEGUROS DE CAUCIÓN PARA GARANTÍAS
ADUANERAS .- Nuevas condiciones contractuales .
SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA
NACIÓN, Resolución N° 31.584/2006, 28/12/06

252

SECCIÓN INFORMACIÓN

Texto de la norma ratificatoria de la Convención de Londres de 1989
sobre Salvamento propuesto por la Asociación Argentina de Derecho Marítimo

257

Jornadas de la AADM sobre Limitación de la Responsabilidad Marítima

258

Jornadas de Derecho del Mar en la UCES

258

Asamblea y Simposio del Comité Marítimo Internacional en Dubrovnik,
Croacia, Mayo de 2007
Congreso XX Aniversario del IIDM
en la Ciudad de Sevilla, Noviembre de 2007

258

SECCIÓN BIBLIOGRAFÍA

RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Por Diego Esteban Chami
Editorial Lexis Nexis
Buenos Aires, 2005, 556 páginas, por *Jorge M. Radovich* 261

Comentario sobre el libro “PLACE OF REFUGE FOR SHIPS, EMERGING ENVIRONMENTAL CONCERNS OF A MARITIME CUSTOM”

Directores: Aldo Chircop y Olof Linden
Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Holanda
Tapa dura, 557 páginas, 2006, por *Jorge M Radovich* 263

EL ARBITRAJE MARÍTIMO EN LONDRES

Por Miguel Roca López y Hugh Caldin
Editorial Aranzadi S.A.
Camino de Galar 15, Cizur Menor , Navarra España
Primera edición 2007, por *Fernando Romero Carranza* 269

Nota Editorial

En este número de la Revista de Estudios Marítimos les entregamos materiales que consideramos sumamente valiosos. La Sección Doctrina se encuentra en esta oportunidad completamente dedicada a autores extranjeros.

La Dra. Isabelle Corbier, Profesora de la Universidad de París X, ha preparado un elaborado trabajo en el que pasa revista a la alteración del funcionamiento de la limitación de la responsabilidad por créditos marítimos por la doctrina y jurisprudencia francesa, especialmente en lo relativo a la incidencia de la culpa inexcusable en la misma. Deseamos agradecer el desinteresado aporte de la Dra. Indiana Castelli y de Rosa Fernández en la traducción de esta pieza. El abogado sevillano Guillermo Giménez de la Cuadra nos ilustra sobre la Seguridad Marítima en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima Española. El conocido colega venezolano Luis Cova Arria escribe sobre el proyecto de Ley Uniforme Iberoamericana de Derecho Marítimo, por él promovido. Cierra esta Sección un muy buen trabajo del Miembro del Consejo Directivo del CMI y reconocido maritimista hispano José María Alcántara sobre el reciclaje de buques, tema que está siendo considerado por la OMI.

La Sección Notas y Comentarios es altamente interesante, puesto que su contenido ha sido preparado por dos destacados operadores del mercado que no son letrados. Gustavo Nordensthal, directivo de la filial argentina de un reconocidísimo salvamentista internacional, escribe sobre el Remolque-transporte. Y Antonio Zuidwijk, ex-ejecutivo de una importante y tradicional empresa de estiba, almacenaje y movimiento de cargas, y maestro para muchos de nosotros de la operatoria de contenedores, se refiere a las modificaciones que, en su opinión, considera necesario realizarle a la Ley de Transporte Multimodal para obtener su aplicabilidad en la práctica.

Esta Revista contiene dos Secciones Especiales, la primera dedicada al Arbitraje Marítimo, donde tenemos el placer de publicar la obra póstuma del desaparecido Profesor y Publicista Argentino Arturo O. Ravina sobre la materia y un trabajo de nuestro amigo uruguayo Julio Vidal Amodeo sobre el foro arbitral del IIDM.

La restante Sección Especial reproduce las exposiciones de carácter jurídico que los Dres. Domingo López Saavedra, Alberto C. Cappagli, Carlos R. Lesmi, Diego E. Chami, Jorge M. Radovich, y José D. Ray, efectuaron en las Jornadas sobre Salvamento que llevó a cabo nuestra Asociación en 2006. El orden de los artículos se ajusta al de las exposiciones. En la Sección Información encontrarán el texto de la norma ratificatoria de la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento propuesto por la Asociación Argentina de Derecho Marítimo como consecuencia de los estudios y debates que se produjeron en dicho evento académico.

El destacado colega español Luis de San Simón nos ha hecho llegar un artículo en el que analiza la nueva orientación de los tribunales de su país en cuanto a la validez y operatividad de las cláusulas de prórroga de jurisdicción en los documentos de transporte, tema siempre vigente.

Finalmente, la Revista se cierra como es usual con las Secciones Legislación e Información y Reseñas Bibliográficas

Recordamos que los interesados en publicar estudios en esta Revista pueden dirigirse indistintamente a las siguientes direcciones de correo electrónico: dorajoseph@fibertel.com.ar; jradovich@sealaw.com.ar o hcmoreno@fibertel.com.ar. Reiteramos asimismo que no es condición que los autores sean profesionales del Derecho, ni que pertenezcan a la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, para que los trabajos sean aceptados. El Comité de Redacción no toma en consideración la orientación profesional o corriente de pensamiento reflejada en los trabajos, ni las opiniones de los autores (que son siempre personales), sino solamente su seriedad y el cumplimiento de 'standards' mínimos de nivel técnico.

El Comité de Redacción

LA METAMORFOSIS DE LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

por *Isabelle CORBIER*

Era su último viaje, después de 25 años como comandante al servicio de la White Star Line, el experimentado Capitán Smith había decidido a los 62 años jubilarse. Era el viaje inaugural del más grande buque construido de todos los tiempos. Había sido dotado de casco doble fondo y dividido en 16 compartimentos estancos. El "TITANIC" debía poder mantenerse a flote aún cuando dos compartimentos del medio o cuatro delanteros estuvieran inundados. Cuarenta y ocho botes de salvamento habían sido previstos por el Astillero, pero solamente veinte fueron instalados a pedido del Armador para no privar a los pasajeros de Primera Clase de la vista excepcional sobre la mar, vista que iba a costarles la vida.

El viernes 12 de abril de 1912, el Capitán Smith modificó la ruta del navío para pasar más al sur que lo habitual al haber tomado conocimiento de la presencia de hielo. Eso parecía una buena precaución para evitarlo. El "TITANIC" avanzaba a la velocidad de 22 nudos, velocidad máxima del navío. El sábado 13 de abril hacia las 23 horas, el equipo de radio se descompuso. Los dos operadores, empleados de la sociedad Marconi, no podían enviar ni recibir los mensajes de los pasajeros. Trabajaron toda la noche para descubrir el origen del mal funcionamiento y finalmente lo repararon.

El domingo 14 de abril a las 9 horas, el operador de radio transmitió al Capitán Smith un mensaje señalando la presencia de icebergs, de growlers y bancos de hielo. El Capitán Smith lo registró en el puente de mando para que los demás oficiales tuvieran conocimiento. Esa

mañana el zafarrancho de salvamento fue suspendido. A las 13:42hs. el operador de radio recibió un nuevo mensaje dando cuenta de la presencia de témpanos y de un banco de hielo 400 kilómetros adelante en el rumbo del "TITANIC". Él lo transmitió inmediatamente al Capitán Smith con quien bajó a desayunar. En el camino, Smith encontró a Bruce Ismay, Director General de la línea marítima, Armador del navío y se lo transmitió. Más tarde Ismay anunció a los pasajeros que el navío se iba a encontrar en medio de témpanos, sin mostrar mayor inquietud. A continuación, el operador de radio recibió otros dos mensajes de los cuales sólo uno fue transmitido al puente de mando hacia las 19:30 hrs. Ninguno de estos mensajes fue registrado. A las 21:30 hrs. el operador de radio recibe un nuevo mensaje señalando un espeso banco de hielo y la presencia de grandes témpanos. Habiendo ya transmitido tres mensajes de este tipo al puente de mando, el operador continuó transmitiendo los mensajes de los pasajeros. A las 22:55 hrs., exhausto, el operador de radio interrumpió brevemente la emisión del operador del Bq. California informando que este navío se había detenido durante la noche en el medio de un campo de hielo, previniendo del peligro a los otros navíos a su alrededor. A las 23:39 hrs. el vigía advirtió al puente de mando la presencia de un témpano adelante del "TITANIC". El Primer Oficial ordenó inmediatamente detener las máquinas y dar todo atrás. Al mismo tiempo ordenó al Contramaestre que llevaba el timón, virar a babor. Error fatal. El Primer Oficial hizo de ese modo que la colisión fuera inevitable. El témpano desgarró el casco, arrasando los seis primeros compartimentos desde proa, dos más de los previstos para que el barco pudiera

mantenerse a flote. El naufragio era inexorable. 706 personas embarcaron en los botes salvavidas en lugar de las 1178 posibles y más de 1500 personas perecieron.

En esa época la White Star Line no fue considerada culpable de negligencia por la investigación británica, y los Tribunales americanos la autorizaron a invocar el derecho a limitar el monto de su responsabilidad. Distinta sería la solución hoy en día: los tribunales considerarían la culpa inexcusable del armador como causal de caducidad del derecho a la limitación de la responsabilidad. La falta del cumplimiento de la obligación de seguridad del Armador, el comportamiento reprochable del Director General de la Línea Marítima, el comportamiento negligente del Capitán y de la tripulación y la conducta culpable de los operadores de radio, serían todas causales invocadas con éxito por las víctimas y sus derechohabientes para obtener una reparación integral de sus perjuicios. La solución diferente que hoy probablemente sería decretada por los Tribunales para la misma situación fáctica testimonia la metamorfosis de la limitación de responsabilidad.

Recordemos brevemente: desde un principio fue considerado que el propietario del navío no podía ser considerado indefinidamente responsable con el total de su patrimonio ni tampoco serlo por sus dependientes marítimos. Pero la institución de la limitación se justificó de un modo diferente: la responsabilidad del propietario es de naturaleza real. En este caso el navío, “patrimonio especial de riesgo marítimo”, verdadero “patrimonio de afectación”, respondía por todas las deudas de la expedición y exclusivamente reservada a los acreedores de esa expedición. Tal fue la solución recogida en Francia por la Ordenanza de la Marina Mercante de 1681, (Art. 2, tomo VIII, del libro II) retomada en el art. 216 del Código de Comercio modificado en 1841, hoy derogado.

Es decir, si la responsabilidad del armador es considerada personal, el derecho del propietario a limitar su responsabilidad sólo podía ser reconocido para los actos cometidos por el capitán o la tripulación. Si el propietario no hubiera cometido culpa personal o no hubiera tenido conocimiento del acto incriminado habría tenido derecho a limitar su responsabilidad al valor del buque para la expedición marítima involucrada, valor calculado antes del accidente y no después. Tal fue la solución recogida por una ley inglesa de 1734 luego de la sentencia recaída en el caso BOUCHER C. LAWSON, condenando a un propietario por el robo de una carga cometida por el Capitán. Tal es el principio consagrado por la ley norteamericana de limitación de responsabilidad para propietarios de navíos Shipowner's Limitation of Liability Act adoptada en 1851, y por la ley inglesa de Marina Mercante Merchant Shipping Act de 1854.

Se sabe el derecho internacional vacila entre los dos sistemas. La Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a la Limitación de Responsabilidad de los propietarios de navíos, firmada en Bruselas del 25 de agosto de 1924, ofrece una opción. Esta opción ha sido un fracaso. La Convención Internacional sobre la limitación de responsabilidad de propietarios de navíos de mar, firmada en Bruselas el 10 de octubre de 1957, optó por el reconocimiento de la responsabilidad personal del propietario. Ella consagró la cesión de un fondo en dinero calculado según el valor del navío y se rechazó el beneficio de la limitación de responsabilidad para el armador cuando fuera culpable en la producción del daño.

La jurisprudencia -tanto la francesa como la anglosajona- ha interpretado muy ampliamente la noción de culpa personal del propietario, calificando así las culpas cometidas por el Armador en el alistamiento del navío (puesta en servicio de un navío

desprovisto de un sistema de gobierno eficiente o ausencia de verificación de circuitos eléctricos de emergencia), las culpas cometidas por la tripulación, la ausencia de instrucciones dadas por el armador al Capitán o la ausencia de verificaciones de los mapas utilizados. El principio de limitación de responsabilidad aparece así cada vez más como la excepción, y la privación del beneficio como la regla.

Confrontados a esta evolución, los autores de la Convención del 19 de noviembre de 1976 sobre la limitación de responsabilidad en materia de créditos marítimos, decidieron modificar la definición de culpa como causal de privación del derecho de limitación de responsabilidad. A partir de allí, una persona responsable no tiene derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el daño resulta de su acción u omisión personal, cometido con la intención de provocar tal daño o cometido temerariamente y con conciencia de que tal daño podría resultar (Art. 4°).

En el espíritu de los autores de esta Convención la solución se impone: La limitación de responsabilidad permanece como regla y su franqueamiento como excepción. El umbral fijado para la limitación de responsabilidad depende de las capacidades del seguro, los topes de indemnización se elevan al monto máximo que los seguros pueden soportar. Ahora bien, el principio fundamental del derecho marítimo debe encontrar su verdadero alcance.

La calificación del art. 4° de la Convención de 1976 corresponde en Francia a la noción de culpa inexcusable. Sólo la culpa inexcusable de la persona responsable puede hacer caer el principio de limitación de responsabilidad. De ahí, tal como hoy es definida por la jurisprudencia francesa la noción de culpa inexcusable, tiene virtualidad para negarle a la persona responsable su derecho a invocar la limitación de responsabilidad.

Es innegable, en un siglo en el cual la noción misma de responsabilidad ha evolucionado como lo testimonian seminarios y artículos sobre este tema. ¿Por qué la responsabilidad del armador escaparía a esta tendencia?

I. La culpa grave: un concepto trivializado

Al final del siglo XIX, la aparición de los accidentes de trabajo y del transporte - imposibles de ser adjudicados a una falla del hombre- evidenció la no adecuación de la culpa como único fundamento de la responsabilidad civil para estos nuevos tipos de daños. A partir de 1888 Sauzet propuso incluir en el contrato de trabajo una “OBLIGACIÓN DE SEGURIDAD” puesta a cargo del empleador. De ahí que advirtiéndose que la constatación del accidente probaba el incumplimiento de esta obligación -y en consecuencia la culpa- se llegaba al resultado buscado que consistía en evitar que el asalariado deba aportar la prueba imposible de la negligencia o de la imprudencia de su patrón y de la relación de causalidad entre la culpa y el daño. Ideas análogas fueron desarrolladas por Saintelette en materia de accidentes en el curso de transportes. Esta idea de un “RIESGO PROFESIONAL” o “RIESGO INDUSTRIAL” fue retomada por Saleilles en su Teoría del Riesgo: Toda actividad originaria de un riesgo para el prójimo hace a su autor responsable del perjuicio que ella pueda causar sin que resulte necesario establecer una culpa en su origen. Dicho de otro modo, resulta responsable por un riesgo aún cuando no se haya incurrido en culpa. De ahí que cualquierá puede ser responsable sin ser culpable.

Este principio de una reparación objetiva, desprovista de toda exigencia de culpa por el carácter del riesgo creado del perjuicio reparado, fue sostenido por primera vez en la Ley del 9 de abril de 1898 relativa a los

accidentes del trabajo o de una enfermedad profesional. La Ley prevé además una mejora en la indemnización en caso de culpa inexcusable del empleador y una reducción cuando el empleado ha cometido una falta inexcusable. De ahí en más la culpa no juega un rol, salvo que ella pueda ser calificada como culpa inexcusable.

Queda por determinar el lugar atribuido a esta nueva culpa en las jerarquías de las culpas. En efecto, según se aprecie la culpa inexcusable en casos concretos o en abstractos, el comportamiento incriminado podría ser muy grave o venial. De ahí que todo juzgamiento de un comportamiento contiene necesariamente un juicio de valor. Interrogándose sobre el comportamiento de una persona considerada responsable, la jurisprudencia introduce un juicio moral ahí donde la responsabilidad por el riesgo quería precisamente excluir lo subjetivo. El estudio de la jurisprudencia, tanto en materia social como en el ámbito de los transportes, da cuenta de esta evolución

A. LA CULPA INEXCUSABLE EN EL DERECHO LABORAL: UNA MEJOR INDEMNIZACIÓN PARA EL ASALARIADO

Si bien apareció en la ley del 9 de abril de 1898 la noción de culpa inexcusable, ésta no ha sido definida por el legislador, dando a entender que se trataba de una falta grave situada entre la falta intencional y la negligencia grave. Este trabajo le incumbió a la Corte de Casación que adoptó en 1941 una definición compleja y ambigua. La definición contiene cinco elementos objetivos y subjetivos que dan cuenta de la conclusión a que arribaron los Magistrados de la Corte Suprema en su análisis: los elementos subjetivos muestran el carácter voluntario del acto o de la omisión que provocó el daño, la conciencia de peligro que debió tener el autor del daño, y el aspecto objetivo resulta de la gravedad excepcional y de la ausencia

de causas justificativas que lo excusen. La Corte de Casación ubicó la culpa inexcusable a idéntica distancia que la que existe entre la falta intencional y la culpa grave.

En 1944, la Cámara Social de la Corte de Casación afina el análisis, sin modificar la apreciación en abstracto le solicita a los jueces que en lugar de investigar si el empleador a quien se le pretende imputar la falta tuvo conciencia del peligro en que se hallaban los empleados, busquen verificar si el empleador hubiera debido tener conciencia del peligro que hacía correr a sus empleados. Es decir, la conciencia que un hombre razonable debía normalmente tener del peligro que él creaba a sus dependientes. La Corte de Casación establece la apreciación del comportamiento del empleador y exige un control estricto en la calificación de la culpa.

La definición es ratificada por la Asamblea Plenaria de la Corte de Casación de 1980 : *“La falta inexcusable prevista por el art. 468 del Código de Seguridad Social, es una falta de una excepcional gravedad, que deriva de un acto u omisión cuyo autor debió haber tenido conciencia del peligro que podía resultar y la ausencia de toda causal de justificación”*

Esta definición se aplica tanto a la falta inexcusable del empleador, cuanto a la del asalariado.

El 28 de febrero de 2002, La Cámara Social de la Corte de Casación da una nueva definición de la falta inexcusable del empleador. En ese sentido, el empleador comete falta inexcusable en caso de inobservancia de su obligación de seguridad respecto del empleado. Es decir, el empleador debe tener conciencia del peligro al que expone al empleado y tomar las medidas de seguridad para preservarlo. En consecuencia, toda violación conciente por parte del empleador a su obligación de seguridad de resultado,

constituye falta inexcusable concerniente a los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Dicho de otro modo, el conocimiento de factores de riesgo apreciados objetivamente en relación a aquello que debe saber, por su actividad, un empleador conciente de sus deberes y obligaciones- y la ausencia de medidas para impedirlo-, configuran para él la falta inexcusable. Como lo explica Pierre Sargos, esta definición tomó la iniciativa de la prevención sin implicar ninguna presunción de falta inexcusable. De modo que producidos el accidente o la enfermedad profesional, ya sea porque el empleador no tuvo ni hubiera podido tener razonablemente conciencia del riesgo corrido, o fue a pesar de las precauciones a priori suficientes, el empleado ve rechazada su demanda de indemnización suplementaria.

Esta nueva definición de la falta inexcusable destinada a mejorar la indemnización del asalariado ¿es realmente un incentivo a la prevención?

En primer lugar, nos hallamos tentados a responder por la afirmativa teniendo en cuenta los términos del art. 452 del Código de Seguridad Social que carga sobre el patrimonio personal del empleador el aumento de la indemnización unida a la falta inexcusable. Pero una respuesta más ambigua se impone al autorizar al empleador a asegurarse contra las consecuencias financieras de su propia falta inexcusable, o la de aquellos que lo reemplazan en la dirección de la empresa, el art. 452-4 del Código de Seguridad social ofrece una alternativa al empleador: la posibilidad de tomar un seguro en lugar de tomar las medidas de seguridad que se imponen. Si el costo del seguro es inferior a aquel de la prevención de riesgos, probablemente el empleador no considerará indispensable tomar las medidas de seguridad puesto que el empleado será igualmente indemnizado.

La nueva definición de la falta inexcusable del empleador no puede ser aplicada a la falta inexcusable del empleado, pues ello lo privaría de indemnización en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional. También la Corte de Casación adoptó una nueva definición de la falta inexcusable del asalariado. Presenta una característica: *“la falta voluntaria del empleado reviste una excepcional gravedad, al exponerse sin razón que lo justifique a un peligro que el debía haber previsto”*. Refiriéndose a la culpa del empleado, la Corte de Casación considera que la obligación de seguridad no le incumbe al empleado. La Corte reintroduce la exigencia de que la falta sea de gravedad excepcional y retoma el carácter voluntario de la falta. Esta definición coloca en otra plaza a la falta inexcusable del empleado dentro de la jerarquía de faltas: inferior a la falta intencional pero por arriba de la falta grave, de gravedad inferior.

Se asemeja al concepto aplicado en los accidentes de tránsito cuando se trata de un damnificado no conductor en un incidente de tránsito. Adoptando una definición donde se protege a la víctima de ese modo especial, la jurisprudencia civil sólo condena a la víctima que no conduce automotor en supuestos excepcionales. La Corte resguarda la eficacia del sistema de indemnización automático de víctimas en accidentes de tránsito, recogida por la ley N° 85-677 del 5 de julio de 1985. Este sistema tiende a mejorar la indemnización de las víctimas de accidentes de tránsito y a la aceleración de los procedimientos de liquidación de la indemnizaciones, desalentando a los defensores- en la práctica a los aseguradores-, de pleitear sistemáticamente la existencia de tal falta.

En la actualidad, la jurisprudencia laboral define la falta inexcusable y la coloca en diferente jerarquía de faltas según se trata de falta inexcusable del empleador o del empleado. La diferencia radica en que el

concepto de falta inexcusable no se considera como tal cuando la conducta culpable de la víctima constituyó la causa eficiente del daño. En este caso el daño es considerado consecuencia “accidental” por la conducta de su autor que resulta damnificado. En esa inteligencia, que la misma falta inexcusable tenga un significado diferente según la persona que lo cause, ilustra las dificultades que encuentra la jurisprudencia social en orden de la justicia y por el hecho de querer brindar protección al empleado al reconocer una indemnización mejor.

B. LA CULPA INEXCUSABLE EN MATERIA DE TRANSPORTES: SANCIÓN AL COMPORTAMIENTO JUZGADO CULPABLE

En primer lugar, la noción de culpa inexcusable acogida para la materia del transporte aéreo influenció luego en el transporte marítimo. Como lo menciona el Dr. Chauveau, los autores de la Convención de Varsovia del 12 de octubre de 1929 para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, quisieron incorporar expresamente la falta especialmente grave; el texto francés se refería al dolo o a una falta asimilable al dolo: La noción de dolo era desconocida en el derecho inglés que reglaba la WILLFUL MISCONDUCT. A esta divergencia, el Protocolo de la Haya de 1955 buscó incorporar una fórmula aceptada por todos. Propuesta por el Mayor Beaumont y el Dr. Chauveau, la fórmula adoptada por el art. 25 pretendió poner fin a las divergencias sobre interpretaciones anteriores. *“Los límites de responsabilidad no se aplican en el caso de que el daño resulte de un acto u omisión del transportador o de sus dependientes realizado con la intención de provocarlo, ya sea temerariamente y con consciencia de que el daño probablemente se produciría”*. Por lo tanto, en caso de acción u omisión de los dependientes, se deberá probar igualmente si

éstos lo realizaron en ejercicio de sus funciones.

Contrariamente, el artículo 1° de la ley francesa de fecha 2.03.57, - luego art. L 321-4 del Código de Aviación Civil-, definió expresamente la culpa inexcusable cuando implica el conocimiento de la producción probable del daño y su aceptación temeraria sin fundamento alguno y referida únicamente al autor del daño.

La conducta del autor del daño puede apreciarse en concreto, analizando si el mismo tuvo conciencia del peligro que él hacía correr a una persona; o también en abstracto, que debe entenderse como el conocimiento que una persona media, normal y prudente debería haber tenido para evitarlo. La Corte de Casación Francesa consagró esta última apreciación en abstracto, mientras que la Corte de Casación Belga adoptó la primera, en concreto. En el caso de que los pilotos hayan cometido faltas violando voluntariamente las disposiciones legales, reglamentarias o propias de la Línea Aérea, una vez definidas las condiciones de seguridad, los jueces franceses podrán calificar las faltas como inexcusables cuando constaten que los pilotos debieron haber tenido conocimiento de que el daño probablemente se produciría. Conforme lo establecido, el solo conocimiento que debería haber tenido el transportador aéreo teniendo en cuenta las circunstancias, son suficientes para reparar la integridad del daño cierto y directo causado. Asimismo, desde el momento que el hecho generador del daño debió haber sido previsto y el transportador haya omitido tomar medidas para evitarlo, será tenido como que aceptó temerariamente tomar un riesgo dañoso.

Probabilidad y previsibilidad del daño parecieran reemplazar aquí a la conciencia del peligro, justificando la condena al transportador aéreo a reparar integralmente los daños y perjuicios sufridos por los damnificados.

De este modo, definida la falta inexcusable, se aproxima a la noción de culpa grave utilizada en el transporte terrestre para hacer caer el principio de limitación de responsabilidad. El art. 29 de la Convención relativa al Contrato de Transporte Terrestre Internacional de Mercaderías (CMR), firmado en Génova el 19 de mayo de 1956, deniega al transportador el derecho a limitar su responsabilidad si el daño proviene de dolo o de una falta considerada equivalente al dolo por la legislación de la jurisdicción competente.

La culpa grave asimilable al dolo, por la jurisprudencia francesa es definida como la negligencia de una extrema gravedad que denota la ineptitud profesional del transportador en el cumplimiento del contrato de transporte que él ha aceptado. Los jueces analizan el comportamiento de cada transportador terrestre, caso por caso, realizando un juicio de valor sobre cada conducta, condenando todo comportamiento juzgado como ineficaz en el ejercicio de su profesión. A título ilustrativo de la culpa inexcusable, la Corte de Apelaciones de Liège calificó de culpa grave la negligencia de un lancharo cometida en la ejecución de un contrato de transporte de combustible.

En igual sentido, la jurisprudencia francesa en materia de robo de mercaderías de un medio transportador o robo del medio transportador con las mercaderías según las circunstancias, contempla la realización por parte de los jueces de juicios de valor para poder establecer si se trató de una simple negligencia del transportador o si incurrió en la calificación de culpa grave referida.

En materia marítima, la noción de culpa inexcusable deviene más tardíamente. A partir de 1970, las Convenciones Internacionales marítimas hacen referencia a ella. En la legislación interna, la ley del 21.12.84 modifica la ley del 3.02.67, el Art. 58 concerniente a la limitación de responsabilidad del propietario

del buque, y la ley del 23.12.86 modifica el Art. 28 de la ley del 18.06.66 sobre los contratos de fletamento y de transportes marítimos concernientes a la responsabilidad del transportador marítimo.

En materia de limitación de responsabilidad existe la tendencia a admitir que quienes pueden oponerla son tanto el Armador cuanto el transportador. En este caso, el término "Armador" es aquel que arma el buque o que detenta la gestión náutica del navío, no se refiere únicamente al propietario del buque. Este concepto hoy reenvía a la Convención de Londres de 1976 y a las Convenciones que rigen la responsabilidad del propietario en materias específicas, como ser de hidrocarburos o en materia nuclear. El término armador aquí definido conlleva la idea tradicional y excluye toda referencia a aquel que detenta la gestión comercial del buque. Por el contrario la palabra transportador se refiere a las convenciones internacionales relativas al transporte marítimo.

En ese sentido, tal como ha sido interpretada por la jurisprudencia marítima, la culpa inexcusable del transportador puede ser considerada como una simple variante de la culpa grave. Se sanciona tanto la inejecución de una obligación fundamental del transportador, por ejemplo la insuficiente amarra de remolques cargados sobre el puente o el defecto de amarra suficiente de un cabo; como así también la ineptitud del transportador para cumplir la misión encomendada por ejemplo el comportamiento aberrante del transportador o la incapacidad para dar información sobre las mercaderías a transportar. Sin duda, la Corte de Casación en sentencia del 14.05.02 ha puesto un límite a esta amplia concepción: la sola circunstancia que el detalle de cargamento realizado era irregular, no era suficiente motivo para calificar la falta cometida por el transportador marítimo como falta inexcusable. La Corte de Apelación de Orleans no deja de precisar

los elementos que permiten calificar la falta inexcusable del transportador marítimo.

La falta inexcusable personal del Armador equivale al incumplimiento de una obligación fundamental de su profesión, por ej.: Preparar el navío para que sea navegable, armar el navío con un alistamiento suficiente y calificado. En esa inteligencia, resta establecer si el Armador no sería responsable personalmente cuando las faltas sean cometidas por sus dependientes, cuando de ellas deriven la innavegabilidad del buque por el alistamiento insuficiente.

La Corte de Casación no ha respondido, pues afirma que toda falta relacionada a la seguridad del buque no puede ser necesariamente imputable al Armador. Por el contrario, esta falta podrá ser considerada como falta inexcusable personal del Capitán si este último no ha respetado las reglas concernientes a la seguridad del buque o no ha tomado las medidas necesarias de seguridad para la navegación.

Armador y Capitán tienen funciones diferentes y por lo tanto obligaciones distintas. La falta inexcusable personal del Armador no puede ser asimilada a la falta inexcusable personal del Capitán.

En la actualidad, la jurisprudencia interpreta ampliamente la falta inexcusable definiéndola según las personas que la invoquen, permitiendo tanto una mejor indemnización al asalariado cuanto una reparación integral del perjuicio provocado en materia de transporte. Según esta interpretación, en materia marítima el Armador pierde su derecho de limitar su responsabilidad. El principio de limitación de responsabilidad actualmente es considerado como un derecho excepcional, motivo por el cual resulta necesario buscarle nuevos fundamentos.

II. La limitación de responsabilidad como excepción, ¿requiere nuevos fundamentos?

Durante largo tiempo la noción de responsabilidad se fundó en la idea de la culpa para la reparación o para la sanción punitiva, según se tratara de responsabilidad civil o penal. La idea era que cada persona era responsable por sus actos culposos exclusivamente. En la responsabilidad civil la culpa cumplía tres funciones: 1) reparar el daño, 2) sancionar al culpable y 3) disuadir los comportamientos dañinos. La satisfacción del damnificado sólo se correspondía con la moral. En el sistema incorporado por el Código Civil, la responsabilidad y la reparación coinciden plenamente. La persona culpable se encuentra obligada a reparar el daño en el orden civil con su propio patrimonio, jugando así un rol sancionador.

Con la aparición de los nuevos tipos de daños imposibles de encuadrar en la conducta subjetiva del hombre, se optó por no sancionar únicamente a los culpables y dejar a su injusta suerte a los damnificados huérfanos de pruebas que no llegaban a acreditar la culpabilidad de los autores; indemnizar a los damnificados condenando a un responsable aunque podría no ser culpable.

La evolución del derecho de la responsabilidad no ha puesto el acento sobre la culpa pero sí sobre el riesgo creado, guiado sobre todo por la preocupación de poder indemnizar a las víctimas. Como decía Paul Esmein, la responsabilidad civil consiste en tomar el dinero allí donde él se encuentre.

Que el derecho marítimo sea alcanzado por esta tendencia no debe sorprender. La jurisprudencia actualmente frente a la falta inexcusable del Armador permite a los jueces, como cuestión de fondo, establecer la distinción entre el “buen” y el “mal” ARMADOR. Solamente el Armador irreproachable podrá ejercer su derecho a limitar su responsabilidad. Contrariamente, la indemnización para los damnificados deberá ser integral. En consecuencia, los nuevos fundamentos de la

limitación de responsabilidad pareciera que pretenden cumplir de una parte una función preventiva, y de otra parte una función de justicia social.

A. FUNCIÓN PREVENTIVA: LA PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS

La jurisprudencia social laboral ha hecho pesar sobre el empleador una obligación de seguridad de resultado que obliga al empleador a informarse permanentemente y de modo actualizado para tener conocimiento de todos los riesgos posibles a los que se encuentran expuestos sus dependientes, y de ese modo a tomar las medidas apropiadas de seguridad para protegerlos. Sin embargo, esta obligación general de seguridad a cargo del empleador no exonera al Estado de sus propias obligaciones en materia de prevención de riesgos. El Estado es quien debería dedicarse al estudio de los riesgos y del peligro que estos generan para poder tomar medidas de seguridad apropiadas desde el punto de vista de la prevención.

La carencia culposa del Estado y especialmente el atraso en comenzar estos estudios para poder tomar las medidas apropiadas, nos llevan a preguntar si estas soluciones resultan aplicables al derecho marítimo.

La seguridad marítima no es una obligación nueva. La necesidad de seguridad marítima siempre ha existido en orden de la navegabilidad del buque, de su armamento y de su cargamento. El seguro marítimo da testimonio de ello. Durante largo tiempo, el peligro mayor provenía del mar que hacía que la empresa marítima sea considerada como de alto riesgo. La noción de fortuna de mar en la expedición marítima ha justificado durante mucho tiempo el principio de limitación de responsabilidad del Armador. La seguridad marítima se refiere especialmente a la seguridad de la navegación. El mar es un

medio hostil y los progresos técnicos y científicos no han suprimido el riesgo de naufragio. En nuestros días, los riesgos mayores provienen sobre todo de la naturaleza de la mercadería transportada y de las condiciones de la explotación marítima.

La seguridad marítima ha tomado en estos últimos años una nueva dimensión, es el desafío mayor de nuestra época. Para la opinión pública de los países industrializados, la fortuna de mar no tiene lugar. El armador debe haber sabido prever y prevenir todo tipo de riesgos que pudieran causar daños a los pasajeros, mercadería o al buque. El Código ISM da cuenta de esta evolución: Tiene por objeto garantizar la seguridad en el mar y la prevención de lesiones corporales o pérdidas de vidas humanas, impedir daños al medio ambiente -especialmente al marino-, impone objetivos muy precisos. Para ello, la Compañía,- nueva entidad creada- debe ofrecer prácticas de explotación y un medio ambiente de trabajo sin peligro, indicar medidas de seguridad contra todos los riesgos creados identificados, mejorando permanentemente la capacitación del personal en tierra y a bordo de los buques.

Para el Armador ha devenido inadmisible que tome un riesgo. La tentación de la jurisprudencia marítima de calificar como error inexcusable la falta del Armador, a la seguridad marítima no sería de sorprender. Hoy en día no es suficiente que el Armador cumpla sus obligaciones fundamentales de poner el buque en condiciones de navegabilidad, alistándolo de modo completo y suficiente. La jurisprudencia deniega al Armador el derecho a limitar su responsabilidad si él no ha designado un capitán competente o no ha provisto de elementos de seguridad al navío, también debe incluirse en esos supuestos la falta de confianza y cohesión que pudieran existir entre el capitán y el personal embarcado. El Armador puede ser sancionado por su comportamiento por ante los magistrados si

se niega a acompañar los documentos relativos a la composición de la tripulación y respecto a elementos de seguridad demandados por dichos magistrados. Es probable que el armador no haya cometido falta pero en el juicio de valor de los jueces puede llegar a ser considerado reprochable porque él es el responsable por la seguridad de la nave.

La aplicación del concepto de falta inexcusable del empleador en materia marítima pareciera posible: La obligación del Armador de tener conocimiento de los factores de todos los riesgos apreciados objetivamente, teniendo como indicador objetivo la conducta de un Armador conciente de sus deberes y obligaciones, ante la ausencia de medidas eficaces para evitar el daño, permitiría encuadrar la conducta del Armador dentro del concepto de falta inexcusable y personal del mismo.

¿Cómo no estar de acuerdo en llegar a la prevención a partir de esta premisa jurisprudencial?

Evaluar los riesgos que no pueden ser evitados, se los combate desde su origen adaptando el trabajo del hombre a través de capacitación, elección de equipos, métodos de trabajo y teniendo en cuenta la evolución de la tecnología. La evaluación de los riesgos permite desarrollar actividades de prevención destinadas a garantizar un mejor nivel de seguridad. Estos son los principios de la prevención que todo Armador debiera asumir y desarrollar. La salvaguarda de las vidas humanas en el mar no tiene precio. La prevención podría ser considerada como un signo de advertencia a los individuos para conducirse correctamente. También puede ella ser la causa que desaliente a un individuo -al considerar excesivos las medidas de seguridad- a no asumir sus responsabilidades, escapando de los conflictos de la existencia. *“Yo detesto esos corazones pusilánimes que por temor a lo que suceda nada emprenden”* (Scapin).

No debemos olvidar que el riesgo es inherente a la actividad marítima, está presente en todo momento. Todas las veces que un buque se hace a la mar está previsto que puede encontrar una tempestad o sufrir un accidente de la navegación. En el mar el riesgo siempre está presente, y este hecho escapa a muchos juristas. Ya lo hemos dicho, el éxito de un empresa de armamento está totalmente ligado a la capacidad personal de apreciación de los riesgos y a las decisiones estratégicas y oportunas que toman los que las dirigen. Más que otras empresas, la aventura caracteriza a la empresa marítima. El armador se distingue por su gusto, por el riesgo. De ello se han beneficiado durante largo tiempo los armadores y desean continuar sacando provecho de ello.

Finalmente, la prevención del riesgo aún no ha sido incorporada plenamente a la mentalidad de los actores del mundo marítimo. La gente del mar vive generalmente con la idea de la fatalidad. Como lo dice Paul Ricoeur, la fatalidad es lo exactamente contrario a la responsabilidad. La fatalidad recae en una persona, la responsabilidad en alguien. Pero la opinión pública no admite que no haya personas responsables. Como lo manifestó Yvonne Lambert Faivre, la eximición de responsabilidad no puede tolerarse salvo raras catástrofes naturales. La acción humana es la base de todos los males del mundo. En la sociedad de hoy, donde todo daño tiende a ser reparado, la opinión pública busca los responsables susceptibles de reparar y de indemnizar.

¿La limitación de responsabilidad podría entonces cumplir con la función de justicia social?

B FUNCIÓN DE JUSTICIA SOCIAL: LA INDEMNIZACIÓN INTEGRAL DE LOS DAMNIFICADOS

En la actualidad, el recurso a la falta inexcusable permite a la jurisprudencia condenar al transportador marítimo a reparar integralmente el daño sufrido por el cargador o el destinatario de la carga si demuestran que el comportamiento del primero no era irreprochable. Un interrogante que surge acerca del comportamiento del transportador es si la conducta de éste ha sido legítima. Los jueces han introducido una noción de moral social. Se debe pagar por todas las faltas, aplicando el principio según el cual la presunción de responsabilidad pesa sobre el transportador marítimo.

En cuanto a la noción de falta inexcusable personal del Armador, ¿será que ella tiende a remplazar la idea de reparación por la de indemnización desde el punto de vista del seguro del riesgo marítimo? Para los economistas la respuesta a este interrogante se halla en quién debe soportar el riesgo: ya sea el que lo produce, ya sea el que lo padece. Toda la cuestión se resume así: ¿responsabilidad del autor del daño o indemnización del damnificado? En esta idea no es necesario saber quién es el responsable, sino quiénes deben asumir la carga financiera del riesgo. El dinero es la medida de la economía por lo que todos los daños materiales, financieros o económicos pueden ser reparados monetariamente sin mayores problemas. *“Todo el daño nada más que el daño”*.

Responsabilidad y seguro se nutren mutuamente. La obligación de reparación de daños no podría sostenerse sin el soporte del seguro. El seguro desnaturaliza la responsabilidad civil al mismo tiempo que favorece su expansión. Cualquiera sea la gravedad de la falta del asegurado responsable, no soporta ni en su persona ni

en su patrimonio ninguna de las consecuencias del daño: *“la aseguradora pagará”*. Como lo remarca André Comte Sponville, estar bien asegurado no dice nada sobre el valor moral del individuo. Por lo que el concepto mismo de responsabilidad pierde toda significación. El responsable no juega más el rol de deudor de la reparación sino el de proveedor del seguro. El seguro hizo pasar a un segundo plano la idea de la sanción de un comportamiento culpable o negligente y de disuasión de las conductas antisociales. No hay ninguna correlación en derecho civil entre la culpabilidad y la sanción, y por ende el efecto disuasivo es débil.

Para las víctimas esta respuesta resulta inaceptable. La desproporción creada entre la acción del hombre y la extensión de sus consecuencias, hace necesario que la reparación sea un verdadero imperativo social. Como lo explica Paul Ricoeur, cuanto más se extiende la esfera del riesgo, más se hace urgente la búsqueda de un responsable, es decir, de alguien -persona física o moral-, capaz de indemnizar y reparar. Todo pasa como si la multiplicación de las consecuencias dañosas y número de víctimas suscitaran una exaltación proporcional de aquello que podríamos llamar como el resurgimiento social de la acusación. La paradoja es enorme, en una sociedad que no habla más que de solidaridad, la búsqueda reivindicativa del responsable equivale a una responsabilización de los autores identificados del daño.

He aquí los tiempos de búsqueda apasionada de las víctimas por encontrar un responsable. Se constata que la vía penal pareciera que para ciertos damnificados es la única vía posible. El aspecto de reivindicación que la víctima manifiesta al constituirse parte civil en la acción penal tiene las raíces antropológicas más primitivas. Es el instinto de venganza. La ley del talión “ojo por ojo, diente por diente” no aporta reparación alguna. El rol del proceso penal es

particularmente fuerte para la víctima que no puede olvidar el mal que le ha sido hecho por impericia o negligencia. Es perfectamente comprensible la exasperación de los damnificados ante la ausencia de un responsable que permanece indiferente frente a todo el mal que ha causado o la presencia de un responsable a quien los damnificados juzgan en su comportamiento como culpable, pero que se declara jurídicamente no responsable. Pero los jueces no aceptarían hacer pagar a aquel que los damnificados han elegido.

He aquí los tiempos de la voluntad de los damnificados de hacer pagar al autor del daño. ¿No es éste el sentido del uso en los EEUU de que los daños punitivos alcancen 10, 100, 1000 veces el monto de los daños y perjuicios compensatorios? Estos daños e intereses punitivos han sido admitidos por la Corte de Justicia de la Comunidad Europea. Pero en el derecho francés, la regla es la reparación integral del perjuicio. La Corte de Casación lo menciona regularmente: no menos que el daño sufrido pero no más. De otro modo dicho, los daños e intereses deben ser a la medida de los perjuicios realmente producidos, sin agregar concepto alguno para condenar al responsable culpable. Pero ello no debe confundirse el rol indemnizatorio de los daños e intereses civiles, es decir, devolver a su estado originario el patrimonio menoscabado por el delito con el rol punitivo de las condenas penales que benefician a la sociedad entera.

Concluyendo, la noción de falta inexcusable permite hoy a la jurisprudencia marítima cuestionar el principio fundamental de la limitación de responsabilidad, no obstante hallarse contemplada en las Convenciones Internacionales y en el derecho interno. Debemos admitirlo, el principio de limitación de responsabilidad está cuestionado. El interrogante no es saber si estamos a favor o en contra. Desde que la

apreciación del comportamiento de la persona considerada responsable es dejada a la apreciación absoluta de los jueces de la causa – la Corte de Casación no ejerce más que un contralor restringido- a las reglas utilizadas netamente les falta claridad; la definición no uniforme de la falta inexcusable según la persona juzgada lo testimonia. Determinar cuáles son en la actualidad los fundamentos del principio de limitación de responsabilidad parece esencial para la seguridad jurídica de los actores del mundo marítimo.

PROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACION MARITIMA ESPAÑOLA

ALGUNOS ASPECTOS DE LA SEGURIDAD MARITIMA

por *Guillermo Giménez de la Cuadra*

Hablar de un Proyecto de Navegación Marítima en pleno siglo XXI es una gruesa ventura. Pero si lo aplicamos a España, con costas a tres mares, con una extensión de aproximadamente 8.000 kms y pionera en Europa de las primeras codificaciones mercantiles – marítimas con el Libro del Consulado del Mar, y que fueron traspasadas paulatinamente a otros estados europeos y posteriormente a varios países iberoamericanos, esa gruesa ventura puede llegar a la instauración de un ambicioso Código de legislación marítima que en el caso de España, lleva gestándose durante más de veinte años.

Efectivamente, la Comisión General de Codificación de las Cortes Españolas -con un selecto grupo de expertos-, ha elaborado este voluminoso trabajo, que tras el dictamen del Consejo General del Poder Judicial y su próxima aprobación por el Consejo de Ministros, se presentará a las Cortes Generales para su definitiva puesta en vigor dentro del año 2007.

A priori podemos indicar que este Proyecto es ambicioso, en el sentido de que abarca más de lo que se esperaba. Hay que tener en cuenta que desde el vigente Código de Comercio español de 1885, en el que el Libro III está dedicado al comercio marítimo, ha permanecido casi intocable, si bien se han ido agregando aquellas convenciones internacionales a las que España ratificó, y que como normas internas venían a formar parte de su propia legislación. Sirvan de ejemplo el Convenio de la Haya 1924, Bruselas 1952 y Londres 1976, entre los más destacados.

Otros capítulos del Código de Comercio fueron desgajados del mismo, por razones obvias, como el relativo a las sociedades anónimas y las limitadas, así como la sección de concursos y quiebras, el seguro terrestre, etc.; llevando consigo la publicación de las leyes correspondientes que gozan de buena salud.

Y sin embargo, el Libro III -como indicamos-, ha permanecido petrificado a pesar de los enormes intereses en juego, la gran evolución que se ha impuesto en el tráfico marítimo, la construcción naval, y ser el medio de comunicación más importante del mundo, habida cuenta de que las 2/3 partes del globo terráqueo está formado por los mares.

Pues bien, los 120 años transcurridos de la vigencia del Código de Sáinz de Andino y sobre todo su Libro III, estimamos son suficientes como para justificar su innovación y puesta al día.

El Proyecto consta de 597 artículos, con nueve Títulos, con sus respectivos Capítulos, Disposiciones Generales, Adicionales, Derogatorias y Finales, viniendo a reformar la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 y que tras los trámites reglamentarios se espera entre en vigor el próximo 2007.

La primera impresión que se puede deducir de este Proyecto es la amalgama de disposiciones que comprende, si bien aunque tiene su razón de ser, resulta un tanto sorpresivo por la compatibilización que tiene

que hacer con relación a la normativa internacional de la que España forma parte a través de los diversos Convenios y que a través de Naciones Unidas, OMI, UNCTAD, UNCITRAL, primordialmente ha venido a incorporar a su ordenamiento interno materias, que de una u otra forma, vienen a integrarse en el Proyecto.

No obstante hay que reconocer que el Proyecto ha conseguido recopilar una gama muy amplia de regulaciones dispersas para integrarlas en este nuevo Código marítimo, algunas de ellas de rancio abolengo-p.e, la Ley de Hipoteca Naval de 1893 y otras más recientes como es la Ley 60/62 de Auxilio y Salvamento, que han permanecido incólumes desde su vigencia y elogiadas por todos los sectores.

Asimismo, como apuntamos, el Proyecto ha incorporado una gama de disposiciones que no habían figurado en el propio Código de Comercio, -bien relativo a la normativa Internacional- como es el derecho al paso inocente (Capítulo IV, Título I), o el relativo a la Contaminación (Capítulo I-IV), o a la inspección de buques (Capítulo VI, Título I), o a la Limitación de responsabilidad del naviero (Título VII), o al propio Seguro Marítimo que no vino a afectarle la Ley de Contrato de Seguro, Ley 50/80, al área marítima, (Título VIII. Capítulos I-III).

Y por último, el Título IX, Capítulos I-III, viene a regular las normas procesales del Embargo preventivo, recogiendo la normativa de los Convenios de 1952 y 1999-aún no en vigor este último-.

Pero no obstante, debemos resaltar de este Proyecto los Capítulos relativos a la Seguridad Marítima a fin de relacionarlo al enunciado de este XI Congreso, por estimarlo de indudable interés dentro de la navegación, ya que sin regulación de la seguridad no existiría la navegación propiamente dicha.

Haremos mención, en primer lugar, a los contratos de construcción naval para conocer ab initio la necesidad de su control en orden a un seguimiento del elemento básico de nuestro estudio -el buque- desde su nacimiento, en el astillero constructor.

Como Ley básica, le dedica tan solo 8 artículos en el Capítulo V del Título II- 169-177- destacando los plazos de prescripción por el incumplimiento del contrato de construcción por el constructor, que prescribirán a los tres años desde la entrega del buque y por la falta de pago del precio de la construcción, prescribirán al año desde la fecha prevista en el contrato o en su defecto desde que se produjo la entrega.

Regula muy someramente las normas básicas de un contrato de construcción que indudablemente, se debe reflejar en detalle en los contratos que al respecto concierten constructor y propietario-comitente, en orden a la ejecución de la obra.

Las ayudas a la navegación le dedica el Proyecto el Capítulo V del Título I, dentro de la seguridad de la navegación-arts 52-62, instando a la Administración a establecer y mantener el señalamiento marítimo y el practicaaje, áreas de seguridad y normas especiales para artefactos navales y plataformas. Todo ello en forma muy programática y sin entrar en detalles, propio de una Ley básica.

A la lucha contra la contaminación, le dedica el Capítulo VI del Título I-arts 63/75, definiéndolo como la “introducción directa o indirecta por los buques, en las aguas navegables o en la atmósfera suprayacente, de sustancias o formas de energía que constituyen o puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legítimos de los mares y otras aguas navegables”.

Viene a distinguir dentro de este apartado, la contaminación operacional (limpieza de tanques y sentinas, descarga de aguas negras, y las procedentes de operaciones normales de la actividad a bordo de los buques), la contaminación por vertimientos, la accidental o por fuerza mayor, obligando - en todo caso- la advertencia de la comunicación a las Autoridades Marítimas de todos aquellos eventos de las contaminaciones que tengan conocimiento durante la navegación -arts.73 y sgtes.

Nos referiremos a continuación a las responsabilidades que atribuye el Proyecto a las Sociedades de Clasificación, y que en el art 167 les hace cargo de los daños y perjuicios que se causen a los que contraten con ellas y que sean consecuencia de la falta de diligencia de aquellas en la inspección del buque y en la emisión del certificado, cuyas responsabilidades se regirán por el derecho común.

A efecto la concatenación de causa debe analizarse escrupulosamente ya que la confianza depositada en las Sociedades de Clasificación por las partes implicadas en el contrato de construcción, viene a recaer sobre las mismas aquellos defectos que puedan deducirse de la avería ocasionada y amparada por la certificación emitida respecto a la calidad de los elementos introducidos en el buque en construcción, así como a las renovaciones de los respectivos certificados.

Traemos a colación la responsabilidad en juego de la Sociedad italiana que intervino y emitió certificados del tristemente famoso "Prestige".

Sobre los contratos de seguro marítimo, dedica el Proyecto el Título VIII, Capítulo I al III-arts.473 al 534.

Disponía de regulación específica en el Código de Comercio español de 1885 (en la Sección III del Título III, en sus arts. 737 al 805) y ciertamente precisaba de una puesta al día, dadas las variaciones aseguraticias, a raíz de ley anglosajona 1906 y los grandes pools aseguraticios, unido al aumento considerable de las flotas de toda índole y consecuentemente, los mayores riesgos de la navegación.

Dada la especialidad del seguro marítimo, fue ex profeso excluida de la Ley especial 50/80 de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, dedicada al seguro terrestre, regulándose la marítima por las disposiciones del Código mercantil aludido.

Por ello, la inclusión del Título VIII del Proyecto era necesario y sistemáticamente ha venido a regular sobre los intereses asegurados, los valores asegurados y el coaseguro, los riesgos de la navegación, y exclusión de algunos de ellos, las indemnizaciones, prescripción dos años, seguro de buques y de mercancías y el seguro de responsabilidad.

La condensación de los capítulos citados obliga a hacer uso frecuente de normas de interpretación y subsidiarias pero indudablemente ha venido a recoger conceptos no incluidos en la legislación anterior,- p.e.pólizas flotantes y seguro de responsabilidad.

Al embargo preventivo de buques, dedica el Proyecto el Capítulo I del Título IX y último, que por supuesto no contemplaba el Código de Comercio vigente.

Esta ausencia de regulación dio grandes quebraderos de cabeza a los acreedores españoles que tenían reclamaciones contra armadores extranjeros y también españoles, ya que hasta que España ratificó el Convenio de Bruselas 1952-que lo hizo un año más tarde,

no se disponía de soporte legal alguno para poder hacer efectivos sus créditos frente a los buques que resultaban deudores por diversos suministros o por cualquiera de las causas que contemplaba el Convenio o el de Privilegios de 1926.

El hecho es que los acreedores españoles recibieron con alborozo este medio de ejercitar sus acciones resarcitorias de una forma eficaz y diferente a otro tipo de embargo de bienes raíces, más complejas que las que exigía el tráfico marítimo. Ello, habida cuenta de la movilidad de los buques y la dificultad de efectuarlo en el escaso margen de tiempo con el que los buques suelen recalar en los puertos, por el costo de su paralización y las elevadas tarifas que por diversos conceptos tiene que soportar bajo la jurisdicción de las respectivas autoridades marítimas de cualquier puerto.

El hecho cierto es que España tardó cerca de quince años para poder hacer efectivo el Convenio 1952, por el hecho de que su aplicación venía a pugnar con normativa interna. Concretamente el art. 1400 de la Ley de Enjuiciamiento Civil que regulaba, entre otros, el embargo de bienes para lo que exigía la aportación de un documento que acreditara la deuda a reclamar.

Este requisito hacía inviable la práctica del embargo preventivo de buques habida cuenta del escaso margen de tiempo en que usualmente atracan o fondean los buques en los puertos, y en tales circunstancias, contados acreedores disponen de los documentos acreditativos de la deuda a reclamar cuando tiene noticias de la presencia o próxima arribada de un buque contra el que disponen de un crédito marítimo.

Con el apoyo de las Cámaras de Comercio y otras instituciones financieras, se pudo salvar este escollo, dando lugar a la aprobación de la Ley 8/1967 de 7 abril que con solo tres artículos vino a esquivar este

escollo de la Ley Procesal, expresando que para poder llevar a cabo un embargo preventivo sobre un buque “extranjero” era suficiente alegar un crédito marítimo y su causa, acorde con los señalados en los Convenios 1926 o 1952.

Esta breve pero eficaz disposición logró poder equiparar a los acreedores españoles con los extranjeros ya que durante los quince años que mediaron desde la vigencia del Convenio de 1952 hasta la Ley de 1967, mientras los acreedores extranjeros podían embargar los buques españoles en aquellos puertos, los acreedores españoles no pudieron embargar ningún buque en aguas territoriales hispanas hasta la entrada en vigor de la ley especial citada.

Pues bien, los arts.535 al 550 del Proyecto han venido a refundir la normativa interna con la de los dos Convenios pero dejando, no obstante, bastantes lagunas que vienen entorpeciendo la práctica de los embargos en puertos españoles que solamente podrá ser subsanados si contrastados con la experiencia de los profesionales, las autoridades legislativas, puedan tratar de enmendar, las anomalías, que a título de ejemplo enunciamos entre otras:

1. Fianza. El hecho de que la fijación de la fianza quede al arbitrio del Juez actuante, ha dado lugar a la frustración de muchos embargos legítimos por parte de acreedores de cualquier nacionalidad.

Y ello es así por cuanto que al presentar la demanda de embargo preventivo, con la alegación del crédito marítimo en que se basa la solicitud, aparte de la incertidumbre de la cuantía que habrá que complementar, y que indudablemente retrasará la formalización del embargo antes de que el buque salga del puerto, si se le añade la desproporción entre la cantidad reclamada, y el importe que señale el Juzgado, vendrá en definitiva a frustrar la materialización del embargo preventivo.

De una parte, por la dificultad de poder obtener o el aval bancario o el metálico para su depósito en la cuenta del Juzgado, en el escaso margen de tiempo que usualmente atracan los buques en puerto. Y de otra, por la desproporción -difícil de preveer- entre el quantum en litigio y la arbitrariamente señalada por el Juzgado, ya que si se toma de módulo el costo diario de su detención, podría provocar que algunos armadores que no pudieran efectivizar o garantizar el crédito marítimo reclamado puedan preferir dejar el buque en puerto a sabiendas de que al acreedor le va a costar obtener el aval bancario-con sus costos-o el efectivo a depositar.

En uno u otro supuesto, se está contemplando más al deudor que al acreedor, lo cual no es justo ya que todo este proceso se está analizando en horas, y la salida del puerto en cuestión puede provocar la dificultad de su nueva localización que puede repetirse, en su caso, en el puerto siguiente si fuera español.

Sirva de ejemplo lo acaecido, no hace muchos años, en la jurisdicción de un puerto de Levante donde tras la presentación de una demanda de embargo preventivo por suministros de un mediano proveedor y con una reclamación de un millón de las antiguas pesetas, el Juzgado actuante impuso una fianza de cien millones.

Para que decir que el buque salió del puerto airoosamente y con la deuda a bordo.

Se echa de menos en el Proyecto que no se haya mejorado la disposición de la Ley de 1967 a fin de matizar y modular el arbitrio del Juez, en orden a tratar de equilibrar el quantum del importe del crédito marítimo alegado con la fianza a depositar, a fin de no frustrar el legítimo interés de un acreedor, protegiendo solapadamente a un presunto deudor.

Una medida muy acertada, -a nuestro entender-, la tiene establecida la República de

Panamá ya que en sus disposiciones marítimas, el acreedor sabe de antemano la cantidad que debe depositar cualquiera que sea el importe a reclamar, al interponer una demanda de embargo preventivo; pues queda fijada en dos mil quinientos dólares.

Otra cuestión será la que pueda plantearse si, en definitiva, no le prospera la acción principal en el Juzgado competente, en cuyo supuesto podrá ser sancionado correccionalmente con las costas y daños y perjuicios. Aunque el embargo no se frustró indiciariamente y la demanda principal estará basada en la garantía puesta por el deudor a resultados del procedimiento, extremo, que si se frustra el embargo, por la desorbitada garantía, no podrá dar lugar a un procedimiento ordinario por carecer de ejecutividad la futura sentencia que recaiga en el mismo.

Idem en Canadá, donde la sola firma del Letrado actuante es suficiente para relevar de fianza en los embargos preventivos. La sanción que recaería al Letrado si en definitiva el crédito marítimo alegado no respondiera a los contemplados en los Convenios sería ejemplar y no deseamos encontrarnos en ese caso.

2. Juzgados de lo Mercantil. La creación de los Juzgados de lo Mercantil en España ha llevado consigo concentrar en estos Juzgados las especialidades que conlleva el complejo mundo financiero, sociedades mercantiles, derecho concursal, entre las más importantes. Y por ende, se ha venido a ocupar de todos los temas que se relacionan con el derecho marítimo, desde una simple protesta de avería, problemas de la navegación, accidentes marítimos, y por supuesto, los embargos preventivos que antes lo llevaban los Juzgados de 1ª Instancia.

La especialidad mercantil-marítima ha venido a justificar la creación de estos Juzgados, pues es bien sabido que en algunas Universidades-por lo menos en las españolas-

el Derecho Marítimo es el gran ausente de sus aulas, y sólo a través de cursos de especialización, como lo tiene establecido el Instituto Marítimo Español-IME-se ha conseguido suplir la preparación universitaria para lograr haber conseguido la formación de expertos marítimos que hoy ocupan cargos de responsabilidad en las grandes empresas españolas y extranjeras relacionadas con la navegación, seguridad y todo lo relacionado con el mar.

Efectivamente, los titulares de los Juzgados de lo Mercantil han sido preparados por el Consejo General del Poder Judicial y Escuela Judicial para ocupar estas responsabilidades, que hace tres años, obligaba a los Jueces de 1ª Instancia a tener que dedicar toda su atención cuando entraba un asunto marítimo-pe. el Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción de Corcubión -Galicia- donde tuvo que hacerse cargo del vertido del Prestige, lo cual paralizaba toda la actividad del Juzgado, y con el handicap de que no era materia dominada por sus titulares, dada su especialidad y enorme extensión legislativa, fundamentalmente, internacional.

No obstante la especialidad adquirida por los actuales titulares de estos Juzgados, no quiere decir que puedan resolver todos los problemas que se les presenten. Pues aun es pronto para poder calificarlos de expertos marítimos judiciales, y tanto más cuanto que

los asuntos de mayor entrada en tales Juzgados, siguen siendo societarios y concursales.

Pero ha sido un avance importante, y con en el transcurso del tiempo dispondremos de unos auténticos expertos maritimistas magistrales, a más de gozar de muy buena salud judicial dentro del Foro español.

Más ahondando en esta especialidad, no es menos cierto, que la casuística exige prever situaciones, que de tarde en tarde, dan lugar a

paradojas, haciendo cierto el refrán de que "quien hace la ley, hace la trampa".

Viene esta reflexión por el hecho de que existen en el mundo marítimo armadores/ navieros, que vulgarmente hablando, "están de vuelta". Quiere ello decir que se saben todas las triquiñuelas como para operar en distintos puertos eludiendo la acción de la justicia cuando conocedores de que son deudores frente a acreedores titulares de algún crédito marítimo, siguen operando con sus barcos impunemente, programando sus viajes para llegar a puerto en horas inhábiles, en fines de semana, o fiestas locales, de forma que el acreedor no puede actuar judicialmente.

De una parte, el Tribunal competente de lo Mercantil-solo actúa de lunes a viernes en horas hábiles, por lo hay que acudir al Juzgado de Guardia y con la Iglesia hemos topado.

En la última experiencia vivida en estas circunstancias-hace escasamente un mes-el desarrollo de los hechos fue como sigue:

Un buque de bandera extranjera partió de un puerto africano con una carga de camiones con destino a un puerto español, cuya llegada la tenía prevista para el sábado sobre las seis de la tarde. El día anterior-viernes-con el poder notarial otorgado a través del representante del acreedor en el puerto de destino, nos personamos en el Juzgado de lo Mercantil,- aún en horas hábiles-, pero a punto de cerrar las dependencias, por lo que no se pudo obtener la autorización del Juzgado. El mismo viernes, tarde-antes de la llegada del buque-nueva comparecencia ante el Juzgado de Guardia, que tras despachar todos los asuntos penales, violencia de género, robos, hurtos, declaraciones de presos y demás adminículos, a media noche tuvo a bien atender nuestra petición, con la salvedad de que como el buque aún no había llegado al puerto, bajo su jurisdicción no podía despachar un embargo, no estando el buque en puerto.

Acudimos de nuevo al Juzgado de Guardia el sábado, en que había arribado el Buque, y el Juez de turno nos alegó que debía disponer de la orden del Juzgado de lo Mercantil.

El hecho es que el buque atracó en puerto el sábado tarde, descargó sus camiones, cargó de combustible y salió el domingo tan campante “a órdenes”. A los tres Juzgados “actuales” les resbalaba la gran cantidad en juego, que diabólicamente y con experta estrategia había eludido la acción de la justicia.

Bien, pues esta historia real es fácilmente repetible, por lo que el contenido de los Convenios vienen a resultar infructuosos si no se trata de paliar esta corruptela que está al orden del día en algunos-muchos-avezados armadores que no hace falta que sean del tercer mundo.

Independientemente de los hechos relatados, nos quedó una grave duda tras la frustrada intervención judicial.

De una parte, si no hubiéramos podido aportar el poder notarial, no hubiéramos podido ni comparecer ante ninguno de los tres Juzgados.

Y de otra, si alguno de los tres Juzgados nos hubiera admitido la demanda de embargo ¿qué fianza nos habría impuesto? Porque un sábado y/o domingo es muy difícil que te atienda un Banco ya que a tenor de las dificultades con que nos encontramos, no quiero pensar que podría sacar la cartera y depositar el dinero encima de la mesa del Juzgado y el aval habría que haberlo gestionado el lunes a primera hora y el buque estará ya llegando a su desconocido destino.

En resumen, esta es la seguridad que demandamos. Queremos una navegación segura, pero no solo en su tránsito marítimo-que es muy importante-, sino también en el jurídico que gana el que más sabe.

Y estas consideraciones son las que nos ha inducido a interpolar dentro de la seguridad el capítulo de esta excepcional medida de aseguramiento, ya que si no lo consolidamos y reforzamos dentro de los ordenamientos internos de cada país, de poco valen los años que se tarda en elaborar un Convenio. Como bien lo conocemos, los que tuvimos la fortuna de asistir en representación del IIDM en la redacción de los Convenios de Privilegios e Hipoteca en 1993 y de Embargo Preventivo en 1999, bajo los auspicios de UNCTAD en Ginebra y de OMI en Londres.

Nos permitimos hacer una llamada de atención a nuestros legisladores para que recogiendo las sugerencias de los profesionales que actuamos en los foros y apreciamos las oquedades que día a día nos vamos encontrando, podamos -en colaboración con la Justicia-, mejorar nuestras instituciones y hacer más difícil para los que pretendan eludir las leyes, logren sus propósitos, en defensa de la seguridad jurídica, con leyes más perfectas, y ordenamientos internos, más acordes con la realidad de los tiempos en que vivimos

Damos la bienvenida al Proyecto, que con su larga gestación y la participación de eximios juristas, -elaborado por la Sección Especial para la Reforma del Derecho de la Navegación, en el seno de la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación, bajo la Presidencia del Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Valladolid, Dr. Justino Duque Domínguez.-, confiamos su pronta aprobación en Las Cortes Españolas para que sirva de modelo en otros países y venga a facilitar, en mayor medida, la conciliación de los intereses en juego en el tráfico marítimo.

PROYECTO DE LEY MODELO IBEROAMERICANA DE DERECHO MARÍTIMO

Dr. Luis Cova Arria *

Un proceso codificador puede armonizar la variedad y dispersión de tantas fuentes legales y al propio tiempo predeterminar la evolución del Derecho Marítimo cara al año 2000, haciendo falta el esfuerzo y la colaboración de todos para crear el ambiente necesario e indispensable que permita la reforma de nuestro Derecho Marítimo.¹

PREÁMBULO

Expreso mis excusas a los distinguidos miembros del IIDM por no haber acudido personalmente a presentar esta conferencia. Sin embargo, confío en que mi amigo y Presidente de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, Alberto Lovera Viana, podrá transmitir con sobrados méritos esta idea de una ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo que ya habíamos plasmado en el X Congreso celebrado en Margarita en noviembre próximo pasado.

Tal como lo expresa el título de esta conferencia, "Hacia una Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo", lo que pretendemos es disertar sobre la necesidad y conveniencia de *actualizar y uniformar* la legislación marítima en cada uno de los países que componen nuestro mundo iberoamericano, pues a pesar de los esfuerzos realizados y frutos obtenidos, aún queda un camino por recorrer, de modo que nuestros países, ya en esta primera década del siglo XXI, tengan una

legislación uniforme y acorde con las nuevas tendencias del derecho de la navegación. Sin embargo, debemos tener en cuenta que para las leyes, a diferencia de lo que ocurre para con los seres humanos, no existe una edad matemática y otra filosófica o psicológica; y la más de las veces, para no morir en el desuso o en el abandono, necesitan de una adecuada renovación, en armonía con los avances del progreso y los imperativos del bien común.²

Teniendo pues el derecho marítimo un eminente carácter internacional, como consecuencia del carácter internacional de la navegación misma, se hace imperativo y más aun en este mundo globalizado de hoy, la búsqueda de la actualización y unificación de las leyes nacionales, campo en el que debemos destacar la importante labor unificadora que han venido realizando en las ultimas décadas las organizaciones de las Naciones Unidas como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas (The United Nations Conference for Trade and Development: UNCTAD), la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Comercial Internacional (The United Nations Commission of International Trade Law: UNCITRAL); los Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación Por Hidrocarburos (FIDAC), así como organizaciones internacionales

* Individuo de Número de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela, Ex - Miembro del Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI). Miembro de la Organización Internacional de Árbitros Marítimos Internacionales (IMAO) del CMI y de la Cámara Internacional de Comercio de París (ICC). Ex - Director del Centro de Arbitraje Marítimo (CEAMAR) y Ex - Vice-Presidente por Venezuela, Luis Cova Arria & Asociados.

¹Palabras de don Pascual Sanahuja, pronunciadas ante el Capítulo del Comité Marítimo Español de Barcelona, y contenidas en su monografía llamada "El Proceso Actual de la Codificación y Leyes Especiales Marítimas en Derecho Comparado".

²BOIX RASPALL, José M., Moción para la Reforma del Derecho Marítimo Positivo Marítimo Español, Publicaciones del Comité de Derecho Marítimo de Barcelona, 1977.

privadas, entre las cuales, la más importante es el Comité Marítimo Internacional (CMI). De los trabajos de estas organizaciones, han resultado múltiples convenios internacionales de todos nosotros conocidos.

Ahora bien, esta propuesta e idea no es nueva. En efecto, el Comité Marítimo Venezolano, hoy Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM), luego de su fundación el 1977, se propuso como uno de sus principales objetivos la reforma de leyes venezolanas que regulaban para ese entonces el comercio marítimo, llevando a cabo diversos esfuerzos. Entre ellos, el más importante es el de haber solicitado al Comité Marítimo Internacional (CMI) su asistencia en ese propósito de reforma, habiendo logrado que el CMI, en su Asamblea de 1979, aprobara brindar ese apoyo en la redacción de un Proyecto de Ley o Código de Derecho Marítimo Privado, y que el mismo fuera usado no únicamente como Derecho Interno Venezolano, sino también como un Código Uniforme Iberoamericano a ser adoptado por otros países iberoamericanos que tenían las mismas viejas leyes como Venezuela.

Luego, en enero de 1980, -mucho antes de la fundación del IIDM y cuando entonces parecía que faltaban 20 largos años para terminar el siglo XX, pero como dice el tango *"veinte años no es nada"*- se realizó en la Isla de Margarita, Venezuela, el primer Seminario de Derecho Marítimo con carácter internacional, con el auspicio y apoyo por el CMI, organizado por una asociación iberoamericana de Derecho Marítimo, la venezolana. Ese seminario de Margarita se llamó *"El Derecho Marítimo, hoy y Mañana"* y al mismo asistieron destacados juristas internacionales y una numerosa concurrencia de iberoamericanos, entre quienes puedo recordar al Profesor Francesco Berlingieri, Hans Peter Michelet, Prof. William Tetley, Profesor Jan Ramberg, Sir John Donaldson, Profesor Nicholas J. Healy, Dr. José Domingo Ray, Profesor Guillermo Sarmiento y otros

que no recuerdo en estos momentos. Los Profesores, Berlingieri, Ray y Sarmiento, posteriormente fueron admitidos como miembros correspondientes extranjeros de la Academia venezolana de Ciencias Jurídicas y Políticas.

En esa ocasión, personalmente tuve el honor de presentar junto con mi gran amigo y Profesor Emérito de la Universidad de Buenos Aires, el Dr. José Domingo Ray, un trabajo sobre un posible Código Uniforme y, por supuesto, el análisis de la factibilidad del mismo³. Ese trabajo me ha servido de base para preparar esta conferencia, en la cual hago la propuesta de comenzar a trabajar en la formulación de una Ley Modelo de Derecho Marítimo Iberoamericana, en lugar de un Código Uniforme, como era nuestra idea original. Se hace teniendo en cuenta el éxito que han tenido este novísimo método de unificación del derecho, empleado con éxito por las organizaciones de las Naciones Unidas, como lo han sido las leyes modelos de arbitraje y las de comercio electrónico y firmas digitales. Por lo demás, los métodos tradicionales de unificación, como las convenciones internacionales, han sido sustituidos hoy día por ese método de la ley modelo, y la experiencia después de 25 años de propuesto el Código Marítimo Uniforme y frente a la realidad de haberse convertido en una utopía, se piensa más conveniente proponer un método novedoso como el de la ley modelo, el cual, facilitará a nuestros países iberoamericanos con sistemas jurídicos, sociales y económicos diferentes, la regulación en forma armónica de su comercio y tráfico marítimo.

Pues bien, un cuarto de siglo después estamos nuevamente reunidos, ahora en el seno del IIDM, estando todavía el tema vigente, aun

³ Véase COVAARRIA, Luis y RAY José Domingo. *Código Marítimo Uniforme* en Revista del Comité Marítimo Venezolano, Agosto 1982, No. 2.

cuando con disímiles características de hace 25 años. En efecto, aún cuando Chile en 1987 y Venezuela en el 2001 actualizaron su legislación marítima y actualmente España cuenta con un proyecto de reforma, en la mayoría de los países iberoamericanos rigen legislaciones marítimas atrasadas, inspiradas, -directa o indirectamente-, en el Código Francés de 1808, regulando un hecho técnico desaparecido: la navegación a vela, lo que hace menester su reforma.

Es decir, a casi 20 años de la fundación del IIDM y en tiempos en los que incluso se ha planteado su refundación, creo que debemos en lugar de refundarlo, insistirse en su subsistencia, pero que la misma esté justificada con un objetivo primordial: la unificación del derecho marítimo en nuestros países a través de la adopción de una ley modelo marítima que sirva, como su nombre lo indica, como ley guía o ley marco a los países iberoamericanos.

En 1980 planteábamos la bases del Código Marítimo Uniforme, con base a la Ley Argentina de 1973. Sin embargo, hoy día pensamos que, siendo la ley venezolana la más reciente y cuyo contenido fue actualizado con base a las modernas convenciones de derecho marítimo, siguiendo el método unificador, las bases de esa Ley modelo deben tomarse de la vigente Ley venezolana de Comercio Marítimo.

En conclusión, si bien es cierto que la tarea que se propone aquí al IIDM encausar no resulta fácil, pues la experiencia en 25 años ha demostrado lo poco que se ha avanzado en materia de unificación del derecho marítimo en nuestra región; también es cierto que sólo un organismo como el IIDM es capaz de lograrlo, a través de sus vicepresidencias nacionales, y el trabajo mancomunado de sus miembros.

I LA LEY MODELO

La necesidad de esta ley es evidente y basta como ejemplo indicar el impacto económico que la obsolescencia del Derecho Marítimo Privado de mucho de nuestros países origina en la circunstancia de que no siendo muchos de ellos parte de la Convención de Bruselas sobre Conocimiento de Embarque de 1924, ni del Protocolo de Visby 1968, ni mucho menos haber ratificado las Reglas de Hamburgo, las reclamaciones que los aseguradores de la carga hacen a los armadores por los daños a la misma, en la mayoría de los casos si no son inútiles, son difíciles y no existe un grado de recuperación, por lo que nuestros aseguradores deben imponer a sus asegurados (los importadores dueños de la carga), primas mayores que las que se cotizan en otros países con legislaciones marítimas modernas, produciendo esto, como es obvio, el aumento en el precio de los productos importados y, por ende, una carga mayor para el consumidor.

Es evidente que Las Reglas de La Haya como las de Hamburgo pretenden ser un punto de equilibrio, y si bien es cierto que en la mayoría de las veces el transporte de mercancías por mar de y hacia nuestros países se hace amparado por conocimientos de embarque que tienen la "*Cláusula Paramount*", por la cual se hace una remisión a las Reglas de La Haya o a su Protocolo, según los casos, también es cierto que mucho de ese transporte se verifica en naves extranjeras y que en tales circunstancias se remite al dueño de la carga y/o su asegurador a una jurisdicción extranjera, lo cual evidentemente hace que los mismos no puedan, -dado los gastos que involucraría intentar sus acciones ante tribunales extranjeros-, hacer los reclamos correspondientes, muchos justos y razonables. Por lo contrario, las empresas nacionales de nuestros países sí deben, y generalmente así ocurre, responder por los daños causados a las mercaderías, no sólo ante los tribunales extranjeros, sino ante los

nacionales, ocasionando un desajuste entre unos y otros.

La función del IIDM, como asociación internacional privada de derecho marítimo, es la fomentar la unificación de las normas de derecho marítimo en nuestro países y por ello la ley modelo que se propone sería el método idóneo para la unificación del derecho marítimo en nuestra región.

Esta labor se podría hacer sobre las bases siguientes:

a) El IIDM, con la colaboración de sus vicepresidencias y las asociaciones de derecho marítimo nacionales afiliadas al CMI, haría conocer su punto de vista sobre la forma de encarar la reforma, contemplando la legislación marítima contemporánea y su adecuación a las modalidades del tráfico y los intereses de nuestros países.

Es evidente que una labor integracionista requiere necesariamente de una uniformidad de sus leyes comerciales y fundamentalmente de aquellas leyes que regulan el tráfico comercial por mar, sin esto, evidentemente un intercambio comercial fructífero será siempre difícil de obtener. Por ello, es realmente de importancia la colaboración de los todos los miembros del IIDM en la elaboración de esta ley modelo.

b) Consideradas esas bases y expuestas ante los centros interesados en la materia, el IIDM, presentaría el anteproyecto respectivo, -no únicamente ante las organizaciones, públicas o privadas interesadas en nuestros respectivos países, sino también a las Asociaciones nacionales de Derecho Marítimo-, con la finalidad de que éstos a su vez hiciesen los ajustes correspondientes tanto al léxico jurídico como a las necesidades específicas de cada uno de ellos.

Igualmente, copia de los mismos se haría llegar a las empresas de transporte, aseguradores y usuarios del transporte marítimo, así como también a las Facultades de Derecho de las Universidades más relevantes de tales países.

c) No se incluirían dentro la ley modelo, todas las normas administrativas que regulan los aspectos relativos a navegación desde el punto de vista del Derecho Público, lo cual se dejaría a las leyes respectivas de cada país; así como tampoco se incluirían aquellas que regulan las relaciones laborales, ni aquellas que sean de detalle, ni tampoco las referentes a la protección y desarrollo de la Marina Mercante que en la mayoría de nuestros países han sido materia de legislación especial.

II VENTAJAS DE LA LEY MODELO

No existiendo dudas sobre la necesidad de uniformar las normas que regulan el comercio marítimo en nuestros países, a través de una ley modelo, cabe entonces preguntarse cuáles es el método más apropiado para el logro de tal fin.

Debe pensarse en un método capaz de superar las dificultades que en todos estos años no han podido superarse, y lo más importante, superar la lejanía en que muchas veces nuestros países se encuentran a pesar de su origen, tradiciones y lengua común.

Por ello, como ya hemos señalado en el preámbulo de esta conferencia, siguiendo la labor unificadora de las Naciones Unidas en temas de reciente aparición, como el caso de la leyes modelo de la Comisión de la Nacionales para el Derecho Marítimo Internacional (CNUDMI) sobre Comercio Electrónico, Firmas Digitales y Arbitraje Comercial, consideramos una gran ventaja la de preparar y presentar para su adopción por nuestros países, de una ley modelo sobre nuestra materia.

III BASES DE LA LEY MODELO

La legislación iberoamericana, con excepción de la actualmente vigente en Argentina, Chile, España y Venezuela, se inspira en los códigos latinos que reproducen los principios del Código Francés, redactado en 1807 y de la vieja ordenanza de Colbert para la Marina Mercante dictada en 1681, durante el reinado de Luis XIV.

En la segunda mitad del siglo XIX, precisamente cuando comienza la obra legislativa en Ibero América, se produce una transformación en la navegación con una gran influencia en las instituciones jurídicas, al punto de haberse afirmado con razón que en la historia de este sector del derecho deben distinguirse dos grandes períodos: el de la navegación a vela y el de la navegación a vapor.

En ese entonces aparecen con la nueva forma de propulsión, los cascos de acero y se transforman las modalidades de las instituciones jurídicas, haciéndose necesario un nuevo enfoque para interpretar, al amparo de las viejas normas, los nuevos problemas que se plantean.

Por la fuente utilizada, no es de extrañar que la mayoría de los Códigos iberoamericanos legislen muchas instituciones como lo hacían las Ordenanzas de Colbert, es decir, contemplando las características de la navegación a vela.

El concepto de buque y su ubicación entre las cosas muebles, la regulación inadecuada de los sujetos y de los contratos del derecho de la navegación y la falta de normas procesales son algunas de las falencias que cabe señalar.

Las tímidas reformas que se han introducido no han sido suficientes para contemplar las modalidades de la navegación a vapor y del tráfico moderno y, en materia internacional, los países iberoamericanos han adherido en una pequeña proporción de las Convenciones de Bruselas que, -sancionadas

entre 1910 y 1968- han regulado los principales tópicos del Derecho Marítimo.

Las convenciones de 1910 sobre abordajes y asistencia y salvamento, han recibido la adhesión de la República Argentina, Brasil, España, Haití, México, Paraguay, Portugal y Uruguay. Nicaragua sólo adhirió a la de abordajes. Las Convenciones de 1952 referentes a competencia civil y penal en este mismo tema cuentan con muy pocas adhesiones. Argentina, Costa Rica, España, Paraguay y Portugal adhirieron a ambas, y Haití sólo lo hizo respecto a la de competencia penal.

Esos tres últimos Estados (Costa Rica, Haití y Paraguay) son también los únicos de América que han adherido a la Convención sobre embargo de buques de 1952.

La Convención de 1924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, conocida como Reglas de La Haya, únicamente se han incorporado como partes contratantes la República Argentina, Bolivia, Cuba, Ecuador, España, Paraguay y Perú.

Muy pocos Estados Iberoamericanos han adherido a las otras Convenciones Internacionales de Bruselas y, con excepción de Argentina, Chile y Venezuela, podemos decir que casi ninguno de ellos incorporó los principios de esas convenciones a su legislación interna.

Como decíamos, el Profesor Ray y el suscrito, hace 25 años atrás en ese Seminario Internacional de Margarita que auspiciara el CMI y organizara la AVDM⁴, el trabajo de la ley modelo supone el cumplimiento previo de algunos presupuestos.

En primer lugar, habría que realizar una intensificación de los estudios del derecho marítimo y por ello no puedo menos que aplaudir iniciativas como las de este Congreso del IIDM.

En segundo lugar, habría que considerar las perspectivas y posibilidades de una integración legislativa en Ibero América.

⁴ Página 403-404, artículo citado supra.

En tercer lugar, habría que analizar los argumentos que se han esgrimido y las razones por las que los Estados iberoamericanos no se han adherido a la labor de unificación realizada por el Comité Marítimo Internacional, así como también coincidir con el sistema técnico-legal a seguir.

Con respecto al primer presupuesto, es decir al desarrollo de los estudios del Derecho Marítimo, aunque en la mayoría de las universidades iberoamericanas figure la materia en el "currículum" de las obligatorias, se enseña generalmente como parte del Derecho Comercial, con un desarrollo limitado, sin realizar un análisis a fondo de los problemas típicos y de las soluciones que impone el particularismo y la relativa autonomía de la materia. Son casos aislados los de países como Argentina, Chile, España y Venezuela, donde existe una enseñanza de la materia a través de sus universidades o de Institutos especializados para el estudio del Derecho de la Navegación.

En lo que respecta a las posibilidades de una integración legislativa, podemos decir que es precisamente en el sector del Derecho Marítimo en el que puede justificarse, más que en otro, la uniformidad de la legislación.

Cabe recordar la frase tradicional de Pardessus⁵ en el sentido de que el peor código marítimo sería aquel que respondiera a criterios particulares, sin tener en cuenta la conveniencia de la unificación. Si bien se encuentra superada esa posición de Pardessus, influenciada por una visión jusnaturalista, no hay duda que es muy conveniente obtener la uniformidad legislativa.

⁵ Pardessus decía en el "Capítulo Preliminar" de su monumental obra "Colección de leyes marítimas anteriores al siglo XVIII" que la legislación marítima producida en todos los países por necesidades parecidas, tiene por esa misma circunstancia, un carácter de universalidad que permite aplicarle lo que Cicerón muy bien ha dicho del derecho natural: "Non opinione sed natura jus constituit". A su vez, el Profesor Francesco Berlingieri en un trabajo publicado en "Il Diritto Marittimo", en 1928 señalaba que en el período de la navegación a vapor se vislumbra, sin duda, una tendencia a la universalidad, es decir, la uniformidad en el espacio.

Por la formación latina y por la similitud de intereses no tendría que haber dificultades en obtener una integración legislativa en el ámbito del derecho marítimo entre las Estados iberoamericanos.

3.1. Metodología.

Tal como lo propusiéramos con el Profesor Ray, en enero de 1980, es necesario ante todo formar criterio sobre la metodología a seguir, es decir, el criterio de ordenamiento de las instituciones.

Era nuestra opinión en esa fecha, y todavía la mantenemos, de ubicar en un *Parte General* las normas referentes al ámbito de aplicación de la ley, al derecho internacional privado y algunos principios generales con respecto a la aplicación de las normas de fondo y normas procesales específicas.

En la *Parte Especial* debería contemplarse la regulación de los siguientes institutos:

a) *Buque*: individualización; documentación; construcción, mantenimiento y desguace; embargo y otros institutos procesales.

b) *Titularidad y Ejercicio de la Navegación*: Propiedad y armamento; agente marítimo; capitán y personal de la navegación.

c) *Contratos de Utilización*: Locación; fletamento a tiempo; fletamento total y parcial; contrato de transporte; conocimiento, responsabilidad del transportador de cosas; fletes; resolución del contrato; contrato de pasaje y remolque.

d) *Riesgos de Navegación*: abordajes; asistencia y salvamento; naufragio, reflotamientos y recuperaciones; averías gruesas y daños a instalaciones portuarias.

e) *Seguros*: disposiciones generales; intereses vinculados al buque y a los efectos; otros tipos de seguros y acciones emergentes de la póliza marítima.

f) *Crédito Naval*: privilegios sobre el buque y sobre el flete; sobre las cosas cargadas; sobre el buque en construcción e hipoteca naval.

Sigo siendo partidario de no incluir normas específicas con respecto a la legislación laboral y a la penal, salvo algunas de carácter general en relación con las funciones que deben cumplir a bordo el capitán y la gente de mar.

3.2. Sistema de Responsabilidad

La regulación de los institutos mencionados precedentemente tendría que hacerse inspirándose en las convenciones internacionales y habría que acordar el sistema a seguir en tres puntos fundamentales. En primer lugar debe incorporarse a la ley modelo el nuevo sistema de "responsabilidad limitada del armador", -en sustitución del anticuado, inaplicable en el momento actual, del abandono de la nave en especie- tomándose como base para el establecimiento del fondo de limitación, el número de toneladas de la nave implicada, estableciendo como valor de cambio las unidades de cuenta que se determinará según la equivalencia que resulte a la fecha en que se constituya el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la garantía que el tribunal competente fije, según el caso. Es decir, creemos se debe adoptar el sistema de la Convención de Londres de 1976 y su Protocolo de 1996, en vez de los sistemas prevalecientes en Latinoamérica que siguen el del abandono.

En segundo lugar, habría que comparar el sistema de la Convención de Bruselas de 1924 y del Protocolo de 1968 (Reglas de La Haya-Visby) con el de las Reglas de Hamburgo y decidirse por uno de ellos o, quizás, por el nuevo Proyecto llamado "*Transporte Puerta a Puerta*" que adelanta la CNUDMI, con la colaboración, entre otra organizaciones, del CMI.

En tercer lugar, habría que llegar a un acuerdo respecto a la adopción del sistema de la Convención de Bruselas de 1967 sobre Hipotecas y Privilegios o, si adoptar la de 1993.

Con respecto a los contratos de utilización de buques, seguimos con la opinión expresada

en 1980 de seguir las normas de los formularios tradicionales con un carácter supletorio, salvo en lo que respecta a la responsabilidad del transportador de personas y de cosas que, en algunos aspectos, debe ser regulada por normas de carácter imperativo como las establecidas por las convenciones internacionales.

En materia de averías gruesas cabe establecer la aplicación supletoria de las Reglas de York/Amberes 1974, estableciendo las normas procesales necesarias en lo referente a la firma del compromiso, depósitos provisionales y garantías y cobro de la contribución.

Respecto al derecho internacional privado, seguimos opinando que deberían incorporarse los principios reconocidos uniformemente por la doctrina y establecerse la jurisdicción inderogable, por anticipado, de los tribunales nacionales, en los casos en que se trate de la ejecución final del contrato de transporte, de personas o de cosas y de la responsabilidad del transportador.

Finalmente, también continuamos sugiriendo el establecimiento de normas procesales específicas para el depósito judicial de efectos para el cobro de flete y la entrega de la carga, para el juicio por abordajes y de asistencia y salvamento, para el cobro de las indemnizaciones emergentes de contratos de seguros, medidas precautorias sobre el buque y para la recuperación de su tenencia, verificación de la protesta de mar, personería procesal del agente marítimo, etc.

3.3. Otras Bases a incorporarse en la Ley Modelo.

3.3.1 Autonomía Legislativa.

Por razones de carácter científico y práctico es conveniente proponer que la incorporación de la ley modelo se haga en cada país a través de una ley independiente del Código de Comercio que agrupe las normas referentes a la regulación de la navegación,

con prescindencia de las finalidades que ella persiga y de las aguas en que se realice.

3.3.2. Técnica Legislativa.

El texto de la ley modelo debe dividirse en una parte general, en la que se incluyen los principios generales y una parte especial, en la que se regulen todas las instituciones específicas, contemplando sus distintos aspectos de fondo, administrativos, procesales.

En el “*Apéndice*” se expone un esquema de temas regulados en la parte general y en la especial. Se ha tomado como índice para tal esquema la Ley de Comercio Marítimo Venezolana de 2001 por ser la de más reciente promulgación. En nuestra propuesta de 1980, hicimos ese *Apéndice*” tomando como base la Ley argentina de 1973.

3.3.3. Criterio Autonomía.

Preferencia de las normas específicas e incorporación del principio de analogía expresamente a la Ley modelo.

3.3.4. Convenciones Internacionales.

Incorporación de los principios de las Convenciones Internacionales en lo referente a inmunidad de buques del Estado, limitación de responsabilidad, conocimientos, responsabilidad del transportista de pasajeros y equipaje, abordajes, asistencia y salvamento, hipotecas y privilegios sobre buques y sobre buques en construcción, plataformas submarinas y contaminación de las aguas.

3.3.5. Limitación de Responsabilidad.

Se propone el sistema forfatorio, reemplazando el latino del abandono en especie o en valor y se podrían incorporar los principios de la Convención de 1976, ajustando los montos de la limitación por tonelada al Protocolo de 1996.

3.3.6. Contratos de Utilización.

Se regularían los distintos contratos de utilización, siguiendo las normas de la práctica y con carácter supletorio, salvo las referentes a

la responsabilidad del transportador de personas y de cosas, para la cual se establecen algunas normas de carácter imperativo como las de las Convenciones Internacionales sobre el tema.

3.3.7. Averías Gruesas.

Se establece la aplicación supletoria de las Reglas de York/Amberes en su última versión y normas procesales en lo referente a firma del compromiso, depósitos provisorios, garantía, cobro de la contribución, etc.

3.3.8. Principios de Derecho Internacional Privado.

Se incorporarán los principios reconocidos uniformemente por la doctrina y se establece la jurisdicción inderogable, por anticipado, de los Tribunales nacionales, en los casos en que se trate de la ejecución final de los contratos de transporte, de personas o de cosas y de la responsabilidad del transportador.

3.3.9. Principios Procesales Específicos.

Expresamente se prevén normas para el embargo de buques y de las mercaderías, para el depósito judicial de efectos, para el cobro del flete y la entrega de la carga, para el juicio de abordajes y de asistencia y salvamento, cobro de las indemnizaciones por seguro, interdictos y desalojos de buques arrendados, juicio de tripulantes, verificación de la protesta de mar, personería procesal del agente marítimo, etc.

Tendrían que contemplarse normas de procedimiento y hacerse remisión a los códigos procesales nacionales, como normas supletorias.

3.3.10. Contaminación.

Deben proveerse normas sobre contaminación de las aguas y a ese efecto habría que considerar las normas en materia ambiental existentes en algunos países, como Venezuela y las de las Convenciones Internacionales vigentes.

3.3.11. Operatividad portuaria.

Para regular el régimen específico de entrega de las mercaderías es necesario conocer la operatividad portuaria. También para prever el procedimiento a seguir en casos de abordajes, recuperación o hallazgo de cosas en aguas navegables, etc.

3.3.12. Plataformas submarinas.

Debe incluirse una regulación especial específica para este tema.

IV

CONCLUSIONES

Estas bases que proponemos, son sólo un simple documento de trabajo. El primer paso ha sido dado, pues el Consejo Directivo reunido en el seno del X Congreso IIDM en Margarita el 21 de noviembre próximo pasado, designó una comisión especial *ad-hoc*, conformada por Jorge Radovich por Argentina, Ricardo Rozas por Chile, Francisco Goñi por España, Nelson Carreyó por Panamá, Ricardo Vigil por Perú y Alberto Lovera y el autor de estas notas por Venezuela, correspondiéndole a este último la coordinación de esa Comisión Especial, con el encargo de llevar a cabo las actividades y procedimientos para redactar un primer borrador de ese Proyecto de Ley Modelo, se presentará en la futura Asamblea que convoque el próximo Presidente del Instituto.

Señores, muchas gracias.

RECICLAJE DE BUQUES

por Jose M^a. Alcántara

“The issue of ship recycling has become a growing concern, not only from the environmental, but also from the occupational, health and safety points of view.”

(E. Mitropoulos, Secretario General de la OMI, 20 Marzo 2006)

1. Introducción

El problema del RECICLAJE DE BUQUES constituye la más reciente preocupación de la OMI en materia de seguridad marítima. El tema ya está siendo discutido en los foros de la BIMCO, de la ICS, del IG P&I y en los ámbitos de la industria naval. Es hora de que nos ocupemos de él.

Las noticias de prensa relativas al remolque para desguace del CLEMENCEAU, del BRENT SPAR, del KONG FREDERIC IX y otros casos de desguaces de buques dramatizados por los efectos contaminantes de los restos ya han dado lugar a un clima de atención por parte de la comunidad marítima internacional.

En la última sesión del MEPC (Marine Environment Protection Committee) de la OMI, 20-24 Marzo 2006, se recibió un mandato de la Asamblea General para preparar un instrumento legal regulador y obligatorio sobre Reciclaje de Buques. El MEPC ha comenzado su estudio a partir de un proyecto sometido por Noruega. Es probable que tengamos una Convención Internacional sobre Reciclaje de Buques durante el bienio 2008-2009.

2. La naturaleza del asunto.

¿Qué debemos entender por la expresión “reciclaje de buques”?

La expresión alude claramente al desguace, achatarramiento y demolición de buques y al

problema resultante de reciclar los varios componentes del buque al final de su vida de servicio. La mayoría de tales componentes son objeto de reventa y el acero se destina a acerías de recuperación. Pero el aumento del comercio marítimo ha producido un crecimiento inesperado de la flota mercante mundial; en los próximos dos años el tonelaje para desguace será mucho mayor y en 2010 llegará a un punto máximo al cumplirse la fecha de sustitución obligatoria de los buques monocasco.

La mayor parte del desguace y achatarramiento se lleva a cabo en países del tercer mundo, donde la mano de obra es barata pero, a la vez, la tecnología es aún primaria. Los niveles de salubridad y seguridad son muy bajos, produciéndose accidentes y explosiones con resultado de muerte y lesiones; a lo que hay que añadir la amenaza para el medio ambiente. Estos lugares se encuentran, sobre todo, en India, Bangladesh el 80% de las necesidades de acero para el país se cubren con la industria de desguace de buques.

Sería posible remitir al problema a la vigilancia sobre el último armador del buque y sobre la autoridad del Estado del pabellón. Pero la realidad es otra y más compleja. Estamos ante una industria diferente, que se asienta en tierra firme y no es marítima, como la del transporte de personas y cosas por mar. Los personajes actores en esta industria son comerciantes del metal y chatarreros, no encontrándose navieros ni armadores dedicados a estos menesteres. El naviero vende su barco cuando éste ya no le da servicio rentable e,

inevitablemente, cuando termina la vida del buque y se olvida completamente.

En la práctica, este mundo del aprovechamiento post-navegación del buque es muy diferente. El buque puede pasar a través de hasta cinco o seis manos antes de acabar en la rampa de desguace. El astillero desguazador no conoce el buque en momento alguno anterior. La persona que se encarga del negocio es quien contrata al taller desguazador, y en la cadena desde que el buque fue vendido por su propietario naviero puede haber un número de intermediarios. Ninguno de ellos se va a preocupar por la seguridad. Evidentemente, ese buque debe ser descontaminado y limpiado a fondo antes de su desguace, pero ¿dónde hacerlo en condiciones técnicas de seguridad?. Si se hiciera en origen, nadie pagaría los altos precios de los países más industrializados. Si se imponen “controles” entre la cadena venta-desguace, los países del tercer mundo que se dedican a este lucrativo negocio se quejarían desesperadamente si el negocio dejase de llegar.

3. Iniciativas y programas

En un mundo de llamada “economía libre” no parece posible dictar normas al mercado, y menos en países donde la industria de desguace de buques atrae una demanda de trabajo y donde la mano de obra es barata. Sin embargo, podemos esperar que las ofertas de instalaciones de desguace se multipliquen a lo largo y ancho del planeta. Incluso en países donde hoy por hoy el asunto no tiene rentabilidad aparente, como Estados Unidos, Reino Unido y Australia, tendrán que ocuparse de los desguaces porque no resulta económicamente viable remolcar buques de pequeño porte a lugares distantes en China, India o Bangladesh para su desguace y porque, también, en no pocas ocasiones algunos buques se encuentren en tal grado de averías y daños que resulta peligroso y arriesgado enviarlos a desguace a miles de millas de distancia.

Por tanto, las medidas y técnicas de seguridad que se adopten para esta industria habrán de ser dirigidas tanto a países desarrollados como a países en desarrollo.

China ya se ha convertido en un buen ejemplo, entrenando a sus trabajadores y mantenimiento supervisores de seguridad chinos para cumplir con la ISO 14001 y respetar los estándares de sanidad, seguridad y protección del medio ambiente. Así, en los Astilleros de Jiangyin and Xinhau, que en los últimos 5 años han reciclado hasta 21 buques de la importante naviera P&O Nedlloyd. El proceso chino de reciclaje usado para estos desguaces incluyen una inspección del buque, pre-limpieza de tanques, peritaje de radiación y chequeo de materiales tóxicos y asbestos cuando el buque está aún en servicio 4 semanas antes de la llegada al astillero de desguace. La capacidad china anual de desguace supera los 3.5 millones de toneladas de desplazamiento. Todos sus astilleros han pasado controles de impacto ambiental y las leyes chinas regulan específicamente la prevención de la contaminación a partir del desguace de buques. El modelo chino tiene atractivo en el mercado internacional, aunque los precios de acero son bajos en China.

El Reino Unido tiene también su modelo, resultante del informe del Comité de Medio Ambiente de la Cámara de los Comunes titulado “*Dismantling defunct ships in the UK*”. A éste siguió otro llamado “*Overview of the ship recycling process in the UK*”. Lo más interesante de la estrategia británica es que incluye, para buques de pabellón británico, la exigencia de responsabilidades del nuevo armador adquirente del buque cuando éste ha llegado al final de su vida. Entre ellos:

- El nuevo armador tendrá que garantizar que el Pasaporte Verde del buque está actualizado y en vigor hasta el final del servicio y que es entregado al taller desguazador.

- El nuevo armador no podrá deshacerse del buque sin consentimiento previo del Gobierno británico.

- Tendrá que demostrar que el buque será reciclado conforme a todas las normas que sean de aplicación.

- Garantizará que la instalación donde el buque va a ser desguazado cumple con estándares aceptables de medio ambiente, sanidad y seguridad.

El Reino Unido ha dado un paso firme hacia la regulación del problema.

4. La labor de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La OMI se ha ocupado de este asunto desde 1998 a partir de la política “*safer ships and cleaner seas*”, del Código ISM en la Convención SOLAS y de las reglas del MARPOL. Concretamente, MARPOL 73/78 exige que el buque sea diseñado para operaciones con desechos en todo momento, incluido su último viaje. Cuando un buque se convierte él mismo en desecho o resto, en el momento en que se toma la decisión de venderlo para desguace, no parece que pueda aplicarse la norma MARPOL. Por ello, la OMI ha buscado en los últimos tiempos una solución legal específica y no expuesta a dudas; también lo ha hecho la OIT (de NN.UU.) desde el plano de la seguridad laboral.

En Diciembre 2003 la OMI adoptó una “*guidelines*” (líneas recomendadas) sobre prácticas de reciclaje de buques en seguridad.

Entre ellas:

- Certificados de desgasificación a la llegada del buque al taller de desguace.

- Receptáculos cercanos a la instalación de desguace para depósito de residuos, aceites, líquidos residuales, etc., semejantes a los exigidos por MARPOL para buques en estado de servicio.

- Listas completas de documentos sobre materiales azarosos y peligrosos remanentes a bordo del buque, a facilitar por el último armador.

- Planes de desmantelamiento y desguace de las diferentes partes del buque.

- Tenencia de un “Pasaporte Verde” por parte de los navieros, pero emitido por el constructor del buque, recogiendo todos los materiales que a bordo del buque son potencialmente peligrosos; este Pasaporte tiene que ser revisado y actualizado durante toda la vida del buque.

Sin embargo, las “*guidelines*” de la OMI son reglas voluntarias que no obligan a los Estados miembros. Estas recomendaciones de la OMI no han sido observadas por los países y no tuvieron apenas eficacia.

De ahí que el MEPC de la OMI haya buscado extender las obligaciones de seguridad no sólo hasta el último día del servicio del buque sino hasta el momento de su misma desaparición por desguace. Esto significa una ampliación del papel vigilante de la OMI más allá de la baja registral del buque. Y conduce hacia una Convención específica con fuerza de obligar internacional.

En la última sesión del MEPC de Marzo 2006, y siguiendo un mandato de la Asamblea, se ha acordado la preparación de una Convención Internacional para 2008-2009. El mandato consiste en el desarrollo del texto propuesto (por Noruega) para un instrumento jurídico regulador, y en trabajar conjuntamente con el Grupo de Trabajo de la OIT sobre achatarramiento de buque.

Las ideas predominantes para la futura Convención, después de siete años de trabajo en la OMI, son las siguientes:

- Los Estados miembros no permitirán que un buque o una estructura marítima sea abandonada, hundida o desguazada en su jurisdicción si no se cumple con los requisitos de la Convención.

- Los Estados miembros otorgarán permisos para desguazar buques en su territorio siempre que alcancen los niveles de respeto a la salud, la seguridad y el medio ambiente estipulados en la Convención. Habrán de ser revisados y renovados, mediante inspecciones, estos permisos o licencias.

- La persona o sociedad responsable del buque para desguace en un astillero situado en un Estado miembro pedirá licencia para ello a la autoridad designada competente, ofreciendo toda clase de detalles sobre el talles desguazador y el programa de reciclaje. Sólo se otorgarán licencias si la Autoridad lo estima correcto.

- La Autoridad que conceda la Licencia de desguace informará al Estado del Pabellón del buque de la llegada de éste al país de desguace. Con el fin de asegurar que el buque es dado de baja en el Registro.

Por el lado laboral, la OIT -en relación con esta Convención de la OMI- desarrollará un Código detallado de prácticas y procedimientos seguros y aptoambientales.

La labor de la OMI no terminará aquí. En relación con la construcción naval, tiene que intervenir para reducir o eliminar el empleo de sustancias peligrosas en la fases de construcción de la estructura del buque. La reducción de las sustancias tóxicas en la construcción del buque es muy importante y quizás podría hacerse por medio de un nuevo Anexo al MARPOL 73/78

que contenga disposiciones sobre la emisión de unos Certificados en los que se incluya detalles de cualquier sustancia tóxica empleada y de guías técnicas para eliminarla.

5. La situación jurídica actual.

En 1972 se adoptó la Convención de Londres sobre la Prevención de la Contaminación marina por vertidos de residuos y otras materias; pero esta Convención no contiene normativa alguna sobre el reciclaje de buques.

La Convención OSPAR/ Declaración de Sintra de 1998 es un acuerdo con alcance regional solamente para la protección del Medio Ambiente del Atlántico Nordeste.

La Convención de Basilea de 1989 sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de Residuos Peligrosos y de su Eliminación despertó mucha expectación en un principio, y aún tiene hoy seguidores en Europa para el tema que nos ocupa. La Convención de Basilea regula el transporte de materiales azarosos a países en desarrollo haciendo responsables al buque porteador y al exportador. Un buque fuera de uso bajo remolque podría ser considerado un “material peligroso” a los efectos de la Convención, pero tal interpretación no podría hacerse extensiva a buques que navegan por su propia máquina al puerto de desguace. La aplicación del concepto “export-import” a los buques aún operativos no parece posible. Y todo dependerá de saber o no si un buque es un “material azaroso”. Opino, con la mayoría de los comentaristas jurídicos, que la Convención de Basilea es útil para sentar bases de responsabilidad teóricamente admisibles mediante reglas de analogía pero que la misma no es aplicable al reciclaje de buques, o incluso a los buques que no han dejado de serlo (bajas registrales o no).

Las “*guidelines*” de OMI de 2003 son específicas, pero no son obligatorias.

En ausencia de un régimen internacional regulador y sin poder aceptar la aplicación directa o analógica de la Convención de Basilea (en cuyas responsabilidades se ignora al desguazador), sólo cabe recurrir a las leyes nacionales donde estas existan y estén en vigor, p.ej. China.

Es deseable, por tanto, que la OMI consiga elaborar esa futura Convención relativa al Reciclaje de Buques y se eviten más desgracias y accidentes en esta peligrosa actividad. Con ella, los países del tercer mundo desguazadores tendrán que elegir entre seguir utilizando mano de obra barata sin protección alguna o abandonar la OMI; no obstante, el cielo se torna gris si advertimos que la Convención podría no ser ratificada por los Gobiernos de tales países y por muchos otros que se benefician de los bajos costos de la inseguridad.

REMOLQUE TRANSPORTE

Apuntes, controversias y contratos más usuales

por *Lic. Gustavo R. Nordenstahl'*

Objetivos

Este artículo tiene por objetivo describir los usos y costumbres del Remolque Transporte en la República Argentina tanto en el mar como en los ríos, para concluir en la última parte analizando las cláusulas de dos contratos específicos – TOWCON y TOWHIRE - de uso bastante usual en este tipo de actividad.

Situándonos en la ribera o en el estudio

En general, en la ribera cuando dos personas del ambiente fluvial o marítimo de nuestro país escuchan las palabras “Remolque Transporte” lo que probablemente se les viene a la mente es el remolque que tiene lugar cuando un buque o artefacto naval carente de propulsión y/o medios de gobierno (timón) debe ser trasladado desde un punto hasta otro por un remolcador. Al conjunto de remolcador a proa y remolcado atrás unidos por un cabo o cable de remolque se lo denomina “Convoy”. Los españoles lo denominan “**Remolque de Altura**”. Los anglosajones lo denominan “Coastal Towage” o “Deep water towage” y en la industria petrolera costa afuera se lo denomina “Wet Towage”.

Si a estas mismas dos personas se les mencionan las palabras **Remolque por Empuje** no se les presentará la imagen anterior sino la de un “Tren de Barcazas” o “Convoy” de 20, 30 o más barcazas rectangulares firmemente unidas entre sí, empujadas por la popa de este conjunto flotante por un remolcador de empuje subiendo o bajando por nuestros grandes sistemas fluviales.

Si – en cambio – las dos personas que escuchan las palabras Remolque Transporte son abogados, seguramente lo primero que se les vendrá a la mente es **El Contrato**, independientemente de si es para aplicar a “Remolque de Altura” o a “Remolque por Empuje”.

Remolque de Altura

Para evitar confundir al lector, he de referirme a este método utilizando la denominación española.

En aguas restringidas – siempre que el artefacto naval remolcado no sea demasiado grande - es usual que remolcador y remolcado no naveguen en una línea sino acoderados (el remolcado amarrado a una de las bandas del remolcador). Si la navegación se inicia en aguas restringidas y luego sale a aguas abiertas, la navegación comenzará con el remolcado abarloado al remolcador, y una vez llegado a la rada o a aguas despejadas y profundas, largará al remolcado por su popa.

En cambio si se tratara de un buque de cierto porte, normalmente harán falta dos remolcadores, uno para tirar desde la proa que es el que proporciona la fuerza de tracción y la dirección de avance y otro para controlar el rumbo y poder frenar, conectado a la popa del buque remolcado. Este esquema se utilizará no sólo para la salida o entrada a puerto sino además para todo el tránsito por canales boyados, en los que exista la posibilidad de cruce con otros buques navegando de vuelta encontrada (navegando en sentido contrario, por el mismo canal).

Ejemplos de Remolque de Altura o Costero

Son ejemplos clásicos de esta forma de traslado el que necesita una grúa flotante, o pontones y barcasas de trabajo que normalmente no cuentan con propulsión propia, o bien embarcaciones menores no aptas para efectuar navegaciones prolongadas en el mar por sus propios medios.

Los requirentes habituales de estos servicios son las empresas de construcción de puertos, puentes, instalaciones costa afuera, etc. Normalmente estos artefactos navales no llevan tripulación durante la navegación a remolque, aunque si su tamaño lo permite y si tienen alojamientos adecuados y energía eléctrica pueden – ocasionalmente – llevar una tripulación mínima para el viaje.

No tan frecuentes son los requerimientos de este tipo de remolque para trasladar a un buque mercante, con o sin su carga, que ha sufrido una avería en sus máquinas o en su hélice o en el timón, y debe ser llevado a reparaciones a un puerto en el que se cuente con los elementos para descargarlo y/o efectuar las reparaciones. En estos casos es altamente probable que la tripulación entera de la nave averiada haga el lento viaje a remolque a bordo de su buque, inusualmente silencioso en estas circunstancias.

Por último y debido a la muy baja frecuencia con que se solicitan, se puede mencionar como ejemplos de esta clase de remolque al que se efectúa a buques que se han vendido como chatarra, y deben ser llevados para su desguace (demolición) desde un amarradero en el que seguramente molestan las operaciones de buques activos hasta los habituales destinos para estos casos: Campana o Ibicuy en el escenario nacional, y la India o Pakistán en el escenario internacional.

Tripulaciones experimentadas

Si bien los Remolques de Altura que se efectúan en el mar o en el Río de la Plata carecen de la espectacularidad de las operaciones de salvamentos marinos, no por ello dejan de ser una actividad que pone a prueba la calidad, talento y carácter de las tripulaciones que los ejecutan. Máxime si se tiene en cuenta que muchas veces en el Litoral Atlántico Argentino estos remolques de larga distancia se efectúan con pequeñas unidades que habitualmente son utilizadas en las aguas interiores de los puertos, en la modalidad de Remolque Maniobra Portuario.

Las velocidades que se pueden desarrollar no dependen tanto de la potencia del remolcador sino de la condición y resistencia de lo que se está arrastrando sobre el agua, y de cómo ésta lo golpea o maltrata. Más de un desprevenido capitán de remolcador ha detectado demasiado tarde que su remolcado se está escorando por inundación descontrolada, luego de varias horas de no “mirar para atrás”, o incluso que su remolcado ha desaparecido bajo las aguas en algún momento de la oscura noche.

Especialmente las inclemencias hidrometeorológicas someten a las tripulaciones de los pequeños remolcadores a condiciones de vida a bordo sumamente incómodas, mientras desde el buque mercante que es remolcado nada se detecta y la vida transcurre casi normalmente debido a que su mayor tamaño lo mantiene mucho más estable y sin el marcado rolido y cabeceo del remolcador.

Cuando se remolcan artefactos no tripulados, se requiere de corajudos tripulantes del remolcador dispuestos a que – ante un problema de inundación en el remolcado – se equipen para abordar un bote inflable propulsado por un motor fuera de borda, para trasladarse desde el remolcador hasta el remolcado, unos 500 a 1.000 metros más atrás

y treparse a éste cual arañas por la borda para verificar condiciones de estanqueidad y efectuar los taponamientos en el casco y achique de compartimientos inundados para evitar el hundimiento del remolcado. Todo esto a unas cuantas millas mar adentro y en condiciones diversas de meteorología. El amor propio de estas tripulaciones es notorio, y constituye el principal capital de la Empresa de Remolcadores. Se les puede leer en la frente: “ vamos a llegar a puerto con el remolcado a flote “. Un fracaso, y la reputación del remolcador y de su Armador se fue por los imbornales.

Cuando el convoy enfrenta mal tiempo, el capitán del remolcador tiene que capear, es decir, mantener al convoy orientado contra el mar y el viento con mínima tensión en el cable de remolque para evitar su rotura. Cuando el convoy y el mal tiempo van en la misma dirección, lo que normalmente ocurre es una alocada carrera (correr el temporal) a favor del viento y en casi la misma dirección que las olas, mucho más peligrosa que capear pues el remolcado de mayor superficie puede y suele actuar en forma muy extraña, propulsado por el fuerte viento a mayor velocidad que la del remolcador, saliendo en diagonal hacia alguna de las bandas del remolcador con peligro de hacer zozobrar a éste.

Como dicho al comienzo, se requiere de tripulaciones muy experimentadas en este tipo de navegaciones para que el convoy llegue a buen puerto, y buena cobertura de pronósticos meteorológicos de largo alcance.

En cuanto a tecnología, los únicos cambios han sido en la flota de remolcadores, que son más modernos, más potentes, pero básicamente el trabajo se efectúa de la misma forma en que se ha llevado a cabo desde la aparición del vapor.

Finalmente, cabe mencionar que la frecuencia de este tipo de remolques no es alta, sino más bien escasa.

Seguros

Existe una generalizada (y errónea) idea que el asegurador del remolcador asume la cobertura de riesgos del buque o artefacto naval remolcado. Esto no es usualmente así, y el armador del buque o artefacto naval remolcado debe procurar su propia cobertura para el viaje. No son muchos los aseguradores que cubren esta clase de riesgos.

El motivo es claro, al asegurador no le gusta que su “riesgo” esté pendiente de un alambre que puede cortarse, con peligro de pérdida del remolcado.

La otra razón es la cláusula Knock for Knock incluída en los dos contratos que más adelante se analizan, en virtud de la cual cada cual se hace cargo de las reparaciones de los daños sufridos por su propia embarcación, sin posibilidad de reclamo al otro. Ejemplo: Remolcador y remolcado se tocan, rozan o chocan entre sí. En este caso cada cual asume la reparación exclusivamente de su embarcación independientemente de quién ha causado el daño, sin posibilidad de repetición.

Para artefactos muy valiosos (especialmente los que se transportan para la industria petrolera costa afuera) algunas empresas navieras especializadas comenzaron a construir buques semi-sumergibles, capaces de sumergirse lo suficiente como para recibir al “remolcado” que se posiciona flotando exactamente sobre el buque transportador semi sumergido, y luego el buque transportador emerge y el “remolcado” queda en seco y en rigor pasa a ser una “carga transportada”. A este sistema se lo denomina “Dry Tow” por oposición al tradicional con remolcador que es el “Wet Tow”.

A la operación de carga de un Dry Tow se la denomina “Float On” y a la operación de descarga se la denomina “Float Off”.

Remolque por Empuje

Nos apartamos ahora de las aguas abiertas y profundas y nos situamos en los sistemas de nuestros grandes ríos, con sus extensísimas rutas fluviales. Además, no nos estaremos refiriendo a una actividad de ocurrencia ocasional o escasa como el Remolque de Altura sino a una actividad continua y permanente.

Es altamente probable que si vemos un tren de barcasas navegando por el río, tanto el Empujador como la totalidad de las barcasas que lo integran pertenezcan a un mismo Armador. Este Armador transporta mercaderías para un Fletador, amparadas por Conocimientos de Embarque, quizás todo ello bajo un contrato de fletamento que abarca varios meses, o varios cientos de miles de toneladas para un determinado período de tiempo.

En otras oportunidades un Empujador estará navegando con barcasas que pertenecen a más de un Armador, con carga amparada por Conocimientos de Embarque de cada propietario de las barcasas. Los usos y costumbres hacen que muchas veces ni siquiera se ha intercambiado un fax entre ambos Armadores, sino sencillamente un llamado telefónico y por supuesto ningún contrato del tipo de los analizados en la última parte de este artículo.

Hasta que no llegó al país una conspicua compañía norteamericana de larga experiencia en el río Mississippi (que ya no opera más pues vendió su flota), el remolque por Empuje de bandera argentina se llevaba a cabo en la forma tradicional de la navegación fluvial.

La navegación se hacía en forma artesanal, el Capitán Baqueano era el rey, sus anotaciones en sus libretas y en sus croquis eran súper secretas, se navegaba por enfilaciones y gracias a que esos profesionales conocían los 2.770 kilómetros de ruta hasta Corumbá en el sur de

Bolivia como la palma de su mano, y lo habían estado recorriendo por años en esas condiciones, aprendiendo el arte de sus maestros y memorizando todos los accidentes geográficos del río.

A los Mitaí (voz Guaraní que significa muchacho o chico o joven) los hacían acostumbrarse a timonear mirando el compás magnético mediante el sencillo sistema de tapar el ventanal del puente con una sábana, sólo el Capitán veía hacia proa por una de las puntas del ventanal no tapada, le daba la orden del rumbo magnético a timonear y el Mitaí tenía que gobernar horas y horas mirando nada más que el compás.

Todo esto se terminó cuando la compañía norteamericana – previo a iniciar sus operaciones en el río – embarcó un observador que hablaba poco castellano pero entendía todo. El autor recibió este relato directamente del conspicuo personaje que hizo el viaje de observación y familiarización ida y vuelta a Corumbá.

Durante su estadía a bordo el observador pudo constatar que el tren de barcasas se detenía en algún puerto del litoral sin otro motivo que ir a bailar Chamamé hasta altas horas de la madrugada, informando al Armador que no se podía navegar por niebla u otro inconveniente inventado.

Para comenzar con sus operaciones, el nuevo Armador contrató Oficiales Fluviales jovencitos, los mandaron a estudiar al Norte, al Mississippi, les enseñaron a navegar con el GPS sobre la “ruta electrónica”, introdujeron la cartografía también electrónica y eficientizaron de tal manera la navegación que redujeron la duración del viaje redondo en un 40 % navegando sin parar. En todo caso, sin parar para bailar.

Y es así como funciona el sistema hoy en día en que convoyes de barcasas de bandera

Argentina, Paraguay, Boliviana y algunos Brasileños recorren la Hidrovía Paraná-Paraguay transportando unas 6 millones de toneladas por año de cereales, líquidos a granel, contenedores y mineral de hierro. De este total, unas 2 millones de toneladas se transbordan en Nueva Palmira. El resto se transborda en las terminales privadas cerealeras del Río Paraná, en las acérras y demás puertos fluviales.

Puede afirmarse que pocas otras formas de transporte en nuestro país – salvo la que aconteció con la incorporación del Contenedor – han sufrido una racionalización tan contundente como la navegación en los ríos con el Remolque por Empuje, y fue basado casi puramente en la Tecnología.

Poco calado

Estas dos palabras quizás son las que más brevemente sintetizan todo el secreto alrededor del cual gira el transporte fluvial en la Hidrovía.

Mientras el Remolque de Altura casi no tiene limitaciones en cuanto al calado de remolcado y remolcador, en el Remolque por Empuje tanto las barcasas como los Empujadores tienen muy poco calado para permitir navegar casi todo el año con el agua que el río tiene.

Un convoy de 30 barcasas puede transportar unas 40.000 toneladas de carga, empujadas por un Empujador de unos 4.000 a 5.000 HP propulsado por tres o cuatro motores, que transmiten su potencia a igual número de hélices.

Lo que más llama la atención al caminar por debajo de uno de estos Empujadores en dique seco son sus timones de retroceso, absolutamente necesarios para poder gobernar el alineamiento del Convoy respecto del canal navegable cuando el Capitán está dando atrás con todas sus máquinas previo a meterse en un angostamiento de la ruta.

Dimensiones más usuales

La típica barcaza ex Mississippi (de las cuales fueron importadas del Norte más de un millar de unidades a Paraguay, Bolivia y Argentina) tienen las siguientes dimensiones:

Eslora 60 metros, Manga 11 metros, Puntal 11 pies, Calado dependiendo del agua que tiene el río, unos 10 a 12 pies, y estas barcasas pueden tener tapas de bodega o ser abiertas, pueden ser barcasas tanque para transporte de hidrocarburos o de aceites vegetales, y tienen una capacidad de carga de 1400 toneladas cada una.

Tienen la ventaja de ser unidades de fácil maniobra cuando están flotando individualmente para ponerlas al costado de un muelle para que sean cargadas, luego se las remolca a un lugar transitorio donde se amarran a los árboles de la isla para “armar el tren” y finalmente, cuando arriba el Empujador que recorre la ruta troncal, dejará las barcasas que trajo vacías y se conectará al tren de barcasas cargadas que espera amarrado a los sauces de la isla para iniciar el viaje de regreso.

La eficiencia del sistema radica en no demorar el Empujador troncal, que es el único tripulado, mientras que en las cabeceras del recorrido se utilizan pequeños remolcadores para armar o desarmar los trenes. Hoy en día se contabilizan unos 40 remolcadores troncales (mas de 4.000 hp) también repartidos entre las banderas de la Hidrovía.

La Prefectura Naval Argentina mantiene reglas para determinados pasos y los puentes que se encuentran bajo su jurisdicción, en las cuales el largo del convoy que en aguas libres, profundas y anchas puede ser de 400 metros de eslora y de 60 metros de manga, debe ser fraccionado y “transitar” el angostamiento en conjuntos cuya manga no exceda los máximos permitidos. Esto implica para las tripulaciones tener que “descoser” las ligaduras que

mantienen armado al conjunto de las 30 barcazas en tantos paquetes como sea necesario, dejar amarrado a los árboles una parte, luego pasar cada paquete individualmente, luego volver a armar (volver a coser) la totalidad de las barcazas y re-iniciar la navegación.

Un reciente emprendimiento en Rosario ha comenzado a producir un novedoso modelo de super barcaza de 2.500 toneladas de capacidad de carga, formando parte de un círculo virtuoso en el que están involucrados la acería que provee la chapa, el astillero y sus trabajadores y los armadores.

Diferenciación del Remolque de Altura de las otras modalidades.

Ninguno de los ejemplos de remolque de Altura descriptas arriba constituye Salvamento, pues no existe peligro inminente para el buque o artefacto naval, ni urgencia de rescate, sino que son servicios que se contratan para trasladar al remolcado desde un punto o puerto de origen, hasta otro de destino. No importa que el buque remolcado esté dañado, incendiado, etc. por un siniestro anterior.

No es Remolque Maniobra Portuario en el que las ordenes al remolcador las da el Capitán del Remolcado, (o el Práctico de Puerto por una cuestión de idioma y talento maniobrista).

En el Remolque de Altura la conducción está en el remolcador de Proa o si hubiese dos en la proa, en el remolcador líder, o en el Empujador en el caso del Remolque por Empuje.

Breve mención del encuadre legal del Remolque Transporte

El remolque transporte es una actividad específica, encuadrada por la Ley de la Navegación (Ley 20.094/73) en su Art. 354 que establece que “El contrato de remolque-transporte, cuando el gobierno del convoy esté

a cargo del buque remolcador se rige, en general, por las disposiciones de esta ley relativas al transporte de cosas, en cuanto le sean aplicables.”

Esto parecería indicar que el régimen de responsabilidad fuera imperativo en nuestro país, pues las únicas causales de exoneración serían las contempladas en el Art. 275 de la misma Ley de la Navegación que dice: “Ni el transportador ni el buque son responsables de las pérdidas o daños que tengan su origen en....” y se detallan las 17 causales de exoneración, de las cuales la primera es “Actos, negligencias o culpas del capitán, tripulantes, prácticos u otros dependientes del transportador en la navegación o en el manejo técnico del buque, no relacionados con las obligaciones mencionadas en el artículo 271”.

Se verá más adelante que esto no es así y además la jurisprudencia es variada.

Finalmente el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) en su Capítulo 3 Secciones 1, 2 y 3 también regula esta actividad específica y distinta.

En este texto legal los capítulos sobre Remolque por Largo, Remolque en Ríos y Canales, Remolques de Mar, Potencia Propulsora del Remolcador y Remolque Acoderado se estipulan las condiciones navegatorias bajo las cuales el Remolque Transporte está permitido por la Prefectura Naval Argentina.

Estos artículos del REGINAVE están a su vez reglamentados por diversas Ordenanzas Marítimas y aún por Disposiciones temporales emitidas por la Prefectura Naval Argentina.

CONTRATOS MÁS USUALES

Si bien la legislación nacional en la materia indica que la responsabilidad de la navegación

del convoy es del remolcador, en la práctica diaria la necesidad de limitar esa responsabilidad y la de mantener las condiciones de cobertura de los seguros del remolcador induce a la utilización de formatos de contratos para Remolque Transporte conocidos internacionalmente, de aplicaciones sucesivas a lo largo de los años y de relativamente fácil instrumentación pero que tienen algunos aspectos que colisionan con nuestra legislación, y éste es el principal motivo de las controversias que se plantean cuando las maniobras no son exitosas y se producen daños.

Los más populares en nuestras latitudes son los formatos compilados y vendidos por BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) con sede en Copenhagen, y que son dos, bien diferenciados: **TOWCON** (o de suma fija para todo el viaje) y **TOWHIRE** (o de valor diario, obviamente de suma variable dependiendo de la duración del periplo).

Es importante destacar que estos contratos no pueden fácilmente tildarse de “contratos de adhesión” pues BIMCO es una asociación que agrupa tanto a armadores como a agentes (usuarios) y en la redacción de estos contratos (durante la década de 1980) se llegó, luego de negociaciones internacionales, a la redacción de estos dos formularios que son “recomendados” por BIMCO. El Dr. Juan L. Pulido Begines en su libro “Los Contratos de Remolque Marítimo” afirma que estos dos formatos de contrato “constituyen una recopilación de uso, reglas y principios vigentes en Common Law, y en la práctica marítima internacional desde hace años, y que por tanto se encuentran bien consolidados”.

Existen otros formatos de contratos que no son frecuentes en nuestras aguas, tales como los del Reino Unido, de los países Escandinavos, el de Holanda y algunos otros.

Lo cierto es que la experiencia indica que la utilización de este tipo de contratos por parte del armador del remolcador normalmente evita quedar en situaciones hartas expuestas en caso de demoras, daños, desvíos de la ruta planificada, detenciones por orden de autoridades y otros acaecimientos.

La praxis también indica que aún en el caso de existir un contrato firmado entre ambas partes y que algunas de las cláusulas pudieran resultar nulas o no resultan totalmente estancas al momento de ser cuestionadas en sede judicial, **al menos** son una cobertura mínima contra situaciones que pueden presentarse, y en todo caso se basan en el principio de la Autonomía de la Voluntad de las Partes.

En el fondo, no tiene tanta importancia si algunas de las cláusulas que se analizarán a continuación son contradictorias o no con el régimen legal imperante para nuestro país, pues —como se indica al inicio— de tratarse de buques mercantes de bandera extranjera o de buques para demolición, sus armadores mayoritariamente extranjeros firmarán en total paz un acuerdo cuyas cláusulas están protegidas por varias decenas de años de interpretación por parte de los tribunales arbitrales británicos, aunque el espacio geográfico en el cual navegan sea en parte de jurisdicción argentina, aunque el remolcador sea de bandera argentina y aunque algunas de las cláusulas sean nulas de llegar a ventilarse en una corte local. Si ambas partes se someten a la ley Inglesa no debería existir problema.

Se trata sin lugar a dudas de un tema controvertido.

Doctrina dividida sobre la naturaleza jurídica.

Autores como los doctores Rodolfo González Lebrero, Luis B. Montiel, Jose Ray coinciden en sus respectivas obras en que la naturaleza jurídica del contrato de remolque

transporte no es una cuestión pacífica, existiendo quienes se inclinan por considerarlo una obligación de resultado, o sea, la de entregar una cosa en destino y por lo tanto lo clasifican como una locación de obra, mientras que por otra parte existen quienes se inclinan por considerarlo un contrato de fletamento por viaje y por lo tanto clasificable como una locación de servicios. Hay quien lo considera una mezcla de ambos.

Decisiones Comerciales

La necesidad de quien compra el servicio de remolque (el armador del remolcado) de conocer de antemano cual será el costo del servicio hará que se incline por la utilización del contrato TOWCON o de suma fija. Lo que tiene que saber es que el armador del remolcador se tomará sus márgenes para “cubrirse” de los imprevistos y la suma fija será definitivamente más alta que la que resultaría de la utilización de un contrato TOWHIRE o de suma variable, si todo sale bien y no hay demoras.

A contrario sensu, cuanto mayor sea la incertidumbre sobre la probable duración del viaje, el armador del remolcador se inclinará por una formula basada en valor diario o contrato TOWHIRE para no quedar corto ante un escenario de pesadilla en el cual la suma fija se ve rápidamente consumida con la escapada de los costos del viaje, cuya terminación parece no llegar nunca.

Las negociaciones suelen ser muy intensas, y las decisiones son difíciles para ambas partes.

Análisis de las cláusulas de los contratos TOWCON y TOWHIRE

Con las salvedades de los capítulos anteriores y entrando en detalle en los dos contratos más usuales a los que se suele recurrir al momento de tener que pactar las condiciones de un remolque transporte en nuestro país, se

puede decir que ambos son contratos de fletamento del remolcador. Por lo tanto las partes que intervienen son el **armador** del remolcador por una parte y el **fletador** por la otra.

Ambos formatos de contrato constan de dos partes. La Parte I de casilleros para ser completados, y la Parte II o “letra chica”

PARTE I

Contiene casilleros fáciles de completar con los datos de las partes firmantes del contrato, los datos del remolcado tales como su nombre y qué tipo de buque o artefacto naval es, su bandera y puerto de registro, tonelaje de registro, propietario registrado (lo cual indica que no siempre el que contrata el remolque será su propietario), eslora, manga, puntal, sociedad de clasificación, club de Protección e Indemnidad en el que se encuentra registrado y dos casilleros muy importantes que conviene comentarlos por separado:

Uno es el que se refiere a “**Condición general del remolcado**” en el que se debe insertar la condición de navegabilidad del remolcado. Habitualmente se escribe “se dice que es apto para la navegación a efectuar” (Said to be apt for the intended voyage).

Sin embargo, de tratarse de un buque averiado- y sin perjuicio de que la Prefectura Naval Argentina ejerce su poder de policía exigiendo una serie de controles previos, dotación de elementos de seguridad, de achique y otros - no debe escapar al armador del remolcador que una vez iniciado el viaje, está asumiendo el compromiso de llegar a destino con el remolcado en las mismas condiciones en que lo recibe. Entran aquí a jugar una serie de responsabilidades (tales como posible obstrucción de vías navegables

por naufragio del remolcado durante el viaje, contaminación, etc).

El otro casillero importante es el que está destinado a describir la **“carga, lastre, y otros elementos de propiedad del armador del remolcado”** previo a iniciar el viaje a remolque.

El fletador exigirá que la carga y demás pertrechos a bordo lleguen a destino, y el capitán del remolcador asume la condición de guarda de dicha carga y pertrechos desde que recibe el remolcado y hasta su entrega en destino. Por lo que antecede, el capitán del remolcador debe extremar las precauciones para controlar estos elementos y su condición en forma previa al zarpe. Especialmente deberá tener en cuenta que de tratarse de un remolcado que no lleva tripulación, en caso de que durante la navegación parte de la carga o elementos trincados sobre cubierta se suelten, le será muy complicado controlar esto y solucionarlo.

Siguen luego los casilleros para completar con los **datos del remolcador**, tales como su nombre, bandera y puerto de registro, tonelaje de registro, sociedad de clasificación, club de Protección e Indemnidad, certificados de potencia de tiro (Bollard Pull) y caballos de fuerza, consumo de combustible a máxima fuerza traccionando el remolcado y consumo a máxima velocidad en navegación libre.

Los casilleros descriptivos del remolcador terminan con uno en el que se describe el **Equipo y Material de remolque del remolcador**. Aquí se describen potencia del guinche de remolque, longitud y dimensiones de los alambres a ser utilizados y demás componentes de la línea de remolque principal (galgas de cadena, grilletes, elástico, fusible, etc) y las características de la línea de remolque de respeto (o de emergencia).

En la segunda hoja de la Parte I de ambos formularios se completan los datos de puerto o lugar de origen del viaje, lugar de destino, ruta

a ser navegada, fechas (días de antelación con que se deben efectuar las notificaciones de zarpe) y en el caso del contrato TOWCON la cantidad de horas libres para el enganche de la línea de remolque en origen y de horas libres para desenganchar en destino.

Siguen casilleros con datos sobre quien paga la tripulación que efectuará el viaje a bordo del remolcado (riding crew) en caso de llevarla y otros con la forma de pago del flete, lugar de pago y moneda de pago, interés pactado en caso de mora, importe de garantías si existieren y costo de combustible del remolcador en caso de que el consumo sea por cuenta del fletador y no estuviera incluido en el valor diario pactado.

Finalmente, existen dos casilleros para anotar el importe de la penalidad por cancelación del contrato de fletamento y uno muy importante, en el que se deben insertar los números de las cláusulas adicionales de la Parte II que se pacten.

Al pie de los casilleros descriptos anteriormente, y previo a las firmas de ambas partes, hay una declaración en la que se establece que el armador del remolcador ejercerá la debida diligencia (best endeavours) para efectuar el viaje con el remolcado y los demás servicios que se puedan haber pactado sujeto a las cláusulas y condiciones establecidas en las partes I y II

PARTE II

Como se ha mencionado anteriormente, en este segundo cuerpo del documento emitido por BIMCO en ambas formas de contrato (el de suma fija TOWCON y el de valor diario TOWHIRE) se detallan en 25 cláusulas las condiciones bajo las cuales será efectuado el fletamento del remolcador.

1. El remolcado. Se define que será el buque, o artefacto naval mencionado en el

casillero correspondiente de la Parte I y todo lo que a su bordo se encuentre, según también se detalla en otro casillero de la Parte I.

2. Precio y condiciones de pago. Se menciona para el caso de suma fija que el flete estará ganado a todo evento, aún en el caso de naufragio del remolcado o del remolcador, y que la suma pactada deberá ser pagada en forma irrevocable. En cuanto al tiempo libre pactado se indica que el tiempo comienza a contar desde que el remolcador se presenta en la estación de toma de práctico del puerto de partida y termina de contar cuando el remolcador y remolcado arriban a la estación de toma de practica del puerto de destino, o fondea en el lugar normalmente utilizado para dichos fines. Todo tiempo en exceso del tiempo libre debe ser pagado al valor pactado en el casillero correspondiente.

En el caso del contrato de valor diario, esta misma cláusula indica que el valor del fletamento diario será pagado por adelantado según lo pactado en el casillero correspondiente, y que en caso de naufragio del remolcador los días se contarán hasta la fecha de dicho naufragio. En caso de naufragio del remolcado el valor diario cesará a partir del momento en que el remolcador arribe a puerto de destino, o – a criterio del armador del remolcador – a un puerto más cercano donde se dará por terminado el viaje.

Es usual que en el contrato de valor diario se pacte una suma fija para la “movilización” del remolcador (es decir, la cantidad de días de navegación del remolcador desde su apostadero habitual hasta el puerto o lugar de inicio del viaje con el remolcado) y una suma también fija para la “desmovilización” del remolcador (la cantidad de días para que el remolcador regrese desde el punto o puerto de terminación del viaje con el remolcado hasta su lugar habitual de amarre o apostadero). Se establecen en esta cláusula cómo y cuándo

deben pagarse dichas sumas por “mob – demob” (utilizando la terminología inglesa).

3. Exclusión de cargos adicionales y costos extra. Esta cláusula es muy importante pues aquí se pacta que quedan excluidos del valor pactado para el fletamento del remolcador todos los gastos tales como peajes, uso de puerto, practicaes, pilotajes y todo otro cargo similar que se aplique tanto al remolcador como al remolcado. Se establece que el fletador debe nominar agentes en los puertos de origen y destino, y que los debe proveer de los fondos necesarios para afrontar los gastos de puerto y otros como se describen.

Quedan igualmente excluidos del precio pactado todos los impuestos, tasas, derechos de importación u otros, retenciones sobre el servicio pactado. Si existen estos impuestos o tasas las tiene que abonar el fletador.

Quedan excluidos los costos de cualquier remolcador adicional que fuera necesario utilizar para asistir en la salida del puerto de origen, o la entrada a puerto de destino o de cualquier puerto de arribada forzosa durante el viaje. Estos también corren por cuenta del fletador.

Quedan excluidos los gastos necesarios para llevar las anclas con que pudiera estar fondeado el remolcado, y también el costo de asegurar al remolcado para el viaje que se ha contratado. Si se incurriera en este tipo de gastos, los debe pagar el fletador.

4. Ajustes a la cobertura de Riesgo de Guerra.

Se pacta que el valor estipulado de fletamento incluye los costos de cubrir el riesgo de guerra del remolcador existente al momento de suscribir el contrato y para el viaje a realizar, y que cualquier variación en más o en menos deberá ser cobrada o restituida al fletador, respectivamente.

5. Intereses.

Se establece que la tasa insertada en el casillero correspondiente de la PARTE I será de aplicación a toda suma impaga, y por el período que corre entre la fecha en que debió ser pagada por el fletador, y hasta la fecha en que dichas sumas son recibidas por el armador del remolcador.

6. Garantía.

Se establece que la suma insertada en el casillero correspondiente de la PARTE I será pagada al armador del remolcador en la fecha y en la forma indicada en concepto de garantía de cumplimiento del contrato por parte del fletador. Una vez cumplido el contrato y pagadas las sumas pactadas, esta garantía debe ser restituida al fletador.

Estas precauciones no deben sorprender, pues normalmente no se trata de clientes repetitivos sino que son ocasionales, no siempre de antecedentes conocidos (caso chatarra con destino al exterior) y es normal que el armador del remolcador no quiera lanzarse a un viaje de varios días en dirección al puerto de inicio del viaje, sin contar con una garantía.

Para evitar los gastos bancarios de recepción y devolución es frecuente obviar esta garantía por completo y estipular en las condiciones de pago del flete un porcentaje elevado del precio como pagadera por adelantado, no reembolsable, que actúa como una garantía. Es usual que el remolcador no zarpa de su apostadero hasta que el dinero que se pactó como pago por adelantado no está acreditado en cuenta si el Fletador no es conocido para el Armador del Remolcador.

7. Puerto o lugar de zarpada y 8. Puerto o lugar de destino.

En ambos formatos de contrato se pacta que el lugar de zarpada debe ser aprobado por

el armador del remolcador, debe ser seguro y accesible para que el remolcador pueda ingresar en él, para que pueda efectuar las conexiones de la línea de remolque de acuerdo a las reglamentaciones del lugar, y debe ser seguro para que remolcador y remolcado puedan zarpar de él. Análogamente se pacta que el de destino debe ser apto para que el convoy ingrese a él, con las mismas previsiones sobre seguridad.

9. Tripulación del remolcado para el viaje.

Se establece cual de las partes paga las remuneraciones y alimentación de la tripulación del remolcado, y que en todos los casos responden a las instrucciones del capitán del remolcador. El fletador debe proveer los espacios de alojamiento, los dispositivos de supervivencia y de seguridad exigibles para la navegación a efectuar y en el caso de que esta tripulación sea provista por el fletador, se establece que deben poder comunicarse en el idioma de la tripulación del remolcador.

10. Material de remolque.

Ambos contratos establecen que el remolcador proveerá libre de costos adicionales para el fletador todos los materiales de remolque (alambres, cabos, grilletes, maquinillas, etc) y que la conexión se efectuará a discreción del capitán del remolcador. En la misma cláusula se establece que el capitán del remolcador puede utilizar también libre de cargo los elementos que existieran a bordo del remolcado, tales como sus cadenas de anclas, cabrestantes, equipos de comunicaciones, etc.

11. Permisos y Certificados.

Esta cláusula es de extrema importancia, pues establece que la responsabilidad por la obtención de los certificados y permisos para que el remolcador y su remolcado puedan salir

del puerto de origen así como ingresar al de destino o cualquier otro en la ruta a navegar corren por cuenta y costo del Fletador. Esto es de particular importancia al momento de contratar para el traslado de buques que han estado abandonados y con juicios pendientes, embargos, etc. pues esta cláusula estipula que cualquier demora ocasionada al remolcador por falta de obtención de este tipo de autorizaciones será facturada al Fletador por el armador del remolcador, y que durante la espera el remolcador continuará fletado (caso contrato tarifa diaria) o que durante estas demoras se facturará el valor de “demoras” que se comenta más adelante (para el caso del contrato suma fija)

12. Condición de navegabilidad del remolcado.

En esta cláusula se establece que el Fletador asume la responsabilidad de tener preparado al remolcado para el viaje que se intenta efectuar. Esto se refiere a que las condiciones de adrizamiento y asiento y las de preparación para el viaje estarán en condiciones de permitir que el remolcador arribe, conecte y zarpe. Esto incluye las luces de posición, marcas diurnas exigibles para el tipo y alcance de la navegación a efectuar.

El fletador debe entregar al capitán del remolcador un certificado incondicional de aptitud para el remolque del buque o artefacto naval a ser remolcado emitido por una asociación o perito naval reconocido, y se establece además que bajo ningún concepto el remolcador estará obligado a iniciar el viaje hasta que su capitán esté satisfecho de que el remolcado está en todo sentido listo para ser sacado de puerto e iniciar el viaje.

Finalmente, se establece que ninguna inspección del remolcado efectuada por el armador del remolcador o el capitán puede ser considerada como una sustitución de las

obligaciones asumidas por el Fletador en esta cláusula.

13. Condición de navegabilidad del remolcador.

El armador del remolcador hará todos los esfuerzos para presentar al remolcador en el puerto o lugar de inicio del viaje en la fecha indicada, pero no otorga ninguna otra garantía.

14. Sustitución del remolcador.

El armador del remolcador puede sustituir el remolcador por otro de similar potencia y características, o sustituir dos remolcadores por uno mas grande, o uno por dos más pequeños, puede utilizar remolcadores de otros armadores durante todo o parte del viaje pactado, todo ello manteniendo las características acordadas y contando con la aprobación previa del Fletador.

15. Salvamento.

Esta cláusula estipula que en caso que durante el viaje el remolcado quede a la deriva por cortarse el alambre o cabo de remolque, el remolcador efectuará los máximos esfuerzos por establecer una nueva conexión de línea de remolque y completar el viaje sin que ello sea considerado un acto de salvamento. También se establece que si en cualquier momento el armador del remolcador o su capitán consideran que es necesario o conveniente contratar los servicios de salvamento de un buque o personas por cuenta del remolcador o del remolcado o de ambos, el Fletador le confiere plenos poderes para aceptar dichos servicios de salvamento.

16. Cancelación del contrato.

En esta cláusula se establecen las condiciones para la cancelación anticipada del contrato de fletamento. Si el remolcador no ha zarpado de su apostadero, el Fletador puede

cancelar el contrato luego del pago de la suma de cancelación indicada en el casillero correspondiente de la PARTE I. También se estipulan los distintos pagos a afectar en caso de cancelación del contrato por el Fletador, en caso de que el remolcador ha zarpado desde su apostadero hacia el lugar de inicio del viaje, o ha llegado a éste pero no ha zarpado con el remolcado, o si el viaje ya ha comenzado.

En caso de ya haberse iniciado el viaje, en esta cláusula también se acuerda que el remolcador puede dejar al remolcado en un lugar en el que el Fletador puede recuperar el remolcado.

Esta cláusula también estipula las causales de cancelación del contrato por incumplimientos de los pagos que debió haber efectuado el Fletador.

17. Desviación de la ruta.

Los dos contratos estipulan que el fletamento no se interrumpe por desvíos de ruta, sea porque busca reparo de temporales, o es detenido por las autoridades, o porque el capitán considera que el remolcado ha perdido su condición de navegabilidad, o porque es imposible remolcarlo a la velocidad inicialmente calculada, o porque es necesario re-acomodar la línea de remolque, o porque fuera necesario efectuar reparaciones o alteraciones en el remolcado para asegurar su llegada a destino.

En la misma cláusula se estipula que el remolcador puede hacer desvíos de la ruta planificada para prestar asistencia a vidas humanas en el mar y a otros buques, o para reaprovisionarse de combustibles, reparaciones, aprovisionamientos, desembarcar tripulantes. En tal caso debe dejar al remolcado en un lugar seguro, y durante este tiempo no corre el fletamento diario.

18. Responsabilidades por daños, Knock for Knock.

Esta cláusula en ambos contratos estipula que el Armador del Remolcador absorberá por su cuenta, y mantendrá indemne al Fletador por cualquier reclamo por lesiones o muerte de cualquier tripulante del remolcador, o del remolcado si la tripulación para el viaje la haya aportado el remolcador, y de cualquier otra persona que pudiera estar a bordo del remolcador que no fuera un agente o empleado del Fletador.

En idéntica forma procederá el Fletador respecto de cualquier reclamo en contra del Armador del Remolcador por lesiones o muerte de cualquier persona empleada o agente del Fletador que pudiera estar a bordo del remolcado.

En esta cláusula también se estipula lo que en la jerga se conoce como el Knock for Knock. Es decir, cada parte asume sus propios daños materiales, no importa si fueran causados por acciones extra-contractuales, negligencia o culpa de su parte, o de sus agentes y servidores. Esto incluye daños causados a los buques, daños y perjuicios causados a terceros por el remolcador o el remolcado, obstrucción de canales o vías navegables, gastos para remover los restos náufragos, boyado, y cualquier otro.

Se estipula que el Armador del Remolcador tendrá el beneficio de las limitaciones a la responsabilidad y las exoneraciones de responsabilidad acordadas a los armadores de buques.

19. Cláusula Himalaya.

Se estipula que todas las excepciones, defensas, inmunidades, limitaciones a la responsabilidad, privilegios y otras condiciones provistas por el contrato de Fletamento o por cualquier reglamento,

estatuto o ley aplicables al Armador del Remolcador y al Fletador, serán de aplicación también para los charteadores, sub charteadores, operadores, capitán, oficiales y tripulantes del remolcador y del remolcado, y también lo serán para las compañías o accionistas, afiliadas, subsidiarias, así como a sus directores, gerentes, apoderados y empleados.

20. Guerra y otras dificultades.

Se establece que si debido a actos de terrorismo, guerra, arresto, actos de príncipe, insurrección, fuerza mayor, epidemias, cuarentena, hielo, huelgas, lockouts o cualquier otra causa ajena al Armador del Remolcador que hiciera insegura la navegación o hiciera imposible la navegación para zarpar, entrar a un puerto de recalada forzosa, o entrar al de destino, el Remolcador puede dejar al remolcado en un lugar seguro al que tenga acceso el Fletador y esto será considerado como cumplimiento del contrato, y las sumas adeudadas serán pagaderas sin descuentos.

También se establece el procedimiento para el caso de que una parte de la ruta, o un estrecho por el que deba navegar el convoy estuviera afectado por este tipo de dificultades.

21. Retención del remolcado.

Se establece que el Armador del Remolcador puede retener al remolcado ante la falta de pago de sumas adeudadas. Se establecen las condiciones de compensación al Armador del Remolcador por las demoras causadas durante esta retención.

22. Representación y poderes del Fletador.

En esta cláusula el Fletador declara que en caso de no ser el propietario del remolcado,

tiene plenos poderes para contratar en la forma en que lo está haciendo y además, que ambos son solidarios frente al Armador del Remolcador.

23. Invalidez parcial y otras cuestiones.

Se establece que en caso de que alguna cláusula o parte de ellas pudiera ser nula o inválida, dicha invalidez parcial no invalida el resto del contrato y las demás cláusulas.

Se establece que cualquier tolerancia inicial por parte del Armador del Remolcador respecto de fechas en las que el Fletador debió haber cumplido respecto de tener listo al remolcado, no interfiere ni invalida los derechos del Armador del Remolcador para exigir el cumplimiento de los demás plazos.

24. Prescripción.

Ambos contratos establecen un año de plazo para iniciar las acciones legales.

25. Jurisdicción.

En ambos contratos las partes acuerdan someterse a la Ley Inglesa y a los tribunales británicos.

1. Date and place of Agreement		RECOMMENDED INTERNATIONAL OCEAN TOWAGE AGREEMENT (DAILY HIRE) CODE NAME: "TOWHIRE"	
2. Tugowner/place of business		3. Hirer/place of business	
4. Tow (name and type)		5. Gross tonnage/displacement tonnage	
6. Maximum length/maximum breadth & towing draught (fore and aft)		7. Flag and place of registry	
8. Registered owners		9. Classification society	
10. P. & I. Liability insurers		11. General condition of tow	
12. Particulars of cargo and/or ballast and/or other property on board the tow			
13. Tug (name and type)		14. Flag and place of registry	
15. Gross tonnage		16. Classification society	
17. P. & I. Liability insurers			
18. Certificated bollard pull (if any)		19. Indicated horse power	
20. Estimated daily average bunker oil consumption in good weather and smooth water			
(a) at full towing power with tow			
(b) at full sea speed without tow			
21. Winches and main towing gear			

(continued)

"TOWHIRE" INTERNATIONAL OCEAN TOWAGE AGREEMENT (DAILY HIRE)**PART I**

22. Nature of service(s) (Cl. 1)		
23. Place of departure (Cl. 7)	24. Date of departure	25. Place of destination (Cl. 8)
26. Contemplated route (Cl. 17)		
27. Notices (state number of hours/days notice of arrival of tug at place of departure and to whom to be given)		28. Notices (state number of hours/days notice of arrival of tug and tow at place of destination and to whom to be given)
29. Riding crew to be provided by (also state number to be provided) (Cl. 9)		30. If riding crew provided by Tugowner state amount per man per day payable by Hirer (Cl. 9)
31. Mobilisation payment (optional, only to be filled in if expressly agreed) (Cl. 2(e))		32. Demobilisation payment (optional, only to be filled in if expressly agreed) (Cl. 2(f))
33. Daily rate of hire and advance payment period(s) (Cl. 2(a))		34. Payment of hire and for riding crew (if any) (state currency, mode of payment, place of payment and bank account) (Cl. 2(b))
35. Minimum period of hire, if any agreed		36. Commencement of period of hire (Cl. 2(a))
37. Termination of period of hire (Cl. 2(a))		38. Cancelling date, if any agreed (Cl. 16(e))
39. Interest rate (%) per annum to run from (state number of days) after any sum is due (Cl. 5)		40. Security (state sum, by whom to be provided and when) (optional, only to be filled in if expressly agreed) (Cl. 6)
41. Cost of bunker oil and lubricating oils (state whether included or excluded from daily rate of hire; if included state type of bunkers and cost per metric tonne (per litre for lubricating oils) (Cl. 2(d))		
42. Cancellation fee (Cl. 16)		43. Numbers of additional clauses, covering special provisions, if agreed

It is mutually agreed between the party mentioned in Box 2 (hereinafter called "the Tugowner") and the party mentioned in Box 3 (hereinafter called "the Hirer") that the Tugowner shall, subject to the terms and conditions of this Agreement which consists of PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 43, and PART II, use his best endeavours to perform the towage or other service(s) as set out herein. In the event of a conflict of terms and conditions, the provisions of PART I and any additional clauses, if agreed, shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Tugowner)	Signature (Hirer)
----------------------	-------------------

PART II

“Towhire” International Ocean Towing Agreement (Daily Hire)

1. The Tow	1	necessary permits or licenses.	74
“The Tow” shall include any vessel, craft or object of whatsoever nature including anything carried thereon as described in PART I to which the Tugowner agrees to render the service(s) as set out in Box 22.	2	(iii) The cost of the services of any assisting tugs when deemed necessary by the Tugmaster or prescribed by Port or other Authorities.	75
	3	(iv) All costs and expenses necessary for the preparation of the Tow for towing (including such costs or expenses as those of raising the anchor of the Tow or tending or casting off any moorings of the Tow).	76
	4	(v) The cost of Insurance of the Tow shall be the sole responsibility of the Hirer to provide.	77
2. Price and Conditions of Payment	5	(c) All taxes, charges, costs, and expenses payable by the Hirer shall be paid by the Hirer direct to those entitled to them. If, however, any such tax, charge, cost or expense is in fact paid by or on behalf of the Tugowner (notwithstanding that the Tugowner shall under no circumstances be under any obligation to make such payments on behalf of the Hirer) the Hirer shall reimburse the Tugowner on the basis of the actual cost to the Tugowner upon presentation of invoice.	78
(a) The Hirer shall pay the Tugowner the amount of hire set out in Box 33 per day or pro rata for part of a day (hereinafter called the “Tug’s Daily Rate of Hire”) from the time stated in Box 36 until the time stated in Box 37.	6		79
(b) (i) The Tug’s Daily Rate of Hire shall be payable in advance as set out in Box 33; all hire or equivalent compensation hereunder shall be fully and irrevocably earned and non-returnable on a daily basis.	7		80
(ii) In the event of the Tug being lost, hire shall cease as of the date of the loss. If the date of the loss cannot be ascertained, then, in addition to any other sums which may be due, half the rate of hire shall be paid, calculated from the date the Tug was last reported until the calculated arrival of the Tug at her destination provided such period does not exceed 14 days.	8		81
(iii) In the event of the Tow being lost, hire shall continue until the Tug arrives at its destination or such nearer place, at the Tugowner’s discretion, provided such period does not exceed 14 days.	9		82
(c) Within 14 days of the termination of the services hereunder by the Tugowner, the Tugowner will if necessary adjust in conformance with the terms of this Agreement hire paid in advance. Any hire paid by the Hirer but not earned under this Agreement and which is refundable thereunder shall be refunded to the Hirer within 14 days thereafter.	10		83
(d) (i) In the event that the Daily Rate of Hire includes the cost of bunkers and the average price per metric tonne of bunkers actually paid by the Tugowner differs from the amounts specified in Box 41 then the Hirer or the Tugowner, as the case may be, shall pay to the other the difference per metric tonne for every metric tonne consumed during the voyage. The average price specified above shall be the average of the prices per metric tonne actually paid by the Tugowner on the basis of quantities purchased at the last bunkering port prior to departure on the voyage, any bunkering port during the voyage, and the first bunkering port after completion of the voyage. The log book of the Tug shall be prima facie evidence of the quantity of bunkers consumed.	11		84
(ii) In the event that the Daily Rate of Hire excludes the cost of bunkers then the Hirer shall pay to the Tugowner the cost of the bunkers and lubricants consumed by the Tug in fulfilling the terms of this Agreement. The Tug shall be delivered with sufficient bunkers and lubricants on board for the tow to the first bunkering port (if any) or destination and be re-delivered with not less than sufficient bunkers to reach the next bunkering stage en route to the Tug’s next port of call. The Hirer upon delivery and the Tugowner upon re-delivery shall pay for the bunkers and lubricants on board at the current contract price at the time at the port of delivery and re-delivery or at the nearest bunkering port.	12		85
*) (e) If agreed, the Hirer shall pay the sum set out in Box 31 by way of a mobilisation charge. This sum shall be paid on or before the commencement of the Tug’s voyage to the place of departure, and shall be non-returnable. Tug and/or Tow lost or not lost.	13		86
*) (f) If agreed, the Hirer shall pay the sum set out in Box 32 by way of a demobilisation charge. This amount shall be paid tow lost or not lost, on or before the termination by the Tugowner of his services under this Agreement.	14		87
(g) The Hire and any other sums payable to the Tugowner under this Agreement (or any part thereof) shall be due, payable and paid without any discount, deduction, set-off, lien, claim or counterclaim.	15		88
*) Sub-clauses (e) and (f) are optional and shall only apply if agreed and stated in Boxes 31 and 32, respectively.	16		89
3. Additional Charges and Extra Costs	17	4. War Risk Escalation Clause	89
(a) The Hirer shall appoint his agents at the place of departure and place of destination and ports of call or refuge and shall provide such agents with adequate funds as required.	18	The rate of hire is based and assessed on all war risk Insurance costs applicable to the Tugowner in respect of the contemplated voyage in effect on the date of this Agreement.	90
(b) The Hirer shall bear and pay as and when they fall due:-	19	In the event of any subsequent increase or decrease in the actual costs due to the Tugowner fulfilling his obligations under this Agreement, the Hirer or the Tugowner, as the case may be, shall reimburse to the other the amount of any increase or decrease in the war risk, confiscation, deprivation or trapping insurance costs.	91
(i) All port expenses, pilotage charges, harbour and canal dues and all other expenses of a similar nature levied upon or payable in respect of both the Tug and the Tow.	20		92
(ii) All taxes, (other than those normally payable by the Tugowner in the country where he has his principal place of business and in the country where the Tug is registered) stamp duties or other levies payable in respect of or in connection with this Agreement or the payments of hire or other sums payable under this Agreement or the services to be performed under or in pursuance of this Agreement, any Customs or Excise duties and any costs, dues or, expenses payable in respect of any	21		93
	22	5. Interest	98
	23	If any amounts due under this Agreement are not paid when due, then interest shall accrue and shall be paid in accordance with the provisions of Box 39, on all such amounts until payment is received by the Tugowner.	99
	24		100
	25		101
	26	6. Security	102
	27	The Hirer undertakes to provide, if required by the Tugowner, security to the satisfaction of the Tugowner in the form and in the sum, at the place and at the time indicated in Box 40 as a guarantee for due performance of the Agreement. Such security shall be returned to the guarantor when the Hirer’s financial obligations under this Agreement have been met in full. (Optional, only applicable if Box 40 filled in).	103
	28		104
	29		105
	30		106
	31		107
	32		108
	33	7. Place of Departure	109
	34	(a) The Tow shall be tendered to the Tugowner at the place of departure stated in Box 23.	110
	35	(b) The precise place of departure shall always be safe and accessible for the Tug to enter, to operate in and for the Tug and Tow to leave and shall be a place where such Tug is permitted to commence the towage in accordance with any local or other rules, requirements or regulations and shall always be subject to the approval of the Tugowner which shall not be unreasonably withheld.	111
	36		112
	37		113
	38		114
	39		115
	40		116
	41		117
	42	8. Place of Destination	118
	43	(a) The Tow shall be accepted forthwith and taken over by the Hirer or his duly authorized representative at the place of destination stated in Box 25.	119
	44	(b) The precise place of destination shall always be safe and accessible for the Tug and Tow to enter, to operate in, and for the Tug to leave and shall be a place where such Tug is permitted to redeliver the Tow in accordance with any local or other rules, requirements or regulations and shall always be subject to the approval of the Tugowner, which approval shall not be unreasonably withheld.	120
	45		121
	46		122
	47		123
	48		124
	49		125
	50		126
	51	9. Riding Crew	127
	52	(a) In the event that the Tugowner provides a Riding Crew for the Tow, such crew and their suitability for the work shall be in the discretion of the Tugowner. All expenses for such personnel shall be for the account of the Tugowner.	128
	53	(b) In the event that any personnel are placed on board the Tow by the Hirer all expenses for such personnel will be for the account of the Hirer and such personnel shall be at all times under the orders of the Master of the Tug, but shall not be deemed to be the servants or agents of the Tugowner.	129
	54	(c) The Riding Crew shall be provided at the Hirer’s sole expense with suitable accommodation, food, fresh water, life saving appliances and all other requirements to comply as necessary with the law and regulations of the law of the Flag of the Tug and/or Tow and of the States through the territorial waters of which the Tug will pass or enter. It is a requirement that members of the Riding Crew provided by the Hirer shall be able to speak and understand the English language or any other mutual language.	130
	55		131
	56		132
	57		133
	58		134
	59		135
	60		136
	61		137
	62		138
	63		139
	64		140
	65		141
	66		142
	67		
	68		
	69		
	70		
	71		
	72		
	73		

10. Towing Gear and Use of Tow's Gear	143
(a) The Tugowner agrees to provide free of cost to the Hirer all towing hawsers, bridges and other towing gear normally carried on board the Tug, for the purpose of the towage or other services to be provided under this Agreement. The Tow shall be connected up in a manner within the discretion of the Tugowner.	144
(b) The Tugowner may make reasonable use at his discretion of the Tow's gear, power, and anchors, anchor cables, radio, communication and navigational equipment and all other appurtenances free of cost during and for the purposes of the towage or other services to be provided under this Agreement.	145
11. Permits and Certification	148
(a) The Hirer shall arrange at his own cost and provide to the Tugowner all necessary licenses, authorizations and permits required by the Tug and Tow to undertake and complete the contractual voyage together with all necessary certification for the Tow to enter or leave all or any ports of call or refuge on the contemplated voyage.	149
(b) Any loss or expense incurred by the Tugowner by reason of the Hirer's failure to comply with this Clause shall be reimbursed by the Hirer to the Tugowner and during any delay caused thereby the Tug shall remain on hire.	150
12. Towworthiness of the Tow	151
(a) The Hirer shall exercise due diligence to ensure that the Tow shall, at the commencement of the towage, be in all respects fit to be towed from the place of departure to the place of destination.	152
(b) The Hirer undertakes that the Tow will be suitably trimmed and prepared and ready to be towed at the time when the Tug arrives at the place of departure and fitted and equipped with such shapes, signals, navigational and other lights of a type required for the towage.	153
(c) The Hirer shall supply to the Tugowner or the Tugmaster, on the arrival of the Tug at the place of departure an unconditional certificate of towworthiness for the Tow issued by a recognized firm of Marine Surveyors or Survey Organization, provided always that the Tugowner shall not be under any obligation to perform the towage until in his discretion he is satisfied that the Tow is in all respects trimmed, prepared, fit and ready for towage but the Tugowner shall not unreasonably withhold his approval.	154
(d) No inspection of the Tow by the Tugowner shall constitute approval of the Tow's condition or be deemed a waiver of the foregoing undertakings given by the Hirer.	155
13. Seaworthiness of the Tug	164
The Tugowner will exercise due diligence to tender the Tug at the place of departure in a seaworthy condition and in all respects ready to perform the towage, but the Tugowner gives no other warranties, express or implied.	165
14. Substitution of Tugs	166
The Tugowner shall at all times have the right to substitute any tug or tugs for any other tug or tugs of adequate power (including two or more tugs for one, or one tug for two or more) at any time whether before or after the commencement of the towage or other services and shall be entitled to employ a tug or tugs belonging to other tugowners for the whole or part of the towage or other service contemplated under this Agreement. Provided however, that the main particulars of the substituted tug or tugs shall be subject to the Hirer's prior approval, but such approval shall not be unreasonably withheld.	167
15. Salvage	182
(a) Should the Tow breakaway from the Tug during the course of the towage service, the Tug shall render all reasonable services to re-connect the towline and fulfill this Agreement without making any claim for salvage.	183
(b) If at any time the Tugowner or the Tugmaster considers it necessary or advisable to seek or accept salvage services from any vessel or person on behalf of the Tug or Tow, or both, the Hirer hereby undertakes and warrants that the Tugowner or his duly authorized servant or agent including the Tugmaster have the full actual authority of the Hirer to accept such services on behalf of the Tow on any reasonable terms.	184
16. Cancellation and Withdrawal	196
(a) At any time prior to the departure of the Tow from the place of departure the Hirer may cancel this Agreement upon payment of the cancellation fee set out in Box 42. If cancellation takes place whilst the Tug is en route to the place of departure or after the Tug has arrived at or off the place of depart-	197

ure then in addition to the said cancellation fee the Hirer shall pay any additional amounts due under this Agreement.	211
(b) In the event that the towage operation is terminated after departure from the place of departure, but before the Tow arrives at the place of destination without fault on the part of the Tugowner, his servants or agents, the Tugowner shall be entitled to be paid, and if already paid to retain all sums payable according to Boxes 31/34 and any other amounts due under this Agreement. The above amounts are in addition to any damages the Tugowner may be entitled to claim for breach of this Agreement.	212
(c) The Tugowner may without prejudice to any other remedies he may have leave the Tow in a place where the Hirer may take repossession of it and be entitled to payment of cancellation fee or hire, whichever is the greater, and all other payments due under this Agreement, upon any one or more of the following grounds:	213
(i) If there is any delay or delays (other than delay caused by the Tug) at the place of departure exceeding in aggregate 21 running days.	214
(ii) If there is any delay or delays (other than a delay caused by the Tug) at any port or place of call or refuge exceeding in aggregate 21 running days.	215
(iii) If the security as may be required according to Box 40 is not given within 7 running days of the Tugowner's request to provide security.	216
(iv) If the Hirer has not accepted the Tow within 7 running days of arrival at the place of destination.	217
(v) If any amount payable under this Agreement has not been paid within 7 running days of the date such sums are due.	218
(d) Before exercising his option of withdrawing from this Agreement as aforesaid, the Tugowner shall if practicable give the Hirer 48 hours notice (Saturdays, Sundays and public Holidays excluded) of his intention so to withdraw.	219
(e) Should the Tug not be ready to commence the towage at the latest at midnight on the date, if any, indicated in Box 38, the Hirer shall have the option of canceling this Agreement and shall be entitled to claim damages for detention if due to the willful default of the Tugowner. Should the Tugowner anticipate that the Tug will not be ready, he shall notify the Hirer thereof by telex, cable or otherwise in writing without delay stating the expected date of the Tug's readiness and ask whether the Hirer will exercise his option to cancel. Such option to cancel must be exercised within 48 hours after the receipt of the Tugowner's notice, otherwise the third day after the date stated in the Tugowner's notice shall be deemed to be the new agreed date to commence the towage in accordance with this Agreement.	220
17. Necessary Deviation	224
(a) If the Tug during the course of the towage or other service under this Agreement puts into a port or place or seeks shelter or is detained or deviates from the original route as set out in Box 26 because either the Tugowner or Tugmaster reasonably consider:	225
(i) that the Tow is not fit to be towed or	226
(ii) the Tow is incapable of being towed at the original speed contemplated by the Tugowner or	227
(iii) the towing connection requires rearrangement, or	228
(iv) repairs or alterations to or additional equipment for the Tow are required to safeguard the venture and enable the Tow to be towed to destination, or	229
(v) it would not be prudent to do otherwise on account of weather conditions actual or forecast, or	230
because of any other good and valid reason outside the control of the Tugowner or Tugmaster, or because of any delay caused by or at the request of the Hirer, this Agreement shall remain in full force and effect.	231
(b) The Tug shall at all times be at liberty to go to the assistance of any vessel in distress for the purpose of saving life or property or to call at any port or place for bunkers, repairs, supplies, or any other necessities or to land or disembark seamen, but if during the Tug shall leave the Tow in a safe place and during such period this Agreement shall remain in full force and effect but any period so spent by the Tug in fulfilling or attempting to fulfill the purposes permitted by this sub-paragraph other than for normal replenishment of bunkers or fresh water or supplies shall not entitle the Tugowner to recover from the Hirer the Daily Rate of Hire for the said period.	232
(c) The Tug shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery, requisition or otherwise howsoever given by the Government of the Nation under whose flag the Tug or Tow sails or any department thereof, or any person acting or purporting to act with the authority for such Government or any department thereof or by the committee or person having under the terms of the War Risks Insurance on the Tug the right to give such orders or directions and if by reason of and in compliance with any such orders or di-	233

rections anything is done or is not done the same shall not be deemed a de-	285
violation and delivery in accordance with such orders or directions shall be a	286
fulfillment of this Agreement and hire and/or all other sums shall be paid to	287
the Tugowner accordingly.	288
(c) Any deviation howsoever or whatsoever by the Tug or by the Tugowner	289
not expressly permitted by the terms and conditions of this Agreement shall	290
not amount to a repudiation of this Agreement and the Agreement shall re-	291
main in full force and effect notwithstanding such deviation, save that no hi-	292
re shall be paid for the period of such deviation, and shall be without prej-	293
udice to any other remedies which the Hirer may have against the Tugowner.	294
18. Liabilities	295
1. (a) The Tugowner will indemnify the Hirer in respect of any liability adjud-	296
ged due or claim reasonably compromised arising out of injury or death oc-	297
curing during the towage or other service hereunder to any of the following	298
persons:	299
(i) The Master and members of the crew of the Tug and any other serv-	300
ant or agent of the Tugowner;	301
(ii) The members of the Riding Crew provided by the Tugowner or any	302
other person whom the Tugowner provides on board the Tow;	303
(iii) Any other person on board the Tug who is not a servant or agent of	304
the Hirer or otherwise on board on behalf of or at the request of the	305
Hirer.	306
(b) The Hirer will indemnify the Tugowner in respect of any liability adjud-	307
ged due or claim reasonably compromised arising from injury or death oc-	308
curing during the towage or other service hereunder to any of the following	309
persons:	310
(i) The Master and members of the crew of the Tow and any other serv-	311
ant or agents of the Hirer;	312
(ii) Any other person on board the Tow for whatever purpose except the	313
members of the Riding Crew or any other persons whom the Tugowner	314
provides on board the Tow pursuant to their obligations under this	315
Agreement.	316
2. (a) The following shall be for the sole account of the Tugowner without any	317
recourse to the Hirer, his servants, or agents, whether or not the same is	318
due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Hi-	319
rer, his servants or agents:	320
(i) Loss or damage of whatsoever nature, howsoever caused to or sus-	321
tained by the Tug or any property on board the Tug.	322
(ii) Loss or damage of whatsoever nature caused to or suffered by third	323
parties or their property by reason of contact with the Tug or obstruction	324
created by the presence of the Tug.	325
(iii) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Tugowner or	326
by third parties in consequence of the loss or damage referred to in (i)	327
and (ii) above.	328
(iv) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense	329
of moving or lighting or buoying the Tug or in respect of preventing or	330
abating pollution originating from the Tug.	331
The Tugowner will indemnify the Hirer in respect of any liability adjudged	332
due to a third party or any claim by a third party reasonably compromised	333
arising out of any such loss or damage. The Tugowner shall not in any cir-	334
cumstances be liable for any loss or damage suffered by the Hirer or	335
caused to or sustained by the Tow in consequence of loss or damage how-	336
soever caused to or sustained by the Tug or any property on board the Tug.	337
(b) The following shall be for the sole account of the Hirer without any re-	338
course to the Tugowner, his servants or agents, whether or not the same is	339
due to breach of contract, negligence or any fault on the part of the Tugow-	340
ner, his servants or agents:	341
(i) Loss or damage of whatsoever nature, howsoever caused to or su-	342
stained by the Tow.	343
(ii) Loss or damage of whatsoever nature caused to or suffered by third	344
parties or their property by reason of contact with the Tow or obstruc-	345
tion created by the presence of the Tow.	346
(iii) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Hirer or by	347
third parties in consequence of the loss or damage referred to in (i)	348
and (ii) above.	349
(iv) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense	350
of moving or lighting or buoying the Tow or in respect of preventing or	351
abating pollution originating from the Tow.	352
The Hirer will indemnify the Tugowner in respect of any liability adjudged	353
due to a third party or any claim by a third party reasonably compromised	354
arising out of any such loss or damage but the Hirer shall not in any circum-	355
stances be liable for any loss or damage suffered by the Tugowner or cau-	356
sed to or sustained by the Tug in consequence of loss or damage, how-	357
soever caused to or sustained by the Tow.	358

3. Save for the provisions of Clauses 11, 12, 13 and 16 neither the Tugow-	359
ner nor the Hirer shall be liable to the other party for loss of profit, loss of	360
use, loss of production or any other indirect or consequential damage for	361
any reason whatsoever.	362
4. Notwithstanding any provisions of this Agreement to the contrary, the	363
Tugowner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from	364
liability accorded to the Owners or Chartered Owners of Vessels by any ap-	365
plicable statute or rule of law for the time being in force and the same bene-	366
fits are to apply regardless of the form of signatures given to this Agreement.	367
19. Himalaya Clause	368
All exceptions, exemptions, defenses, immunities, limitations of liability, in-	369
demnities, privileges and conditions granted or provided by this Agreement	370
or by any applicable statute rule or regulation for the benefit of the Tugow-	371
ner or Hirer shall also apply to and be for the benefit of demise charterers,	372
sub-contractors, operators, master, officers and crew of the Tug or Tow and	373
to and be for the benefit of all bodies corporate parent of, subsidiary to, af-	374
iliated with or under the same management as either of them, as well as all	375
directors, officers, servants and agents of the same and to and be for the	376
benefit of all parties performing services within the scope of this Agreement	377
for or on behalf of the Tug or Tugowner or Hirer as servants, agents and	378
sub-contractors of such parties. The Tugowner or Hirer shall be deemed to	379
be acting as agent or trustee of and for the benefit of all such persons, enti-	380
ties and vessels set forth above but only for the limited purpose of contract-	381
ing for the extension of such benefits to such persons, bodies and vessels.	382
20. War and Other Difficulties	383
(a) If owing to any Hostilities, War or Civil War, Acts of Terrorism, Acts of	384
Public Enemies, Arrest or Restraint of Princes, Rulers or People, Insurrec-	385
tions, Riots or Civil Commotions, Disturbances, Acts of God, Epidemics,	386
Quarantine, Ice, Labour Troubles, Labour Obstructions, Strikes, Lock-outs,	387
Embargoes, Seizure of the Tow under Legal Process or for any other cause	388
outside the control of the Tugowner it would be impossible or unsafe or	389
commercially impracticable for the Tug or Tow or both to leave or attempt to	390
leave the place of departure or any port or place of call or refuge or to reach	391
or enter or attempt to reach or enter the port or place of destination of the	392
Tow and there deliver the Tow and leave again, all of which safely and with-	393
out unreasonable delay, the Tug may leave the Tow or any part thereof at	394
the place of departure or any other port or place where the Hirer may take	395
repossession and this shall be deemed a due fulfillment by the Tugowner of	396
this Agreement and any outstanding sums and all extra costs of delivery at	397
such place and any storage costs incurred by the Tugowner shall there-	398
upon become due and payable by the Hirer.	399
(b) If the performance of this Agreement or the voyage to the place of de-	400
parture would in the ordinary course of events require the Tug and/or Tow	401
to pass through or near to an area where after this Agreement is made there	402
is or there appears to be danger of such area being blocked or passage	403
through being restricted or made hazardous by reason of War, Acts of Ter-	404
rorism, Trapping of Vessels, Civil War, Acts of Public Enemies, Arrest or Re-	405
straint of Princes, Rulers or People, Insurrection, Riots or Civil Commotions	406
or Disturbances or other dangers of a similar nature then:	407
(i) If the Tug has not entered such area en route to the place of departu-	408
re, or having entered has become trapped therein, for a period of more	409
than 14 days either party hereto shall be entitled to terminate this	410
Agreement by telex, cable or other written notice in which event, save	411
for liabilities already accrued neither party shall be under any further	412
liability to the other but the Tugowner shall not be bound to repay to the	413
Hirer any payments already made and all amounts due shall remain	414
payable.	415
(ii) If the Tug and Tow whilst en route to the place of destination have not	416
entered such area during the course of the towage or other service the	417
Hirer shall continue to pay the Daily Rate of Hire for every day by which	418
the towage is prolonged by reason of waiting for such area to become	419
clear and/or safe and/or by reason of proceeding by a longer route to	420
avoid or pass such area in safety.	421
(iii) If the Tug and Tow whilst en route to the place of destination have	422
become trapped in such area during the course of the towage or other	423
service either party shall, after a period of 14 days from the commence-	424
ment of such trapping, be entitled to terminate this Agreement by telex,	425
cable or other written notice, in which event, save for liabilities already	426
accrued, neither party shall be under any further liability to the other	427
but the Tugowner shall not be bound to repay to the Hirer any payment	428
already made and all amounts due shall remain payable.	429
21. Lien	430

1. Date and place of Agreement		RECOMMENDED INTERNATIONAL OCEAN TOWAGE AGREEMENT (LUMP SUM) CODE NAME: "TOWCON" PART I	
2. Tugowner/place of business		3. Hirer/place of business	
4. Tow (name and type)		5. Gross tonnage/displacement tonnage	
6. Maximum length/maximum breadth & towing draught (fore and aft)		7. Flag and place of registry	
8. Registered owners		9. Classification society	
10. P. & I. Liability insurers		11. General condition of tow	
12. Particulars of cargo and/or ballast and/or other property on board the tow			
13. Tug (name and type)		14. Flag and place of registry	
15. Gross tonnage		16. Classification society	
17. P. & I. Liability insurers			
18. Certificated bollard pull (if any)		19. Indicated horse power	
20. Estimated daily average bunker oil consumption in good weather and smooth water			
(a) at full towing power with tow			
(b) at full sea speed without tow			
21. Winches and main towing gear			

22. Nature of service(s) (Cl. 1)		23. Contemplated route (Cl. 17)
24. Place of departure (Cl. 7)	25. Place of destination (Cl. 8)	
26. Free time at place of departure (Cl. 2(g))		27. Free time at place of destination (Cl. 2(g))
28. Notices (Place of departure) (Cl. 7(c))		29. Delay payment (Cl. 2(g))
(a) Initial departure period (from/to)		(a) Port rate
(b) Initial departure notice (days notice/days period)		(b) Sea rate
(c) Final departure period and notice (days notice/days period)		30. Riding crew to be provided by (also state number to be provided) (Cl. 9)
(d) Final departure time and date notice (days notice)		
(e) Notices to be given to		31. If riding crew provided by Tugowner state amount per man per day payable by Hirer (Cl. 9)
32. Lump sum towage price (also state when each instalment due and payable) (Cl. 2)		33. Payment of lump sum & other amounts (state currency, mode of payment, place of payment and bank account) (Cl. 2)
(a) Lump sum towage price		
(b) amount due and payable on signing agreement		
(c) amount due and payable on sailing of tug & tow from place of departure		
(d) amount due and payable on passing of tug and tow off		
(e) amount due and payable on arrival of tug & tow at place of destination		40. Security (state sum, by whom to be provided and when) (optional, only to be filled in if expressly agreed) (Cl. 6)
34. Interest rate (%) per annum to run from (state number of days) after any sum is due (Cl. 5)		
35. Current cost of tug's bunker oil (also state type of bunkers) (Cl.2(e))		37. Cancelling date, if any agreed (Cl. 16(e))
38. Cancellation fee (Cl. 16)		39. Numbers of additional clauses, covering special provisions, if agreed

It is mutually agreed between the party mentioned in Box 2 (hereinafter called "the Tugowner") and the party mentioned in Box 3 (hereinafter called "the Hirer") that the Tugowner shall, subject to the terms and conditions of this Agreement which consists of PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 39, and PART II, use his best endeavours to perform the towage or other service(s) as set out herein. In the event of a conflict of terms and conditions, the provisions of PART I and any additional clauses, if agreed, shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Tugowner)	Signature (Hirer)
----------------------	-------------------

INSTRUCTIONS ON HOW TO FILL IN BOX 28 in PART I

Notices to be communicated according to clause 7(c)

Initial Departure Period (Box 28(a))

The Tow shall be ready to sail from the place of departure between the dates indicated.

Initial Departure Notice (Box 28 (b))

The Hirer shall give the Tugowner the number of days notice of the number of days period falling within the initial departure period as to when the Tow will be ready to depart.

Final Departure Period and Notice (Box 28 (c))

The Hirer shall give the Tugowner the number of days notice of the number of days period falling within the initial departure notice period as to when the Tow will be ready to depart.

Final Departure Time and Date Notice (Box 28 (d))

The Hirer shall give the Tugowner the number of days notice of the time and date of sailing of the Tow which day shall fall within the final departure period.

Notices to be given to (Box 28 (e))

The above notices shall be give by the Hirer to the addressee mentioned in Box 28 (e).

1. The Tow	1	the Tugowner, as the case may be, shall reimburse to the other the amount	73
"The Tow" shall include any vessel, craft or object of whatsoever nature in-	2	of any increase or decrease in the war risk, confiscation, deprivation or	74
cluding anything carried thereon as described in PART I to which the Tug-	3	trapping insurance costs.	75
owner agrees to render the service(s) as set out in Box 22	4		
2. Price and Conditions of Payment	5	5. Interest	76
(a) The Hirer shall pay the Tugowner the sum set in Box 32 (hereinafter	6	If any amounts due under this Agreement are not paid when due, then inte-	77
called "the Lump Sum").	7	rest shall accrue and shall be paid in accordance with the provisions of Box	78
(b) The Lump Sum shall be payable as set out in Boxes 32 and 33	8	34, on all such amounts until payment is received by the Tugowner.	79
(c) The Lump Sum and all other sums payable to the Tugowner under this	9		
Agreement shall be payable without any discount, deduction, set-off, lien,	10	6. Security	80
claim or counter-claim, each installment of the Lump Sum shall be fully and	11	The Hirer undertakes to provide, if required by the Tugowner, security to the	81
irrevocably earned at the moment it is due as set out in Box 32. Tug and/or	12	satisfaction of the Tugowner in the form and in the sum, at the place and at	82
Tow lost or not lost, and all other sums shall be fully and irrevocably earned	13	the time indicated in Box 35 as a guarantee for due performance of the	83
on a daily basis	14	Agreement. Such security shall be returned to the guarantor when the Hi-	84
(d) All payments by the Hirer shall be made in the currency and to the bank	15	rer's financial obligations under this Agreement have been met in full	85
amount specified in Box 33	16	(Optional, only applicable if Box 35 filled in)	86
(e) In the event that the average price per metric tonne of bunkers actually	17		
paid by the Tugowner differs from the amounts specified in Box 36 then the	18	7. Place of Departure/Notices	87
Hirer or the Tugowner, as the case may be, shall pay to the other the diffe-	19	(a) The Tow shall be tendered to the Tugowner at the place of departure	88
rence per metric tonne for every metric tonne consumed during the voyage	20	stated in Box 24	89
The average price specified above shall be the average of the prices per	21	(b) The precise place of departure shall always be safe and accessible for	90
metric tonne actually paid by the Tugowner on the basis of quantities pur-	22	the Tug to enter, to operate in and for the Tug and Tow to leave and shall be a	91
chased at the last bunkering port prior to the voyage, any bunkering port	23	place where such Tug is permitted to commence the towage in accordance	92
during the voyage, and the first bunkering port after completion of the	24	with any local or other rules, requirements or regulations and shall always	93
voyage. The log book of the Tug shall be prima facie evidence of the quantity	25	be subject to the approval of the Tugowner which shall not be unreasonably	94
of bunkers consumed	26	withheld.	95
(f) Any Delay Payment due under this Agreement shall be paid to the	27	(c) (i) The Tow shall be ready to sail from the Place of Departure between	96
Tugowner as and when earned on presentation of the invoice	28	the dates indicated in Box 28 (a), hereinafter called the Initial Departure	97
(g) The Free Time specified in Boxes 26 and 27 shall be allowed for the con-	29	Period	98
necting and disconnecting of the Tow and all other purposes relating	30	(ii) The Hirer shall give the Tugowner such notice as is stipulated in Box	99
thereto. Free Time shall commence when the Tug arrives at the pilot station	31	28 in respect of Initial Departure Notice (Box 28 (b)), Final Departure	100
at the place of departure or the Tug and Tow arrives at the pilot station at the	32	Period Notice (Box 28 (c)) and Final Departure Time and Date Notice	101
place of destination or anchors or arrives at the usual waiting area off such	33	(Box 28 (d)).	102
places. Should the Free Time be exceeded, Delay Payment(s) at the rate	34	(iii) The Tow shall be offered to the Tugowner, duly certificated and	103
specified in Box 29 shall be payable until the Tug and Tow sail from the	35	otherwise in accordance with the terms and conditions of this Agree-	104
place of departure or the Tug is free to leave the place of destination.	36	ment.	105
		(d) If the Hirer fails to comply strictly with the provisions of Cl. 7(c) the date	106
3. Additional Charges and Extra Costs	37	of departure shall be deemed to be either the last day of the Initial	107
(a) The Hirer shall appoint his agents at the place of departure and place of	38	Departure Period or the last day of the Final Departure Period, whichever is	108
destination and ports of call or refuge and shall provide such agents with	39	earlier, and this date shall be binding for all consequences arising in re-	109
adequate funds as required.	40	spect of Delay Payments and any other payments due or charges incurred	110
(b) The Hirer shall bear and pay as and when they fall due:-	41	in the performance of this Agreement.	111
(i) All port expenses, pilotage charges, harbour and canal dues and all	42		
other expenses of a similar nature levied upon or payable in respect of	43	8. Place of Destination	112
both the Tug and the Tow	44	(a) The Tow shall be accepted forthwith and taken over by the Hirer or his	113
(ii) All taxes (other than those normally payable by the Tugowner in the	45	duly authorized representative at the place of destination stated in Box 25	114
country where he has his principal place of business and in the country	46	(b) The precise place of destination shall always be safe and accessible	115
where the Tug is registered) stamp duties or other levies payable in re-	47	for the Tug and Tow to enter, to operate in, and for the Tug to leave and shall	116
spect of or in connection with this Agreement or the payments of the	48	be a place where such Tug is permitted to receive the Tow in accordance	117
Lump Sum or other sums payable under this Agreement or the services	49	with any local or other rules, requirements or regulations and shall always	118
to be performed under or in pursuance of this Agreement, any Customs	50	be subject to the approval of the Tugowner, which approval shall not be un-	119
or Excise duties and any costs, dues or, expenses payable in respect of	51	reasonably withheld.	120
any necessary permits or licenses	52		
(iii) The cost of the services of any assisting tugs when deemed neces-	53	9. Riding Crew	121
sary by the Tugmaster or prescribed by Port or other Authorities	54	(a) In the event that the Tugowner provides a Riding Crew for the Tow, such	122
(iv) All costs and expenses necessary for the preparation of the Tow for	55	crew and their suitability for the work shall be in the discretion of the Tug-	123
towing (including such costs or expenses as those of raising the anchor	56	owner. All expenses for such personnel shall be for the account of the Tug-	124
of the Tow or tending or casting off any moorings of the Tow)	57	owner.	125
(v) The cost of Insurance of the Tow shall be the sole responsibility of	58	(b) In the event that any personnel are placed on board the Tow by the Hirer	126
the Hirer to provide.	59	all expenses for such personnel will be for the account of the Hirer and such	127
(c) All taxes, charges, costs, and expenses payable by the Hirer shall be	60	personnel shall be at all times under the orders of the Master of the Tug, but	128
paid by the Hirer direct to those entitled to them. If, however, any such tax,	61	shall not be deemed to be the servants or agents of the Tugowner.	129
charge, cost or expense is in fact paid by or on behalf of the Tugowner (not-	62	(c) The Riding Crew shall be provided at the Hirer's sole expense with sui-	130
withstanding that the Tugowner shall under no circumstances be under any	63	table accommodation, food, fresh water, life saving appliances and all other	131
obligation to make such payments on behalf of the Hirer) the Hirer shall	64	requirements to comply as necessary with the law and regulations of the	132
reimburse the Tugowner on the basis of the actual cost to the Tugowner	65	law of the Flag of the Tug and/or Tow and of the States through the territorial	133
upon presentation of invoice.	66	waters of which the Tug will pass or enter. It is a requirement that members	134
		of the Riding Crew provided by the Hirer shall be able to speak and under-	135
4. War Risk Escalation Clause	67	stand the English language or any other mutual language.	136
The Lump Sum is based and assessed on all war risk Insurance costs ap-	68		
plicable to the Tugowner in respect of the contemplated voyage in effect on	69	10. Towing Gear and Use of Tow's Gear	137
the date of this Agreement.	70	(a) The Tugowner agrees to provide free of cost to the Hirer all towing haw-	138
In the event of any subsequent increase or decrease in the actual costs due	71	sers, brides and other towing gear normally carried on board the Tug, for	139
to the Tugowner fulfilling his obligations under this Agreement, the Hirer or	72	the purpose of the towage or other services to be provided under this Agree-	140
		ment. The Tow shall be connected up in a manner within the discretion of	141

the Tugowner.	142
(b) The Tugowner may make reasonable use at his discretion of the Tow's	143
gear, power, anchors, anchor cables, radio, communication and naviga-	144
tional equipment and all other appurtenances free of cost during and for the	145
purposes of the towage or other services to be provided under this Agree-	146
ment.	147
11. Permits and Certification	148
(a) The Hirer shall arrange at his own cost and provide to the Tugowner all	149
necessary licenses, authorizations and permits required by the Tug and	150
Tow to undertake and complete the contractual voyage together with all ne-	151
cessary certification for the Tow to enter or leave all or any ports of call or	152
refuge on the contemplated voyage.	153
(b) Any loss or expense incurred by the Tugowner by reason of the Hirer's	154
failure to comply with this Clause shall be reimbursed by the Hirer to the	155
Tugowner and during any delay caused thereby the Tugowner shall receive	156
additional compensation from the Hirer at the Tug's Delay Payment rate	157
specified in Box 29.	158
12. Towworthiness of the Tow	159
(a) The Hirer shall exercise due diligence to ensure that the Tow shall, at	160
the commencement of the towage, be in all respects fit to be towed from the	161
place of departure to the place of destination.	162
(b) The Hirer undertakes that the Tow will be suitably trimmed and prepar-	163
ed and ready to be towed at the time when the Tug arrives at the place of de-	164
parture and fitted and equipped with such shapes, signals, navigational and	165
other lights of a type required for the towage.	166
(c) The Hirer shall supply to the Tugowner or the Tugmaster, on the arrival	167
of the Tug at the place of departure an unconditional certificate of tow-	168
worthiness for the Tow issued by a recognized firm of Marine Surveyors or	169
Survey Organization, provided always that the Tugowner shall not be under	170
any obligation to perform the towage until in his discretion he is satisfied	171
that the Tow is in all respects trimmed, prepared, fit and ready for towage	172
but the Tugowner shall not unreasonably withhold his approval.	173
(d) No inspection of the Tow by the Tugowner shall constitute approval of	174
the Tow's condition or be deemed a waiver of the foregoing undertakings	175
given by the Hirer.	176
13. Seaworthiness of the Tug	177
The Tugowner will exercise due diligence to tender the Tug at the place of	178
departure in a seaworthy condition and in all respects ready to perform the	179
towage, but the Tugowner gives no other warranties, express or implied.	180
14. Substitution of Tugs	181
The Tugowner shall at all times have the right to substitute any tug or tugs for	182
any other tug or tugs of adequate power (including two or more tugs for one	183
or one tug for two or more) at any time whether before or after the com-	184
menacement of the towage or other services and shall be at liberty to employ	185
a tug or tugs belonging to other tugowners for the whole or part of the tow-	186
age or other service contemplated under this Agreement. Provided how-	187
ever, that the main particulars of the substituted tug or tugs shall be subject	188
to the Hirer's prior approval, but such approval shall not be unreasonably	189
withheld.	190
15. Salvage	191
(a) Should the Tow breakaway from the Tug during the course of the tow-	192
age service, the Tug shall render all reasonable services to re-connect the	193
towline and fulfill this Agreement without making any claim for salvage.	194
(b) If at any time the Tugowner or the Tugmaster considers it necessary or	195
advisable to seek or accept salvage services from any vessel or person on	196
behalf of the Tug or Tow, or both, the Hirer hereby undertakes and warrants	197
that the Tugowner or his duly authorized servant or agent including the Tug-	198
master have the full actual authority of the Hirer to accept such services on	199
behalf of the Tow on any reasonable terms.	200
16. Cancellation and Withdrawal	201
(a) At any time prior to the departure of the Tow from the place of departure	202
the Hirer may cancel this Agreement upon payment of the cancellation fee	203
set out in Box 42. If cancellation takes place whilst the Tug is en route to the	204
place of departure or after the Tug has arrived at or off the place of depart-	205
ure then in addition to the said cancellation fee the Hirer shall pay any ad-	206
ditional amounts due under this Agreement.	207
(b) In the event that the towage operation is terminated after departure from	208
the place of departure, but before the Tow arrives at the place of destination	209
without fault on the part of the Tugowner, his servants or agents, the Tugow-	210

ner shall be entitled to be paid, and if already paid to retain all sums payable	211
according to Box 32, accrued Delay Payments and any other amounts due	212
under this Agreement. The above amounts are in addition to any damages	213
the Tugowner may be entitled to claim for breach of this Agreement.	214
(c) The Tugowner may without prejudice to any other remedies he may have	215
leave the Tow in a place where the Hirer may take repossession of it and	216
be entitled to payment of the Lump Sum less expenses saved by the	217
Tugowner and all other payments due under this Agreement, upon any one	218
or more of the following grounds:	219
(i) If there is any delay or delays (other than delay caused by the Tug) at	220
the place of departure exceeding in aggregate 21 running days.	221
(ii) If there is any delay or delays (other than a delay caused by the Tug)	222
at any port or place of call or refuge exceeding in aggregate 21 running	223
days.	224
(iii) If the security as may be required according to Box 36 is not given	225
within 7 running days of the Tugowner's request to provide security.	226
(iv) If the Hirer has not accepted the Tow within 7 running days of arrival	227
at the place of destination.	228
(v) If any amount payable under this Agreement has not been paid with-	229
in 7 running days of the date such sums are due.	230
(d) Before exercising his option of withdrawing from this Agreement as	231
aforesaid, the Tugowner shall if practicable give the Hirer 48 hours notice	232
(Saturdays, Sundays and public Holidays excluded) of his intention so to	233
withdraw.	234
(e) Should the Tug not be ready to commence the towage at the latest at	235
midnight on the date, if any, indicated in Box 37, the Hirer shall have the op-	236
tion of canceling this Agreement and shall be entitled to claim damages for	237
detention if due to the willful default of the Tugowner. Should the Tugowner	238
anticipate that the Tug will not be ready, he shall notify the Hirer thereof by	239
telex, cable or otherwise in writing without delay stating the expected date	240
of the Tug's readiness and ask whether the Hirer will exercise his option to	241
cancel. Such option to cancel must be exercised within 48 hours after the	242
receipt of the Tugowner's notice, otherwise the third day after the date stat-	243
ed in the Tugowner's notice shall be deemed to be the new agreed date to	244
commence the towage in accordance with this Agreement.	245
17. Necessary Deviation or Slow Steaming	246
(a) If the Tug during the course of the towage or other service under this	247
Agreement puts into a port or place or seeks shelter or is detained or devia-	248
tes from the original route as set out in Box 23, or slow steams because	249
either the Tugowner or Tugmaster reasonably consider	250
(i) that the Tow is not fit to be towed or	251
(ii) the Tow is incapable of being towed at the original speed contem-	252
plated by the Tugowner or	253
(iii) the towing connection requires rearrangement, or	254
(iv) repairs or alterations to or additional equipment for the Tow are re-	255
quired to safeguard the venture and enable the Tow to be towed to des-	256
tination, or	257
(v) it would not be prudent to do otherwise on account of weather con-	258
ditions actual or forecast, or	259
because of any other good and valid reason outside the control of the Tug-	260
owner or Tugmaster, or because of any delay caused by or at the request	261
of the Hirer, this Agreement shall remain in full force and effect, and the	262
Tugowner shall be entitled to receive from the Hirer additional compensa-	263
tion at the appropriate Delay Payment rate as set out in Box 29 for all time	264
spent in such port or place and for all time spent by the Tug at sea in excess	265
of the time which would have been spent had such slow steaming or devia-	266
tion not taken place.	267
(b) The Tug shall at all times be at liberty to go to the assistance of any ves-	268
sel in distress for the purpose of saving life or property or to call at any port	269
or place for bunkers, repairs, supplies, or any other necessities or to land	270
disabled seamen, but if towing the Tug shall leave the Tow in a safe place	271
and during such period this Agreement shall remain in full force and effect.	272
(c) The Tug shall have liberty to comply with any orders or directions as to	273
departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery, re-	274
quisition or otherwise howsoever given by the Government of the Nation un-	275
der whose flag the Tug or Tow sails or any department thereof, or any per-	276
son acting or purporting to act with the authority for such Government or	277
any department thereof or by the committee or person having under the terms	278
of the War Risks Insurance on the Tug the right to give such orders or direc-	279
tions and if by reason of or in compliance with any such orders or di-	280
rections anything is done or is not done the same shall not be deemed a de-	281
viation and delivery in accordance with such orders or directions shall be a	282
fulfillment of this Agreement and the Lump Sum and/or all other sums shall	283
be paid to the Tugowner accordingly.	284

(d) Any deviation howsoever or whatsoever by the Tug or by the Tugowner	285	liability accorded to the Owners or Chartered Owners of Vessels by any ap-	359
not expressly permitted by the terms and conditions of this Agreement shall	286	plicable statute or rule of law for the time being in force and the same bene-	360
not amount to a repudiation of this Agreement and the Agreement shall re-	287	fits are to apply regardless of the form of signatures given to this Agreement.	361
main in full force and effect notwithstanding such deviation.	288		
18. Liabilities	289	19. Himalaya Clause	362
1. (a) The Tugowner will indemnify the Hirer in respect of any liability adjud-	290	All exceptions, exemptions, defenses, immunities, limitations of liability,	363
ged due or claim reasonably compromised arising out of injury or death oc-	291	indemnities, privileges and conditions granted or provided by this Agree-	364
curing during the towage or other service hereunder to any of the following	292	ment or by any applicable statute rule or regulation for the benefit of the	365
persons:	293	Tugowner or Hirer shall also apply to and be for the benefit of demise char-	366
(i) The Master and members of the crew of the Tug and any other serv-	294	terers, sub-contractors, operators, master, officers and crew of the Tug or	367
ant or agent of the Tugowner.	295	Tow and to and be for the benefit of all bodies corporate parent of, subsidi-	368
(ii) The members of the Riding Crew provided by the Tugowner or any	296	ary to, affiliated with or under the same management as either of them, as	369
other person whom the Tugowner provides on board the Tow.	297	well as all directors, officers, servants and agents of the same and to and be	370
(iii) Any other person on board the Tug who is not a servant or agent of	298	for the benefit of all parties performing services within the scope of this	371
the Hirer or otherwise on board on behalf of or at the request of the	299	Agreement for or on behalf of the Tug or Tugowner or Hirer as servants,	372
Hirer.	300	agents and sub-contractors of such parties. The Tugowner or Hirer shall be	373
(b) The Hirer will indemnify the Tugowner in respect of any liability adjud-	301	deemed to be acting as agent or trustee of and for the benefit of all such per-	374
ged due or claim reasonably compromised arising from injury or death oc-	302	sons, entities and vessels set forth above but only for the limited purpose of	375
curing during the towage or other service hereunder to any of the following	303	contracting for the extension of such benefits to such persons, bodies and	376
persons:	304	vessels.	377
(i) The Master and members of the crew of the Tow and any other serv-	305		
ant or agents of the Hirer.	306	20. War and Other Difficulties	378
(ii) Any other person on board the Tow for whatever purpose except the	307	(a) If owing to any Hostilities, War or Civil War, Acts of Terrorism, Acts of	379
members of the Riding Crew or any other persons whom the Tugowner	308	Public Enemies, Arrest or Restraint of Princes, Rulers or People, Insurrec-	380
provides on board the Tow pursuant to their obligations under this	309	tions; Riots or Civil Commotions; Disturbances; Acts of God; Epidemics;	381
Agreement.	310	Quarantine, loss, Labour Troubles; Labour Obstructions; Strikes; Lock-outs;	382
2. (a) The following shall be for the sole account of the Tugowner without any	311	Embargoes; Seizure of the Tow under Legal Process or for any other cause	383
recourse to the Hirer, his servants, or agents, whether or not the same is	312	outside the control of the Tugowner it would be impossible or unsafe or	384
due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the H-	313	commercially impracticable for the Tug or Tow or both to leave or attempt to	385
rer, his servants or agents:	314	leave the place of departure or any port or place of call or refuge or to reach	386
(i) Loss or damage of whatsoever nature, howsoever caused to or sus-	315	or enter or attempt to reach or enter the port or place of destination of the	387
tained by the Tug or any property on board the Tug.	316	Tow and there deliver the Tow and leave again, all of which safely and with-	388
(ii) Loss or damage of whatsoever nature caused to or suffered by third	317	out unreasonable delay, the Tug may leave the Tow or any part thereof at the	389
parties or their property by reason of contact with the Tug or obstruction	318	place of departure or any other port or place where the Hirer may take re-	390
created by the presence of the Tug.	319	possession and this shall be deemed a due fulfillment by the Tugowner of	391
(iii) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Tugowner or	320	this Agreement and any outstanding sums and all extra costs of delivery at	392
by third parties in consequence of the loss or damage referred to in (i)	321	such place and any storage costs incurred by the Tugowner shall thereu-	393
and (ii) above.	322	pon become due and payable by the Hirer.	394
(iv) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense	323	(b) If the performance of this Agreement or the voyage to the place of de-	395
of moving or lighting or buoying the Tug or in respect of preventing or	324	parture would in the ordinary course of events require the Tug and/or Tow	396
abating pollution originating from the Tug.	325	to pass through or near to an area where after this Agreement is made there	397
The Tugowner will indemnify the Hirer in respect of any liability adjudged	326	is or there appears to be danger of such area being blocked or passage	398
due to a third party or any claim by a third party reasonably compromised	327	through being restricted or made hazardous by reason of War, Acts of Ter-	399
arising out of any such loss or damage. The Tugowner shall not in any cir-	328	rorism, Trapping of Vessels, Civil War, Acts of Public Enemies, Arrest or Re-	400
cumstances be liable for any loss or damage suffered by the Hirer or	329	straint of Princes, Rulers or People, Insurrection, Riots or Civil Commotions	401
caused to or sustained by the Tug in consequence of loss or damage how-	330	or Disturbances or other dangers of a similar nature then:	402
soever caused to or sustained by the Tug or any property on board the Tug	331	(i) If the Tug has not entered such area en route to the place of depar-	403
(b) The following shall be for the sole account of the Hirer without any re-	332	ture, or having entered has become trapped therein, the Hirer shall pay	404
course to the Tugowner, his servants or agents, whether or not the same is	333	a Delay Payment at the rate specified in Box 29 for every day of the re-	405
due to breach of contract, negligence or any fault on the part of the Tugow-	334	sulting delay. Provided that if the delay is for a period of more than 14	406
ner, his servants or agents:	335	days either party hereto shall be entitled to terminate this Agreement by	407
(i) Loss or damage of whatsoever nature, howsoever caused to or sus-	336	telex, cable or other written notice in which event, save for liabilities al-	408
tained by the Tow.	337	ready accrued neither party shall be under any further liability to the	409
(ii) Loss or damage of whatsoever nature caused to or suffered by third	338	other but the Tugowner shall not be bound to repay to the Hirer any	410
parties or their property by reason of contact with the Tow or obstruc-	339	payments already made and all amounts due shall remain payable.	411
tion created by the presence of the Tow.	340	(ii) If the Tug and Tow whilst en route to the place of destination have not	412
(iii) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Hirer or by	341	entered such area during the course of the towage or other service the	413
third parties in consequence of the loss or damage referred to in (i)	342	Hirer shall pay Delay Payment at the rate indicated in Box 29 for every	414
and (ii) above.	343	day by which the towage is prolonged by reason of waiting for such area	415
(iv) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense	344	to become clear and/or safe and/or by reason of proceeding by a non-	416
of moving or lighting or buoying the Tow or in respect of preventing or	345	ger route to avoid or pass such area in safety.	417
abating pollution originating from the Tow.	346	(iii) If the Tug and Tow whilst en route to the place of destination have	418
The Hirer will indemnify the Tugowner in respect of any liability adjudged	347	become trapped in such area during the course of the towage or other	419
due to a third party or any claim by a third party reasonably compromised	348	service, the Hirer shall pay a Delay Payment at the rate specified in Box	420
arising out of any such loss or damage but the Hirer shall not in any circum-	349	29 for every day of the resulting delay. Provided that if the delay is for a	421
stances be liable for any loss or damage suffered by the Tugowner or cau-	350	period of more than 14 days either party hereto shall be entitled to ter-	422
sed to or sustained by the Tug in consequence of loss or damage, how-	351	minate this Agreement by telex, cable or other written notice, in which	423
soever caused to or sustained by the Tow.	352	event, save for liabilities already accrued, neither party shall be under	424
3. Save for the provisions of Clauses 11, 12, 13 and 16 neither the Tugow-	353	any further liability to the other but the Tugowner shall not be bound to	425
ner nor the Hirer shall be liable to the other party for loss of profit, loss of	354	repay to the Hirer any payment already made and all amounts due shall	426
use, loss or production or any other indirect or consequential damage for	355	remain payable.	427
any reason whatsoever.	356		
4. Notwithstanding any provisions of this Agreement to the contrary, the	357	21. Lien	428
Tugowner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from,	358	Without prejudice to any other rights which he may have, whether in rem or	429
		in personam, the Tugowner, by himself or his servants or agents or otherw-	430

Por Antonio Zuidwijk

En la década del ochenta, la “Contenedorización” y, su hijo natural (por haber sido una consecuencia natural de aquélla, no por importar un prejuizgamiento sobre su concepción), el “Transporte Multimodal”, comenzaron a ocupar el centro de la atención en toda Sudamérica.

En 1980, después de 8 años de deliberaciones, se aprobó en Ginebra el Convenio Internacional sobre Transporte Multimodal, que pronto demostró que no podía ser puesto en práctica, porque los armadores y compañías de seguros consideraban que sus reglas eran inaplicables. Esto creó un vacío legal que, sin embargo, en los países industrializados no resultó ser un obstáculo insuperable que se opusiera al desarrollo del Transporte Intermodal o Multimodal. Mientras tanto, en nuestra región no hubo ningún avance, ni en la década del ochenta, ni en los años que siguieron. Por estos lares existe la creencia que el transporte multimodal funciona bien en otras regiones, porque ellas tienen leyes especiales aplicables a este tipo de transporte. A la sombra de esta suposición, se hicieron numerosos congresos y seminarios con la intención de elaborar proyectos de leyes nacionales y convenios regionales de Transporte Multimodal. Sin embargo, en la realidad esta suposición carece de sustento ya que, los países industrializados, no tienen leyes especiales para el Transporte Intermodal o Multimodal. Pero el sistema funciona relativamente bien, porque tienen *adecuadas leyes para cada modo de transporte* (aéreo, marítimo o fluvial, carretero o ferroviario) que son suficientemente claras y aplicables al transporte moderno. Como una singularidad

digna de destacar, cabe señalar que, en todas estas leyes, existen reglas que prevén el derecho de los transportistas a limitar su responsabilidad, derecho éste extensible a los operadores de terminales que actúan como lugares de transferencia de un modo a otro (interfases).

En nuestra región, la mayoría pensaba – en opinión de quien suscribe, erróneamente –, que implementando leyes y convenios de Transporte Multimodal, se produciría un milagro y, quienes las promovían, no dejaban de anunciar una inmediata reducción de los costos de transporte, después de su promulgación. Así, la mayoría de los países sudamericanos, al principio de los años 90, hicieron sus leyes de TM individuales y una gran cantidad de convenios regionales, todos diferentes entre sí. Sin embargo, tuvieron algo en común: en la práctica, ninguno de ellos pudo tuvo aplicación.

Lo que la mayoría, aparentemente, no entendió es que una Ley de Transporte Multimodal no es imprescindible y que, además, el sistema puede funcionar aceptablemente bien con buenas leyes unimodales, como se ha podido comprobar fácilmente en otras partes del mundo.

Por otra parte, algunas condiciones básicas que, el buen funcionamiento de un sistema multimodal requiere, en nuestro país no han recibido casi ninguna atención (por ejemplo, tener *un campo parejo de competencia entre modos y operadores*, es imprescindible) También se requiere una aceptable infraestructura vial, adecuada tecnología de

comunicaciones y, finalmente, claras reglas de la Aduana que no entorpezcan la operatoria, sino que la faciliten, evitando la sumatoria de costos no justificados que solo sirven para encarecer los productos, restándole competitividad al mercado.

Pero, ante todo, antes de entrar a considerar la viabilidad de la implementación de un Sistema de Transporte Multimodal que funcione, se debería empezar con un programa que permita vencer el enorme antagonismo y la desconfianza que existe, todavía, en nuestra región entre los operadores de los distintos modos. Se les debe clarificar a todos los actores en la cadena logística cuales son los posibles beneficios, de manera tal de permitir una toma de “conciencia” entre todos sobre la necesidad de su implementación. En esto deben cooperar principalmente los dadores de carga, los transportistas e intermediarios y—fundamentalmente— son las autoridades que deben formular reglas y condiciones claras para todos los actores.

En 2001 UNCTAD hizo un estudio: “La implementación de Reglas de Transporte Multimodal”, donde se puede encontrar la larga lista de Leyes Nacionales y Convenios Regionales de Transporte Multimodal en Sudamérica. UNCTAD opina que, dichos intentos de reglamentación, han aportado más confusión que beneficios. Ello, sin olvidar que se gastaron enormes sumas de dinero en encuentros entre autoridades gubernamentales, debates nacionales, tiempos dedicados en ámbitos legislativos, costosas consultorías técnicas y legales, etc., todos sin ningún resultado. Mucho de esto fue pagado con préstamos del Banco Mundial, institución ésta que—hasta el día de hoy— sigue presionando a algunos países para que reglamenten sus inoperativas leyes de Transporte Multimodal. Es fácilmente comprobable que este dinero hubiera sido mejor aprovechado si los países de la región hubieran ajustado sus antiguas legislaciones para cada modo (transporte por

carretera, ferroviario y por agua), incluyendo a la operación de las terminales (ya sean portuarias, como aquellas conocidas como *puertos secos* del interior del país).

En la Argentina esto fue un tema de debate en el Vº Congreso Internacional de Transporte que organizó FADEEAC (FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS), en abril del 2005. Para analizar los problemas y presentar soluciones, se formó una Comisión, cuyo objetivo principal fue: *“Formular propuestas y promover acciones para mejorar el marco institucional del Intermodalismo”*. Se consiguió, de esta manera, reunir un grupo de trabajo con representación de todos los que participan en la cadena logística (asesores de compañías de transporte por carretera, ferrocarriles y transporte por agua; personas con una importante experiencia en Comercio Exterior y con amplios conocimientos de temas de transporte, acompañados por conocidos profesionales independientes, con reconocida versación y práctica en la materia). Muchos de ellos fueron importantes miembros de las diferentes cámaras empresariales, aunque todos participaban en forma personal. Concurrió a todas las reuniones, además, un Veedor nombrado por el Secretario de Transporte.

En general, la LTM 24.921 fue muy criticada, concluyéndose en que su texto es confuso. Casi todos los participantes recordaron que, varias veces, desde el momento de su promulgación en 1998, se había tratado de reglamentarla como una forma de corregir sus falencias (cosa, por otra parte, irregular desde un punto de vista formal), hasta ahora sin ningún resultado. La mayoría opinó que, de la redacción del artículo 19, surge que no se incluyen en las limitaciones de la responsabilidad del operador de Transporte Multimodal a aquellos daños producidos en las terminales

de carga (interfases entre los modos), que son importantes eslabones en la cadena intermodal. Por eso la Ley resulta insatisfactoria como el marco que se requiere para facilitar nuestro Comercio Exterior y Comercio Interno. También se coincidió en que, una limitación de \$400 pesos oro argentinos (que, según la cotización del oro; puede llegar a equivaler a US 12.000 dólares por bulto), no se puede considerar como una limitación “razonable” de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal (la mayoría de los contenedores que se transportan bajo Conocimiento Multimodal tienen más de 300 bultos, lo que equivale a una limitación de la responsabilidad por contenedor de US\$ 3.600.000; lo que es totalmente irreal). Se aludió además, con frecuencia, a la edad de las leyes que regían el transporte (carretero y por ferrocarril) y al propio Código de Comercio de la Argentina, todos ellos superados por la realidad y con evidentes contradicciones entre sí. Todo esto se traduce incertidumbre legal y, obviamente, en mayores costos de seguros, en los casos en que las aseguradoras aceptaban asumir la cobertura (y, en muchos casos, imposible de colocar en el mercado local).

Finalmente, la Comisión de FADEEAC solicitó en Julio 2004 al Veedor de la Secretaría de Transporte, que elevara una oferta al Sr. Secretario de Transporte para organizar una nueva Comisión, que debería contar con el debido apoyo de las autoridades del Poder Ejecutivo y del Poder Legislativo, que tendría a su cargo las siguientes tareas:

Proponer las modificaciones a la LTM 24.921.

Proponer, después, un texto de la reglamentación de la LTM modificada.

Trabajar simultáneamente para proponer adecuaciones concretas de todas las leyes unimodales, de modo que estuviesen en

concordancia con los términos de la nueva Ley de Transporte Multimodal.

Esta oferta no recibió ninguna respuesta. Un informe completo de las actuaciones de esta Comisión fue publicado en el Libro Azul del Vº Congreso de Transporte y para los interesados se podrá ver en el website: www.azuidwijk.com.ar

Varias Cámaras empresariales, que habían recibido la información de los trabajos de la Comisión de FADEEAC, mostraron mayor interés y decidieron continuar los trabajos, con la expresa intención de preparar una nueva y más completa propuesta al Sr. Secretario de Transporte. Esta vez se formó una Comisión en representación de las siguientes Cámaras: Asociación Argentina de Agentes de Cargas Internacionales (A.A.A.C.I.), Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), Cámara de Importadores de la República Argentina (CIRA), Centro de Navegación (CN) y Federación de Cámaras de Comercio Exterior la República Argentina (FECACERA). Varios miembros de la Comisión original de FADEEAC continuaron participando de los trabajos e ingresaron otros miembros nombrados por las Cámaras. Después de revisar todo lo actuado por la primera Comisión, se completó su trabajo, revisándose artículo por artículo de la Ley 24.921 de Transporte Multimodal acordándose que cambios era conveniente introducirle. Los principales cambios propuestos son:

- 1) incluir cargas de exportación en la LTM, mientras está en territorio argentino;
- 2) cambiar el límite de responsabilidad de \$ 400 pesos argentinos oro **por bulto** por Derechos Especiales de Giro, DEG 8,33 **por kilo**;
- 3) cambiar los textos que se consideraban pocos claros, especialmente los que se refieren a las reglas sobre límites de la responsabilidad en toda la cadena, incluyendo interfases.

Se completó el trabajo con una “Exposición de Motivos”, los artículos a ser modificados y un nuevo texto revisado de la LTM. Cuando todo este texto estuvo listo, lamentablemente AAACI cambió su idea sobre la inclusión de carga de exportación en la Ley de TM, decidiendo no firmar la carta al Sr. Secretario de Transporte, por razones que no son del todo claras (según se declaró, los agentes de carga no podrían seguir utilizando los formularios de Conocimientos FIATA, para exportación, en el caso que esta fuera incluido en la Ley de Transporte Multimodal, sin explicar con detalles que obstáculo se presentaría).

Finalmente se elevó el día 18 de agosto de 2005 la propuesta completa al Sr. Secretario de Transporte, Sr. Ricardo Jaime, que fue firmada por las 4 Cámaras: CERA, CIRA, CN y FECACERA.

PROYECTO DE MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA LEY 24.921

“Que conforme las consideraciones anteriores, se proponen las siguientes modificaciones al texto de la ley 24921.

Art. 1º: Modifícase el art 1º y se sustituye por el siguiente : “Artículo 1º. La presente ley se aplica al transporte multimodal local de mercaderías realizado entre dos puntos del territorio nacional y al transporte multimodal internacional de mercaderías cuando el lugar de inicio del transporte o la finalización del mismo se encuentran situados en el territorio de la República Argentina.”

Art. 2º Derógase el inciso r) del artículo 2º de la Ley y modifícanse los incisos a), b), f) y n) de dicho artículo, los que quedarán redactados de la siguiente manera:

“a) Transporte multimodal de cargas: es aquel que se realiza bajo un único contrato, utilizando dos o mas modos de transporte

desde origen hasta destino y que se ejecuta bajo la responsabilidad única de un operador de transporte multimodal y comprende además del traslado en sí, todo lo que ocurre en las estaciones de transferencia entre modos y depósitos, donde se prestan los servicios complementarios que el expedidor contrate con el operador de transporte multimodal desde que este tome las mercaderías bajo su custodia hasta que sean entregadas al consignatario;”

“b) Modo de transporte: cada uno de los distintos sistemas de porte de mercaderías por vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria;”

“f) Estación de transferencia o interfaces: una instalación, tal como la de puertos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero u otras similares, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de las cargas y sus respectivos embalajes, aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transporte en forma eficiente y segura;”

“n) Mercadería: bienes de cualquier clase susceptibles de ser transportados, incluidos los animales vivos;”

Art. 3º. Derógase el inciso m) del artículo 5º de la ley y se sustituye por el siguiente:

“m) El lugar de pago, la moneda de pago y el flete convenido. El tratamiento fiscal de los valores correspondientes a los transportes y/o servicios prestados por los modos utilizados en los tramos internos domésticos, que conforman la unidad del transporte multimodal y se encuentren cubiertos por el documento multimodal internacional, serán considerados como una sola unidad y tendrán el mismo tratamiento fiscal que sea aplicable al tramo del transporte internacional.”

Art. 4°. Modifícase el artículo 6°, el que quedará redactado de la siguiente manera: "Art. 6°. Firma. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada a tal efecto por él. La reglamentación decidirá la oportunidad, condiciones y características para el uso de documentación electrónica, garantizando la seguridad jurídica."

Art. 5° Modifícase el artículo 19° de la ley, el que quedará redactado de la siguiente manera: "Artículo 19°. Remisión normativa. Cuando se demuestre que el daño, la pérdida o la demora, se ha producido en un modo acuático o aéreo, serán de aplicación todas las disposiciones, sistemas, exoneraciones y límites de responsabilidad, aplicables al respectivo modo en especial. Para todos los demás modos y medios utilizados en la cadena del transporte, será de aplicación el sistema de responsabilidad, las exoneraciones y los límites de responsabilidad que fija esta ley."

Art. 6°. Modifícase el primer párrafo del artículo 21° el que quedará redactado de la siguiente manera: "Artículo 21. Causales de exoneración. Con la excepción del caso en que el daño, la pérdida o demora se produce en un modo acuático o aéreo, en cuyo caso se aplican las disposiciones correspondientes a ese régimen, en todos los otros casos el operador de transporte multimodal se eximirá de responsabilidad si acredita que su incumplimiento fue causado por..."

Art. 7°. Modifícase el art 24° de la siguiente manera: "Artículo 24°. Cuantía de la indemnización. Límite. La indemnización, si se demuestra que el daño, la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos.

En los demás casos, incluido daños no localizados o daños en estaciones de

transferencia, depósitos o terminales de carga, etc., la indemnización no podrá exceder el límite de los ocho con treinta y tres centésimas (8,33) de Derechos Especiales de Giro (D.E.G.) o su equivalente por kilogramo bruto de mercadería dañada.

Las partes podrán acordar en el Documento de Transporte Multimodal, un límite superior al indicado precedentemente."

Art. 8°. Modifícase el artículo 25° de la ley el que quedará redactado de la siguiente manera: "Artículo 25°. Valor del Derecho Especial de Giro (D.E.G.). La cotización del Derecho Especial de Giro será informada por el organismo competente, al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial."

Art. 9°. Modifícase el artículo 45 el que quedará redactado de la siguiente manera: "Artículo 45. Régimen de contenedores. "Sustitúyense los textos de los arts. 485, 486 y 487 de la Ley 22.415 (Código Aduanero), por los siguientes:

Art. 485. A los efectos de esta Ley, se considerará contenedor a un elemento de equipo de transporte que:

a)- Constituya un compartimiento, destinado a contener y transportar mercaderías;

b)- Haya sido fabricado según exigencias técnico-constructivas, de conformidad con las normas IRAM o recomendaciones COPANT o ISO u otras similares;

c)- Esté construido en forma tal que por su resistencia y fortaleza pueda soportar una utilización repetida;

d)- Pueda ser llenado y vaciado con facilidad y seguridad;

e)- Esté provisto de dispositivos que permitan su sujeción o fijación y su manipuleo rápido y seguro en la carga, descarga y trasbordo de uno a otro modo de transporte;

f)- Sea identificable, por medio de marcas y números grabados con material indeleble, que sean fácilmente visualizables.

Art. 486.- La introducción, desplazamiento y extracción de contenedores del territorio aduanero general, el territorio aduanero especial, zonas francas y otros ámbitos geográficos en los que se aplique la legislación aduanera Argentina, se realizará bajo responsabilidad de un agente de transporte aduanero, según los requisitos que establezca la reglamentación.

Art. 487.-En las condiciones previstas por los arts. 23, inc. y) y 24 de la Ley 22415, la autoridad aduanera reglamentará el libre tránsito de los contenedores, preservando la rapidez y economía del desplazamiento de estos equipos de transporte.”

Art. 10°. Derógase el artículo 46 de la ley, y se sustituye por el siguiente: “Artículo 46. Libre Tránsito de Contenedores. Los contenedores llenos o vacíos, en tanto sean utilizados como elemento de equipo de transporte, sus accesorios y equipamientos, cualquiera sea su nacionalidad, tendrán libre ingreso, tránsito, permanencia y egreso del territorio nacional. La presente norma será de aplicación para todos los contenedores que ingresen, permanezcan, transiten o egresen del territorio nacional, se trate de un transporte unimodal, combinado o multimodal.

Declárese la caducidad de los procedimientos administrativos y judiciales promovidos a efectos de aplicar o percibir las multas previstas en el segundo párrafo del Art.46 de la Ley 24.921 (B.O. 12/01/1998).”

Art. 11°. Derógase el artículo 49 de la ley y se sustituye por el siguiente: “Artículo 49°. Inscripción. La persona física o jurídica que actúe emitiendo por sí o por medio de sus representantes, un documento de transporte multimodal deberá reunir las condiciones y calidades requeridas para ser comerciante. La autoridad Nacional competente en el área de transporte, podrá crear un registro de Operadores Multimodales, donde se encuentren incorporados, al solo fin estadístico los datos que se mencionan en el art. 50.”

Art 12°. Derógase el artículo 50 de la ley y se sustituye por el siguiente: “Artículo 50°. Requisitos. Las personas físicas o jurídicas que ejerzan la actividad de Operador Multimodal deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Tener un domicilio en el territorio nacional.

b) Poseer matrícula de comerciante si se trata de una persona física. En caso de personas jurídicas tener su sede social o la de una sucursal dentro del territorio nacional y contar con sus estatutos sociales inscriptos ante la Inspección General de Justicia.

c) Estar inscripto como agente de transporte aduanero, y como operador de contenedores, en caso de utilización de este medio, o en su defecto actuar por intermedio de un representante que cumpla con estas calidades.

d) En la oportunidad que la autoridad de aplicación decida la creación de un registro para quienes actúen como operadores multimodales, podrá exigir a éstos que se inscriban en el mismo acreditando haber cumplido con los requisitos indicados en los incisos a) a c) de este artículo.

e) La registración será al solo efecto informativo y estadístico, sin condicionar ni limitar el derecho a la actuación como Operador Multimodal.”

Art 13°. Agrégase al final del artículo 51 el siguiente párrafo: “Las condiciones de póliza, prima y monto máximo de cobertura, serán las que establezca el mercado asegurador para este tipo de transporte.”

Art 14°. Sustitúyese el artículo 52 por el siguiente: “Artículo 52°. Vigencia de la inscripción. La vigencia de la capacidad para actuar en carácter de Operador Multimodal, tendrá como límite solo la cesación, cancelación o suspensión del carácter de comerciante de dicho Operador. La vigencia de la capacidad para actuar en carácter de operador multimodal en las personas de existencia ideal, quedará suspendida por la modificación del domicilio, sede social o normas estatutarias no informadas al Registro.”

Art 15°. Sustitúyese el artículo 53 por el siguiente: “Artículo 53. Modificaciones legales y su comunicación. Cualquier modificación respecto del domicilio, sede social o normas estatutarias en caso de sociedades comerciales o sus sucursales, deberá ser presentada y debidamente acreditada al registro dentro de los 20 días hábiles de concretarse el cambio o inscribirse las modificaciones estatutarias en la Inspección General de Justicia, vencido cuyo plazo se aplicará lo dispuesto en el artículo 52°.”

Art. 16°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

PROYECTO DE MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA LEY 24.921

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Que es necesario que la ley 24.921 de Transporte Multimodal sancionada en el año 1998 produzca los efectos buscados por los legisladores y entre en vigencia efectiva, lo que hasta ahora no ha sido posible. Para ello será necesario la modificación y o derogación de algunos artículos de dicha ley que, como los Nos. 44, 45 y 46 (modificados por el art. 51 de la Ley 25.345), que establecen un rígido marco de control de la Admisión Temporal con multas y comiso de las unidades que directamente atenta contra las prácticas que, en el orden internacional, permiten la libre permanencia y disponibilidad de estos elementos de equipo de transporte, de manera tal de permitir –en cada territorio nacional– la formación de un parque acorde con los requerimientos del mercado exportador

Que, en este último sentido, debemos dejar de ignorar el hecho de que el mundo actual se encuentra en vías de una absoluta integración en materia de Comercio Exterior y, a tal fin, la utilización de esos equipos en forma de correcta explotación, permite la posibilidad de un elemental manejo de costos, facultando a los diferentes sectores que recurren a su utilización, una equilibrada y razonable operatividad. A simple modo de ejemplo, cabe señalar que la Ley de Transporte Multimodal de Brasil, en sus arts. 24 y 26, permite a los contenedores y equipos complementarios desplazarse por todo su territorio nacional sin control de Admisión Temporal, vale decir, con libre circulación y sin vencimiento de estadía en el territorio nacional. De este modo, todos los sectores productivos se ven beneficiados con la libre disposición de estos equipos que, al circular libremente por todo el territorio –sin obligar a sus usuarios a incurrir en desplazamientos especiales y sin costos

adicionales— facilitan grandemente las operaciones de entrada y salida de mercaderías y materias primas, demostrando la clara y eficiente visión política de quienes, de esa manera, dan su respaldo al mercado exportador, facilitándole al sistema la principal herramienta (el contenedor) para colocar la producción nacional en los mercados del mundo.

Que, también en igual sentido, es necesario ampliar el ámbito de aplicación del sistema legal cubriendo no solo los transportes multimodales practicados dentro del territorio de la República Argentina, sino también los transportes internacionales cuyo destino sea un punto del territorio nacional o del territorio de otro país, lo que está excluido en el texto actual y limita el objeto de esta útil herramienta del comercio exterior.

Que la naturaleza del transporte multimodal, conforme el texto de la ley, se configura como una unidad o cadena de transporte en la cual intervienen varios modos cubiertos por un solo documento, como así también operaciones en interfases, por lo que el tratamiento legal y fiscal debe ser igual para todos los medios en toda la cadena y no diferenciar los internos de los internacionales ya que el objeto de la actividad del transportista consiste en cumplir con una obligación de resultado, que es la de entregar la carga en destino para el cual contribuyen y se integran indisolublemente todos los modos y medios utilizados por el Operador para obtener este fin. A este fin es necesario introducir algunas modificaciones a las definiciones del art. 2 de la Ley, eliminando —entre otros— cualquier referencia a la exclusión de modos meramente auxiliares que pueden confundir su aplicación general.

Que la propia ley incorpora en su articulado inicial el concepto reconocido internacionalmente que el contenedor en caso de ser utilizado en el transporte multimodal internacional configura un medio de

transporte y no una mercadería, pero luego de reafirmarse este principio se incorporan elementos que desvirtúan y contradicen los enunciados de la ley, al considerarse en su Art. 46 al contenedor como una mercadería sujeta al régimen de importación temporaria.

Que dentro de la estructura y espíritu de la ley, aplicando el principio de la unidad en la cadena del transporte en la que intervienen varios modos y medios para su realización, el contenedor se encuentra comprendido dentro de estos medios que el Operador utiliza para cumplir con sus obligaciones contractuales y no conforma a los fines de integrar la cadena del transporte una mercadería objeto de ese transporte.

Que la ley crea la figura del Operador de Transporte Multimodal que dentro de la estructura del régimen de nuestro derecho comercial puede considerárselo como un nuevo factor de comercio, por lo que se le deben exigir solamente los requisitos que se exigen a los comerciantes para ejercer su actividad, no siendo procedente la creación de un registro especial como exigencia o condicionamiento del derecho al ejercicio de la actividad comercial que consagra la ley, así como al de la emisión del documento multimodal que crea dicha ley.

Que a los fines de hacer operativo el esquema previsto por la ley, deben desaparecer las limitaciones al ejercicio de la actividad, que en el actual texto queda sujeta a la creación previa por vía del decreto reglamentario, de un registro hoy inexistente, donde deben inscribirse quienes deseen actuar como Operadores Multimodales, como requisito condicionante de su derecho al ejercicio de esta actividad lícita.

Que esta facultad reglamentaria que permite discriminar quien está habilitado a ejercer la actividad comercial que la ley garantiza, excede las facultades que la

Constitución Nacional otorga al Poder Ejecutivo respecto de las leyes dictadas por el Congreso, que es el de reglamentar solamente su ejercicio “ sin crear limitaciones ni alterar su espíritu con excepciones reglamentarias “ prohibiendo asimismo “emitir disposiciones de carácter legislativo”

La creación de ese Registro condicionante del derecho al ejercicio de la actividad y emisión del documento que crea la ley, debe por lo tanto eliminarse , y solo mantenerse con carácter informativo o estadístico.

Que en lo relativo al principio de limitación de responsabilidad del Operador que emite el documento multimodal, y a los fines de obtener las coberturas de seguro que cubran esa responsabilidad, es aconsejable adecuar los montos de limitación y la unidad de liquidación a los que se aplican internacionalmente, a fin de unificar el sistema de la ley con tales límites, sustituyendo al que se encuentra referido a una moneda teórica solo existente en la República Argentina.

TEXTO PROPUESTO DE MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA LEY 24921

Capítulo I - Ámbito de Aplicación.

Artículo 1°. La presente ley se aplica al transporte multimodal local de mercaderías realizado entre dos puntos del territorio nacional y al transporte multimodal internacional de mercaderías cuando el lugar de inicio del transporte o la finalización del mismo se encuentran situados en el territorio de la República Argentina.

Capítulo II - Definiciones.

Artículo 2°. A los fines de la presente ley, se entiende por:

a) **Transporte multimodal de cargas:** es aquel que se realiza bajo un único contrato, utilizando dos o mas modos de transporte desde origen hasta destino y que se ejecuta bajo la responsabilidad única de un operador de transporte multimodal y comprende además del traslado en sí, todo lo que ocurre en las estaciones de transferencia entre modos y depósitos, donde se prestan los servicios complementarios que el expedidor contrate con el operador de transporte multimodal, desde que este tome las mercaderías bajo su custodia hasta que sean entregadas al consignatario;

b) **Modo de transporte:** cada uno de los distintos sistemas de porte de mercaderías por vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria;

c) **Operador de transporte multimodal:** toda persona, porteador o no, que por sí o a través de otro que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal y no como agente o en interés del expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento del contrato;

d) **Depositario:** la persona que recibe la mercadería para su almacenamiento en el

curso de ejecución de un contrato de transporte multimodal;

e) **Transportador o porteador efectivo:** toda persona que realiza total o parcialmente un porteo de mercaderías en virtud de un contrato celebrado con el operador de transporte multimodal para el cumplimiento de un transporte multimodal;

f) **Estación de transferencia o interfaces:** una instalación, tal como la de puertos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero u otras similares, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de las cargas y sus respectivos embalajes, aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transporte en forma eficiente y segura;

g) **Terminal de cargas:** una estación de transferencia en la que se pueden almacenar los contenedores u otras unidades de carga y donde se pueden realizar tareas de unitarización de cargas, llenado y vaciado, como así también de consolidación de contenedores y otras unidades de carga;

h) **Unidad de carga:** la presentación de las mercaderías objeto de transporte, de manera que puedan ser manipuladas por medios mecánicos;

i) **Contrato de transporte multimodal:** el acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de las mercaderías;

j) **Documento de transporte multimodal:** el instrumento que hace prueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato;

k) **Expedidor:** la persona que celebra un contrato de transporte multimodal de mercaderías con el operador de transporte

multimodal, encomendando el transporte de las mismas;

l) **Consignatario:** la persona legítimamente facultada para recibir las mercaderías;

m) **Destinatario:** la persona a quien se le envían las mercaderías, según lo estipulado en el correspondiente contrato;

n) **Mercadería:** bienes de cualquier clase susceptibles de ser transportados, incluidos los animales vivos;

o) **Tomar bajo custodia:** el acto de colocar físicamente las mercaderías en poder del operador de transporte multimodal, con su aceptación para transportarlas de conformidad con el documento de transporte multimodal, las leyes, los usos y costumbres del comercio del lugar de recepción;

p) **Entrega de la mercadería:** el acto por el cual el operador de transporte multimodal pone las mercaderías a disposición efectiva y material del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega;

q) **Unitarización:** el proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercadería en unidades de carga para su transporte.

Capítulo III - Documento de transporte multimodal

Artículo 3°. **Emisión.** El operador de transporte multimodal o su representante, deberá emitir un documento de transporte multimodal, dentro de las veinticuatro (24) horas de haber recibido la mercadería para el transporte, contra la devolución de los recibos provisorios que se hubieran suscrito. La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se extiendan además otros documentos relativos al transporte o a servicios que se podrán prestar durante la ejecución del transporte multimodal, pero tales documentos no reemplazan al documento de transporte multimodal.

Artículo 4° - Forma. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable podrá ser, a la orden, al portador o nominativo y es transferible con las formalidades y efectos que prescribe el derecho común para cada una de las mencionadas categorías de papeles de comercio. Si se emite un juego de varios originales, se indicará expresamente en el cuerpo del documento de transporte multimodal el número de originales que componen el juego, debiendo constar en cada uno de ellos la leyenda "Original". Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "Copia No Negociable".

Artículo 5°. Contenido. El documento de transporte multimodal deberá mencionar:

a) Nombre y domicilio del operador de transporte multimodal;

b) Nombre y domicilio del expedidor;

c) Nombre y domicilio del consignatario;

d) Nombre y domicilio de la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de la mercadería;

e) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de trasbordo, si se conocieran al momento de la emisión del documento de transporte multimodal;

f) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercaderías bajo su custodia;

g) Fecha o plazo en que la mercadería debe ser entregada en su lugar de destino, si tal fecha o plazo ha sido convenido expresamente;

h) Una declaración por la que se indica si el documento de transporte multimodal es original o no negociable. Las copias negociables u originales deberán ser firmadas por el operador de transporte multimodal y por el expedidor, o por las personas autorizadas a tal efecto por ellos;

i) Número de originales emitidos, indicándose en las copias que se presenten, la mención "Copia No Negociable";

j) La naturaleza general de las mercaderías, las marcas principales necesarias para su

identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, nocivo o contaminante;

k) Número de bultos o piezas y su peso bruto si correspondiere;

l) El estado y condición aparente de las mercaderías;

m) El lugar de pago, la moneda de pago y el flete convenido. El tratamiento fiscal de los valores correspondientes a los transportes y/ o servicios prestados por los modos utilizados en los tramos internos domésticos, que conforman la unidad del transporte multimodal y se encuentren cubiertos por el documento multimodal internacional, serán considerados como una sola unidad y tendrán el mismo tratamiento fiscal que sea aplicable al tramo del transporte internacional;

n) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;

o) La firma del operador de transporte multimodal o de quien extienda el documento de transporte multimodal en su representación.

Artículo 6°. Firma. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada a tal efecto por él. La reglamentación decidirá la oportunidad, condiciones y características para el uso de documentación electrónica, garantizando la seguridad jurídica.

Artículo 7°. Derecho del tenedor legítimo. El tenedor legítimo del documento de transporte multimodal, tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y exigir su entrega en destino.

Artículo 8°. Efectos. La emisión del documento de transporte multimodal, sin las reservas del artículo siguiente apareja la presunción de que las mercaderías fueron recibidas en aparente buen estado y condición, de acuerdo a las menciones del documento de transporte multimodal. La presunción indicada admite prueba en

contrario. Sin embargo, dicha prueba no será admitida cuando el documento de transporte multimodal haya sido transferido a un tercero de buena fe, incluido el consignatario.

Artículo 9°. Cláusula de reserva. El operador de transporte multimodal podrá expresar reservas fundadas en el documento, cuando tenga sospechas razonables respecto a la exactitud de la descripción de la carga (marcas, números, cantidades, peso, volumen o cualquier otra identificación o descripción de las mercaderías que pudiera corresponder) hecha por el expedidor, o cuando la mercadería o su embalaje no presentaren adecuadas condiciones físicas de acuerdo con las necesidades propias de la mercadería y las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada en el transporte.

Artículo 10°. Cartas de garantías. Son válidas entre el expedidor y el operador de transporte multimodal las cartas de garantías extendidas por el primero, pero no pueden ser opuestas a terceros de buena fe. Son nulas las cartas de garantías que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

Artículo 11°. Omisiones. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios datos a los que se refiere el artículo 5° no afectará la naturaleza jurídica de este documento, a condición de que se ajuste a la norma del inciso j) del artículo 2° y permita el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 7° y 8° de esta ley.

Artículo 12°. Valor declarado. El expedidor podrá declarar, antes del embarque, la naturaleza y el valor de la mercadería y exigir que tal declaración sea insertada en el documento de transporte multimodal. Esta declaración expresa constituye una presunción respecto al valor de la mercadería, salvo prueba en contrario que pueda producir el operador de transporte multimodal o, en su

caso, el transportador efectivo, o el titular de la estación de transferencia o el titular de la estación de carga.

Artículo 13°. Entrega de la mercadería. La entrega de la mercadería sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra la devolución del documento de transporte multimodal negociable debidamente endosado de ser necesario.

El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar la mercadería si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe la mercadería contra la devolución de uno de esos originales.

Artículo 14°. Personas que pueden recibir la entrega. El operador de transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercaderías sean entregadas a:

a) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal, cuando éste fuere emitido en forma negociable al portador;

b) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal debidamente endosado, cuando el documento de transporte multimodal fuera emitido en forma negociable a la orden;

c) La persona determinada en el documento de transporte multimodal que fuera emitido en forma negociable a nombre de esa persona con comprobación previa de su identidad y contra la presentación de uno de los originales del mencionado documento. Si el documento fuese endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el punto b).

Capítulo IV - Responsabilidad del operador de transporte multimodal

Artículo 15°. Ámbito de aplicación temporal de la ley. La responsabilidad del operador de transporte multimodal se extiende desde que recibe la mercadería bajo su custodia por sí o por la persona destinada al efecto y finaliza una vez verificada la entrega a las personas indicadas en el artículo 14, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega.

Artículo 16°. Extensión de la responsabilidad. El operador de transporte multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones o de cualquier otra persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato.

Artículo 17°. Pérdida, daño o demora en la entrega. El operador de transporte multimodal será responsable de la pérdida total o parcial, del daño de la mercadería o la demora, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o la demora, se produjo cuando la mercadería estaba bajo su custodia.

El operador de transporte multimodal sólo será responsable por los perjuicios resultantes de la demora, si el expedidor hubiera hecho una declaración de interés de la entrega en plazo determinado y si la misma hubiese sido aceptada por el operador de transporte multimodal.

Artículo 18°. Demora en la entrega. Pérdida. Se considera que hay demora en la entrega de la mercadería si ésta no ha sido entregada en el lugar de destino previsto dentro del plazo expresamente convenido, o a falta de plazo expresamente convenido, dentro del que conforme con las circunstancias del caso sea exigible a un operador de transporte multimodal diligente. El expedidor o el consignatario, pueden considerar pérdida la mercadería si no ha sido entregada dentro de los noventa (90) días siguientes a la expiración del plazo de entrega.

Artículo 19°. Remisión normativa. Cuando se demuestre que el daño, la pérdida o la demora, se ha producido en un modo acuático o aéreo, serán de aplicación todas las disposiciones, sistemas, exoneraciones y límites de responsabilidad, aplicables al respectivo modo en especial. Para todos los demás modos y medios utilizados en la cadena del transporte, será de aplicación el sistema de responsabilidad, las exoneraciones y los límites de responsabilidad que fija esta ley.

Artículo 20°. Daños localizados. Solidaridad. Cuando se acredite en qué modo de transporte o en qué estación de transferencia se produjo el daño, la pérdida o la demora, el operador de transporte multimodal será solidariamente responsable con el transportador efectivo o con el titular de la estación de transferencia o con el depositario sin perjuicio del derecho del primero a repetir del transportador efectivo o del titular de la estación de transferencia o del depositario, lo que hubiere desembolsado en virtud de tal responsabilidad solidaria.

Artículo 21°. Causales de exoneración. Con la excepción del caso en que el daño, la pérdida o demora se produce en un modo acuático o aéreo, en cuyo caso se aplican las disposiciones correspondientes a ese régimen, en todos los otros casos el operador de transporte multimodal se eximirá de responsabilidad si acredita que su incumplimiento fue causado por:

a) Vicio propio de la mercadería, incluyendo las mermas normales provenientes de sus propias características, pese al cuidadoso manipuleo y transporte;

b) Defectos o deficiencias de embalaje; que no sean aparentes;

c) Culpa del expedidor, consignatario o propietario de la mercadería o de sus representantes;

d) Caso fortuito o de fuerza mayor. El transportador deberá probar que él o su

representante han adoptado todas las medidas para evitar el daño;

e) Huelgas, motines o “lock-out”, efectuados por terceros;

f) Orden de una autoridad pública que impida o retrase el transporte, por un motivo no imputable a la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

Artículo 22°. Cuantía de la indemnización. Para establecer la indemnización por pérdida o daño de la mercadería se fijará la misma según el valor de ésta en el lugar y en el momento de la entrega pactada en el documento de transporte multimodal. En caso de demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, el operador de transporte multimodal perderá el valor del flete de la mercadería que hubiera sufrido demora, sin perjuicio de la obligación de resarcir el mayor daño probado que se hubiere producido por tal causa.

Artículo 23°. Criterio de valorización de la mercadería. El valor de la mercadería se determinará teniendo en cuenta la cotización que tenga en una bolsa de mercaderías o en su defecto observando el precio que tenga en el mercado, o si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercadería de similar naturaleza y calidad, salvo que el expedidor haya hecho una declaración expresa respecto al valor de la mercadería en el documento de transporte multimodal en los términos del artículo 12.

Artículo 24°. Cuantía de la indemnización. Límite. La indemnización, si se demuestra que el daño, la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos.

En los demás casos, incluido daños no localizados o daños en estaciones de transferencia, depósitos o terminales de carga, etc., la indemnización no podrá exceder el

límite de los ocho con treinta y tres centésimas (8,33) de Derechos Especiales de Giro (D.E.G.) o su equivalente por kilogramo bruto de mercadería dañada.

Las partes podrán acordar en el Documento de Transporte Multimodal, un límite superior al indicado precedentemente.

Artículo 25°. Valor del Derecho Especial de Giro (D.E.G.). La cotización del Derecho Especial de Giro será informada por el organismo competente, al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial.

Artículo 26°. Responsabilidad acumulada. Límite. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercaderías.

Artículo 27°. Exoneración de responsabilidad por actos del poder público. El operador de transporte multimodal no responderá durante la ejecución del transporte por las demoras en la entrega o daños sufridos por la mercadería como consecuencia de la actuación de una autoridad administrativa o fiscal, tanto nacional como extranjera.

Artículo 28°. Pérdida del derecho a la limitación. El operador de transporte multimodal, el porteador efectivo y el depositario no podrán acogerse a la limitación de la responsabilidad prevista en esta ley, si se prueba que la pérdida, el daño o la demora en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable al operador de transporte multimodal, al porteador efectivo, al depositario o sus dependientes con dolo o culpa grave.

Artículo 29°. Responsabilidad de los dependientes. Si la acción se promoviere contra empleados o agentes del operador de transporte multimodal o contra cualquier

persona a la que se haya recurrido para la ejecución del contrato de transporte multimodal o para la realización de algunas de las prestaciones, ellos podrán oponer las mismas exoneraciones y límites de responsabilidad que puede invocar el operador de transporte multimodal. En este caso, el conjunto de las sumas que los demandados deban abonar, no excederá del límite previsto en el artículo 24.

Artículo 30°. Responsabilidad extracontractual. Las disposiciones de esta ley se aplican tanto si la acción se funda en normas de responsabilidad extracontractual como responsabilidad contractual.

Artículo 31°. Cláusulas nulas. Es absolutamente nula y sin efecto, toda cláusula que exonere o disminuya la responsabilidad del operador de transporte multimodal, de los transportadores efectivos, de los depositarios o de las estaciones de transferencia de carga, por pérdida, daño o demora sufrida por la mercadería o que modifique la carga de la prueba en forma distinta de la que surge de esta ley.

Esta nulidad comprende la de la cláusula por la cual el beneficio del seguro de la mercadería, directa o indirectamente, sea cedido a cualquiera de ellos. La nulidad de las cláusulas mencionadas no entraña la del contrato.

Capítulo V - Responsabilidad del expedidor

Artículo 32°. Imputabilidad. El expedidor no es responsable de los daños o pérdidas sufridos por el operador de transporte multimodal, o por las personas a las que éste recurra para la ejecución del contrato o para llevar a cabo algunas de las prestaciones, salvo que tales daños sean imputables con dolo o culpa al expedidor, sus agentes o sus subordinados.

Artículo 33°. Deber de información. En el momento en que el operador de transporte multimodal toma la mercadería bajo su custodia, el expedidor le deberá indicar con exactitud todos los datos relativos a la naturaleza general de la mercadería, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad.

Artículo 34°. Mercadería peligrosa. El expedidor debe señalar adecuadamente la mercadería peligrosa y sus envases, mediante etiquetas normalizadas o marcas y debe informar al operador de transporte multimodal sobre el carácter peligroso de la misma y sobre las precauciones que deban adoptar. De no hacerlo así, será responsable ante el operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la expedición de esa mercadería, la que en cualquier momento podrá ser descargada, destruida o transformada en inofensiva, según lo requieran las circunstancias o por orden de la autoridad pública, sin que ello dé lugar a indemnización alguna.

Artículo 35°. Criterio para la clasificación de mercadería peligrosa. La clasificación de mercadería peligrosa tendrá como base las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) al respecto, tomando en cuenta las nueve clasificaciones que dicta la Organización Marítima Internacional (IMO).

Artículo 36°. Límite de la responsabilidad. El expedidor, el consignatario, sus dependientes y las personas de las que se sirven podrán ampararse en las mismas limitaciones de responsabilidad de las que se benefician el operador de transporte multimodal, el porteador efectivo o el depositario, sea que la acción se funda tanto en responsabilidad contractual como extracontractual. Las personas indicadas en el párrafo anterior perderán el derecho de

acogerse a tales límites cuando hubieran actuado con dolo o culpa grave.

Cuando se accione contra más de una persona el límite de responsabilidad total no podrá exceder del que resulte aplicable.

Artículo 37°. Indemnización a favor del operador de transporte multimodal. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en los artículos 5, 33, 34 y 35. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto a cualquier persona distinta del expedidor.

Artículo 38°. Subsistencia de la responsabilidad del expedidor. El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el documento de transporte multimodal.

Capítulo VI - Aviso y constatación de daños

Artículo 39°. El aviso y su omisión. El consignatario, dentro de los cinco (5) días hábiles de recibida la mercadería, debe dar aviso al operador de transporte multimodal sobre la pérdida, daño o demora en la entrega. La falta de aviso generará la presunción de que la mercadería fue entregada tal como se encontraba descrita en el documento de transporte multimodal. Esta presunción admite prueba en contrario.

Artículo 40°. Inspección conjunta y determinación de daños o pérdidas. El operador de transporte multimodal y el consignatario están obligados, ante el pedido de uno de ellos, a hacer una revisión conjunta de las mercaderías para determinar las pérdidas o daños. Si las partes no se ponen de acuerdo en la redacción de la constancia

escrita de tal revisión, cualquiera de ellas puede pedir una pericia judicial con el objeto de establecer la naturaleza de la avería, su origen y el monto.

Capítulo VII - Del ejercicio de las pretensiones

Artículo 41°. Prórroga de la jurisdicción. En los contratos de transporte multimodal que se celebren para realizar un transporte en el ámbito nacional y en los contratos de transporte multimodal internacionales en los que el lugar de destino previsto esté en jurisdicción argentina, es nula toda cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales federales argentinos competentes. Sin embargo, es válido el sometimiento a tribunales o árbitros extranjeros si se acuerda después de producido el hecho generador de la causa.

Artículo 42°. Citación a terceros. El operador de transporte multimodal podrá pedir la citación de los transportistas efectivos o de los depositarios efectivos, a fin de que tomen intervención en el juicio, en el momento de la contestación de la demanda respectiva.

Artículo 43°. Prescripción, plazos y cómputos. Las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal prescriben por el transcurso de un año, contado a partir del momento en que la mercadería fue o debió ser entregada a las personas indicadas en el artículo 14. Las acciones de repetición entre el operador de transporte multimodal y los transportadores efectivos, o viceversa, podrán ser ejercitadas aún después de la expiración del plazo establecido precedentemente, aplicándose el que corresponda a la naturaleza de la relación.

Las acciones de repetición prescriben por el transcurso de un año, contado desde la fecha de notificación del pago extrajudicial realizado o de la fecha del laudo arbitral o sentencia definitiva que se dicte en la demanda iniciada.

Capítulo VIII - Disposiciones complementarias

Artículo 44°. Averías gruesas. Las normas de esta ley no afectan al régimen de las averías gruesas.

Artículo 45°. Régimen de contenedores. Sustitúyense los textos de los Art.485, 486 y 487 de la Ley 22.415, por los siguientes:

Art.485.- A los efectos de esta Ley, se considerará contenedor a un elemento de equipo de transporte que:

a)-Constituya un compartimiento, destinado a contener y transportar mercaderías;

b)-Haya sido fabricado según exigencias técnico-constructivas, de conformidad con las normas IRAM o recomendaciones COPANT o ISO u otras similares;

c)-Esté construido en forma tal que por su resistencia y fortaleza pueda soportar una utilización repetida;

d)-Pueda ser llenado y vaciado con facilidad y seguridad;

e)-Esté provisto de dispositivos que permitan su sujeción o fijación y su manipuleo rápido y seguro en la carga, descarga y trasbordo de uno a otro modo de transporte;

f)-Sea identificable, por medio de marcas y números grabados con material indeleble, que sean fácilmente visualizables.

Art.486.- La introducción, desplazamiento y extracción de contenedores del territorio aduanero general, el territorio aduanero especial, zonas francas y otros ámbitos geográficos en los que se aplique la legislación aduanera argentina, se realizará bajo responsabilidad de un agente de transporte aduanero, según los requisitos que establezca la reglamentación.

Art.487.- En las condiciones previstas por los arts.23, inc. y) y 24 de la Ley 22415, la

autoridad aduanera reglamentará el libre tránsito de los contenedores, preservando la rapidez y economía del desplazamiento de estos equipos de transporte .

Artículo 46°. Libre Tránsito de Contenedores. Los contenedores llenos o vacíos, en tanto sean utilizados como elemento de equipo de transporte, sus accesorios y equipamientos, cualquiera sea su nacionalidad, tendrán libre ingreso, tránsito, permanencia y egreso del territorio nacional. La presente norma será de aplicación para todos los contenedores que ingresen, permanezcan, transiten o egresen del territorio nacional, se trate de un transporte unimodal, combinado o multimodal .

Declárese la caducidad de los procedimientos administrativos y judiciales promovidos a efectos de aplicar o percibir las multas previstas en el segundo párrafo del Art.46 de la Ley 24921 (B:O: 12 / 01 / 1998)

Capítulo IX - Remisiones

Artículo 47°. Acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga. Son de aplicación al contrato de transporte multimodal, en cuanto fueran pertinentes, las normas de la sección 5° del capítulo VIII del título IV de la Ley de la Navegación 20.094, relativas a la acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga.

Artículo 48°. Acción ejecutiva para obtener el pago del flete. Se aplicarán también al contrato de transporte multimodal, en cuanto fuera pertinente, las disposiciones referentes a la acción ejecutiva para obtener el cobro del flete contenidas en la sección 6° del capítulo VIII del título IV de la Ley de la Navegación 20094, excepto lo dispuesto en el artículo 590.

Capítulo X - Registro de operadores de transporte multimodal

Artículo 49°. Inscripción. La persona física o jurídica que actúe emitiendo por sí, o por medio de sus representantes, un documento de transporte multimodal deberá reunir las condiciones y calidades requeridas para ser comerciante. La autoridad nacional competente en el área de transporte, podrá crear un registro de operadores multimodales, donde se encuentren incorporados, al solo fin estadístico, los datos que se mencionan en el art. 50.

Artículo 50°. Requisitos. Las personas físicas o jurídicas que ejerzan la actividad de Operador Multimodal deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Tener un domicilio en el territorio nacional.

b) Poseer matrícula de comerciante si se trata de una persona física. En caso de personas jurídicas tener su sede social o la de una sucursal dentro del territorio nacional y contar con sus estatutos sociales inscriptos ante la Inspección General de Justicia.

c) Estar inscripto como agente de transporte aduanero y como operador de contenedores, en caso de utilización de este medio o, en su defecto, actuar por intermedio de un representante que cumpla con estas calidades.

d) En la oportunidad que la autoridad de aplicación decida la creación de un registro para quienes actúen como operadores multimodales, podrá exigir a éstos que se inscriban en el mismo acreditando haber cumplido con los requisitos indicados en los incisos a) a c) de este artículo.

e) La registración será al solo efecto informativo y estadístico, sin condicionar ni limitar el derecho a la actuación como Operador Multimodal.

Artículo 51°. Seguros. Para poder desarrollar su actividad los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguro que cubra su responsabilidad

civil en relación a las mercaderías bajo su custodia. Las condiciones de póliza, prima y monto máximo de cobertura, serán las que establezca el mercado asegurador para este tipo de transporte.

Artículo 52°. Vigencia de la inscripción. La vigencia de la capacidad para actuar en carácter de Operador Multimodal, tendrá como límite solo la cesación, cancelación o suspensión del carácter de comerciante de dicho Operador. La vigencia de la capacidad para actuar en carácter de operador multimodal en las personas de existencia ideal, quedará suspendida por la modificación del domicilio, sede social o normas estatutarias no informadas al Registro.

Artículo 53°. Modificaciones legales y su comunicación. Cualquier modificación respecto del domicilio, sede social o normas estatutarias en caso de sociedades comerciales o sus sucursales, deberá ser presentada y debidamente acreditada al registro dentro de los 20 días hábiles de concretarse el cambio o inscribirse las modificaciones estatutarias en la Inspección General de Justicia, vencido cuyo plazo se aplicará lo dispuesto en el artículo 52.

Artículo 54. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

SUMARIO:

1. EL ARBITRAJE COMERCIAL. INCORPORACIÓN DE LA "CLÁUSULA COMPROMISORIA" EN LOS CONTRATOS. ACUERDO POSTERIOR AL ENTUERTO.

2. RECONOCIMIENTO Y EJECUCIÓN DE SENTENCIAS ARBITRALES EXTRANJERAS.

3. CONVENIO DE NUEVA YORK, 1958.

4. CONVENCIÓN INTERAMERICANA SOBRE ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL, 1975.

5. LEY MODELO SOBRE ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL, 1985.

6. LEY INGLESA DE 1996.

7. DIFERENCIAS ENTRE LA LEY MODELO DE UNCITRAL Y LA LEY INGLESA DE 1996.

8. LEY BRASILEÑA DE 1996.

9. LEYES ESTADOUNIDENSES.

10. EL CENTRO PERMANENTE DE ARBITRAJE MARÍTIMO (CEAMAR).

El arbitraje ha sido definido por el artículo 37 del Convenio de La Haya de 1907 sobre Arreglo Pacífico de Diferencias, como aquel que "tiene por objeto arreglar los litigios entre los Estados mediante jueces elegidos por ellos y sobre la base del respeto al Derecho". De acuerdo con este concepto, los jueces son elegidos por las partes en litigio y el laudo supone el arreglo definitivo del conflicto, sentencia que será obligatoria para las partes.

El tribunal arbitral más frecuente es el integrado por tres miembros, uno designado por cada parte y el tercero, de común acuerdo entre ellos, normalmente seleccionado entre nacionales de terceros países.

Las Partes pueden sujetarse a un tratado de arbitraje, o suscribir un compromiso arbitral en el que se establece el órgano arbitral¹ y se fija el procedimiento y el derecho aplicable (ref. art. 52 del Convenio de La Haya de 1907).

El arbitraje comercial. Incorporación de la "cláusula compromisoria" en los contratos. Acuerdo posterior al entuerto.

El arbitraje comercial (privado), a diferencia de lo que ocurre en otros países - particularmente en los anglosajones - no ha sido frecuente en Latinoamérica, tal vez como herencia de la práctica en España y Portugal. Sin embargo, la institución del arbitraje

¹Los Centros de Arbitraje más importantes del mundo, llamados "The Big Six" son: 1) la Cámara de Comercio Internacional, con sede en París, (1919); 2) La Corte Inglesa de Arbitraje Internacional con sede en Londres (1892); 3) Asociación Americana de Arbitraje, Nueva York, (1926); 4) Comisión China de Arbitraje Comercial Internacional, Beijing, (1954); 5) Organización de la Propiedad Intelectual Mundial (WIPO), 1994 y, 6) La Cámara de Comercio de Estocolmo, 1917.

privado se encuentra contemplada en las legislaciones adjetivas de todos estos países².

Las partes pueden establecer en los contratos una cláusula compromisoria (*arbitration clause*) que determina el recurso del arbitraje para solucionar el conflicto que se suscite con motivo de dicha relación. Sin embargo, de no existir, cuando aparece el conflicto, también se puede alcanzar un acuerdo para recurrir al remedio del arbitraje. La cláusula compromisoria puede tener las características que sugiere el Anexo I del Reglamento de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI / UNCITRAL)³.

En los países de Iberoamérica, salvo algunas excepciones⁴, no existen tribunales

arbitrales permanentes para resolver conflictos del derecho marítimo. Sólo se llega al arbitraje en Londres o Nueva York en función de cláusulas incorporadas a los contratos “tipo” que vinculan a las partes, particularmente en los de fletamento. Se han sancionado normas, en cambio, que se refieren al arbitraje comercial internacional en el ámbito de la OEA y de las ONU (CNUDMI).

Reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras.

Convenio de Nueva York, 1958.

Uno de los principales obstáculos que encontró el sistema del arbitraje como modo de solución de conflictos, fue el del reconocimiento de la sentencia o laudo arbitral en el territorio de un Estado distinto de aquel en que se pide su reconocimiento y ejecución.

El Convenio de Nueva York sobre Reconocimiento y Ejecución de Sentencia Arbitral Extranjera del 10/6/1958 ha sido, sin duda, un hito importante en la solución del problema. Su antecedente fue el Convenio de Ginebra sobre Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras del 26/9/27.

La sentencia arbitral comprende las dictadas por los árbitros nombrados para casos determinados, como también a las sentencias o laudos dictados por los organismos arbitrales permanentes a los que se hubieren sometido las partes en conflicto.

Admite la denegación de reconocimiento de la sentencia, a instancia de la parte contra la cual se invoca, si se prueba ante la autoridad competente del país en el que se pide el reconocimiento y la ejecución cualquiera de las siguientes causales:

- a.- Incapacidad de las partes en virtud de la ley aplicable o de la ley del país en que se haya dictado la sentencia;

²La “Ley tipo de arbitraje para los países hispano-luso-americanos”, elaborada por la Unión Iberoamericana de Abogados (UIBA), aprobada en la Conferencia de Lima, 13-17 julio 1981, impulsa los arbitrajes de Derecho Privado y regula su funcionamiento. Se recomendó a los Gobiernos de los países miembros que al modificar su ley interna sobre arbitrajes de derecho privado, tomen en consideración las pautas contenidas en el texto. A diferencia del sistema de arbitraje en Inglaterra, acepta la posibilidad de que el arbitraje sea de equidad (art. 3).

³Según la cláusula compromisoria modelo que presenta el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, “todo litigio, controversia o reclamación resultante de este contrato o relativo a este contrato, su incumplimiento, resolución o nulidad, se resolverá mediante arbitraje de conformidad con el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, tal como se encuentra en vigor”. Las partes pueden agregar: “a) La autoridad nominadora será ... (nombre de la persona o instituto); b) El número de árbitros será de... (uno o tres); c)

El lugar del arbitraje será ... (ciudad o país); d) El idioma (o los idiomas) que se utilizará (n) en el procedimiento arbitral será (n)”. En adelante, se usará, indistintamente, las siglas CNUDMI o UNCITRAL (United Nation Commission on International Trade Law).

⁴V. CEAMAR, *ut infra*, Cap. IV. También los Colegios y Órdenes de Abogados del Mercosur (COADEM), aprobaron un Reglamento de Conciliación y Arbitraje (31-3-96) que prevé un Tribunal Permanente de Conciliación y Arbitraje Institucional, entidad sin fines de lucro, a la que encargan la formación de la lista de árbitros permanentes y, en su caso, la designación de los mismos, la administración de la conciliación y el arbitraje y resolución definitiva. A diferencia de CEAMAR, el procedimiento que auspician la Unión Iberoamericana de Abogados (UIBA) (v. nota 18) y el Comité de Arbitraje del Mercosur (COADEM), integrado por abogados de los Colegios de Abogados del Mercosur, no es específico de temas marítimos.

b.- Que la parte contra la que se invoca la sentencia arbitral no ha sido debidamente notificada de la designación del árbitro u otras circunstancias que le hubiere impedido hacer valer su derecho de defensa;

c.- El laudo no se ajusta a los términos del compromiso arbitral o de la cláusula compromisoria o se aparta de estos;

d.- El tribunal arbitral se constituyó sin ajustarse a lo acordado por las partes o bien a la ley del país donde se lleva a cabo el arbitraje;

e.- La sentencia arbitral no es obligatoria para las partes o fue anulada o suspendida;

f.- Si en el país donde se pretende ejecutar la sentencia arbitral se comprueba que la controversia no puede ser objeto de arbitraje según la ley del país, o bien, que es contraria a su orden público.

Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional, 1975.

La Organización de los Estados Americanos, en 1975, en Panamá, aprobó la Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional⁵. Según su art.1, las partes pueden acordar que se obligan a someter a decisión arbitral las diferencias que pudiesen surgir o que hayan surgido entre ellas con relación a un negocio de carácter mercantil.

El "Acuerdo" (cláusula compromisoria) constará en el escrito firmado por las partes o en el canje de cartas, telegramas o comunicaciones por telex. Los árbitros, nacionales o extranjeros, pueden ser designados por las partes. Puede delegarse la designación a un tercero (art. 3). Las

sentencias o laudos arbitrales no impugnables según ley o reglas procesales aplicables, tienen fuerza de sentencia judicial ejecutoriada. Se reconocen como sentencias nacionales o extranjeras en cualquier país, con los efectos que les otorgan las leyes procesales del país donde se ejecuten y lo que establezcan al respecto los Tratados Internacionales (art.4).

Se establecen siete causales que admiten denegar en forma definitiva o temporaria fuerza ejecutoria al laudo arbitral (art.5). Seis de las causales se refieren a nulidades formales o sustanciales. Las últimas dos se refieren al caso de que la autoridad competente del Estado en que se pide el reconocimiento y la ejecución comprueba: a) Que, según la ley de este Estado, el objeto de la diferencia no es susceptible de solución por vía de arbitraje; o b) Que el reconocimiento o la ejecución de la sentencia sean contrarios al orden público del mismo Estado.

Ley Modelo sobre Arbitraje Comercial Internacional, 1985.

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), en 1985, aprobó la **Ley Modelo sobre Arbitraje Comercial Internacional**. La ley se aplica al arbitraje comercial internacional, comprendiendo todas las relaciones -contractuales o no- de índole comercial⁶. El art. 1 establece cuándo un arbitraje es inter-nacional. Al efecto, tiene en cuenta que las partes tienen sus establecimientos o domicilios en Estados diferentes, el lugar del arbitraje respecto de aquellos y el cumplimiento de una parte

⁵ Aprobada por la Primera Conferencia Especializada sobre Derecho Internacional Privado (CIDIP-I), el 30 de enero de 1975. Es el primer instrumento americano sobre la materia.

⁶ Las relaciones de índole comercial comprenden cualquier operación comercial de suministro o intercambio de bienes o servicios, acuerdos de distribución, representación o mandato comercial, transferencia de créditos para su cobro (*factoring*), arrendamientos de bienes de equipo con opción de compra (*leasing*), construcción de obra, consultoría, ingeniería, concesión de licencias, inversión, financiación, banca, seguros, acuerdo o concesión de explotación, asociaciones de empresas y otras formas de cooperación industrial o comercial (*franchising*), transporte de mercancías o pasajeros por cualquier modo de transporte, etc.

sustancial de las obligaciones de la relación comercial. También cuando las partes hayan convenido expresamente que la cuestión objeto del acuerdo de arbitraje está relacionada con más de un Estado.

La Ley Modelo desarrolla el sistema en 8 capítulos y 36 artículos. Trata sucesivamente, las disposiciones generales, el acuerdo de arbitraje, la composición del tribunal arbitral, su competencia, la substanciación de las actuaciones arbitrales, el pronunciamiento del laudo y la terminación de los procedimientos; la impugnación del laudo, el reconocimiento y ejecución de los mismos. En el Capítulo II, se trata el "Acuerdo de Arbitraje" y se lo define como un acuerdo por el que las partes deciden someter a arbitraje todas las controversias o ciertas controversias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas respecto de una determinada relación jurídica, contractual o no contractual. El acuerdo de arbitraje podrá adoptar la forma de una cláusula compromisoria incluida en un contrato o la forma de un acuerdo independiente (conf. Art. 7).

Ley inglesa de 1996.

Londres ha sido desde el siglo XIX uno de los centros de arbitraje marítimo más importante del mundo. Las razones del desarrollo alcanzado fue, sin duda, el gran número de armadores que establecieron las oficinas principales de sus negocios en esa plaza. A su vez, los seguros de casco y de P&I están establecidos en Londres. En el mismo lugar se pueden obtener expertos en las distintas materias, tales como abogados, ingenieros navales, arquitectos navales, peritos, etc. Los árbitros forman parte de la Asociación de Armadores Marítimos de Londres (LMAA). En 1996 esta Asociación produjo 919 sentencias⁷.

En la actualidad, otros importantes centros de arbitraje en el mundo compiten con el de Londres. Por ejemplo, Nueva York, París, Beijing y Hong Kong. En los últimos años, también se han desarrollado centros en otras ciudades: Hamburgo, Singapur y Vancouver.

La nueva ley de 1996 se aplica a todos los arbitrajes que tienen lugar en Inglaterra, no sólo a aquellos que se refieren al arbitraje marítimo. Sin embargo, la LMAA ha tenido un rol muy importante y ha sido consultada en el proceso de elaboración de la ley. En 1998 se estableció un procedimiento abreviado de arbitraje que, decididamente, reduce la extensión del mismo y los costos.

La ley establece, con toda claridad, que el objeto del arbitraje es el de obtener una solución justa de la controversia a través de un tribunal imparcial sin demoras o costos innecesarios. Además, las partes tienen libertad para acordar el modo en que serán resueltas sus diferencias, con la única sujeción al interés público.

Los tribunales judiciales podrán intervenir solamente cuando un laudo fuere notoriamente equivocado en cuanto al derecho aplicable: (a) cuando se trata de una cuestión de relevancia pública (*General Public Importance*) y (b) la decisión del tribunal generara serias dudas.

El laudo también puede ser apelado ante los tribunales judiciales cuando existan serias irregularidades que afectan al tribunal, al procedimiento o al laudo. En este sentido, se interpreta por irregularidad aquella de uno o más puntos en los cuales el tribunal judicial considera que se ha causado o pudiera causarse una injusticia relevante a la persona que solicita su intervención. La ley ejemplifica las irregularidades posibles:

- I. Incumplimiento del tribunal con obligaciones impuestas en la ley.
- II. Cuando el tribunal ha excedido sus poderes.
- III. Cuando no ha sido tenido en cuenta el procedimiento del arbitraje de conformidad con lo que hubieran acordado las partes.

⁷ "Patrick O'Donovan "Current developments in London Maritime Arbitration on the light of de Arbitration Act 1996" en: Euro-Transport by Land and Sea, Sec. 8ª., p.682 y sig.

La ley establece, por primera vez, cuáles son las obligaciones generales de los árbitros (Sec.33), debiendo actuar de un modo justo e imparcial frente a las partes y adoptar los procedimientos adecuados a las circunstancias del caso particular, evitando demoras o costos innecesarios.

La ley también asigna responsabilidad a las partes, y en la Sec. 40 las obliga a actuar en forma correcta y rápida dentro del procedimiento arbitral. En tal sentido, a cumplir sin demoras las órdenes e instrucciones del tribunal.

El tribunal puede decidir el procedimiento del arbitraje y las pruebas necesarias, sujeto al derecho de las partes de acordar un modo distinto. Esta posibilidad le brinda al tribunal una herramienta muy útil. El árbitro puede, por ejemplo: disponer la dispensa a la presentación de un escrito si la referencia del mismo puede ser oída en forma directa y puede interrogar libremente a las partes. En todos estos casos debe recordarse la obligación impuesta en la ley de actuar con justicia y en forma imparcial, otorgando a cada parte la oportunidad razonable de exponer su causa y llegar a acuerdos con la contraparte.

El procedimiento abreviado, ya establecido en 1988, reconoce las siguientes posibilidades:

- I. Elección de un solo árbitro.
- II. Se establece un límite en el monto de los reclamos sometidos a arbitraje (recomendado de 50.000 dólares).
- III. Se dispone un honorario fijo de 1.000 libras.
- IV. Pueden adicionarse honorarios cuando existe una reconvención que excede el reclamo iniciar.
- V. Se limitan los costos de las partes a la suma de 1.750 libras, a discreción del árbitro.
- VI. Se restringe el tiempo de los actos procesales.
- VII. Las audiencias orales se admiten sólo en circunstancias excepcionales.
- VIII. Las sentencias son inapelables.

Diferencias entre la Ley Modelo de UNCITRAL y la Ley Inglesa de 1996.

Resulta de interés establecer las razones que fueron dadas para no adoptar el régimen de la Ley Modelo de UNCITRAL y, en su lugar, dictar la Ley Inglesa de 1996.⁸ De las mismas se desprenden las diferencias entre ambos sistemas.

El Comité Asesor que trabajó en la elaboración de esta ley, presidido por Lord Mustill, estableció:

- g.- Que no resultaba recomendable aceptar la pérdida del derecho de apelación sobre cuestiones de derecho del laudo arbitral con afectación al derecho de las partes.
- h.- La capacidad otorgada al tribunal para decidir sobre su propia jurisdicción, lo cual podría generar potenciales demoras en el procedimiento.
- i.- El establecimiento de rígidos términos procesales en las presentaciones de las partes.
- j.- El poder del tribunal en la elección de los peritos, lo que ha sido visto como una causa de demoras e incremento de costos.
- k.- El reconocimiento de los arbitrajes de "equidad", con fundamento en los principios del comercio, en lugar de atender a reglas estrictas de derecho, con la consecuencia de reducir seguridad jurídica en los laudos que se dicten.
- l.- La necesidad de que cualquier acuerdo de arbitraje sea suscripto por las partes, lo cual podría ser contrario a la práctica existente en determinadas actividades comerciales.
- m.- La designación de un panel de tres árbitros, en lugar de dos y un tercero (umpire) tal como es en la tradición de los tribunales ingleses.
- n.- En la Ley Modelo no se contempla que si una parte elige un árbitro y la otra omite

⁸MERKIN, Robert, *Arbitration Act 1996*, Ed. LLP, p.2, Londres, 1996.

hacerlo, la primera decidirá que su árbitro sea el único para la solución de la controversia.

o.- Introduce un procedimiento formal para el cuestionamiento relativo a la designación de un árbitro (la validez del acto). El planteo de esta objeción ha sido vista como la posibilidad de ser utilizada para demorar la solución del caso.

p.- Se establece un procedimiento complejo para la designación de un árbitro sustituto cuando hubiese que reemplazar al que fue elegido en primer lugar.

q.- En la Ley Modelo no se ha establecido norma que permita extender el término de los actos procesales acordados para el comienzo del procedimiento de arbitraje.

r.- La ausencia de cualquier poder de ejecución sumaria.

Sin perjuicio de lo expuesto, la ley inglesa adopta varias disposiciones del régimen establecido en la Ley Modelo de UNCITRAL.

Ley Brasileña de 1996.

El 23 de setiembre de 1996⁹, entró en vigencia en Brasil la ley 9307 de arbitraje sobre la base de la Ley Modelo de UNCITRAL. Destacamos las principales características de esta norma que, sin duda, tendrá significativa importancia en cualquier ensayo dirigido a establecer un régimen de arbitraje común en América Latina y, en particular, en el Mercosur. Se trata de un régimen general de arbitraje aplicable a todos los litigios relativos a derechos patrimoniales disponibles (art.1°). En este sentido, incorpora disposiciones que sirven para regular tanto los arbitrajes internos como los que tienen lugar en controversias internacionales. Las

sentencias arbitrales extranjeras tienen reconocimiento en Brasil (coincidentalmente con el Convenio de Ginebra de 1927¹⁰ y el Convenio de Nueva York de 1958.

La norma reconoce la autonomía de la voluntad de las partes para la solución de la controversia. Pueden establecer el procedimiento o régimen procesal aplicable, como también el derecho de fondo siempre que no haya violación al orden público o a las buenas costumbres. En este aspecto se da prevalencia a la *lex mercatoria* y, consecuentemente, se reconoce a las partes el derecho de tener en cuenta los principios generales del derecho, los usos y costumbres y las reglas internacionales del comercio (art.2°) la modalidad del arbitraje (institucional o *ad hoc*, de derecho o de equidad); elección de los propios árbitros; la sede donde se desarrollará el proceso arbitral y, también, el idioma que se empleará en el proceso.

Feldstein de Cárdenas¹¹ destaca que se consagra claramente el principio de la autonomía de la voluntad con un alcance amplio, ya que la ley emplea la expresión “reglas de derecho” y no la menos abarcativa “ley aplicable”, abriendo para las partes la posibilidad de someterse a los principios generales del derecho, usos y costumbres y añade reglas internacionales de comercio en el campo del Derecho Internacional Privado, las partes podrán elegir la ley aplicable designando el derecho de un Estado o escoger no ya una ley de fondo estatal, sino lo que se conoce como *lex mercatoria*. Ello implica el reconocimiento de una suerte de tercer orden jurídico con actitud de moverse en el área de los negocios internacionales de forma autónoma, desprendida del orden jurídico estatal o internacional. En este delicado

⁹ La ley tiene 44 artículos y se divide en 7 capítulos: Disposiciones generales (1); El convenio de arbitraje y sus efectos (2); Los árbitros (3); Del procedimiento arbitral (4); La sentencia arbitral (5); El reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras (6); Disposiciones finales (7).

¹⁰ Convenio de Ginebra sobre Reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras del 26/9/27.

¹¹ FELDSTEIN de CÁRDENAS, Sara Lidia, “El arbitraje en Brasil- Un paso hacia adelante” en Sección Doctrina. Rev. Plenario. Ed. Asociación de Abogados de Buenos Aires, . Año 4, N°40, Pág.5 y sig., Buenos Aires, mayo 1998.

aspecto del arbitraje internacional, arriba a la conclusión de que los árbitros, seguramente, entre la imprescindible *lex mercatoria* y la aplicación de los órdenes jurídicos estatales, -sean de fuente interna o internacional-, se conducirán por las reglas de Derecho Internacional Privado¹².

La cláusula compromisoria podrá ser convenida por las partes en el propio contrato o en documento separado o, si no lo hubieran hecho, en un compromiso arbitral después de que hubiese nacido la controversia. La primera hipótesis presenta la posibilidad de su cuestionamiento o de la necesidad de exigirse su cumplimiento ante los tribunales judiciales, no así en el caso del compromiso arbitral posterior al entuerto (Art. 4).

El régimen *sub examine* consagra una solución novedosa en relación a los contratos predispuestos. En efecto, cuando la cláusula compromisoria figure en el contrato adherente, se establece que “sólo tendrá eficacia si el adherente tomare la iniciativa de instituir el arbitraje o acordare expresamente, en documento por escrito anexo con la firma o el visto bueno otorgado especialmente para esta cláusula” (Inc.2° del Art.4°). En la ley no se incorpora a las nuevas modalidades que resultan de las comunicaciones a través de medios electrónicos.

Esta norma contempla el criterio que adelantáramos *ut supra*¹³. Pretende evitar la desprotección de la parte más débil del contrato, en particular, en el transporte marítimo. La cláusula arbitral es autónoma en relación con el contrato en la que estuviere inserta, de modo que la nulidad del contrato no arrastre a la cláusula compromisoria. En este aspecto sigue al régimen de la Ley Modelo de UNCITRAL.

La ley establece el principio denominado “competencia de la competencia” que implica que el tribunal arbitral es juez de su competencia y que sus propios árbitros pueden decidir respecto de aquella cuando fuere cuestionada. Este principio fue reconocido internacionalmente en el Reglamento de la Corte de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional y en la Convención sobre Arreglos de Diferencias de Washington (1965), destinada a arreglar las controversias entre los Estados receptores de inversiones extranjeras e inversores extranjeros¹⁴.

A su vez, en la Ley Modelo de UNCITRAL se prevé la facultad del tribunal de decidir acerca de su competencia, incluso sobre las excepciones relativas a la existencia o a la validez del acuerdo de arbitraje (art. 16).

La sentencia arbitral –expresada en documento escrito– será dictada en el plazo que hayan estipulado las partes o, en su defecto, el plazo se fija en 6 meses contados desde el comienzo del arbitraje. Las partes, de común acuerdo, pueden prorrogar el plazo establecido. Se admiten las cuestiones prejudiciales, por ejemplo, la controversia que se puede suscitar acerca de derechos indisponibles en el área que se somete al tribunal. En esta hipótesis, el tribunal judicial competente resolverá la cuestión, y en el intervalo se suspende el procedimiento arbitral.

La sentencia debe ser fundada y analizadas las cuestiones de hecho y de derecho, mencionándose expresamente la hipótesis de que los árbitros juzgarán por equidad. Si en el curso del proceso de arbitraje las partes llegan a un acuerdo que dé solución al litigio, el árbitro o el tribunal arbitral podrán, -a pedido de las partes- declarar tal acuerdo con fuerza de sentencia arbitral, con el contenido

¹² FELDSTEIN de CÁRDENAS, Sara Lidia, señala que el deseo de las partes por evitar las interferencias estatales puede llevarlas a pactar el arbitraje internacional para inmunizarse de aquellas, pero ello no significa que deba necesariamente derivar en la aplicación lisa y llana de la *lex mercatoria*. o p. cit. pag. 7.

¹³ V. punto 2 y 12 del presente trabajo. En el mismo sentido, Vidal Amodeo, Julio, Ob. Cit. Nota 77.

¹⁴ FELDSTEIN de CÁRDENAS, Sara Lidia, op.cit., y Nota 6. En cambio, agrega, no se previó qué ley debe aplicarse para juzgar la validez de la cláusula. Brinda como posible solución dentro del Mercosur al denominado Protocolo de Buenos Aires sobre jurisdicción en Materia Contractual (Ref.Vol.4 “Sistema jurídico del Mercosur”, bajo la dirección del Dr. Atilio Alterini).

dispositivo establecido previamente para las sentencias arbitrales (solución de las cuestiones sometidas a arbitraje y el plazo para el cumplimiento del mismo cuando correspondiere).

Se dispone sobre la posible nulidad de la sentencia arbitral. Así, al art. 3 enumera ocho causales: por haber sido declarado nulo el compromiso arbitral, que emane de quien fuere inidóneo para ser árbitro, o de no contener los requisitos exigidos, o de haber sido dictado fuera de los límites del convenio de arbitraje o de no decidir el litigio sometido al tribunal, que se comprobara la existencia de un delito por parte del árbitro o del tribunal (por ejemplo, prevaricato), o que se hubiere dictado fuera del plazo dispuesto en la ley.

En el Art. 34 de la ley se distingue entre el laudo nacional y el laudo extranjero, según que hubiere sido dictado o no en el territorio de Brasil. Como bien señala Feldstein de Cárdenas, contempla una sola de las hipótesis posibles, tal como aquella que confiere la calidad de laudo extranjero al que ha sido dictado en el territorio nacional pero bajo la ley extranjera, posibilidad incluida en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras, Nueva York, 1958. El artículo 38 de la misma norma establece las cláusulas que permiten la denegación por parte de los jueces de Brasil de un laudo dictado en el extranjero. Del mismo modo, cuando el objeto del litigio afecta el orden público nacional o se encontrare prohibido por la ley de Brasil (Art. 39).

Si bien puede negarse la homologación de una sentencia que reconozca vicios de forma, ello no obsta que la parte interesada en el cumplimiento de la sentencia renueve el pedido una vez que se hubieren subsanado los vicios que presentaba.

Leyes estadounidenses.

En EE.UU, las leyes federales en la materia fueron de 1925 y 1970, esta última para poner en vigencia la Convención de Nueva York sobre ejecución de laudos arbitrales. Los tribunales judiciales pueden rever los laudos arbitrales en casos excepcionales. En primer lugar, si ha existido fraude, corrupción o usos indebidos para procurarse el laudo; en segundo lugar, en caso de parcialidad evidente, corrupción o de mala conducta de los árbitros por no hacer lo que corresponde o extralimitarse en sus facultades, y en tercer lugar, procede la anulación del laudo cuando se haya dejado de lado manifiestamente el derecho.

El Centro Permanente de Arbitraje Marítimo (CEAMAR).

En el campo del derecho privado, Cova Arria¹⁵ trata el caso del tribunal creado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), a través de su Centro Permanente de Arbitraje Marítimo (CEAMAR), que elaboró una serie de reglas aplicables al desarrollo de los arbitrajes con referencia a los asuntos marítimos (contrato de fletamento, transporte marítimo o transporte de servicio combinado, seguro marítimo, salvamento, averías comunes, construcción y reparación de buques, compraventa de buques, entre otros). Sigue las pautas de la Cámara de Comercio Internacional (C.C.I.) y el Comité Marítimo Internacional (C.M.I.). Desde su fundación, el CEAMAR tuvo su sede en Caracas. Actualmente, dicha sede pasó a ser Montevideo, bajo la custodia de la rama uruguaya del IIDM, la batuta del Dr. Julio Vidal Amodeo y el asesoramiento del Dr. José María Alcántara.

¹⁵ Op. cit. en. nota 7 *ut supra*

EVOLUCIÓN DE LOS TRABAJOS DE UNCITRAL

Grupo de Trabajo II (Arbitraje y Conciliación).

En su 32º período de sesiones, celebrado en 1999, UNCITRAL examinó la conveniencia y viabilidad de seguir elaborando normas de derecho aplicables al arbitraje comercial internacional, previa evaluación de la experiencia alcanzada con los instrumentos anteriores (Ley Modelo y Reglamentos de arbitraje y de conciliación). Se estimó que los temas prioritarios del Grupo de Trabajo fueran: la conciliación,¹⁶ el requisito de la forma escrita del acuerdo de arbitraje, la fuerza ejecutiva de las medidas provisionales cautelares y la posibilidad de ejecutar un laudo que haya sido anulado en el Estado de origen.

En su 33º período de sesiones celebrado en el 2000, la Comisión consideró que debían ser objeto de examen, además de los recomendados por el Grupo de Trabajo, los siguientes temas: a) El derecho más favorable del artículo VII¹⁷ de la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (1958)–Convención de Nueva York–; b) Presentación de demandas en procedimientos arbitrales con fines de compensación y competencia del tribunal arbitral con respecto a dichas demandas en procedimientos arbitrales; competencia del tribunal arbitral con respecto a dichas demandas; c) Autonomía de las partes para hacerse representar en un procedimiento arbitral por personas que ellas hayan

designado; d) facultad discrecional residual para decidir la ejecución de un laudo pese a la existencia de una de las causales de rechazo enumeradas en el artículo V¹⁸ de la Convención de Nueva York de 1958 y; e) Facultad del Tribunal Arbitral para otorgar indemnizaciones por daños y perjuicios en forma de intereses.

Modelo de la norma sobre la forma escrita del Acuerdo de Arbitraje.

El Grupo de Trabajo, reunido en junio/julio de 2001, analizó un proyecto de disposición que introducía modificaciones al artículo 7 de la Ley Modelo sobre Arbitraje Comercial Internacional. La norma proyectada contempla la definición y la forma del acuerdo de arbitraje. Se lo define como aquel por el cual las partes deciden someter a arbitraje todas las controversias o ciertas controversias que hayan surgido o pudieran surgir entre ellas respecto de una determinada relación jurídica, contractual o no contractual. El acuerdo podrá adoptar la forma de una cláusula compromisoria incluida en un contrato o la forma de un acuerdo independiente.

La referencia hecha en un contrato a un texto que contenga una cláusula compromisoria constituye acuerdo de arbitraje siempre que la referencia implique que esa cláusula forma parte del contrato. Se dispone que tal acuerdo deberá constar por escrito. A ese efecto, se considerará “forma escrita”

¹⁶ El proyecto de este convenio se presentaría como “Ley Modelo sobre Conciliación Comercial Internacional” a la Comisión en su 35º período de sesiones, en el 2002 (ref. documento A/CN.9/WG.II/WP.116).

¹⁷ El citado artículo expresa “1. Las disposiciones de la presente Convención no afectarán la validez de los acuerdos multilaterales o bilaterales relativos al reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales concertados por los Estados contratantes ni privarán a ninguna de las partes interesadas de cualquier derecho que pudiera tener a hacer valer una sentencia arbitral en la forma y medida administrativa por la legislación o los tratados del país donde dicha sentencia se invoque.

¹⁸ Los causales de rechazo son: a) Incapacidad de las partes o invalidez del acuerdo, conforme a la ley aplicable o la ley del país donde se dictó la sentencia; b) Impedimentos al derecho de defensa de la parte demandada (defectos de notificación o del documento de arbitraje); c) Incongruencia del laudo con el compromiso arbitral; d) Defectos en la constitución del Tribunal Arbitral o en el procedimiento arbitral (por no ajustarse al acuerdo entre las partes o a la ley del país donde se efectuó el arbitraje); e) La sentencia del Tribunal no se encuentra firme o ha sido anulada o suspendida por autoridad competente; f) La ley del país en el que se pide el reconocimiento y ejecución comprueba: i) Que según su ley, el objeto de la controversia no es susceptible de solución por vía de arbitraje; ii) El reconocimiento o la ejecución de la sentencia serían contrarias al orden público de ese país.

cualquier forma en que quede constancia del acuerdo o en que éste sea accesible como mensaje de datos para su ulterior consulta. En tal sentido, se considerará cumplida esta condición si la cláusula de arbitraje o los términos o condiciones de arbitraje o cualesquiera reglas de arbitraje a que se refiera el acuerdo de arbitraje están por escrito, aunque el contrato o el acuerdo de arbitraje independiente se haya perfeccionado por el simple consentimiento sin forma escrita¹⁹. También si el acuerdo de arbitraje está consignado en un intercambio de escritos de demanda y contestación²⁰.

Por mensaje de datos se entenderá la información generada, enviada, recibida, archivada o comunicada por medios electrónicos, ópticos o similares, como pudieran ser, el intercambio electrónico de datos (EDI), el correo electrónico, el telegrama, el télex o el telefax²¹, entre otros.

Debe recordarse que la Convención de Nueva York establece la obligación de reconocer el “Acuerdo por escrito conforme al cual las partes se obligan a someterse a arbitraje” (Art.II.1). Luego, se define en forma contundente e inequívoca lo que se entiende por “acuerdo escrito” a los efectos de la Convención²². Se ha expresado que la norma relativa que alude al “acuerdo escrito” es una regla material -en cuanto a la técnica normativa

empleada- especial para el tráfico externo, de origen convencional y de carácter imperativo. Se trata de una norma de derecho uniforme que busca evitar la aplicación de una técnica conflictual sobre la forma. Tanto la Convención de Nueva York como la Ley Modelo de 1985 exigen que el convenio arbitral sea por escrito. Ello, a decir de Fernández Rozas, “responde a un criterio estricto de seguridad jurídica: si el convenio arbitral tiene la virtualidad de crear una competencia específica a favor de los árbitros a la que las partes deben someterse, es necesario que quede determinada su existencia. El escrito en este sentido es la prueba misma de la posibilidad del arbitraje y de su extensión”²³.

Aguirre Ramirez y Fresnedo de Aguirre refuerzan el criterio de que el acuerdo de voluntades debe ser específico y claramente expresado. Que, también, el acuerdo debe ser expreso y debe estar firmado por ambas partes²⁴. En el mismo sentido se expidió el Grupo de Trabajo de UNCITRAL²⁵.

También se manifestó inquietud en cuanto a si la referencia a las cláusulas y condiciones del arbitraje o a un reglamento uniforme de arbitraje disponible en forma escrita podía satisfacer el requisito de la aludida forma escrita. Se afirmó que debía considerarse que tal referencia cumplía el requisito de forma debido a que el texto escrito al que se remitía no era el acuerdo de arbitraje propiamente dicho. Se trataría de un texto que, en la

¹⁹ El Grupo de Trabajo consideró que en la disposición legal modelo debía reconocerse la existencia de diversas prácticas contractuales por las cuales se concertaban verbalmente acuerdos de arbitraje que se remitían al texto escrito de una cláusula compromisoria y que, en esos casos, las partes tenían una expectativa legítima de que la cláusula compromisoria fuese vinculante. Se trata de un concepto que, a nuestro criterio, ofrece reparos. Podría obligarse a una parte a someterse a un procedimiento arbitral aunque no hubiera pruebas de la existencia ni del contenido del presunto acuerdo.

²⁰ El texto se corresponde con el párrafo 2do. Del Art. 7 de la Ley Modelo de la UNCITRAL sobre Arbitraje Comercial internacional.

²¹ Equivalente al art. 2 a) de la Ley Modelo de la UNCITRAL sobre Comercio Electrónico.

²² La expresión “por escrito” denota una cláusula compromisoria incluida en un contrato o un compromiso, firmada por las partes o contenidas en un canje de cartas o telegramas.

²³ Fernández Aguirre Ramirez, Fernando y Fresnedo de Aguirre, Cecilia, *Transporte Marítimo*, Ed. Fundación de Cultura Universal, Uruguay, 2002, Vol.III, Pág.309 y ss. Los autores citan a Fernández De la Gandara y Calvo Caravaca, en su obra de Derecho Mercantil Internacional. Estudio sobre Derecho Comunitario y del Derecho Internacional, editado por Tecnos, Madrid, 1995, y Alvarez Gonzalez, en su obra Contenido General en la Contratación Internacional, La Ley, Madrid, 1992.

²⁴ Con cita de Ronald Herbert en cuanto expresa que la exigencia de un documento firmado por ambas partes en la Convención de Nueva York constituye una verdadera forma ad solemnitatem al haber sido definida con precisión en una norma material supranacional.

²⁵ 34º Período de Sesiones, Viena, 25 de junio al 13 de julio de 2001.

mayoría de los casos^{26[27]}, existiría previamente al acuerdo y sería el resultado de la acción de personas que eran parte del compromiso arbitral.

PALABRAS FINALES

Sin entrar en el análisis del arbitraje marítimo propiamente dicho, se ha tratado de brindar un panorama sobre el arbitraje comercial y los principales hitos del Derecho Comparado. Resulta necesario generar confianza en este sistema de solución de conflictos. No debe entenderse como un sustituto de la Justicia que brindan los tribunales ordinarios en nuestros países. Esta última seguirá siendo una pieza necesaria y fundamental del sistema de gobierno republicano y democrático. Aceptado este criterio, nada obsta a que el arbitraje de antiguo cuño en la práctica del comercio marítimo deba tener base en Iberoamérica, en nuestros países, sin necesidad de que los instrumentos que suscriben nuestros nacionales tengan cláusulas que someten los diferendos a extrañas jurisdicciones. Esa es la aspiración de quienes crearon el CEAMAR, como parte integrante del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Es, sin duda, el propósito de quienes hoy tienen la responsabilidad de su conducción y a quienes le deseamos el mayor éxito.

^{26[27]} Sobre este punto, se vuelve a retomar el tema en el Capítulo IV, referido a la validez del acuerdo arbitral y de la cláusula de arbitraje del conocimiento de embarque.

En el marco del XI Congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, considero necesario definir institucionalmente el futuro de CEAMAR y analizar conjuntamente con todo el Instituto sus posibilidades y su futuro, que a mi juicio, no se reducen a un mero Centro de Arbitraje.

Alrededor del tema jurídico se plantean una cantidad de aspectos verdaderamente apasionantes en lo doctrinario, como ser: determinar cuando el arbitraje es público o privado, cuando es nacional o internacional, si conviene que sea de equidad o de derecho, y muchos otros.

Debemos reconocer que sobre ellos la literatura jurídica es frondosa, prestigiosa y exhaustiva.

Lo que me sucede es que — hoy — me parece que la atención debe ponerse en los requerimientos de nuestros países, derivados de cambios recientes y las funciones que puede cumplir nuestro Centro, lo que nos impone la necesidad de contestar concretamente y certeramente como proceder ante esas nuevas circunstancias.

He dicho mil veces que el arbitraje no es un invento del mundo globalizado, y que es tan antiguo como el Digesto de Justiniano, y que, a través de la historia, tiene una serie de marchas y contramarchas. También he manifestado que para consolidar este medio alternativo de solución de conflictos hay que ser conscientes de sus verdaderas ventajas, insistir en ellas y no improvisar

Desde este enfoque, me propongo encarar someramente cuatro temas: arbitraje privado, arbitraje público, arbitraje en los tratados de libre comercio y funciones de CEAMAR, para

concluir en la interrogante esencial: ¿ es posible CEAMAR ?

Para nosotros, este enfoque es ineludible en este XI Congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

I - ARBITRAJE PRIVADO

El arbitraje privado, especialmente el internacional, es sin duda alguna un medio alternativo a la Justicia ordinaria en determinados temas del derecho marítimo y mercantil.

Estamos descartando — dando por obvio — que existe una cláusula compromisoria expresa y firmada por las partes o bien un acuerdo de arbitraje pre litem, que supone la voluntad conciente y reflexiva de los litigantes de resolver por esa vía el diferendo, extremo muy importante para el éxito del procedimiento y la normal aplicación del laudo definitivo.

Esto es, además, el cumplimiento estricto del art. 2.2 de la Convención de Nueva York de 1958 y del art. 1º. de la Convención Interamericana de Panamá de 1975.

Cumplido el primer e indispensable requisito de contar con un compromiso expreso de acudir al arbitraje, el proceso tiene que dar una solución rápida al diferendo.

La rapidez es de la esencia de este instituto, y la gran ventaja comparativa ante la Administración de Justicia.

Es por ello, que me preocupa el excesivo y abundante reglamentarismo que ha nacido alrededor del arbitraje, con normas a veces de ciento

cincuenta artículos que hacen complejo, lo que debe ser sencillo y breve.

Las disposiciones sobre arbitraje deben ser pocas y claras, sin afectar las garantías del debido proceso, y lo demás, los detalles de procedimiento de cada caso, deben quedar a cargo de las partes (en el compromiso arbitral) y/o de los árbitros, que deben resolver todas las cuestiones previas.

Me preocupa mucho, cuando el proceso arbitral se desarrolla en años, o cuando determinados reglamentos le dan dos años para laudar a contar de la fecha de aceptación del cargo o extremos similares son plazos absolutamente excesivos.

En Uruguay, el Código General del Proceso le otorga a un Juez civil y comercial de primera instancia un término de treinta días corridos, desde la fecha de presentación de los alegatos (última audiencia), para dictar la sentencia.

Entonces, en el arbitraje donde la intermediación procesal es significativa, debe concebirse que el tribunal arbitral pueda emitir su veredicto en un término menor.

La razón es sencilla: la parte, el litigante debe encontrar una ventaja superlativa frente a la opción jurisdiccional, y la principal es la rapidez de solución de la controversia.

¿Es posible realizar un procedimiento arbitral en un lapso de seis meses?

No sólo creo es posible, sino que fui árbitro en un caso internacional celebrado en mi país, que se desarrolló con singular rapidez y que más adelante voy a tomar como base o modelo de propuesta.

La segunda característica que destaca y hace conveniente el arbitraje es la flexibilidad del procedimiento. Es decir, la posibilidad de que las partes y/o los árbitros -a partir de un modelo base- ajusten el procedimiento al caso particular y hagan un arbitraje de medida (o "a medida").

Para poner algunos ejemplos bien claros: si se acuerda prescindir de la prueba testimonial (en algunos casos es intrascendente y siempre es la más lenta), o se presume la autenticidad de los

documentos salvo impugnación de la contraria, la economía de procedimiento es enorme.

Estas cuestiones o acuerdos de economía procesal, deben constar en el compromiso arbitral o convenio de arbitraje.

Este documento debe contener necesariamente:

- forma de designación del tercer árbitro
- lugar e idioma del arbitraje
- determinación del objeto o conflicto sometido a decisión
- ley aplicable
- plazos

La precisión de este acuerdo y el alcance logrado, es un elemento básico para el futuro del proceso, su duración y la ejecución voluntaria del laudo.

En esta instancia, los esfuerzos de negociación y mediación, son fundamentales para lograr un acuerdo arbitral que deje expedito el camino a los árbitros.

Por último, la otra gran ventaja del arbitraje, es la especialización de los árbitros.

La complejidad actual del negocio internacional marítimo hace que la Justicia de cada país no pueda afrontar dignamente la solución de problemas de tan alta especialización.

Lo cual no significa desconocer la importancia y el papel insustituible de la Justicia estatal, como última y gran garantía en defensa de los derechos humanos, individuales y sociales.

Así también lo ha entendido la propia Justicia del Estado, y me congratula recordar que la Suprema Corte de Justicia de este país (República Dominicana) resolvió el pasado 9 de marzo de 2006, declarar "**como política pública del Poder Judicial la implementación y promoción de los mecanismos alternos de resolución de conflictos en los tribunales de todo el territorio nacional.**"

Pero, sin duda es un motivo muy importante por el cual los litigantes, en casos específicos, tales como interpretación o incumplimientos derivados, de pólizas de fletamento, contrato de construcción

o compraventa de buques, contratos de reaseguros, responsabilidad por abordaje o temas relativos a salvamento y otros similares, acuden sin vacilaciones a la decisión a través de un arbitraje.

Para ello, hoy el CENTRO cuenta con una lista de árbitros, que naturalmente puede ampliarse, que aseguran una solvencia moral y técnica excelentes.

El hecho de que el arbitraje sea institucional (o sea a través de una Cámara o Centro) agrega garantías a las partes involucradas.

Estas tres son, a mi entender, las verdaderas y profundas ventajas que deben enfatizarse y difundirse como promoción del arbitraje en la solución de las controversias marítimas y mercantiles.

Un **CRONOGRAMA TENTATIVO** que podría servir de modelo de procedimiento, con las adaptaciones que cada caso requiere, es el siguiente:

• CLAUSULA COMPROMISORIA/COMPROMISO ARBITRAL

• **ETAPA PREVIA:** (mediación, o conciliación o buenos oficios, previos) = anuncio de una demanda arbitral.

• PROCESO ARBITRAL.

Día 1 - Presentación de la demanda internacional.

El escrito de demanda debe contener los fundamentos fácticos y jurídicos de la reclamación, identificando claramente a la parte demandada, adjuntar toda la documentación del caso, ofrecer prueba complementaria si fuere necesario y designar el árbitro por su parte.

Día 2 - El Centro notifica la demanda a la contraparte y le confiere treinta días para contestarla y designar su árbitro.

Día 34 - Se fija fecha para la primera audiencia y se notifica a las partes.

Día 40 - Primera audiencia: conciliación, resolución de excepciones o cuestiones previas, designación de Secretario (Escribano Público) y de Tercer árbitro para el caso de discordia, determinación del objeto del proceso y de la prueba (**COMPROMISO ARBITRAL**).

Días 41 a 101 - Diligenciamiento de la prueba (informes, testigos, pericias, etc.).

Día 130 - Audiencia de alegatos (alegato por escrito y argumentación frente al Tribunal).

Días 131 a 176 - Estudio y dictado del laudo, con dos voluntades acordes o por mayoría con la opinión del tercer árbitro (cada árbitro cuenta desde el primer día con copia total del expediente).

Días 177 a 180 - Notificaciones.

Este es un modelo, tan solo, que se ajusta a las prescripciones del Reglamento de Arbitraje de CEAMAR (que estableció que el laudo debía dictarse dentro de los seis meses de constituido el tribunal), y que, reiteramos, puede ser modificado y ajustado al caso particular.

Desde este punto de vista, y con el apoyo institucional de la Presidencia del IIDM, desde la asunción del Dr. Angel Ramos Brusiloff, el CEAMAR está en condiciones operativas, con una mínima infraestructura, su lista de árbitros, su reglamento y con una firme convicción de que puede aportar mucho en el camino de solución de controversias en el ámbito privado.

II – ARBITRAJE PUBLICO

En la creación de CEAMAR, en junio de 1991 en Palma de Mallorca, y en su posterior desarrollo, este tema no estaba posiblemente en la agenda del Centro.

Pero se han sucedido cambios significativos en los países iberoamericanos – y en el mundo en general – que nos obligan a no pasar por alto el arbitraje que se desarrolla en el ámbito del derecho internacional público, esto es, en los sistemas de solución de controversias establecidos en los tratados internacionales ratificados por nuestros Estados.

Para señalar los más destacados:

a) La creación de la O.M.C. por el Tratado de Marrakech en 1994, sustituyendo el anterior mecanismo del GATT (1948).

b) Los procesos de integración regional y las zonas de libre comercio (ejemplos: MERCOSUR, Comunidad Andina de Naciones, CARICOM y otros).

c) Tratados internacionales de protección de inversiones y de comercio.

d) T.L.C. (tratados de libre comercio con E.E.U.U.).

Todas estas instancias internacionales obligaron a crear métodos de solución de controversias, en especial paneles de arbitraje, regulados en los propios instrumentos internacionales suscritos - y luego ratificados - para su creación.

La O.M.C. es un foro de negociación permanente creado el 15/4/1994 en Marrakech, al culminar la llamada “Ronda Uruguay” y tiene un sistema propio de solución de diferencias (O.S.D.).

El problema planteado simultáneamente en varios ámbitos, obligó a los países – o sea a los Gobiernos – a contar con un elenco de expertos, negociadores, mediadores y árbitros.

Este elenco técnico y especializado si bien existía en los países de América Latina, no tenía la experiencia ni la formación para tal tipo de actuaciones, en especial, la de árbitros.

A ello, se unió el hecho de que muchas veces los Gobiernos designaron personas de su confianza política, para confeccionar listas de árbitros y/o expertos, que carecían de la preparación y experiencia necesarias.

Ante tales circunstancias, tanto la Presidencia del Instituto como el suscrito, entendieron apropiado que nuestro Centro de Arbitraje pudiera cumplir cursos de formación para tales cometidos, así como ser órgano de consulta en casos particulares y ser el organizador de una base de datos común, en materia de arbitraje internacional, aprovechando la infraestructura de la Oficina Permanente del Instituto en la ciudad de Buenos Aires.

Esto se vio particularmente necesario y apropiado en ocasión de realizarse la Primera Jornada Centroamericana y del Caribe sobre Legislación Marítima, Comercio y Arbitraje

el pasado mes de agosto, cuya declaración de principios incluyó la premisa de **“incentivar cursos de formación y capacitación en materia de derecho marítimo, arbitraje y puertos”** así como **“promover el uso de la Mediación y el Arbitraje para dirimir conflictos entre sus miembros y usuarios”**.

Nos parece, entonces, un deber resaltar esta preocupación y ponerla a consideración de Uds., plenamente convencidos de que estamos en condiciones de cumplir esos cometidos, ayudando y colaborando con la actividad de representantes de nuestros países y en defensa de sus legítimos intereses.

III- EL ARBITRAJE EN LOS T. L. C.

Vale la pena referirse, aunque sea brevemente, a las regulaciones del arbitraje en los T L C (tratados de libre comercio, formato EEUU).

Este tipo de tratados son especialmente complejos, por su naturaleza y extensión, pero además, porque se plantean dudas en relación a conceptos derivados de una mala técnica legislativa o de incorrectas traducciones de términos anglosajones, y en general, de las distintas culturas jurídicas que pretenden representar los textos en cuestión, que fueron aprobados en esos términos por los Parlamentos de la región.

Así, por ejemplo, en materia de Inversiones, aparece un artículo que dice así:

Art. 10. 2, num. 1 del DR. CAFTA: ***“En el caso de cualquier inconsistencia entre este Capítulo y otro Capítulo, el otro Capítulo prevalecerá en la medida de la inconsistencia.”***

Otro ejemplo: art. 20.15 del mismo TLC: ***“Al recibir el informe final de un grupo arbitral, las Partes contendientes acordarán la solución de la controversia, la cual NORMALMENTE se ajustará a las determinaciones y recomendaciones que, en***

su caso, formule el grupo arbitral.” (mayúscula nuestra).

Mas allá de cualquier exquisitez jurídica, estas disposiciones – repito aprobadas legislativamente – son inentendibles para los hispano-luso parlantes y pueden provocar dolores de cabeza en el futuro.

Realizada esta advertencia, debe señalarse igualmente que hay tratados de este tipo realmente distintos, y hay otros muy parecidos, pero con diferencias pequeñas.

Todo lo cual, redundando en la dificultad de una plena y certera comprensión de las normas acordadas.

Tomando como referencia el TLCAN (o NAFTA), el DR. CAFTA (TLC de América Central, excepto Panamá, y Repca. Dominicana – E.E.U.U.), el TLC CHILE-E.E.U.U., y el TLC PERU- E.E.U.U., se pueden hacer los siguientes comentarios generales en materia de solución de controversias:

a) No existe un régimen único: hay un sistema general de solución de controversias, y hay otro sistema que se aplica exclusivamente en materia de inversiones: procedimiento ajustado al CIADI, aprobado en Washington el 18 mayo de 1965, y a las reglas de arbitraje de UNCITRAL. En algunos casos, existe además, un método propio en el tema ambiental.

b) El régimen general es complejo y establece un proceso largo y minuciosamente reglamentado.

Las dos primeras normas de este régimen general es que cualquier controversia que surja en relación con este Tratado ***“podrá ser resuelta en el Foro que escoja la Parte reclamante”***, y que, una vez solicitado el establecimiento de un grupo arbitral ***“el foro seleccionado será excluyente de los otros”***.

Y luego, se legisla sobre consultas (en otros tratados se dice “buenos oficios, conciliación y mediación”), panel arbitral (lista de panelistas, condiciones de los mismos, panel de tres miembros, procedimiento, etc.), informe inicial del panel, informe final del panel, cumplimiento, y arbitraje (unas veinte disposiciones largas, igual a quince paginas en letra chica).

El procedimiento es complicado, largo y cargado de remisiones a otras normas o acuerdos, lo que hace muy compleja su interpretación.

De todo lo cual dejamos constancia para ratificar la necesidad de contar en nuestras naciones con expertos, negociadores, mediadores y árbitros, lo que supone su preparación previa, la posibilidad de que puedan efectuar consultas a órganos especializados y manejar bases de datos en esta materia.

IV – FUNCIONES DE CE.A.MAR

El CEAMAR fue creado en junio de 1991 en Palma de Mallorca, y hoy, quince años después, con una experiencia acumulada, con contacto con organismos internacionales, y con la voluntad y cooperación de todas las Vice presidencias, puede prestar, con solvencia y seriedad, las siguientes funciones:

1°. Promover la Mediación y el Arbitraje.

2°. Realizar arbitrajes en materia de Derecho Marítimo y Derecho Comercial.

3°. Proveer a la formación de árbitros, tanto para el ámbito privado como público.

4°. Actuar como órgano de consulta en casos particulares, para árbitros y tribunales arbitrales.

5°. Tener actualizada una base de datos común en materia de Arbitraje (en la Oficina permanente del IIDM en Buenos Aires) y concentrar allí toda la información, no sólo de nuestra región sino de todo el mundo.

Como interrogante final, debemos preguntar respetuosa-mente, si existe la voluntad institucional de consolidar CE.A.MAR y avanzar en estos propósitos.

La palabra la tienen Ustedes.

ASISTENCIA Y SALVAMENTO

por **Domingo López Saavedra**

1

Asistencia y salvamento en el Código de Comercio, en la Convención de Bruselas de 1910 y en la Ley de Navegación.

Durante la aventura marítima un buque puede encontrarse en una situación de peligro que lo coloque ante el riesgo de sufrir daños o, incluso, de perderse definitivamente y entonces, cuando frente a tal situación recibe voluntariamente de un tercero un auxilio que tiene un resultado útil, este tercero adquiere el derecho a percibir una remuneración equitativa por el servicio prestado¹.

Este auxilio prestado a un buque en situación de peligro constituye lo que se denomina un *servicio de asistencia y salvamento* que configura, en líneas generales, una suerte de relación jurídica de naturaleza contractual -que la podríamos enmarcar dentro de la figura de la locación de obra- y que le otorga a quien prestó el auxilio el derecho a percibir de los bienes salvados el llamado *salario de asistencia y salvamento*.²

En el antiguo Código de Comercio, a través de sus artículos 1303 y 1309, coexistían dos

figuras o conceptos en torno al tema en cuestión: por un lado estaba la “*asistencia*” y por el otro lado el “*salvamento*”.

Sin embargo, no resultaba sencillo diferenciar a estos dos conceptos o institutos del Derecho Marítimo porque la línea que los separaba, a veces, se volvía tan sutil y tenue que no era simple decir si frente a una determinada situación de peligro el servicio prestado constituía un salvamento o una asistencia.

Es que determinar si un servicio había constituido una asistencia o un salvamento cobraba una importancia vital llegado el momento de determinar el precio del mismo porque, para su fijación, si se había tratado de un *salvamento* se tomaba en cuenta el *valor de las cosas salvadas*, elemento éste que en cambio no se computaba si se había tratado de una *asistencia*.

¿Qué era lo que en definitiva separaba a la asistencia del salvamento? ¿Cuándo se había configurado uno u otro instituto, lo que sin duda era relevante, como dije precedentemente, llegado el momento de determinar el monto del servicio prestado?

Como en tantos otros temas jurídicos, las opiniones estaban repartidas y mientras para algunos el *salvamento* se caracterizaba cuando el auxilio había sido prestado a un *buque abandonado* por su capitán y tripulación, para otros el elemento que distinguía a uno u otro instituto era el *peligro corrido por los bienes salvados*. Así, si el mismo había constituido sólo una *amenaza* de pérdida se estaba frente a una *asistencia* y en cambio si el peligro se había *materializado*, entonces se

¹ Sobre este tema ver López Saavedra, Domingo M., El seguro marítimo y la asistencia y salvamento, en LA LEY 1994-A, página 840 y siguientes.

² Conforme Montiel, op. cit, página 413; sin embargo el citado autor concluye que no ve la necesidad de profundizar la indagación en cuanto a la naturaleza jurídica de estos institutos cuando las obligaciones que generan tienen en la ley su base eficiente. Ver también Brunetti, Derecho Marítimo Privado, Tomo III, página. 608; Ray J.D. Nuevas tendencias en el Derecho Marítimo (Reflexiones sobre la asistencia y salvamento), en LA LEY 1988-D-987 y siguientes; Malvagni A. Asistencia y salvamento, reflotamiento y hallazgo en aguas navegables, en Estudio en Homenaje al Profesor Leopoldo Melo, 1956, página 469. Vicenzini E., en Internacional Regulation of Salvage at Sea, página 43, señala que la Convención de Bruselas de 1910 sobre Asistencia y salvamento regula tanto los salvamentos contractuales como los extra contractuales.

trataba de un *salvamento*.³

La Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal de la Ciudad de Buenos Aires, en un fallo dictado durante la vigencia de la Ley de Navegación, tuvo oportunidad de señalar cual era el criterio para diferenciar a ambas instituciones. Y en tal sentido dijo el Tribunal que el instituto de la *asistencia* se apoyaba en la noción del peligro ante el riesgo del mar y se justificaba en la *amenaza cierta, inminente o no, cumpliendo una función de alejamiento del peligro y eludiendo sus consecuencias*; en cambio el *salvamento* tendía a impedir las consecuencias del *siniestro producido, efectivo, no potencial, o sea consumado*⁴

El Comité Marítimo Internacional, - conocido habitualmente bajo la sigla del CMI y que había sido fundado en Amberes en 1897 por un grupo de banqueros, armadores y aseguradores- tenía como objetivo principal la unificación del Derecho Marítimo y entonces encaminó sus primeros esfuerzos en un proyecto de convención internacional que rigiese la *asistencia y el salvamento* dentro de principios unificados que dieran seguridad jurídica a la comunidad internacional vinculada al transporte y al comercio mundial.

Y fue así que en Bruselas y a partir del proyecto del Comité Marítimo Internacional, el 23 de Septiembre de 1910 se firmó la *“Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Legales Relativas a la Asistencia y Salvamento en el Mar, 1910*, una de cuyos aspectos más destacados fue el de concluir con la diferencia entre las figuras de la asistencia y el salvamento, englobando ambos institutos

bajo una sola y única denominación: *“asistencia y salvamento”*.

La Convención de Bruselas de 1910 fue ratificada por nuestro país en 1932 mediante la Ley 11.132 y sus principios, finalmente, fueron recepcionados por la Ley de Navegación en sus artículos 371 a 385.

En realidad y como bien lo señala González Lebrero, la Ley de Navegación legisla sobre la asistencia y el salvamento como si fueran dos especies de auxilios distintos pero sin darle un tratamiento específico o diferente a uno y otro⁵. La observación del siempre recordado autor y amigo es correcta y demuestra que para nuestra ley pareciera mantenerse la diferenciación entre la asistencia y el salvamento pero que, al final del día, el tratamiento que da a ambos institutos, a través de los artículos 371 a 386, es el mismo.

Por otra parte, ni la Ley de Navegación ni la propia Convención de 1910 definen lo que es una *asistencia y salvamento*, aunque en su normativa encontramos una serie de elementos que sirven para darle forma y poder conceptualizar esta tan particular institución del Derecho Marítimo.

Sin embargo, la Ley de Navegación en su artículo 371⁶ enumera, de alguna forma, los elementos constitutivos de lo que ella denomina *“asistencia y salvamento”* y así se podría decir que los mismos son los siguientes:

- que un buque y su carga se hallen en una situación de *peligro*;
- que *“la asistencia y salvamento”* no se haya prestado contra la voluntad expresa y razonable del capitán del buque en peligro;
- que haya habido un *resultado útil*;

³ Brunetti era de los partidarios de que el salvamento se configuraba en los casos en los que el auxilio se había prestado a un buque abandonado por su capitán y tripulación: conforme op. cit, Tomo III, página 607. Mohorade A., en un trabajo publicado en Jurisprudencia Argentina, 1962-I-32, proponía la supresión de la diferencia entre ambas figuras jurídicas, mientras que Bengolea Zapata J., en Asistencia y Salvamento: De nuevo sobre los problemas en su diferenciación, en Revista de Estudios Marítimos N° 9 páginas 15 y siguientes, se mostraba partidario de mantener la diferencia entre ambos institutos.

⁴ Conforme Sala III, causa 21.379/94, HARENGUS S.A. contra YCF Sociedad del Estado, publicado en LA LEY del 28.8.96, bajo el N° 94.653.

⁵ Conforme González Lebrero R., op. cit, página 544.

⁶ Conforme artículo 317 de la Ley de Navegación prescribe que *“Todo hecho de asistencia o de salvamento que no se haya prestado contra la voluntad expresa y razonable del capitán del buque en peligro y que haya obtenido un resultado útil, da derecho a percibir una equitativa remuneración equitativa denominada salario de asistencia o de salvamento y que no puede exceder del valor de los bienes salvados”*. Dicha norma corresponde al artículo 480 del Proyecto Malvagni.

- el derecho que tiene el salvador a una retribución equitativa denominada “*salario de asistencia y salvamento*”, cuyo monto no puede exceder del valor de los bienes salvados

2

El peligro como requisito para que exista una asistencia y salvamento. Concepto de peligro.

En realidad el concepto o la definición de *peligro* no lo encontramos ni en la Convención de Bruselas de 1910 ni en nuestra Ley de Navegación.

Si bien es cierto que el término “*peligro*”, dentro del contexto de una “*asistencia*” o de un “*salvamento*”, parece ser de sencilla interpretación, la experiencia profesional, la doctrina y la jurisprudencia, han demostrado que no siempre lo que aparece a primera vista como sencillo en el campo del derecho al final de día termina siéndolo.⁷

Una de las dudas que se presentaron en torno a la existencia o no de una verdadera situación de riesgo para el buque y su carga que diera lugar a una genuina “*asistencia y salvamento*”, era si el *peligro* que afectaba a la comunidad de intereses debía ser *inmediato* o si bastaba, simplemente, con que fuera *probable*.

Creo que esta duda ha sido suficientemente aclarada a través de la doctrina y la jurisprudencia en el sentido que para que un auxilio configure una *asistencia y salvamento* basta, solamente, con que el *peligro sea posible y no que sea inminente o inmediato*, es decir, que *probablemente* se pueda producir una situación de riesgo que ponga en peligro a la comunidad de intereses.⁸

⁷ El Almirante Varela B, en “Cuando medie contrato de remolque: Consideraciones sobre el remolque en la asistencia y salvamento”, Revista de Estudios Marítimos N° 34 / 35 página 35, decía: “... *es cierto que el mar es potencialmente riesgoso, pero de ello no se sucede, en modo alguno, que sea necesariamente peligroso; obviamente, para cada caso concreto tal condición debe ser taxativamente establecida*”.

3

El peligro en el caso de un buque que se halla al garete. El remolque en el mar.

Un tema interesante y que ha dado lugar a variadas polémicas de acuerdo a las características de cada caso en particular es el del *buque al garete*, es decir sin propulsión o sin posibilidades de gobierno, y si en tal situación se halla efectivamente en una situación de *peligro*.

En efecto, determinar si un buque que se hallaba al garete y que fue remolcado por otra nave a un puerto de refugio estaba en situación de peligro o no, termina siendo el punto esencial para saber si se estuvo frente a un simple *remolque* o a una verdadera *asistencia y salvamento*.⁹

⁸ Sobre el particular ver López Saavedra, Domingo M, Averías Gruesas, Las Reglas de York Ambers 1974 Comentadas”, página 38 y subsiguientes. Tratando este tema, Revello Lereña R. decía que *el peligro debe ser próximo en posibilidades de producción pero no en su inmediatez de tiempo*: El peligro: su alcance y contenido en las averías gruesas, en Revista de Estudios Marítimos, Noviembre 1971, página 89. Sobre el tema ver también Cesanna E.C., Peligro como elemento constitutivo de la asistencia, en Revista de Estudios Marítimos, N° 4 página 27 y la abundante jurisprudencia de la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, sobre este tema, la que se podría resumir así: el peligro debe entenderse como una situación crítica o amenaza que no requiere de forma inexorable la *inminencia del peligro*, en el sentido de pérdida inmediata del buque, sino que basta que, por las especiales características de la situación *este pueda estimarse como razonablemente peligrosa*: conforme Sala II, causa 5200, fallo del 18.9.97 en el juicio INCHAUSTY, I. y otros contra SHELL CIA ARGENTINA DE PETROLEO; Sala III, fallo del 27.9.85, causa 214, en el juicio YCF contra SAN ROMAN; Sala I, causa 3446, juicio ELMAc/ BOTACCHI S.A. DE NAVEGACION, fallo del 30.8.85, etc.

⁹ La importancia de determinar si se trató de un remolque o de una “*asistencia o salvamento*” radica, en definitiva, en el monto que deberá abonar el armador del buque al garete por el servicio prestado. Si se trató de un simple servicio de remolque, el prestador del mismo tendrá derecho a percibir una remuneración por tal concepto acorde en base al tiempo insumido y a los gastos incurridos o a una tarifa oficial que pueda existir en la zona, pero si hubo *peligro* el servicio habrá constituido “*asistencia o salvamento*” y entonces, para determinar la retribución que le corresponde al buque salvador, además de los elementos ponderados por el artículo 379 de la Ley de Navegación – éxito obtenido, esfuerzos de los que hayan prestado el servicio, peligros corridos, tiempo empleado, daños, gastos y responsabilidades reincurridos por el prestador - se deberá tomar también en cuenta el *valor de los bienes salvados* - inciso g) del ya citado artículo 379 - demás, si hubo una “*asistencia y salvamento*”, una parte del salario corresponderá a la tripulación del buque asistente, conforme lo establece el artículo 380 de la Ley de Navegación.

La experiencia nos señala que en los últimos tiempos se verificó una particular corriente de juicios en los que los actores pretendían calificar a cualquier remolque o auxilio en alta mar que ellos habían prestado a través de sus buques como una *asistencia o salvamento* y, de esta forma, en lugar de percibir una magra retribución por un mero remolque prestado, intentaban recibir un importante *salario de asistencia o salvamento* para lo cual debería tomarse el valor de los bienes que habrían estado en peligro.

El tema no es simple de resumir en unas poca palabras porque cada caso suele ser distinto y todo va a depender de las características del servicio prestado, de los riesgos y del peligro que podía enfrentar el buque al garete, de las condiciones meteorológicas de la zona, de la distancia a la que se encontraba el pesquero de un puerto de refugio, de los riesgos que pudo correr el buque auxiliador, etc.

Un buen elemento para la evaluación de la problemática derivada de los buques al garete y la configuración o no de un servicio de *asistencia y salvamento*, me parece que está contenido en el trabajo del siempre recordado y respetado Almirante Benigno Varela en su trabajo *“Cuando medie un contrato de remolque – Consideraciones sobre remolque en la asistencia y salvamento”*, publicado en la Revista de Estudios Marítimos, Nº 34/35, página 35 y siguientes.

Y decía allí el autor que en la Ley Nº 60 de España del 24.12.62 que regula *la asistencia y salvamento, los remolques y los hallazgos y las extracciones marítimas*, en su artículo 15, se creó la figura del *“remolque en la mar”*, es decir, un servicio prestado a un buque en situación de riesgo mediante un remolque, el que sin llegar a configurar una verdadera *asistencia y/o salvamento*, constituía en definitiva un auxilio prestado a un buque que se hallaba en circunstancias riesgosas y que entonces daba derecho a *“la indemnización de los gastos, daños y*

*perjuicios sufridos como consecuencia del mismo por el buque que efectúa el remolque y al abono de un precio justo por el servicio prestado”*¹⁰.

Veamos a continuación algunos fallos de la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal de la Ciudad de Buenos Aires en los que se han tratado casos de *remolques en el mar* y se los ha evaluado para determinar si constituyeron o no verdaderos servicios de asistencia y salvamento.

- Para que un remolque configure una *asistencia y salvamento*, debe de haber riesgo y ello no se da si la importancia del remolque se basó en la necesidad de *“transporte”* del buque, resultando la eliminación de cualquier riesgo potencial una consecuencia subsidiaria y no un fin en si mismo.¹¹

- Todo buque que está al garete en alta mar se encuentra en situación de peligro, pero no todo remolque en tales condiciones constituye una *asistencia y salvamento*; si el buque se hallaba en una situación de riesgo potencial – como ocurre en toda aventura marítima – no existe de por sí una situación de peligro ya que para que ésta exista debe haber una amenaza verosímil de que ocurra un siniestro, circunstancias que no se presentaban si el tiempo y las olas eran benignos, había otros buques en el área, la nave no tenía riesgos de varar y las posibilidades de daño eran mínimas y lo

¹⁰ El Almirante Varela señalaba en su trabajo antes citado, que en España, entre 1971 y 1974, sobre 116 casos de estos remolques, sólo un tercio correspondieron a genuinas *“asistencia y salvamento”* y el resto, en cambio, fueron simples *“remolques en la mar”*. Y concluía el Almirante Varela señalando que la mencionada estadística demostraba que no todo remolque en el mar –esto es, solicitado por un buque al garete por averías– constituye, en principio, una *“asistencia y salvamento”* y que ella, mas bien, demostraba lo contrario y la importancia de este concepto de *“remolque de la mar”*.

¹¹ Sala III, causa 0214, en el juicio YCF y otros contra SAN ROMÁN, fallo del 23.2.82.

único que necesitaba era un remolque a puerto.¹²

- El juego de los artículos 371 y 376 de la Ley de Navegación determinan los elementos que se deben dar para que el remolque no configure una asistencia y salvamento, esto es que el remolcador haya prestado servicios extraordinarios no comprendidos en las obligaciones normales de un remolque, que tales servicios hayan sido prestados a un buque en peligro y que como consecuencia de ellos se haya obtenido un resultado útil; hay una verdadera “*asistencia y salvamento*” cuando el remolcador ha corrido peligros durante el remolque que le exigieron una pericia especial y la prestación de servicios extraordinarios no comprendidos en las obligaciones que el contrato de remolque le imponía¹³.

- Teniendo en cuenta las conclusiones del perito naval y no habiendo habido riesgos o situaciones anormales para el buque y su tripulación, unido a las favorables condiciones del tiempo y del mar, todo ello permite suponer que en el caso no hubo peligro y por ello no hubo una *asistencia y salvamento* sino un remolque¹⁴.

- Para que haya habido “*asistencia o salvamento*” se requiere que los servicios

prestados por el remolcador lo hayan sido en una situación de peligro y en tareas que vayan más allá de lo que ordinariamente exige un remolque¹⁵.

- El servicio de remolque solo deja de ser tal para convertirse en una *asistencia y salvamento* cuando en la operación se verifica una situación de peligro que impone al remolcador la prestación de servicios extraordinarios ajenos a los que son propios del remolque.¹⁶

4

El peligro en el caso del buque que se halla varado.

Otro problema que puede presentarse es el referido al del *buque varado*, esto es si por la simple circunstancia de hallarse en tal situación, se puede alegar que estaba en una situación de *peligro* que justifique la prestación de un servicio de *asistencia y salvamento*.¹⁷

Como un principio general, se puede decir que un buque varado puede considerarse como que se halla en una situación de *peligro* porque su casco podría quedar sometido a esfuerzos y flexiones anormales, los que, en determinadas circunstancias desfavorables, podrían provocar su eventual fractura y la consecuente pérdida de la nave y de su carga¹⁸

Por ejemplo, supongamos el caso de un buque varado en mar abierto, sobre un fondo rocoso, sujeto a la fuerte acción de las corrientes marinas y de los vientos y con mal

¹² Conforme fallos de la Sala II, causa 7733, en el juicio PESQUERA SAN CARLOS contra FRUMAR S.A.; conforme también Sala III, causa 7349, en el juicio ARPEMAR S.A. contra P.P. RIGUELES S.A.; ver también fallo de la Sala III, en el juicio TULA, Guillermo y otros contra CONARPESA III, causa 3361, del 27.9.85.

¹³ Conforme Sala II, fallo del 1.11.2001, causa 10.956/00, en autos PEREYRA O. y otros contra BAJAMAR S.A. sobre cobro de asistencia y salvamento. Ver también fallo de la Sala III, del 10.6.88, en el juicio ANCHELL C. y otros contra AGENCIA MARÍTIMA DODERO S.A., en LA LEY, fallo 86.367 del 24.4.89.

¹⁴ Ver fallo de la Sala I, del 3.9.98, en la causa GALEOTA J. y Otros contra ALFA CRUCIS NAVIERA ARGENTINA S.A. sobre asistencia y salvamento.

¹⁵ Conforme Sala I, causa 97.171, fallo del 25.9.97 en el juicio ACEVEDO, Pedro y Otros contra Capitán y Otros de la Chata CAA POTY, en LA LEY del 27.5.98.

¹⁶ Conforme Sala II, fallo del 24.9.96, causa 95.202, autos ESTEVEZ R. contra ARGENOVA S.A.

¹⁷ Sobre este tema ver López Saavedra Domingo M., Avería común: La varadura y el peligro como elemento esencial para su legitimidad, en Revista de Estudios Marítimos N° 18-19, página 32 y siguientes.

¹⁸ Sobre este tema ver Almirante Varela B., “El problema de la varadura: Análisis Técnico-Náutico de interés Jurídico”, en la Revista de Estudios Marítimos N° 44, página 38 y siguientes.

pronóstico del tiempo; en este caso parece razonable pensar que el mismo se halla en una situación de peligro real en la que, probablemente, tal varadura termine convirtiéndose en un naufragio que determine su pérdida y también las de su carga a bordo. Pero si ese mismo buque se vara en un fondo blando, en aguas protegidas o reparadas, con condiciones meteorológicas favorables y con buen pronóstico del tiempo, aquí el peligro de alguna forma no se halla materialmente presente, pues no es probable la pérdida del buque y de su carga.¹⁹

Y sobre este tema creo que también resultará de interés reseñar algunos fallos de la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal de la Ciudad de Buenos Aires, en los que se ha tratado este particular tema y en los que se ha señalado lo siguiente:

- No se esta frente a una genuina asistencia y salvamento si durante el alije el alijador no realizó *“servicios extraordinarios”*, los que se habían llevado a cabo con vientos suaves, condiciones hidro-metereológicas favorables, buena visibilidad y a pleno día, *“no siendo diferente a una maniobra efectuada en situación normal y en zona permitida”*.²⁰

- No todo servicio prestado a un petrolero – por ejemplo, alijo o tiro – constituye una asistencia y salvamento, pues para ello es menester que el buque tanque se encuentre concretamente frente al probable – y no solo posible – acontecimiento de un daño, según las circunstancias, no siendo computables

los *“riesgos meramente potenciales”*.²¹

- Si el buque estaba varado sobre un fondo blando, sin irregularidades o cuerpos duros en el lugar, con condiciones hidro-meteorológicas que no significaban un concreto peligro para el buque y aún cuando el asentamiento no haya sido parejo, debe considerarse que el buque no corrió peligro por efecto directo de la varadura.²²

- Si el buque está varado en condiciones meteorológicas favorables, con un fondo sin desniveles ni cuerpos duros, en las proximidades del Puerto de Buenos Aires y en un lugar cuyas características no hacían previsible que su casco pudiera quebrarse, no ha habido una situación de peligro que pueda haber dado lugar a una *asistencia y salvamento*.²³

- Si el buque varado no se encontraba en situación de peligro, no hubieron peligros potenciales ya que su casco estaba bien asentado en el fondo y el único perjuicio para el armador hubiese sido una larga demora, no se pudo emplear la palabra auxilio, porque ello no existió; se trató de una normal

²¹ Ver fallo de la Sala II, del 30.3.2000, causa 87 y 88/97, en el juicio TROILO D. y Otros contra RIO LUJAN S.A. y Otros, sobre cobro de Asistencia y Salvamento. Se dijo en ese fallo que de una varadura no siempre se deriva, en principio, daños para el buque, aunque pueden concurrir circunstancias adicionales que sí lo coloquen en situación de peligro cierto - una posibilidad eventual de daño que no encajaba en el concepto de peligro en el caso en cuestión -.

²² Conforme Sala II, fallo del 29.5.91, causa 8118, BUX, J.R. contra EUGENIO C. En el fallo se señaló además que la varadura sobre el veril del canal de acceso al Puerto de Buenos Aires alejaba el peligro de arrufo y que, por otra parte, no se habían acreditado daños en la estructura del buque derivados de una eventual flexión del casco.

²³ Conforme Sala I, causa 1884, en el juicio SALVANINI, D. y Otros contra buque. D'ZUKIYA, fallo del 12.6.92.

¹⁹ Conforme sobre el tema Lowndes & Rudolf, General Average, página 657.

²⁰ Conforme fallo de la Sala III, en el juicio MOLINA BAEZ L. y Otros contra SHELL CAPSA, causa 377, fallo del 9.10.85.

maniobra de alijo de las que diariamente ocurren en el Río de la Plata.²⁴

5

El resultado útil para que se configure una genuina asistencia y salvamento.

Tanto para la Ley de Navegación - artículo 371 - como para la Convención de Bruselas de 1910 - artículo 2 - el **resultado útil** es un requisito indispensable para que se configure una “*asistencia y salvamento*”.

En otras palabras, si durante el servicio de “*asistencia o salvamento*” el buque y carga se pierden totalmente pese a los esfuerzos del asistente, carece de derecho a percibir retribución alguna aunque haya incurrido en gastos e incluso haya sufrido daños o pérdidas a consecuencia de los trabajos realizados.

En realidad, el “*resultado útil*” no es necesario que haya sido **total** ya que si parcialmente se salvaron parte del casco y de la carga, el salvador tendrá derecho a recibir un **salario de asistencia y salvamento**, cuyo monto no podrá “*exceder el valor de los bienes auxiliados*”.²⁵

Según lo establecen los artículos 374 de la Ley de Navegación y el 5 de la Convención de Bruselas 1910, el **salario de asistencia y de salvamento** es debido aunque el servicio haya sido prestado entre buques de un mismo propietario o armador.

²⁴ Fallo de la Sala I, causa 3365, en el juicio CANTERO, P. y Otros contra ASTREA CIA. ARGENTINA DE PETROLEO, fallo del 14.6.85, en Boletín de Jurisprudencia Marítima del Instituto de Estudios Marítimos, N° 6, página 3. En este caso los tres peritos navales coincidieron en que no había habido una situación de “*peligro*” para el buque varado.

²⁵ Sobre el tema del resultado útil, ver Schwarzberg, C., Frustración de la asistencia, Revista de Estudios Marítimos N° 38/39, página 25; ver también Ravina, A. “El resultado útil en la asistencia y salvamento”, Revista de Estudios Marítimos N° 34/35, página 43.

6

Monto del salario de asistencia y salvamento.

De acuerdo al artículo 379 de la Ley de Navegación, el monto del **salario de asistencia y salvamento** será establecido teniendo en cuenta, “*entre otras circunstancias*”, las enumeradas en dicho artículo, es decir, al éxito obtenido, al esfuerzo y mérito de los que prestan auxilio, al peligro corrido por las personas y cosas auxiliadas y por los que prestaron el auxilio y por los medios empleados, al tiempo empleado, a los daños, gastos y riesgos de responsabilidad u otros incurridos por los que prestan el auxilio y el valor y adaptación del material empleado y al valor de las cosas salvadas.

El citado artículo 379 de la Ley de Navegación presenta una redacción bastante similar a la del artículo 8 de la Convención de Bruselas 1910, pero con dos diferencias que convendría resaltar.

Una es que la enumeración de las circunstancias previstas en el artículo 379 de la Ley de Navegación, es enunciativa ya que para fijar el monto de la remuneración dicha norma dice que se tomarán en cuenta, “*entre otras circunstancias*”, las que allí se indican, lo que supone que además de esas, puede haber otras más a tener en cuenta al momento de establecer el salario de asistencia y salvamento. En cambio, en la Convención de Bruselas de 1910 -por la forma en que está redactado su artículo 8,- parecería indicarse en el mismo que las circunstancias allí indicadas son las únicas a tomar en cuenta para establecer el salario de asistencia o salvamento.²⁶

La otra es que mientras en el artículo 379 de la Ley de Navegación se enumeran en conjunto las circunstancias a tener en cuenta para la fijación del salario de **asistencia y salvamento** - siete en total - en la Convención de Bruselas

²⁶ Si nos ceñimos estrictamente al texto del artículo 8 de la Convención -“*The remuneration is fixed by the court according to the circumstances of each case on the basis of the following considerations: a)...*” - debería admitirse que las únicas “*consideraciones*” - o *circunstancias* utilizando la terminología de nuestro artículo 379- son las que allí se enumeran.

de 1910 tales circunstancias - "*considerations*"- se presentan divididas en dos grupos: el primero, que contiene las seis primeras circunstancias previstas en el artículo 379 de nuestra Ley de Navegación y el segundo, referido exclusivamente al *valor de las propiedades salvadas*.

Esta división en dos grupos que ofrece el artículo 8 de la Convención parece querer quitarle carácter preeminente o decisivo al momento de determinarse el monto del *salario de asistencia o salvamento*, al valor de las cosas salvadas. Y digo esto porque si se lee atentamente el mencionado artículo 8, se verá que a los fines de fijar el salario de asistencia y salvamento se debe tomar en cuenta "*primeramente*" - *a) firstly*" - las circunstancias que se corresponden con las seis primeras del artículo 379 de nuestra Ley de Navegación - incisos a) a f) - y a continuación agrega la norma de la Convención que "*en segundo lugar*" - "*secondly*"- se tomará en cuenta "*el valor de las propiedades salvadas*" - circunstancia ésta que corresponde al último inciso, el g), del artículo 379 de la Ley de Navegación -. ²⁷

Sin embargo. la tendencia a fijar el monto del *salario de asistencia o salvamento* en base a un porcentaje sobre los valores salvados es la que ha sido utilizada con habitualidad para fijar el monto de los mismos, no solamente en nuestro medio sino también en el exterior.²⁸

En nuestros Tribunales, en algunos casos para la fijación del *salario de asistencia o salvamento* se recurrió a establecerlo en base

a un porcentaje sobre los valores salvados, mientras que en otros casos se tomó en cuenta tales valores sólo como un parámetro más para la fijación del mismo. Y así encontramos en nuestra jurisprudencia nacional, por ejemplo, fallos en los que se estableció lo siguiente:

- En un caso en que un buque petrolero se había varado en el acceso al puerto de Bahía Blanca y sus armadores enviaron a otro de sus buques para auxiliarlo - quien le alijó parte de la carga y lo remolcó hasta el centro del canal hasta ponerlo a flote - la tripulación del buque que prestó el servicio- reclamó entonces la participación que entendió le correspondía en los términos del artículo 380 de la Ley de Navegación, por considerar que se había prestado un *servicio de asistencia o salvamento* al buque varado. En este caso que llegó a la Corte Suprema, se hizo lugar al reclamo de la tripulación del buque auxiliador y el Alto Tribunal, invocando precedentes doctrinarios y jurisprudenciales extranjeros, determinó que el salario de asistencia que le hubiese correspondido al buque auxiliador hubiese sido del 13.66% y que de dicho importe, un 25% le correspondía a su tripulación.²⁹

- Un buque se queda al garete a dos millas de la costa sur de nuestro país, con vientos del sector Este y con posibilidades que el tiempo desmejorase. El Tribunal determinó que había habido *peligro*, si bien el mismo no había sido extraordinario, la seguridad de las personas no se había hallado comprometida y el tiempo había sido propicio para el remolque; en este

²⁷ Vicenzini E., en *Internacional Regulation of Salvage at Sea*, páginas 59, 67 y nota 193, entiende que de la forma en que está redactado este artículo 8 de la Convención de Bruselas de 1910 y del orden allí establecido, debe colegirse que el valor de las cosas salvadas debe ser considerado en último lugar y separado de las otras circunstancias, "*porque las reglas de la Convención atribuyen menos importancia a él cuando se lo compara con los otros elementos examinados*".

²⁸ Vicentino, en la obra citada precedentemente, reconoce que la experiencia indica que en la determinación del monto de un *salario de asistencia y salvamento*, si bien en principio se comienza analizando los elementos del primer grupo, luego se termina fijando el mismo "*sobre la base de un simple porcentaje sobre los bienes salvados*".

²⁹ Conforme fallo de la Corte Suprema del 30.12.85, en el caso BALLESTER, F. y Otros contra ESSO SAPA.

caso se fijó como salario de *asistencia y salvamento*, el 4% del valor neto de los bienes salvados³⁰.

- Si bien no todo remolque que se le preste a un buque al garete configura una *asistencia o salvamento*, si además el buque remolcado estaba incendiado – el que duró durante toda la prestación del remolque – y el remolcador debió prestar adicionalmente asistencia y vigilancia a la nave siniestrada en condiciones meteorológicas desfavorables, el remolque entonces sí configuró una genuina *asistencia y salvamento*, fijándose el mismo en el 20% sobre los bienes salvados, de los cuales un 35% correspondió a la tripulación.³¹

- El valor de las cosas salvadas es solo un elemento para establecer el monto del *salario de asistencia y salvamento*, pero de ninguna forma constituye la referencia única y excluyente para su fijación, salvo su función como límite del mismo.³²

En un informe de la *Internacional Salvage Union* que publicó hace unos años atrás intitulado “*Los 20 años de laudos del Lloyd’s Form Salvage*”, se señalaba que durante el lapso 1960 a 1980, los porcentajes otorgados por el Lloyd’s en los arbitrajes sometidos a su consideración en razón de los *Form’s Salvage* firmados por asistentes y asistidos se hallaban dentro de un mínimo de algo más del 4% y un

máximo de un poco más del 10% de los valores salvados.

Por su parte, en la *Lloyd’s Maritime Academy Internacional P&I Conference* celebrada del 13 al 15 de Septiembre de 2004, el ex presidente de *Internacional Salvage Association*, -Mr. Joop Timmerman-, presentó un documento de trabajo en el que se señalaba que el habitual formulario *LOF* – las siglas del *Lloyd’s Open Form* – era el más utilizado sobre la base del principio “*no cure no pay*” en materia de *asistencia y salvamento* y que entre 1978 y 2003, 4.793 de ellos habían sido llevados a cabo, de los cuales 2.558 lo habían sido bajo las condiciones de un *LOF* y que el porcentaje de las remuneraciones había oscilado entre el 12 y el 14% de los valores salvados.

7

El derecho de la tripulación a percibir una parte del salario de asistencia y salvamento.

Entrando ya en este tema, quiero recordar primero que el artículo 6, tercera parte de la Convención de Bruselas de 1910, prescribe que la distribución del salario de asistencia y salvamento entre el propietario del buque asistente, su capitán y otras personas en el servicio del mismo, “*será determinada por la ley de la bandera del buque*”.

Nuestra Ley de Navegación, en su artículo 380, establece que “*previa deducción de todos los gastos y daños causados por el auxilio, corresponde a la tripulación una parte del salario de asistencia o de salvamento que, en caso de controversia, fijará el tribunal competente*” y agrega que esa parte del salario se distribuirá entre los tripulantes en proporción a sus respectivos sueldos o salarios básicos, salvo el capitán, que recibirá el doble de los que correspondería en proporción a su sueldo o salario básico y si la tripulación está ajustada “*a la parte*”, la distribución se hará en la proporción

³⁰ Conforme Sala I, causa 3446, en el juicio ELMA S.A. contra BOTACCHI S.A. sobre Cobro de pesos, fallo del 30.8.85, en Boletín de Jurisprudencia Marítima del IDEM, N° 6 página 3 y siguientes.

³¹ Conforme Sala III, fallo del 22.9.91, causa 7733, en el juicio PESQUERA SAN CARLOS S.A. contra FRUMAR S.A.

³² Fallos de la Sala I, recaídos en las causas 1394 y 1395, publicados en el Boletín de Jurisprudencia Marítima del IDEM, N° 1, página 1 y siguientes. Ver también, en igual sentido, fallo de la Sala II, del 4.3.86, en el juicio TRANSONA S.A. contra buque OCEAN ENERGY.

respectiva, recibiendo siempre el capitán el doble.³³

En relación con este derecho que tiene la tripulación a una parte del salario de *asistencia y salvamento*, el artículo 579 de la Ley de Navegación establece además que el capitán y la tripulación tienen el derecho a intervenir en el correspondiente juicio por cobro del salario, a cuyo efecto deberán ser notificados personalmente o por edictos si es que no se conocen sus domicilios. Incluso, el mencionado artículo, en su segunda parte, le otorga derecho al capitán y tripulantes a intimar judicialmente al armador para que inicie el juicio correspondiente y si no lo hace en el plazo que el fije el tribunal, pueden hacerlo ellos a su exclusivo cargo y en ejercicio de sus legítimos derechos para percibir la proporción del salario correspondiente.³⁴

Finalmente y en relación con el tema que nos ocupa, la Ley de Navegación tiene dos normas que merecen ser señaladas.

Por un lado está la del artículo 381, que prescribe que salvo que se trate de buques de *empresas especialmente constituidas para operaciones de asistencia y de salvamento*, es nula toda renuncia total o parcial del capitán o tripulantes a la parte que les corresponde en el respectivo salario, de acuerdo con lo que dispone la antes citada normativa de la Ley de Navegación. Por el otro, está lo que dispone el artículo 382, en cuanto a que toda persona que penetre en un buque abandonado con el propósito de salvarlo, debe devolverlo a su capitán y tripulantes cuando regresen a bordo,

bajo pena de perder la retribución a que se haya hecho acreedora y de responder por los daños y perjuicios que haya podido ocasionar.

Quiero recordar que el artículo 381 de la Ley de Navegación determina la nulidad de cualquier renuncia hecha por el capitán o por los tripulantes a la parte que les corresponde de acuerdo a esta ley en un *salario de asistencia y salvamento*, salvo el caso de buques que pertenezcan a “*empresas especialmente constituidas para operaciones de asistencia o de salvamento*”.

9

El auxilio a personas.

El artículo 372 de la Ley de Navegación, coincidiendo con lo que establece el artículo 9 de la Convención de Bruselas de 1910, consagra el principio de que el auxilio a personas³⁵ no da derecho a indemnización ni a *salario de asistencia o salvamento*, salvo que haya habido responsabilidad del propietario o armador del buque auxiliado o de un tercero, en cuyo caso éste deberá indemnizar los gastos y daños sufridos por quien prestó el auxilio.

El artículo 373 de la Ley de Navegación le concede a los salvadores de vidas humanas el derecho a “*una parte equitativa del salario de asistencia o de salvamento acordado a los que hayan salvado bienes en la misma operación*”. En otras palabras, si en una operación de *asistencia o salvamento* a un buque en peligro, un buque asistente salva personas y otro buque hace lo propio con

³³ El ya citado artículo 380 de la Ley de Navegación, establece además que “*La porción correspondiente a las personas extrañas a la tripulación que hayan cooperado en el auxilio, se deducirá del monto total del salario a distribuir*”—segundo párrafo—y que “*Si los gastos y daños insumen la totalidad del salario de asistencia o de salvamento, se debe apartar del mismo una suma razonable para retribuir al capitán y tripulantes*”.

³⁴ Debe tenerse presente para una adecuada comprensión de los alcances de la norma antes citada, que de acuerdo a lo que dispone el artículo 378 de la Ley de Navegación, en primer término le compete al armador del buque auxiliador la acción por cobro de salario de asistencia y salvamento.

³⁵ Recordemos sin embargo que la Ley de Navegación, en su artículo 131, inciso k) obliga al capitán, en su carácter de delegado de la autoridad pública a “*Acudir en auxilio de las vidas humanas, aun de enemigos, que se encuentren en peligro en el mar, de acuerdo a lo establecido en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional*”.

En relación con la Convención de 1910, su artículo 9, prevé la posibilidad de que la ley local establezca una solución distinta, es decir, que el auxiliador de personas tenga algún derecho a ser remunerado, solución ésta que no es la de la Ley de Navegación como se ha visto precedentemente.

bienes, sobre el salario que le correspondería a éste último buque, el primero tendrá derecho "*a una parte equitativa*" del mismo.³⁶

³⁶ Aunque tal vez con una redacción un poco más precisa, el artículo 9 de la Convención de 1910 consagra una solución equivalente para estos casos.

ASISTENCIA Y SALVAMENTO – COMPARACIÓN ENTRE LA ACTUAL LEGISLACIÓN ARGENTINA Y LA CONVENCIÓN DE LONDRES DE 1989

por **Alberto C. Cappagli**

Este trabajo ha sido la base de la exposición del autor del 5 de septiembre de 2006, durante las Jornadas sobre Salvamento llevadas a cabo por la Asociación Argentina de Derecho Marítimo en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires

El objeto de este trabajo

El objeto de este trabajo es comparar los aspectos básicos de la Ley de la Navegación argentina (ley 20.094) y de la Convención de Bruselas de 1910 para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Asistencia y Salvamento en el Mar (de la que la República Argentina es parte en virtud de la ley 11.132), frente a la Convención Internacional sobre Salvamento de Londres, de 1989 (de la que nuestro país no es parte).

En este papel no intento expresar opinión sobre los cuerpos legales mencionados, sino que -como queda dicho- me limito a compararlos, y lo hago con el propósito final de considerar la adhesión de la República Argentina a la Convención de 1989

La Ley de la Navegación y la Convención de Bruselas de 1910

En materia de asistencia y salvamento, como en casi todas las demás, la Ley de la Navegación (arts. 371 a 386) ha seguido al Proyecto Malvagni (arts. 428 a 442), el cual a su vez, tal como se lo señala en el n° 122 de su Exposición de Motivos y en las notas al pie de los artículos proyectados, se inspiró en la Convención de Bruselas de 1910 de la cual la República Argentina ya era (y es) parte.

Consecuentemente, como se verá a lo largo de este papel, no hay diferencias sustanciales

entre la Ley de la Navegación y la Convención de Bruselas, de modo que paso a considerar las coincidencias y diferencias entre las mencionadas normas hoy vigentes en el derecho argentino y las de la Convención de Londres de 1989.

Las coincidencias y compatibilidades entre la legislación argentina y la Convención de Londres

En primer lugar señalaré los principales aspectos en los cuales considero que la Convención de Londres es coincidente o compatible con la legislación actualmente vigente en la Argentina.

La ausencia de diferencia de tratamiento entre asistencia y salvamento

Si bien en el casi íntegramente derogado Libro III del Código de Comercio la *asistencia* y el *salvamento* recibían distinto tratamiento, la Ley de la Navegación (pese a que la Sección 2ª del Capítulo III, Título III se titula *de la asistencia y del salvamento*), siguiendo la inspiración inglesa de la Convención de Bruselas, no establece diferencia alguna de tratamiento entre la *asistencia* y el *salvamento* (art. 371 y conc. de la Ley de la Navegación, y art. 1 y conc. de la Convención de Bruselas), como tampoco la establece la Convención de Londres, cuyo art. 1 (a) dispone que, *operación de salvamento* –a los efectos de la Convención- *significa cualquier acto o actividad llevada a cabo para asistir a un*

buque o a cualquier otra propiedad en peligro... .

El concepto de asistencia o salvamento

Ni la Ley de la Navegación ni la Convención de Bruselas definen específicamente a la asistencia ni salvamento, aunque de los arts. 371 y 372 de la ley doméstica y 1 y 2 de la Convención, resulta que debe haber auxilio a un buque o a bienes en peligro y resultado útil.

En cambio, el art. 1 (a) de la Convención de Londres contiene una definición según la cual *Operación de salvamento* significa cualquier acto o actividad llevado a cabo para asistir a un buque o a cualquier otra propiedad en peligro en aguas navegables o en cualquiera otras aguas. Además, el art. 12 (1), en principio requiere resultado útil para que el auxiliador tenga derecho a una remuneración, aunque este requerimiento desaparece cuando están involucrados daños ambientales, tal como lo veremos más adelante.

La remuneración o salario de salvamento

Las circunstancias o los elementos de juicio que deben ser tenidos en cuenta para fijar el monto del salario de salvamento, están enunciadas en el art. 379 de la Ley de la Navegación, en el art. 8 de la Convención de Bruselas y en el art. 13 (1) de la Convención de Londres.

Las enunciaciones de la Ley de la Navegación y de la Convención de Bruselas son similares, y las de la Convención de Londres no difieren conceptualmente de ellas.

Tal vez pueda considerarse que la mención en la Convención de Londres de conceptos tales como *la prontitud de los servicios prestados, la disponibilidad y uso de buques y otros equipos, y el estado de alistamiento y*

eficiencia del equipo de salvamento, constituirían novedades frente a los otros dos regímenes, pero en realidad parecen comprendidos en el art. 379 (f) de la Ley de la Navegación y en el primer párrafo, ap. a) del art. 8 de la Convención de Bruselas, que se refieren al *valor y adaptación del material y a la aptitud del buque auxiliador*.

Asimismo, aunque la Convención de Londres no fuera aplicable, probablemente tales conceptos no dejarían de ser tenidos en cuenta por los tribunales federales argentinos que en más de una oportunidad señalaron que el salario de salvamento debe fijarse con cierta *largueza* para alentar este tipo de operaciones y un buen modo de alentar las operaciones es tener en cuenta aquellos factores mencionados en la Convención de Londres.

La anulación o modificación de los contratos de salvamento

El art. 377 de la Ley de la Navegación permite anular o modificar los convenios celebrados en presencia y bajo la influencia del peligro, si el tribunal competente estima que las condiciones no son equitativas, solución concordante con la del primer párrafo del art. 7 de la Convención de Bruselas.

El segundo párrafo del art. 7 de la Convención de Bruselas, también alude a la anulación o modificación en los casos en que el consentimiento de una de las partes se encontrara viciado por fraude o cuando la remuneración, por elevada o por exigua, sea desproporcionada con los servicios prestados. Esta previsión no aparece de manera expresa en la Ley de la Navegación, pero es consistente con soluciones del derecho civil (como la de los arts. 954 y 1198 del Código Civil referidos a la anulación de los actos viciados de error, dolo, violencia, intimidación o simulación, y a la buena fe en la celebración, interpretación y ejecución de los contratos), que resultarían

aplicables en razón de lo dispuesto por el art. 1 de la Ley de la Navegación.

Una disposición en la misma línea, aparece en el art. 7 de la Convención de Londres.

El deber de prestar auxilio

El art. 131 (b) de la Ley de la Navegación obliga a los capitanes a prestar auxilio a las vidas humanas en peligro, incluso de enemigos, salvo que (a) ello signifique un serio peligro para su buque o para las personas a su bordo, (b) el capitán tenga conocimiento que el auxilio está asegurado en iguales o mejores condiciones o (c) el capitán tenga motivos razonables para prever que su auxilio es inútil. La misma obligación, aunque sin las excepciones (b) y (c), imponen el art. 11 de la Convención de Bruselas y el art. 10 (1) de la Convención de Londres.

Asimismo, los tres cuerpos normativos disponen que el armador no resulta responsable por la omisión de auxilio en que incurra el capitán, tal como resulta del art. 383 de la Ley de la Navegación, del segundo párrafo del art. 11 de la Convención de Bruselas y del art. 10 (3) de la Convención de Londres.

La inaplicabilidad a las plataformas y equipos de perforación

Las normas de la Ley de la Navegación relativas a salvamentos se aplican a buques y a sus cargamentos (arts. 371 y 378) y también a los artefactos navales (art. 384). *Buque es toda construcción flotante destinada a navegar por agua y artefacto naval es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos* (art. 2).

Las normas de la Convención de Bruselas se refieren a buques y a sus cargas (art. 1).

Como las plataformas y equipos de perforación que operan en el mar o en otras aguas navegables no están destinadas a navegar ni son auxiliares de la navegación, las normas de la Ley de la Navegación y de la Convención de Bruselas no les resultan aplicables.

Por su parte, la Convención de Londres, en su art. 3, es expresa en el sentido que ella no es aplicable a las plataformas ni a los equipos de perforación.

Cabe agregar la precisión que hiciera el Dr. Jorge Radovich -y que fuera aceptada por el autor de estas líneas- durante el debate con el que culminaran las Jornadas sobre Salvamento organizadas por la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, en el sentido que el art. 3 de la Convención de Londres sólo excluye de su ámbito de aplicación a las plataformas y equipos de perforación cuando están posicionados para la explotación, exploración o producción de recursos minerales del lecho marino, de modo que en razón de lo dispuesto por el art. 1 (a) de la misma Convención, este cuerpo normativo sí es aplicable cuando las plataformas o unidades de perforación no están posicionados para la exploración, explotación o producción.

De todos modos no puede descartarse que los tribunales argentinos, en los casos de auxilio a este tipo de artefactos, recurran a las normas relativas a salvamentos, aplicándolas por analogía, sobre la base del art. 16 del Código Civil.

Los buques públicos

Las normas de la Ley de la Navegación en materia de salvamento *se aplican a los servicios prestados por buques públicos o a los que a ellos se prestare* (art. 386), pero el

régimen no es aplicable a los buques militares ni a los de policía (art. 4 in fine).

La Convención de Bruselas excluye de su régimen a los buques de guerra y a los buques gubernamentales dedicados exclusivamente a un servicio público (art. 14), aunque el protocolo de 1967, modificatorio de la misma (del que la Argentina no es parte), sí incluye a los buques de guerra y a todos los buques de Estado, pero las acciones sólo pueden iniciarse ante los tribunales del Estado al que pertenece el buque (art. 1 del protocolo).

La Convención de Londres en principio excluye de su régimen a los buques de guerra y a los otros buques no comerciales de propiedad de un Estado u operados por un Estado (art. 4 (1), aunque los Estados partes de esta Convención pueden decidir la aplicación a sus buques de guerra o a sus buques no comerciales, tal como lo dispone el art. 4 (2).

La distribución del salario de salvamento entre diversos participantes en la operación

Ni el art. 375 de la Ley de la Navegación, ni el art. 6 de la Convención de Bruselas, indican pautas específicas para la distribución del salario cuando son varios los salvadores, pero parece razonable concluir que los tribunales dispondrán la distribución usando los mismos criterios que se emplean para fijar el salario, ello es, los criterios del art. 379 de la Ley de la Navegación y del art. 8 de la Convención de Bruselas.

Tal es la solución expresa del art. 15 de la Convención de Londres.

La distribución del salario de salvamento entre el armador y los tripulantes

El art. 606, segundo párrafo, de la Ley de la Navegación, el art. 6, tercer párrafo, de la Convención de Bruselas y el art. 15 (2) de la Convención de Londres, remiten a la ley de la bandera del buque salvador para fijar la

distribución del salario entre el armador, el capitán y los tripulantes.

El salvamento de personas

De acuerdo con los arts. 372 y 373 de la Ley de la Navegación, 9 de la Convención de Bruselas y 16 de la Convención de Londres, el salvamento de personas no genera derecho a salario, pero sí genera el derecho a recibir una porción equitativa del salario correspondiente a quienes, en la misma operación, hayan salvado bienes.

Sin embargo el art. 372 de la Ley de la Navegación otorga al salvador el derecho a una indemnización a cargo del responsable de la creación del peligro, en tanto que los arts. 9, primer párrafo, de la Convención de Bruselas y 16 (1) de la Convención de Londres disponen que estos artículos en nada afectan a las leyes nacionales en este aspecto.

Los servicios de salvamento prestados durante la ejecución de un contrato

El art. 376 de la Ley de la Navegación y el art. 4 de la Convención de Bruselas disponen que no se debe salario de salvamento cuando el auxilio es prestado por el remolcador al remolcado, salvo cuando ha implicado servicios excepcionales que no pueden ser considerados como prestados en cumplimiento del contrato de remolque.

No obstante que tanto la Ley de la Navegación como la Convención de Bruselas de 1910 sólo aluden al contrato de remolque, nuestros tribunales han aplicado la misma solución, por analogía, al alijo. Asimismo los arts. 1008 y 1009 del Código de Comercio (dos de los pocos artículos del Libro III que siguen vigentes), admiten remuneraciones extraordinarias a favor de quienes están vinculados al armador por un contrato de ajuste.

En la Convención de Londres el art. 17 admite el pago de una remuneración por salvamento de un modo genérico cuando los *servicios* han sido prestados *bajo un contrato existente*.

**El salvamento realizado ante un peligro cuya creación es imputable al salvador.
La comisión de actos delictivos**

El art. 377 de la Ley de la Navegación dispone que *el tribunal puede reducir, suprimir o negar el derecho al salario de asistencia o de salvamento, si los auxiliares, por su culpa, han hecho necesario el auxilio o cuando hayan incurrido en robos, hurtos, ocultaciones u otros actos fraudulentos* y en la misma línea están el párrafo final del art. 8 de la Convención de Bruselas y el art. 18 de la Convención de Londres.

La negativa del auxiliado

El art. 371 de la Ley de la Navegación, el art. 3 de la Convención de Bruselas y el art. 19 de la Convención de Londres, coinciden en negar el derecho a un salario de salvamento cuando el auxilio ha sido prestado pese a la negativa expresa y razonable del auxiliado.

El privilegio del salvador

El art. 476 (f) de la Ley de la Navegación otorga privilegio sobre el buque a los créditos por asistencia y salvamento.

El privilegio permite el embargo y la interdicción de navegar del buque sobre el cual recae (arts. 531, 532 y 539 de la Ley de la Navegación), pero estas medidas cesan si se garantiza el crédito reclamado (art. 540).

A su vez el art. 494 (c) de la Ley de la Navegación también otorga privilegio sobre las cosas cargadas, lo que permite su embargo, tal como lo dispone el art. 210 (3) del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación,

embargo que puede ser sustituido por garantías adecuadas, tal como lo autoriza el segundo párrafo del art. 203 del Código Procesal.

De acuerdo con el art. 20 (1) de la Convención de Londres, ninguna disposición de la Convención afecta al régimen de los privilegios y según el art. 20 (2) el privilegio no es ejercitable por el salvador cuando se han otorgado garantías satisfactorias.

A su vez, el art. 21 de la Convención de Londres permite a los salvadores requerir garantías adecuadas tanto de los interesados en el buque como de los interesados en la carga y dispone que ni el buque ni la carga pueden ser sacados del puerto sin el consentimiento del salvador. Entiendo que en la Argentina, la vía para impedir que el buque y la carga salgan del puerto sería el embargo, con el agregado para el buque de la prohibición de navegar.

Como se ha visto, las normas argentinas sobre privilegios, medidas precautorias y su sustitución, llevan a los mismos resultados que la Convención de Londres.

La prescripción

La Ley de la Navegación (art. 385), la Convención de Bruselas (art. 10) y la Convención de Londres (art. 23), coinciden en que la prescripción se opera a los dos años contados desde la fecha en que terminaron las operaciones de salvamento.

Las diferencias entre el régimen actualmente vigente en la Argentina y la Convención de Londres de 1989

Paso ahora a señalar las principales diferencias entre el régimen actualmente vigente en la Argentina y el resultante de la Convención de Londres de 1989.

La aplicación de las normas

El art. 606 de la Ley de la Navegación dispone que esta se aplica al salvamento prestado en aguas argentinas y al prestado en aguas no jurisdiccionales cuando el asistente es un buque argentino, salvo que sea de aplicación la Convención de Bruselas.

La Convención de Bruselas es aplicable cuando el auxiliador o el auxiliado es buque de mar, cualesquiera sean las aguas en las que se haya llevado a cabo el auxilio (art. 1) y los buques involucrados deben tener banderas de distintos Estados partes en la Convención (art. 15).

En cambio, la Convención de Londres es aplicable cuando se inicien procedimientos judiciales o arbitrales relativos a cuestiones objeto de la Convención, en un Estado parte de la misma (art. 2).

El resultado de esta norma es que cuando se pacta la jurisdicción de jueces o árbitros de un Estado parte (por ejemplo, Inglaterra, tal como es frecuente) la Convención resulta aplicable incluso a operaciones realizadas en aguas interiores de un Estado que no es parte de la Convención, mediante buques de banderas de Estados que tampoco son parte de la Convención y a favor de buques que tampoco tienen la nacionalidad de Estados parte.

Desde el punto de vista práctico, ocurre con alguna frecuencia que para acordar auxilios a llevar a cabo en aguas argentinas, -incluso en aguas interiores- se celebren contratos usando el Lloyd's Open Form (LOF), bajo el cual las partes se someten a arbitraje en Londres, lo cual lleva a que operaciones realizadas en aguas interiores argentinas queden sometidas a la Convención de Londres. Aparte de que el mismo LOF, además de establecer el arbitraje en Londres, recoge expresamente disposiciones de dicha Convención, de modo que por esta vía

actualmente la Convención de Londres se viene aplicando incluso a auxilios llevados a cabo en aguas interiores argentinas.

La celebración de contratos de salvamento por el capitán o el armador, en representación de los propietarios de la carga

De acuerdo con el art. 202 de la Ley de la Navegación, el capitán es representante legal del armador o del propietario en todos los asuntos relacionados con la expedición, en los puertos en los que estos no tengan su domicilio. *"En las mismas circunstancias -también dispone el art. 202- y siempre que el puerto no sea el lugar del domicilio del fletador o del respectivo cargador, tiene también la representación de éstos a fin de salvaguardar los intereses de la carga".*

La Convención de Bruselas no trata esta cuestión, de modo que en la Argentina se aplicaría la solución de la Ley de la Navegación.

El art. 6 (2) de la Convención de Londres asigna al capitán, para la celebración de contratos de salvamento, la representación del armador y también la de los propietarios de los bienes a bordo (ello es, la carga), sin condicionar esta representación a que la ejerza en un puerto que no sea lugar del domicilio del armador o de los interesados en la carga.

En realidad puede dudarse que esto constituya una diferencia entre la Ley de la Navegación y la Convención de Londres, ya que podría decirse que si el capitán representa a los interesados en la carga en los puertos donde ellos no tengan domicilio, con más razón los representa cuando el buque no está en puerto alguno.

Los pagos provisorios a cuenta

Ni la Ley de la Navegación ni la Convención de Bruselas consideran la posibilidad que un tribunal disponga que los titulares de los bienes salvados hagan un pago provisorio a cuenta del salario que en definitiva se fije.

El art. 22 de la Convención de Londres dispone que el tribunal con jurisdicción para entender en la demanda del salvador puede ordenar un pago provisorio a cuenta.

La compensación especial en los casos en los que puede resultar afectado el ambiente

El art. 14 de la Convención de Londres permite que quien llevó a cabo una operación de salvamento sin obtener resultado útil para el buque ni para la carga, de todos modos reciba el reembolso de los gastos incurridos e incluso una remuneración si evitó o minimizó daños al ambiente.

Tal compensación especial en los casos en los que el ambiente puede resultar afectado es la diferencia más trascendente entre el régimen de la Ley de la Navegación y de la Convención de Bruselas, frente al régimen de la Convención de Londres.

La posibilidad de formular reservas a ciertas disposiciones de la Convención de Londres

El art. 30 de la Convención de Londres acepta expresamente que los Estados reserven el derecho a no aplicarla (a) cuando la operación de salvamento se lleva a cabo en aguas interiores y todos los buques involucrados son buques de navegación interior, (b) cuando la operación se lleva a cabo en aguas interiores y no está involucrado buque alguno, (c) cuando todas las partes involucradas son nacionales de ese Estado y (d) cuando la propiedad involucrada es

propiedad cultural marítima de interés prehistórico, arqueológico o histórico y está situada en el lecho del mar.

Como la Convención de Londres no prohíbe otras reservas ni dispone que únicamente puedan hacerse las de su art. 30, la Convención de Viena de 1969 sobre el derecho de los tratados (aprobada por la Argentina mediante la ley 19.865) permite la formulación de reservas que no resulten incompatibles con el objeto y fin de la de Londres, según lo dispone el art. 19 apartados a), b) y c) de la Convención de Viena.

Conclusión

Mi conclusión es que la mayoría de las normas contenidas en la Convención de Londres de 1989, resulta compatible con el actual régimen legal argentino y que la mayor innovación que introduce, cual es el apartamiento del principio *no cure no pay* cuando se encuentra afectado el ambiente, significaría un importante progreso legislativo que está en la línea de la protección ambiental resultante del art. 41 de la Constitución Nacional

EL PELIGRO EN EL SALVAMENTO

por **Carlos R. Lesmi**

El concepto de asistencia marítima ha sido reconocido por las legislaciones de diversos países desde los tiempos del Imperio Bizantino. Se trata de una institución propia del derecho marítimo y una de las más originales.

Algunos autores la explican por la solidaridad que existe entre las personas que practican la navegación marítima; otros señalan que la primera preocupación del legislador antiguo fue la de evitar los abusos que tenían lugar en ocasión de los naufragios.

Ripert definió el salvamento como el auxilio proporcionado por un buque a otro que se encuentra en peligro de naufragar. Por lo tanto, según este autor, lo que interesa al legislador es la relación jurídica que va a surgir de este suceso entre las dos embarcaciones¹.

El art. 371 de la Ley de la Navegación establece que:

Todo hecho de asistencia o de salvamento que no se haya prestado contra la voluntad expresa y razonable del capitán del buque en peligro y que haya obtenido un resultado útil, da derecho a percibir una equitativa remuneración denominada salario de asistencia o de salvamento, y que no puede exceder del valor de los bienes salvados.

Bajo este concepto, la embarcación que, con éxito, asiste o salva a otro buque en peligro tiene derecho a una compensación que se determina con cierta generosidad en cuanto excede la retribución por el servicio o auxilio realizado.

Ese "plus" en la compensación tiene su justificación en el fundamento mismo del instituto, cual es estimular a los marinos para que procedan con prontitud a la ayuda en una emergencia, en el entendimiento que cualquier acto de generosidad con el salvamentista exitoso resultará siempre menos gravoso para los aseguradores del buque y de los demás bienes en peligro que el pago de la indemnización por la pérdida total de los bienes a riesgo.

Conforme a la doctrina tradicional mayoritaria, los requisitos formales del acto de asistencia y salvamento son tres:

- 1) la existencia de un peligro;
- 2) la voluntariedad del servicio prestado por el asistente;
- 3) el resultado útil, ya sea total o parcial.

El peligro constituye, pues, un presupuesto fáctico inexcusable para la configuración de la asistencia, de manera que, si el peligro no existe, la relación jurídica que eventualmente pueda conformarse a partir del auxilio prestado a un buque deberá ser ubicada en otra categoría legal (JA 1983 -III-614).

Empero, hemos visto que la Ley de la Navegación no define ni caracteriza el peligro. De allí la importancia de analizar y precisar el concepto de "peligro" como presupuesto inexcusable del acto de asistencia o salvamento.

¹ Ripert, G., *Compendio de Derecho Marítimo*, Ed. TEA, 1954.

La doctrina nacional ha aportado comentarios esclarecedores en este tema. Por una parte, José Domingo Ray² señala que el presupuesto de la asistencia es la existencia de un *peligro* de un carácter tal que exceda los riesgos o accidentes a que está expuesto todo buque destinado a la navegación. Debe ser un “peligro real y concreto” que afecte seriamente al buque asistido.

Alberto C. Cappagli sostuvo que, si bien la determinación de la existencia del peligro y su grado es un problema técnico, desde el punto de vista legal, el buque auxiliado debe encontrarse ante un peligro real y efectivo aunque no necesariamente inminente (Seminario del IDEM de octubre/noviembre de 1980 sobre Asistencia y Salvamento, Primera Sesión).

En dicho Seminario, el perito naval Benigno I. Varela definió “el peligro” como la *probabilidad de daño*. En el contexto del instituto de la asistencia y salvamento, daño es “todo desmedro de la navegabilidad del buque, de la cantidad y calidad de la carga, y de la salud de las personas a bordo, que pueda llevar a sus pérdidas”. En cuanto a la probabilidad, el experto la definió como “la relación existente entre el número de casos favorables al hecho de que se trate y el número de casos posibles”.

Por su parte, González Lebrero sostiene que no es indispensable que el peligro sea inminente o absoluto. Es suficiente que sea posible, pero debe ser real y sensible, es decir, efectivo o idóneo para producir la destrucción de los bienes expuestos a él³. La situación de peligro no debe ser imaginada sino que debe resultar de una apreciación razonable, si bien

será siempre una cuestión de hecho que deberá resolverse según las circunstancias particulares de cada caso⁴.

La expresión “real and sensible” aparece mencionada en muchos fallos británicos. De modo que, en el idioma castellano, el concepto de “sensible” debe ser interpretado como “perceptible a través de los sentidos”.

Alfredo Mohorade señala que, al menos en su acepción técnico-jurídica, no existe sinonimia entre los vocablos “siniestro” y “peligro” y agrega que, desde el punto de vista del derecho de la navegación, el riesgo existe siempre y es connatural a él. Para este autor, la estrecha vinculación existente entre el riesgo y la posibilidad siniestral es permanente y se presenta como nota predominantemente configurativa del particularismo del derecho de la navegación.

Para Mohorade, lo que en el riesgo es posibilidad, en el peligro ya es probabilidad. Finalmente, aclara que entre “posibilidad” y “probabilidad” no existe diferencia de grado sino que son dos conceptos ontológicamente diferentes, tal como lo son el “riesgo” y el “peligro”⁵.

Empero, si bien la doctrina nacional ha elaborado el concepto de peligro en forma pacífica y en consonancia con los principios imperantes en el derecho comparado, los doctrinarios no siempre se han puesto de acuerdo sobre la existencia o no del peligro inexcusable que debe caracterizar al instituto del salvamento, frente a un hecho concreto.

En consecuencia, debemos recurrir a la jurisprudencia para ver con qué alcance y bajo qué circunstancias los principios doctrinarios

¹ Ray, José Domingo, *Derecho de la Navegación*, Tomo III, Ed. A. Perrott, 1997.

² González Lebrero, Rodolfo, *Manual de Derecho de la Navegación*, Depalma, 4ta Edición, pág. 552.

³ *Op cit*, pág. 552.

⁴ *Op cit*, pág. 552.

⁵ Revista Ateneo del Transporte N° 24, febrero 1999, pág. 45 y sig. Comentario al fallo: *Acevedo Pedro Luis y otros c/Cap., etc. Chata CAA POTY*.

enunciados precedentemente han sido aplicados por los jueces para determinar la existencia del “peligro”. En tal sentido, en estas jornadas nos proponemos intentar una sistematización de la jurisprudencia imperante en materia de asistencia y salvamento, concentrándonos en la existencia o no del peligro como requisito esencial e inexcusable de dicho instituto.

Como primera aproximación al tema, podemos señalar que, en los autos *Cordero, Eduardo, J. y otros v. Yacimientos Petrolíferos Fiscales*, la Sala III de Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal dijo: “A los efectos de la configuración de la ‘asistencia’ entre buques, el concepto de ‘peligro’ no resulta fácil precisarlo, pues no pueden darse reglas rígidas a su respecto y debe apreciarse con cierta amplitud su existencia” (C. Nac. Civ. y Com. Fed., Sala 3ª, 11/11/1981 JA 1982-II-498).

A pesar de la dificultad señalada por la Cámara de Apelaciones, veamos en qué situaciones y con qué alcance la jurisprudencia nacional ha aceptado la existencia del peligro como requisito esencial y constitutivo del acto de asistencia o salvamento y, además, en qué casos se consideró que el riesgo corrido carecía de suficiente identidad. Para este análisis hemos elegido, arbitrariamente, cuatro situaciones en las que, en nuestra opinión, el problema se plantea con mayor frecuencia:

- a) auxilio prestado a un buque varado en el Río de la Plata;
- b) auxilio prestado a un buque varado en aguas interiores;
- c) auxilio prestado en casos de remolque; y
- d) auxilio que presta un pesquero a otro en alta mar.

El auxilio prestado a un buque varado en el Río de la Plata

El primer caso a analizar es el fallo *Bus, José Ramón y Otros c/bq. ‘Eugenio C’ s/ cobro de salario de asistencia* (CN Federal Sala II, del 29/05/91 - causa N° 8118). El buque de pasajeros EUGENIO C, a poco de zarpar del puerto de Buenos Aires, comenzó a tener dificultades de gobierno a causa del viento reinante de SSE, que rápidamente se incrementó de fuerza 4 a 7 de la escala Beaufort.

Al no poder contrarrestar el efecto del viento, el buque derivó hacia el veril norte del Canal de Acceso y finalmente varó sobre fondo blando a la altura del Km. 10,300. Al fracasar todos los esfuerzos realizados para que el buque zafase de esa situación por sus propios medios, se debió solicitar el auxilio de dos remolcadores, cuyas tripulaciones reclamaron posteriormente el cobro de un salario de asistencia.

Al revocar la sentencia de primera instancia y rechazar la demanda, la Cámara sostuvo que:

“Respecto del peligro como presupuesto fáctico inexcusable de la asistencia (ley 371 Ley 20094, también art. 376) tiene decidido la Sala que esta situación crítica o amenaza de siniestro verosímil, debe entenderse en sentido concreto, esto es, el corrido en ocasión del auxilio y no con referencia a hechos puramente eventuales o meramente posibles; no siendo necesario que el buque se encuentre frente a un peligro inminente e inevitable, basta que se halle ante una situación ‘razonablemente peligrosa’, caracterizada por la probabilidad – y no la simple posibilidad– del daño.

A ese fin debe tenerse presente que toda la navegación –aún en condiciones normales– está de por sí acechada de peligro (de ahí que se habla de ‘aventura marítima’), inclusive hallándose el buque en fondeadero (v.gr., corte de amarras, garreo de ancla, incendio, etc.).

Es por eso que, para que se configure un caso de asistencia –que como tal merezca un premio o salario especial– es preciso que el servicio se preste a un buque que afronta peligros que superan los riesgos normales de la actividad navegatoria y lo coloquen en una situación de probable daño, no siendo computables los ‘riesgos meramente potenciales’, sino las ‘amenazas probables de daño’ (conf. Esta Sala, causa 5200 del 18/9/83; 1075 del 9/10/90; Sala III, causas 621 del 11/11/81; 214 del 23/2/82, etc.).”

El segundo caso es el fallo *Salvemini Donato y Otros c/bq. DZUKIYA* (CN Fed. Sala I, del 12/06/92 – causa N°1884).

El día 18 de marzo de 1989, como consecuencia de una pérdida transitoria de su propulsión, el buque DZUKIYA quedó varado en las proximidades del Km 5 del Canal Sur de acceso al puerto de Buenos Aires. Las condiciones hidro-meteorológicas eran totalmente favorables. El práctico de puerto solicitó auxilio al mismo remolcador que había asistido al buque en su maniobra de salida y, por dicho servicio, los tripulantes reclamaron judicialmente un salario de asistencia y salvamento. La demanda fue rechazada en primera instancia, y los actores apelaron el fallo.

En la Alzada, además de repetir conceptos similares a los que sirvieron de fundamento al fallo anterior, la Sala I de la Cámara de

Apelaciones le asignó importancia a lo actuado por los protagonistas en el momento de ocurrir los hechos y consideró que en esta materia, en la que no es tarea sencilla establecer los límites del peligro cuando la situación ya ha sido superada, parecería, en cambio, prudente no prescindir de las sensaciones que tuvieron quienes participan en el acto, puesto que, en la medida en que su testimonio no merezca sospecha y parcialidad, constituye un elemento de juicio de primer orden.

En tal sentido la Cámara tuvo en cuenta que, cuando el práctico del buque Dzukiya requirió al patrón del remolcador su ayuda para sacarlo de la varadura, éste le dijo que previamente se debía requerir la autorización del armador. De modo que las tareas sólo se iniciaron una vez que el armador del remolcador dio su autorización.

Al ponderar tal situación el camarista preopinante dijo: *“Este dato tiene para mí una indudable significación, pues si el caso hubiera ofrecido los ribetes de una situación peligrosa, el patrón del remolcador no habría supeditado su ayuda a la previa consulta a la empresa armadora, sino que la habría prestado inmediatamente para socorrer a quien se encontraba en una situación comprometida.”*

Esta apreciación subjetiva de la situación de peligro por parte de quienes participaron en los hechos fue considerada en otros fallos. Así, se sostuvo que “cuando se lanza un pedido de auxilio y no una simple demanda de remolque, cabe considerar como principio que el socorro prestado constituye una asistencia, porque tanto aquel que lo presta como el que es socorrido aprecian por sí mismos la inminencia del peligro” (conforme fallo publicado en J.A. 1986-II-142).

En los casos analizados –auxilio prestado para zafar buques de leves varaduras en los canales de acceso al puerto de Buenos Aires–

resultó evidente que no se configuró la situación de peligro que la ley requiere como presupuesto inexcusable para la existencia de un acto de asistencia y salvamento. A partir de dichos fallos disminuyeron drásticamente los juicios que invariablemente iniciaban los tripulantes de remolcadores de maniobra del puerto de Buenos Aires reclamando salarios de asistencia en situaciones similares.

Empero, podemos señalar otras situaciones en las que no existe duda alguna que el auxilio prestado a un buque varado constituyó un verdadero acto de asistencia. Cabría mencionar, a modo de ejemplo, el caso de la varadura del STOLT VINCITA, en lastre, en su fallido intento de ingresar al río Paraná Guazú, cuando el buque navegaba aguas arriba en marzo de 1987. Durante una creciente extraordinaria ocasionada por una fuerte sudestada, el buque varó sobre un banco de arena firme. Luego del temporal y una vez que la altura del río volviera a sus niveles normales, se pudo apreciar la gravedad de la varadura ya que el cono de la hélice quedó fuera del agua. La asistencia consistió en dragar un canal a través del cual el buque fue remolcado hasta colocarlo en aguas seguras y, si bien la asistencia se prestó previa firma del *Lloyds Open Form*, no fue necesario recurrir al arbitraje para dirimir el valor del salario de asistencia pues, a la finalización del salvamento, las partes acordaron amigablemente su monto.

Desde luego, hemos presentado dos ejemplos extremos. Seguramente existirán otras situaciones intermedias en las que la tarea de determinar si se configuró o no la situación de peligro resulte más ardua. Recurriendo al derecho comparado, consideramos que el criterio expresado por el juez Bucknill J en el caso del buque THE SUEVIC provee una razonable solución al tema:

“Debe existir peligro o aprensión de peligro. Por lo tanto, no es necesario probar que un buque varado no podía o no habría podido zafar antes que el riesgo razonablemente temido se convierta en un peligro concreto; bastaría probar que el buque no habría podido zafar de la situación sin el auxilio recibido.”⁶

El auxilio prestado a un buque varado en aguas interiores

En general, se trata de varaduras sufridas por buques de ultramar en el Río Paraná que, para zafar de tal situación, requieren de la tracción adicional provista por remolcadores y, a veces, de una operación de alije previa.

El primer caso para analizar es la sentencia recaída el 11 de abril de 1972 en la causa 1128 caratulada *Toba S.A.M.C.F.I. c/ 'Earthbank' s/Cobro de pesos*. El 14 de junio de 1968 los buques EARTHBANK y MAR AUSTRAL colisionaron en el Río Paraná a la altura del Km 345. Como consecuencia del abordaje, ambos buques derivaron aproximadamente un kilómetro aguas abajo hasta que, finalmente, el buque MAR AUSTRAL se hundió y el EARTHBANK quedó encima del buque hundido con una escora pronunciada.

A fin de zafar de la situación, el EARTHBANK solicitó asistencia y concurrió al lugar el remolcador ALMIRANTE de la empresa Toba. Finalizada la tarea con éxito, los armadores del remolcador reclamaron judicialmente un salario de asistencia y salvamento, y los armadores del EARTHBANK negaron que el mencionado buque hubiese estado en situación de peligro.

El Juez de Primera Instancia falló a favor de los actores y la Cámara confirmó la sentencia. El Juez de Primera Instancia fue el

⁶ Kennedy & Rose, *The law of Salvage*, 5th Ed., pag. 160 (1908) P. 154,158.

Dr. Augusto C. Belluscio, quien en su dictamen resume la jurisprudencia por entonces imperante de la Cámara Federal de la Capital. De dicha sentencia, de fecha 30 de julio de 1971, se rescatan los conceptos vertidos en los siguientes fallos:

- 1) El contrato de remolque no importa asistencia sino, excepcionalmente, cuando tiene por fin salvar al remolcado de un peligro (fallo del 14/12/1923 – JA 12-150);
- 2) Se considera asistencia el servicio prestado por un remolcador a un buque en situación crítica y condiciones inseguras con peligro de zozobrar (fallo del 4/4/1930 – JA 32-934);
- 3) Constituye asistencia, y no remolque, el auxilio consistente en contribuir a sacar un buque de su varadura. El mayor o menor riesgo corrido por uno y otro barco puede influir en la fijación del salario correspondiente pero no para la clasificación de asistencia (fallo del 17/5/1956 – L.L. 84-299);
- 4) Es asistencia el servicio prestado por un remolcador a un buque que se hallaba al garete a unas 100 millas del puerto de Necochea, remolcándolo hasta éste, pues se trata de un remolque en condiciones excepcionales (fallo del 3/6/1959 – L.L. 99-362);
- 5) Hay asistencia cuando existe amenaza de peligro (fallo del 24/7/1968 – JA 968-VI-270).

Luego de considerar todos estos fallos, el Juez de Primera Instancia dijo:

“En suma, para el criterio jurisprudencial hay asistencia, y no

remolque, cuando el buque remolcado es sacado de una situación de peligro, requiriéndose en general que se peligro revista cierta seriedad, mas no que el riesgo de naufragio sea inminente, calificándose en algunos casos a la situación de ‘peligro amenazante’ o ‘amenaza de peligro’. Por otra parte, también se ha considerado que se configura asistencia cuando la operación no consiste simplemente en el remolque sino que incluye la ayuda prestada al buque varado para permitirle zafar.”

El segundo caso para analizar es el fallo *Troilo, Domingo y Otro (y su acumulado Francisco Sguera S.A. y Otro) c/ Río Luján de Navegación S.A. s/cobro de asistencia y salvamento* (CN Fed. Sala II, causas 87/97 y 88/97 del 30/03/00).

La sentencia de Primera Instancia rechazó la demanda de asistencia y salvamento al concluir que no existió peligro en las operaciones de alije realizadas por la Actora. La Alzada confirmó el fallo.

En la apelación, el fondo del asunto consistió en determinar si el servicio de alije prestado por el buque-tanque AGUSTIN S durante los días 26 al 28 de junio de 1985 al petrolero RIO LUJAN, varado en el km 298,500 del Río Paraná (con un cargamento de 8.054,858 toneladas de *fuel oil*), constituyó un simple contrato de locación de servicios u obra o si, por las circunstancias en que se desenvolvió el servicio, excedió tal contratación alcanzando el grado de una “asistencia o salvamento”.

Durante un muy meduloso análisis de los hechos y probanzas rendidas, la Cámara sostuvo que se había probado que la demandada requirió los servicios del

AGUSTIN S y que la operación de alije fue útil para poner al buque-tanque RIO LUJAN en condiciones de continuar la navegación.

Empero, la Cámara consideró que de una varadura no se deriva, en principio, daño para el buque y aun cuando advirtió que pueden concurrir circunstancias que sí lo coloquen en situación de peligro cierto, correspondía a la parte que reclama el salario probarlas. A criterio de la Alzada, tal extremo no había sido acreditado.

La Cámara sostuvo que el contrato de alije no excluye, de por sí, el derecho al cobro de un salario de asistencia y salvamento cuando dicha operación de alije—como sucede con el remolque—es realizada en situaciones de real peligro cierto, circunstancia que —a criterio de la Cámara— tampoco se había acreditado.

Sin perjuicio de señalar que en el fallo de la Cámara bajo análisis subyace una velada crítica a la falta de probanza por parte de los Actores, pareciera que en aguas interiores como son las del Río Paraná, con fondos generalmente planos y bandos y con escasa posibilidad de sufrir daños a causa del oleaje, la probabilidad de que se produzcan daños al buque es muy baja. La circunstancia que en los contratos de fletamento se incluya invariablemente la cláusula N.A.A.B.S.A. (*Not Always Afloat but Safe Aground*) para operaciones de carga en dicha zona, contribuye a abonar tal presunción.

De tal modo, quien pretenda reclamar un salario de asistencia en tales circunstancias deberá extremar las medidas probatorias para acreditar que, no obstante las presunciones mencionadas, en su caso el buque asistido estuvo sometido a una situación de peligro cierto.

El auxilio prestado en casos de remolque

La Ley de la Navegación establece en el art. 376 que:

Cuando medie un contrato de remolque, el remolcador sólo tiene derecho a un salario de asistencia o de salvamento cuando los peligros corridos por el remolcado le hayan exigido servicios extraordinarios no comprendidos en las obligaciones que el contrato le impone.

Va de suyo que para que el remolque se transforme en asistencia se requiere necesariamente que, durante la ejecución del contrato, el buque remolcado enfrente una situación de peligro pero, además, la ley exige que dicho peligro obligue al remolcador a realizar esfuerzos extraordinarios no comprendidos en las obligaciones asumidas contractualmente para el remolque en cuestión, a fin de que nazca el derecho a percibir un salario por parte del remolcador.

Resulta inevitable citar aquí al Dr. Atilio Malvagni en el muy recordado apartado sobre “Remolque y Asistencia” de su obra “Contratos de Transporte por Agua”:

“Estas dos instituciones suelen ser motivo de confusión en la práctica por la circunstancia de que la asistencia se materializa siempre por medio de un remolque. Influye en el origen de esta confusión el interés de las partes, pues en un caso de asistencia, el asistido siempre tiende a subestimar al auxilio prestado rebajándolo a la categoría de remolque, operación cuya retribución está establecida en tarifas especiales de cada puerto o lugar, mientras que en casos de simples remolques, el remolcador es el que por el contrario sobreestima sus servicios, pretendiendo elevarlos a la condición de asistencia para obtener el salario

pertinente, cuyo monto usualmente se fija con generosidad. La discusión no es difícil cuando el buque auxiliador es un buque mercante cualquiera, pues no siendo su finalidad remolcar, en principio, siempre se estará en presencia de una asistencia. La duda aparece cuando aquél es el remolcador, pues en tal caso el servicio prestado puede ser un remolque, actividad a la que está destinada la embarcación o una asistencia.”⁷

Es necesario puntualizar que, si bien la mayoría de los actos de asistencia se materializan por medio de un remolque, no siempre es así. Por otra parte, es necesario distinguir la situación prevista en el art. 376 de la Ley de la Navegación (peligro sobreviviente durante la ejecución de un contrato de remolque) del auxilio consistente en el remolque de un buque para sacarlo de una situación de peligro, sea que se encuentre varado o al garete.

Este tema del auxilio prestado, mediando o no un contrato de remolque, mereció la consideración de varios doctrinarios. Además, durante el Seminario sobre Asistencia y Salvamento organizado por el Instituto de Estudios Marítimos (IDEM) en octubre/noviembre de 1980, el tema fue desarrollado en profundidad por el Dr. Alberto C. Cappagli desde el punto de vista jurídico, y por el Almirante Benigno Varela, con respecto a las consideraciones técnicas del peligro para la situación de un buque al garete.

Posteriormente, el Almirante Benigno Varela efectuó nuevas consideraciones sobre el remolque en la asistencia y salvamento en un interesante artículo publicado en la Revista 34/35 del IDEM.

De todos estos trabajos extraemos las siguientes conclusiones a la que arribaron los autores:

1. El mar es potencialmente *riesgoso* pero de ello no se sucede que sea necesariamente *peligroso*.
2. La situación de “peligro” debe ser taxativamente establecida en cada caso.
3. La indefensión del buque al garete frente a los elementos encierra realmente la posibilidad de peligro.
4. La figura del “remolque de mar” introducida por la legislación marítima española en 1962 (Ley N° 60 del 24/12/62) puede dar solución adecuada a los reclamos que se originen en remolques en alta mar que no constituyan asistencia.

Con la reserva que deberíamos hablar de probabilidad de peligro y no de mera posibilidad en el caso del buque al garete, creemos que los conceptos enunciados han sido pacíficamente aceptados por la comunidad marítima.

Empero, no siempre estos conceptos han sido utilizados por los jueces en una misma y pacífica línea jurisprudencial, en especial al tratar el tema del remolque entre pesqueros conforme surge de los ejemplos que se analizarán en el siguiente apartado.

En tal sentido, es útil recordar aquí la muy clara distinción que, respecto a las clases de remolque, formula el Dr. José D. Ray⁸ al señalar que “...existen tres clases de remolque: el que se sirve para trasladar un buque de un lugar a otro, el que sirve para facilitar su

⁷ Malvagni, Atilio, Contratos de Transporte por Agua, Desalma, Ed. 1956, pág. 844 y ss.

⁸ Ray, José Domingo, Derecho de la Navegación, Tomo III, Ed. A. Perrott, 1997, pág. 599.

maniobra y el que tiene por fin prestar un auxilio en el mar, cualquiera sea la tarea a realizar; este último es el denominado 'remolque asistencia', denominación que ha llevado a derivaciones jurídicas inadecuadas por no haberse tenido presente la necesaria distinción ente los dos institutos..."

El auxilio que presta un pesquero a otro en alta mar

El primer caso bajo análisis es el fallo de la Sala III de la CN Fed. de fecha 29 de septiembre de 1985 referente a la causa *Tula, Guillermo Juan y Otro c/ bq. Conarpesa III s/cobro de pesos* (Expte. N° 3361).

A más de 245 millas del puerto de Mar del Plata, el pesquero CONARPESA III enredó cabos y parte de las artes de pesca en su hélice. Los esfuerzos realizados para liberar la hélice y recuperar la propulsión resultaron estériles y, finalmente, su capitán solicitó asistencia y remolque al capitán Tula del pesquero PAKU.

El PAKU abandonó sus tareas de pesca, se dirigió al lugar donde se encontraba el CONAPERSA III al garete, le proporcionó un cable de remolque y lo remolcó hasta el puerto de Mar del Plata sin inconvenientes. Sus tripulantes y, luego, el Armador del pesquero PAKU reclamaron un salario de asistencia en juicio. El Juez de Primera Instancia falló a favor del asistente, fijó el salario y determinó el porcentaje de su distribución entre el armador y la tripulación, previa deducción de los gastos y daños acreditados. Ambas partes apelaron la sentencia.

La Cámara dijo:

"La determinación de cuándo existe 'asistencia' y cuándo mero 'remolque-traslado' en supuestos como el de autos, no es cuestión sencilla. Ello se

debe a que la noción de 'buque en peligro' sólo permite alcanzar a la doctrina una relativa precisión, quedando entonces librado a la convicción del magistrado, de acuerdo con las probanzas aportadas y las particularidades del caso, establecer si aquel requisito se encuentra configurado."

Luego de un pormenorizado análisis de diversos elementos de probanza agregados a esta litis y de extractar de la doctrina precitada la mayoría de los conceptos aquí analizados, el camarista preopinante llegó a la conclusión de que en el *sub-lite* no se dieron las condiciones mínimas de peligro que la ley exige respecto del buque auxiliado. Concluye su análisis con el siguiente razonamiento:

"En una palabra, de autos resulta que el día 4 de junio de 1979 el barco 'Conarpesa III' se hallaba en una situación cuyas probabilidades de sufrir daños eran mínimas, por lo que lo único que necesitaba, y sin que esto tampoco implicara una urgencia apremiante, era ser remolcado a puerto.

En cuanto al art. 376 de la Ley de la Navegación, estimo que el *a quo*.... ha descartado correctamente su aplicación al caso de autos. Pues no sólo considero como aquél que dicha norma utiliza el término 'remolcador' para referirse a este tipo específico de barco, sino por cuanto los peligros — que aquí no existieron — corridos por el remolcado deben surgir con posterioridad a la concertación del contrato."

Y así, finalmente, se revocó la sentencia de primera instancia.

Ahora bien, coincidimos en que el artículo 376 sólo es aplicable cuando la situación de peligro se manifiesta durante la ejecución de un contrato de remolque, pero no sería de aplicación si el remolque constituye el medio de auxilio empleado para sacar a un buque de la situación de peligro o amenaza de peligro preexistente. En tal caso, acreditado que sea el peligro, estaremos ante un acto de asistencia y salvamento para el que la ley sólo requiere voluntariedad por parte del asistente y resultado útil a fin de que nazca el derecho a percibir un salario.

Esta interpretación está en línea con la opinión mayoritaria volcada en el fallo de la Cámara Federal de Apelaciones de Mar del Plata en los autos *Cardozo Alberto y Otros c/ Arm. y/o Prop. pesquero CENTAURO s/ Cobro de salarios por asistencia* (Expte. 3429, Fallo del 30.12.1998 y fallos similares). Ello, sin dejar de reconocer la existencia del voto en disidencia por parte del Dr. Ferro.

No coincidimos, en cambio, con la conclusión respecto de la inexistencia del peligro. Si –como concluye el fallo– las probabilidades de sufrir daños eran mínimas, conforme a la doctrina ya analizada se configuró la existencia del peligro inexcusable y el auxilio prestado tuvo la naturaleza de una asistencia. En consecuencia, una vez acreditado que existe un porcentaje de probabilidad de que se produzca un daño, por bajo que éste fuera, ya queda confirmada la existencia del peligro; de modo que, el menor grado de probabilidad sólo será relevante para la determinación del monto del salario.

El segundo fallo a considerar es *ARPEMARS.A.P.C.I. c/Productos Pesqueros Migueles S.A.C.I. s/Asistencia por remolque* (Causa N° 7349 del 06.03.1991 – CN Fed. Sala III).

El capitán del pesquero MAXIMO, que se encontraba al garete en alta mar, requirió

remolque al capitán del pesquero ANA CRISTINA, de propiedad de la Actora. Dicho remolque se solicitó hasta Puerto Madryn, que era el puerto más próximo. El remolque se realizó sin mayores dificultades pero, antes de llegar al destino previsto, el pesquero MAXIMO se hundió.

La Actora reclamó en autos el pago del remolque, pero la Demandada negó que el auxilio prestado haya sido remolque sino una asistencia que no tuvo resultado útil y, en consecuencia, no le correspondía a la Actora remuneración alguna.

En el fallo de primera instancia se decidió que había existido remolque y no asistencia, y se hizo lugar a la demanda parcialmente. En la Alzada se confirmó la sentencia apelada con base en las siguientes consideraciones:

“El principal argumento esgrimido por la recurrente en apoyo de su tesis de que hubo asistencia y no hubo remolque es la existencia del peligro que queda demostrado por el hecho de que el pesquero remolcado terminó por hundirse. Es necesario aclarar que, conforme a la prueba rendida, existieron indicios de que el pesquero se hundió por errores incurridos por su propia tripulación.”

De este fallo se remarcan los siguientes conceptos vertidos por la Cámara, que dijo:

“... la mera presencia del peligro no es suficiente para calificar el acto como asistencia en sentido técnico.

Es evidente que todo buque que está al garete se encuentra en situación de peligro, pero no todo remolque en tales condiciones constituye asistencia.”

Estas aseveraciones, que aparecen en los sumarios de jurisprudencia como la nota distintiva que caracteriza al fallo en cuestión, contradicen el fundamento mismo del instituto de la asistencia y salvamento al negar la calificación del acto como asistencia no obstante reconocer la existencia del peligro y, como tales, constituyen un buen ejemplo de las derivaciones jurídicas inadecuadas, como lo señalara el Dr. José D. Ray en la obra citada.

En el intento de disipar la contradicción conceptual que conllevan ambas manifestaciones, se rescata de la jurisprudencia los siguientes fallos:

- *El aspecto que encierra realmente la posibilidad de peligro es la indefensión frente a los elementos, no así la mera incapacidad de trasladarse la nave por desperfectos en sus sistemas de propulsión o de gobierno (máquinas y timón)* (JA 1986-II-149).

- El peligro que el art. 371 de la Ley de la Navegación enuncia se debe entender como situación crítica, o bien como una amenaza. No se requiere en forma inexorable la inminencia del peligro en el sentido de pérdida inmediata del buque sino que basta que, por sus especiales características concurrentes, la situación se pueda estimar razonablemente peligrosa (JA 1986-II-142).

- Para que se configure un caso de asistencia que merezca un premio especial o salario, es preciso que el servicio se preste a un buque que afronta peligros que superen los riesgos normales de la actividad navegatoria y lo coloquen en una situación de probable daño (JA 2000-IV-556).

- La asistencia supone, no un peligro inminente e inevitable, sino solamente un

peligro que constituye una amenaza verosímil de siniestro (JA 1986-II-149).

- Si bien la labor prestada por el buque asistente puede no considerarse “un esfuerzo excesivo”, este extremo se computará a la hora de fijar el salario de “asistencia”, pero no resulta apropiado hacer mérito de él para borrar la existencia e ese instituto (JA 1987-I-644).

De modo que un buque que se encuentra al garete por desperfectos en los sistemas de propulsión o de gobierno que no sean susceptibles de ser reparados abordo, afronta realmente una amenaza de peligro por su estado de indefensión frente a los elementos, y ello es así porque se encuentra disminuida su capacidad para soportar los riesgos propios de la actividad navegatoria.

- Si, para conjurar esa amenaza de peligro, el auxilio se manifiesta mediante el remolque del buque imposibilitado de moverse por sus propios medios hasta un puerto seguro, el peligro que corra el buque remolcado o los esfuerzos que realice sólo deberían tenerse en cuenta para la determinación del monto del salario, pues en nada influyen respecto de la verdadera relación jurídica que nace del instituto de la asistencia y salvamento.

Claro está que la jurisprudencia es errática en cuanto a la consideración de la existencia de peligro en el caso de un buque pesquero al garete. En general y salvo excepciones, se tiende a negar su existencia a menos que se acredite que el peligro al que el buque auxiliado está sometido es serio, grave o inminente, en contradicción con la pacífica doctrina imperante.

También se ha negado la existencia del peligro cuando el pesquero al garete se encuentra a gran distancia de la costa, a pesar de que la jurisprudencia reconoce que es el

estado de indefensión, y no su incapacidad de trasladarse, lo que da origen a la situación de peligro.

En este punto bastaría con efectuar la lista de embarcaciones indefensas que trágicamente sucumbieron a los embates del mar. Tal vez, dicha lista la encabezaría uno de los mayores siniestros marítimos que el Instituto Nacional de Reaseguros (INDER) debió soportar durante la experiencia de obligar a los armadores nacionales a contratar localmente la cobertura por riesgos de protección e indemnidad. Se trata del naufragio del buque porta-contenedor ELMA III, que quedó al garete y se hundió en la zona de las Bermudas en la década de los años 80, con el trágico resultado de un solo sobreviviente de la tripulación y la pérdida total del cargamento que transportaba.

El “Peligro” en el derecho comparado

En el Capítulo 4 de la obra *The law of Salvage* de Kennedy y Rose, bajo el sub-título “El peligro como basamento del salvamento”, estos autores han condensado los precedentes y, en una apretada y muy ajustada síntesis conceptual, elaboraron los principios que rigen la noción del “peligro” como elemento esencial del salvamento en el derecho inglés.

Consideramos que la mejor contribución que podríamos hacer al esclarecimiento de estos conceptos es transcribir los párrafos 332 y 333 del mencionado sub-título, con la reproducción al pie de página de las citas de cada uno de los precedentes mencionados por dichos autores y una traducción libre de ambos párrafos, a saber:

Danger as foundation of salvage

332. *By virtue of the venture in which they are involved, the ship, cargo and freight and the persons on board are exposed to risk of loss or damage*

arising from perils associated with the venture. Measures must normally be taken by the owners, master and crew to reduce or to extinguish such risks; and services, such as those of pilots, may be required to assist in these objects. They will not usually give rise to a salvage claim. An operative peril, whether or not it is one that can normally be expected to be encountered during the venture, will generate a salvage claim only where there exists a “danger”. Danger of loss or damage to the subject-matter of the service is the very foundation of a claim to salvage⁴ and the degree of danger has been said to be the most important element to be considered in awarding salvage⁵. The Salvage Convention 1989, Art. 13.1 (d) specifies that “the nature and degree of the danger” shall be a criterion for fixing the reward. If a danger exists but the property in question, e.g. the cargo, is not exposed to it, its owner need not pay salvage⁷.

333. *The danger necessary to found a salvage service, however it arises, has been described as a real and sensible danger⁸. On the one hand, it must not be either fanciful or only vaguely possible⁹ or have passed by the time of the service is rendered¹⁰. On the other hand, it is not necessary that distress should be actual or immediate or that the danger should be imminent¹¹; it will be sufficient if, at the time at which assistance is rendered, the subject-matter has encountered any misfortune or likelihood of misfortune which might possibly expose it to loss or damage if the service were not rendered¹². As Bucknill J. put it with regard to life salvage in *The Suevic*¹³, there must be danger or apprehension of danger. Thus, it is not necessary to shew that a*

stranded vessel would not or might not have got away before a reasonably apprehended peril became an actual danger; it is sufficient that she would not have come free without the services provided¹⁴. The possibility of a danger's becoming imminent, e.g. through mistake, misunderstanding or misapprehension, may be some evidence of danger¹⁵. Indirect danger will not be sufficient. Thus, to salvage one ship from colliding with a second ship will not be a salvage service to the second ship if it could have avoided the collision¹⁶. The fact that disaster would have become inevitable may be a ground for increasing the amount of a salvage award¹⁷. Therefore, ¹⁸ in order to warrant a salvage service, there must be such reasonable, present apprehension of danger that, in order to escape or avoid the danger, no reasonably prudent and skilful person in charge of the venture would refuse a salvor's help if it were offered to him upon the condition of his paying a salvage award¹⁹. The views of the master as to the existence of danger, if bona fide and reasonable, will be strong evidence that the danger was a real one²⁰. The court will be slow, with the benefit of hindsight, to find that the apprehension of danger was reasonably held but that the danger was in fact illusory²¹.

But the relevant comments, which were not infrequently made because of the court.

¹² *The Charlotte* (1848) 3 Wm. Rob. 68, 71; approved in *The Strathnaver* (1875) 1 App. Cas. 58, 65 (P.C.), and *The Mount Cynthos* (1937) 58 Ll.L. Rep. 18, 25. See also *The Albion* (1861) Lush. 282; *The White Star* (1866) N-R- 1 A. & E. 68. cf. *The Ella Constance* (1864) 33 L.J. Adm. 189, 193, and *The Bengloe* (1940) 67 Ll. L. Rep. 307, 308. "The danger was real enough, but, fortunately, it was quite remote." See also *The Fountain* (1866) L.R. 1 A. & E. 58, 60.

¹³ [1908] P. 154, 158.

¹⁴ *The Mount Cynthos* (1937) 58 Ll. L. Rep. 18.

¹⁵ cf. *The Benglow* (1840) 67 Ll. L. Rep. 307, 309.

¹⁶ *The Port Caledonia and The Anna* (1903) P. 184; *The Ovre and the Conde de Zubiria* (1920) 2 Ll. L. Rep. 21. See also *The Helmsman* (1950) 84 Ll. L. Rep. 207 (motor-tanker fuelling steamship which was saved from collision could have cast off to avoid damage).

¹⁷ *The Mount Cynthos* (1937) 58 Ll. L. Rep. 18, 25.

¹⁸ The remainder of this sentence was cited with approval in *The Hamtun* (1999) 1 Lloyd's Rep. 883, 889, per Peter Gross Q.C., sitting as a Depute Judge of the High Court.

¹⁹ *The Phantom* (1866) L.R. 1 A. & E. 58, 60; *The Aztecs* (1870) 3 Asp. M.L.C. 326; *The Mount Cynthos* (1937) 58 Ll. L. Rep. 18, 24-25. See also *The Suevic* (1908) P. 154, 159-160, where Bucknill J. said he had to look upon danger as an ordinary person of ordinary intelligence, actino upon certain facts, and not in the same way as lifeboatmen, who look upon danger differently from other people, cf. *The Amelia Lauro* (1940) 68 Ll. L. Rep. 12, 19.

²⁰ This sentence was cited with approval in *The Hamtun* (1999) 1 Lloyd's Rep. 883, 889, per Peter Gross, Gross Q.C., sitting as a Depute Judge of the High Court.

²¹ See *Corry v. Coulhard* (1876) 3 Asp. M.L.C. 546; *The Wordsworth* (1898) 88 Fed. Rep. 313. the sentence in the text was cited with approval in *The Hamtun* (1999) 1 Lloyd's Rep. 883, 889, per Peter Gross, Gross Q.C., sitting as a Depute Judge of the High Court.

El peligro como basamento de la asistencia

332. Por la propia naturaleza de toda aventura marítima, el barco, la carga y el flete, así como las personas que se encuentran abordó, están expuestos a sufrir pérdidas o daños como consecuencia de los riesgos asociados a dicha aventura. Normalmente los armadores, el capitán y la tripulación deben tomar medidas para disminuir o extinguir ese tipo de riesgo; y, a tal fin, es posible que se necesite contar con ciertos servicios, como el de un práctico, sin que ello dé derecho, generalmente, a reclamar asistencia y salvamento. Cuando una exposición

⁴ *The Wilhelmine*, supra, 378.

⁵ *The Perspective* (1849) 82 Ll.L. Rep 873, 875. See also *Brussels Salvage Convention* 1910, Art. 8 (post. App. 28).

⁶ See post, Chap. 15.

⁷ See, e.g. *The Geertje K* [1971] 1 Lloyd's Rep. 285, 287.

⁸ Kennedy's description. See 4th ed. (1958), p. 14 cf. *Watson v. Firemen's Fund Insurance Co.* (1922) 2 K.B. 355.

⁹ *The Mount Cynthos* (1937) 58 Ll.L. Rep. 18, 25.

¹⁰ *The Ranger* (1845) 3 N.o.C. 589; *The Batavier* (1853) 1 Spinks E. & A. 169, 171.

¹¹ *The Aztecs* (1870) 3 Asp. M.L.C. 326, 326. In several, particularly older, cases, a service appears to have been held to be salvage because the danger was immediate or imminent.

potencial al riesgo de sufrir un daño (*peril*) se manifiesta como una amenaza, sea o no sea este hecho esperable durante el transcurso de la aventura, sólo habrá derecho a reclamar asistencia y salvamento en caso de que exista un peligro real y concreto (*danger*). El peligro (*danger*) a que el bien asistido sufra pérdidas o daños es la base misma de todo reclamo de asistencia, y se tiene dicho que el grado de peligro es uno de los elementos a tener en cuenta a la hora de determinar el salario. La cláusula 13.1 d) de la Convención de Salvamento de 1989 específicamente estipula que “la naturaleza y el grado de peligro (*danger*)” serán el criterio a seguir para fijar la remuneración. En caso de que exista un peligro real (*danger*) pero un determinado bien —por ejemplo, la carga— no se encuentre expuesto a dicho peligro, su propietario no está obligado a pagar contribución al salario de asistencia.

333. Se ha considerado que el peligro (*danger*), cualesquiera fuera su origen, debe ser real y perceptible para justificar un servicio de salvamento. Es decir, por un lado, el peligro no podrá ser imaginario, ni sólo vagamente posible, o bien haber dejado de existir al momento en que se brinda el servicio. Por el otro, no es necesario que la situación de emergencia sea real, inmediata o inminente; basta que, al momento de brindarse el servicio, el bien asistido haya realmente sufrido un infortunio o que sea probable que lo sufra, situación ésta que lo exponga a sufrir una pérdida o daño que sin duda tendría lugar de no mediar la asistencia. Tal como lo dijo Bucknill J. para el caso de salvamento de vidas en *THE SUEVIC*, debe existir peligro o aprensión de peligro. Por lo tanto, no

es necesario probar que un buque varado no podía o no habría podido zafar antes que el riesgo razonablemente temido se convierta en un peligro concreto; bastaría probar que el buque no habría podido zafar de la situación sin el auxilio recibido.

La perspectiva de que un peligro (*danger*) se torne inminente, ya sea por error, por un malentendido o una mala apreciación (de la realidad), constituye una forma de probar su existencia. Empero, la existencia de un peligro indirecto no sería suficiente (elemento de prueba). De tal modo, el hecho de salvar un buque de colisionar con otro no constituirá un servicio de asistencia al último si éste podría haber evitado el abordaje. El hecho que un desastre se hubiera hecho inevitable puede justificar un aumento del salario. Por lo tanto, a fin de asegurarse de que se trate realmente de un servicio de asistencia, debe existir un temor cierto y razonable a correr un peligro, temor de una envergadura tal que ninguna persona razonablemente prudente y calificada a cargo de la empresa marítima se rehusaría a recibir la asistencia de un salvamentista si se la ofreciera a condición del pago de un salario, para evitar tal peligro o librarse de él. El parecer del capitán sobre la existencia de un peligro cierto, mientras que sea de buena fe y razonable, constituirá una prueba contundente al respecto. En tal sentido, analizando el tema en retrospectiva, a cualquier juez le llevará un tiempo ver que, aunque el peligro resultara ser finalmente imaginario, había motivos razonables para temerlo.

Resulta interesante observar que en el lenguaje técnico jurídico, el derecho inglés distingue “el peligro del mar”, expresión que se refiere a los riesgos propios de la navegación, del “peligro” como elemento esencial del salvamento, y esta distinción se exterioriza mediante el uso de dos expresiones diferentes que, en el lenguaje corriente, se emplean usualmente como sinónimos: *peril* y *danger*. En el *Black's Law Dictionary* (Séptima Edición) encontramos las siguientes definiciones:

peril. 1. Exposure to the risk of injury, damage or loss <the perils of litigation>. 2. *Insurance*. The cause of a loss to person or property <insured against all perils>. Cf RISK (3)

danger. 1. Peril; exposure to harm, loss, pain or other negative result. 2. A cause of peril, a menace.

De modo que, sin ninguna pretensión filológica, podríamos decir que mientras el concepto de “peril” pareciera estar asimilado al riesgo potencial de sufrir un daño (en la especie, tanto sea a causa de la acción de los elementos en el mar como del mero acto de navegar), la expresión *danger* estaría asociada al concepto de amenaza, vale decir, a la existencia de un peligro cierto, real y concreto que aceche a un buque.

Conceptualmente, entre los dos sistemas jurídicos analizados no existe diferencia alguna en las notas características del peligro como presupuesto fáctico inexcusable para la configuración de un acto de asistencia. Empero, en la práctica subsiste la dificultad de determinar en cada caso concreto si se acreditó o no su existencia, y es posible que los jueces de uno u otro sistema empleen diferentes criterios en la apreciación de los hechos.

El Argumento de la Disparidad

Hasta aquí hemos tratado de sistematizar la jurisprudencia imperante en nuestro país para cada una de las cuatro situaciones que elegimos por tratarse de casos que, además de manifestarse con mayor asiduidad, presentan aristas conflictivas. Sin embargo, existen otras cuestiones relativas al salvamento que han preocupado a algunos sectores de la comunidad marítima local y que, en general, no se ven reflejadas en los fallos analizados.

Nos referimos a la preocupación que ha generado localmente el nivel de los montos de salarios regulados por árbitros en extraña jurisdicción.

El tema no parece ser privativo del ámbito local ya que existen antecedentes en la jurisprudencia extranjera. En efecto, en el caso *The Werra* (1886) 12 P.D. 52, 54 se estableció que: “*Cuando se pruebe que hay peligro, la existencia de vías alternativas y más económicas de salvar la propiedad a riesgo, puede afectar la graduación del peligro y así, reducir el monto del salario.*”

Conceptos semejantes se vertieron en los casos *The Queen Elizabeth* (1949) 82 Ll.Rep. 803, 820 y *The Troilus* (1950) P.98,108 (Kennedy & Rose).

Más recientemente, en un artículo de fecha 10 de octubre de 2003 sin firma, publicado en el Lloyd's Report de noviembre de 2003, se da cuenta de la aplicación del mismo principio en un arbitraje. Debido a la confidencialidad que rige respecto a los laudos, en el artículo no se menciona el caso en que fue aplicado.

El comentario se publicó bajo el título *The Disparity Argument* que traducimos libremente como “El argumento o principio de la Disparidad”. Se trata de un caso sometido a arbitraje en Inglaterra donde el árbitro que

entendió en la apelación analizó la aplicabilidad del denominado “principio de disparidad”.

El comentarista al fallo dijo:

Según este principio, en caso de un remolque asistencia en el que el buque no está en peligro o, estándolo, no sea éste inminente; vale decir, cuando aún resta tiempo para buscar asistencia y los servicios requeridos son concretos, el tribunal (de salvamento) deberá tener en cuenta el costo diario o la una suma global que puede llegar a presupuestarse por ese tipo de servicio en el mercado. De lo contrario, el hecho de fijar un salario que exceda en gran medida lo que pueda cobrarse según los valores de mercado conllevaría un riesgo indeseable, cual es la renuencia de los intereses de la carga y sus aseguradores a firmar convenios de asistencia y salvamento.

Esto tampoco traería ningún beneficio a nivel general, puesto que la disminución de tales acuerdos eventualmente podría producir una baja aún mayor de inversiones en embarcaciones, equipos y personal de salvamento.

Este argumento se desarrolló por primera vez en casos donde surgía de la prueba que contratistas de servicios de remolque, que no eran los del LOF, ofrecían prestar el servicio de remolque-asistencia a una tarifa diaria o por un monto global a valor de mercado. Allí resultaba fácil ver que los términos de las ofertas, por un lado, y el salario finalmente fijado bajo el LOF, por el otro, eran ciertamente dispares.

Con respecto a este argumento, el árbitro que opinó en la apelación sostuvo que:

1) se debe determinar el salario de asistencia y salvamento conforme al art. 13 de la Convención;

2) la importancia de efectuar o no comparaciones con los valores de mercado vigentes para los servicios de remolque dependerá de los hechos de cada caso en particular y la aplicación del criterio del citado art. 13;

3) en los casos donde existe un peligro serio e inminente, o cuando la inmovilización (del buque) genere el riesgo de sufrir pérdidas económicas sustanciales, resultarán irrelevantes los valores del mercado para el remolque.

4) por otro lado, tenemos el caso de un incidente que ocurre en un lugar donde existe mucha competencia, o bien es muy factible que se pueda contratar los servicios de un remolcador apto para la tarea en términos favorables y, además, los armadores pueden esperar hasta obtener la mejor oferta. Aquí, adquiere fuerza considerable el argumento de que el salario que fije el laudo no debe guardar tal desproporción con los valores de mercado que termine desalentando a los propietarios de los bienes y a sus aseguradores para contratar condiciones de salvamento en el futuro;

5) sin embargo, el argumento no tendrá asidero cuando el incidente se produzca muy lejos de donde

estaría disponible un medio alternativo de asistencia o cuando las distancias sean tan grandes que no cualquier remolcador estará dispuesto a contratar con los armadores en términos comerciales, fuera del ámbito del LOF.

juzgador en concreto, valorando las circunstancias de cada caso en particular.

Así, en la sentencia que haga lugar a un reclamo de asistencia se podrá graduar el monto del salario en la misma proporción en que el auxilio prestado fue útil para evitar que el peligro acreditado se materializara en daño.

Creemos que la correcta aplicación del Principio de la Disparidad podría ser la vía apropiada para intentar adecuar el nivel del salario que se fija en algunos arbitrajes originados por servicios de asistencia y salvamento, brindados como consecuencia de la varadura de buques de ultramar en el Río Paraná.

Muchas gracias por vuestra considerada atención.

Consideraciones finales

En síntesis, es cierto que no resulta fácil precisar el concepto de “peligro” ni pueden formularse reglas rígidas para definirlo. Sin embargo, pueden darse algunas pautas para identificar ciertas conductas que pongan de manifiesto el grado de peligrosidad de cada situación en particular, a fin de poder calificar el auxilio prestado como asistencia y salvamento, o no.

En tal sentido, rescatamos de la citada obra del Dr. Ray una referencia al derecho comparado incluida en el apartado titulado “El concepto del peligro”.

Se trata de la referencia a la expresión *Seenot* del derecho alemán, que significa *situación de necesidad en el mar, en el sentido de exigencia de la cual no puede salirse con los propios medios, sin intervención de un tercero*.

Nos parece que la expresión *Seenot* contiene todos los ingredientes necesarios para configurar la noción de “situación del peligro”, cuya gravedad deberá ser apreciada por el

NUEVOS PARADIGMAS EN LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO: DEL LOF 80 Y LA CONVENCIÓN DE 1989 A LA CLÁUSULA SCOPIC

por *Diego E. Chami*

1. Introducción:

Nos hemos propuesto reseñar a continuación algunos aspectos, los más sobresalientes, de la evolución reciente de las normas que rigen la asistencia y salvamento. La asistencia y salvamento, institución típica del ámbito del derecho marítimo que no tiene figuras similares en el ámbito del derecho común, sufrió el impacto y tuvo que adaptarse al desarrollo técnico que experimentó la navegación en las últimas décadas del siglo XX.

Partiremos con el análisis de las modificaciones introducidas por el LOF 80 que abandona por primera vez la exigencia de “resultado útil” para tener derecho al cobro de un salario, reemplazándola por el criterio de “safety net”; veremos luego las innovaciones que consagró la Convención de 1989 con su famosa “compensación especial” y finalmente analizaremos la cláusula SCOPIC, ya consagrada internacionalmente, que convierte a la asistencia y salvamento en un mero reembolso de gastos.

2. Lloyd's Open Form (LOF):

Se conoce como LOF (Lloyd's Open Form)¹ al formulario o documento estandarizado por el Lloyd's de Londres destinado a ser suscripto entre el asistente y

el armador o su capitán, con la finalidad de fijar los derechos y las obligaciones de las partes en ocasión de un servicio de asistencia. Este documento ha logrado uniformar las condiciones en las cuales se contrata un servicio de asistencia y salvamento y constituye una forma de solución de conflictos de ley por iniciativa de los particulares como ejemplo de *lex mercatoria*² y de unificación privada.

2.1. LOF 80:

Hasta 1980, el LOF había sido revisado en siete ocasiones en los anteriores noventa años, desde su primera versión, adaptándose a las necesidades que imponía la experiencia, por un lado, y el desarrollo de la actividad marítima, por el otro³.

Fue entonces cuando el LOF introdujo una gran innovación. El objetivo de la nueva versión del LOF fue imponer una red de seguridad (*safety net*), paradójicamente a favor del asistente y de tal forma incentivar la tarea de asistencia cuando se corriese el riesgo de causar derrame de hidrocarburos y fuera incierta la probabilidad de obtener un resultado útil. Diferentes motivos desalentaban la asistencia en tales casos. Por un lado, la posibilidad de incurrir en importantes gastos para salvar al buque y prevenir un derrame de hidrocarburos sin la consiguiente seguridad

¹ En 1890, el Secretario del Lloyd's, Henri Hozier, viajó a Dardanelos, estrecho que vincula al Mar Negro con el Mediterráneo, preocupado por los peligros y consecuente necesidad de asistencia que generaba su dificultosa navegación. Hozier llegó a un acuerdo con el propietario de un remolcador para llevar a cabo salvamentos en términos *no cure no pay* y con cláusula compromisoria ante un árbitro a ser designado por el Comité del Lloyd's para la disputa de conflictos. Ese contrato fue el origen del primer LOF que data de 1908.

² Conforme Aguirre Ramírez, Fernando, “Novedades sobre asistencia y salvamento en los años noventa: del SCOPIC a la LOF 2000”, Revista de Estudios Marítimos N 54, página 84, mayo 2005, Buenos Aires.

³ Conforme Darling, Gerald Q.C. y Smith, Christopher, LOF 90 and the New Salvage Convention, Lloyd's of London Press Ltd., London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1991, página 33.

de recompensa por aplicación del principio *no cure no pay*, al haber fracasado los servicios. En tal situación, incluso, el asistente no sólo perdería la posibilidad de cobrar un salario, sino que además podía incurrir en responsabilidad sin siquiera contar con derecho a beneficiarse con la limitación que amparaban al propietario y al armador del buque en peligro⁴.

Ante ello, el LOF 80 se apartó de la estricta aplicación del principio *no cure no pay*.

Así, la cláusula 1, a) del LOF 80, facultó al asistente a percibir una contribución especial equivalente a los gastos razonablemente incurridos por el asistente y un incremento de hasta el 15% de tales gastos. Como condición para otorgar tal contribución especial requería que el asistido fuese un buque tanque, total o parcialmente hundido cargado con hidrocarburos potencialmente contaminantes que ni el asistente, ni sus dependientes, ni agentes hubiera incurrido en negligencia, y que los servicios hubiesen sido total o parcialmente infructuosos.

A su vez, y este aspecto también es muy importante, la contribución especial debía ser afrontada exclusivamente por el buque, modificando la regla de distribución proporcional del salario de asistencia y salvamento entre todos los intereses salvados, principalmente buque y carga. Ello era y es justo y razonable considerando que sería el buque y no la carga quien debería afrontar, en principio, la responsabilidad por el derrame de hidrocarburos que se intentó prevenir.

A su vez, el LOF 80 confirió al asistente el derecho a limitar su responsabilidad frente al armador, frente al titular de la carga, frente al propietario del combustible y de otras

pertenencias, en los términos de la Convención de Londres de 1976 sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos (cláusula 21).

En síntesis, la gran innovación del LOF 80 fue reemplazar el criterio “no cure no pay” por el de “safety net” y conceder al asistente el derecho a una contribución especial a cargo del propietario del buque en caso de salvamento de un buque tanque cargado con hidrocarburos.

2.2. LOF 2000:

El LOF fue revisado en varias ocasiones más desde 1980 (1990, 1995), hasta llegar a su versión actual, el LOF 2000. La versión 2000 tuvo, entre otros objetivos, simplificar y acortar el formulario y convertirlo en un documento más “amigable” y simple de comprender para quienes no pudieran estar habituados a emplearlos.

En virtud del LOF, el asistente se compromete, -como obligación básica-, a emplear sus mayores esfuerzos para salvar el buque, la carga, el flete a riesgo, el combustible y las provisiones y llevarlos a un lugar preestablecido o a establecer (cláusula A).

Como otra obligación fundamental el asistente se obliga al prestar sus servicios de auxilio a emplear sus mayores esfuerzos para prevenir o minimizar daños al medio ambiente (cláusula B). **Sin embargo, el daño al medio ambiente ya no se circunscribe como en el LOF 80 al causado por derrame de hidrocarburos, sino que abarca, en coincidencia con la Convención de 1989, a todo daño ambiental.**

Se incluye un casillero (N 7) que contiene la pregunta de si la cláusula SCOPIC está o no incorporada al acuerdo de salvamento. A su vez, la cláusula C dispone que, excepto que la palabra NO sea tachada en el casillero

⁴ Cabe recordar que el beneficio de limitación de responsabilidad al asistente fue conferido por la Convención de Londres de 1976, que recién entró en vigencia el 1 de diciembre de 1986.

correspondiente, el acuerdo de asistencia no tendrá incorporada la cláusula SCOPIC.

Los servicios se contratan en términos “*no cure no pay*”, sin perjuicio de lo previsto por la Convención de 1989 y por la cláusula SCOPIC como excepción a dicho principio (cláusula D).

Se establecen diversos deberes y facultades a las partes: se faculta al asistente a emplear maquinaria del buque, a obtener información necesaria para su servicio, etc⁵.

Como aspecto importante, la cláusula K establece que el capitán u otra persona que firme el LOF 2000, celebra el convenio como agente de los propietarios de los bienes a riesgo, buque, carga, etc. quienes quedan obligados por el LOF.

La cláusula I somete las controversias a arbitraje en Londres bajo las Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses y la cláusula J dispone la aplicación de la legislación inglesa. Como el Reino Unido es parte de la Convención de 1989, la remisión de la cláusula J es a dicho convenio.

⁵ El asistente queda facultado a emplear, libre de gastos, la maquinaria y equipos del buque siempre que no dañe o abandone innecesariamente ninguna propiedad de a bordo; se faculta al asistente a obtener toda la información razonable vinculada con el buque o la carga en la medida que esa información esté vinculada con los servicios y además sea posible suministrarla sin dificultad o demora; los propietarios de buque y carga deberán prestar total cooperación al asistente para lograr el ingreso a un lugar seguro en el cual se debiera entregar el buque. La cláusula G faculta al asistente a dar por terminados sus servicios cuando no hubiera razonablemente perspectiva de un resultado útil de acuerdo a los artículos 12 o 13 de la Convención de 1989. Esta previsión ya había sido contemplada en el LOF 95, antes del cual, el asistente no tenía contractualmente tal derecho. El LOF 2000 incluye una nueva cláusula (cláusula H) para determinar cuando los servicios deben considerarse terminados. Se lo considerará cuando los bienes estuvieran a salvo en el lugar de refugio previsto y no hubiera necesidad de extender sus servicios en virtud de disposición de autoridades portuarias u otras autoridades y la continuidad de servicios especializados de asistencia no resulta más necesaria para evitar daños o pérdidas (cláusula H).

Ahora bien, otro aspecto sobresaliente del formulario LOF es que las tareas se califican como de asistencia y salvamento y consecuentemente se define de antemano la naturaleza de los servicios. Así, los propietarios de los bienes salvados no podrán cuestionar luego, a la luz de mayor y más precisa información, que se trató de una verdadera asistencia⁶.

3. Convención internacional sobre asistencia y salvamento, Londres 1989:

3.1. Introducción:

Los mismos motivos que generaron las modificaciones introducidas al LOF 80, en especial la protección del medio ambiente, fueron el impulso de la Convención internacional sobre asistencia y salvamento de Londres de 1989⁷.

La más importante modificación introducida por la Convención de 1989 se encuentra en el artículo 14⁸ y es el abandono, con carácter de absoluto, del principio *no cure no pay*, para reemplazarlo por el criterio de *safety net* o red de seguridad para el asistente que ya había contemplado el LOF 80. Según el criterio del *safety net*, cuando estuviese en riesgo el medio ambiente, el asistente tendría asegurado, aun cuando no se alcanzara un resultado útil en el sentido tradicional, el reembolso de los gastos incurridos, y en determinadas circunstancias, un porcentual adicional de esos mismos gastos. De esta forma se alentaba al asistente a prestar servicios aun cuando no hubiera probabilidad

⁶ Conforme Darling, y Smith, op. cit., página 35.

⁷ Su primer texto fue obra del Comité Marítimo Internacional que lo aprobó en su Conferencia de Montreal en 1981 con la recomendación de que sea remitida a la OMI para su análisis y aprobación. La Convención fue firmada en Londres el 28 de abril de 1989 y entró en vigor el 14 de julio de 1996. Son parte de ella más de 40 estados, entre ellos, Australia, Nueva Zelanda, Canadá, China, Alemania, Francia, Dinamarca, Croacia, Grecia, Irlanda, Italia, Holanda, Noruega, Rumania, Rusia, Suecia, Reino Unido, México y Estados Unidos de Norteamérica.

⁸ Conforme Darling y Smith, op. cit. página 53.

de obtener un resultado útil o esa probabilidad fuera baja.

3.2. Definiciones: daño al medio ambiente

La Convención de 1989 contiene un conjunto de trascendentes definiciones. Para no extender este trabajo, de ellas analizaremos exclusivamente la de “daños al medio ambiente”.

Se los define como los:

“daños materiales que afecten considerablemente a la salud del ser humano, a la flora o a la fauna marinas o a los recursos marinos que se encuentren en aguas costeras o interiores o en las aguas adyacentes a estas, ocasionados por contaminación, impurificación, incendio, explosión u otros sucesos graves de análoga importancia”.

Para que haya un daño al medio ambiente, la definición exige un perjuicio material. El daño material debe afectar la salud del ser humano, o la flora o la fauna marina o los recursos marinos de aguas costeras o interiores. El daño material, a su vez, debe provenir de contaminación, impurificación, incendio, explosión u otro suceso análogo grave.

El concepto de daño al medio ambiente difiere de aquel del LOF 80, que se circunscribía a los daños causados por derrames de hidrocarburos pesados provenientes de buque tanque (cláusula 1, a del LOF 80), y que ya había sido ampliado en el LOF 90 a todo daño ambiental. Ahora, la Convención de 1989, no reduce el concepto de daño ambiental al causado por hidrocarburos sino que amplía el concepto a todo otro daño material que afecte la salud del ser humano, a la flora, a la fauna y a los recursos marinos.

3.3. Acuerdos de asistencia y salvamento: supletoriedad de las normas legales:

Los derechos y obligaciones de las partes se registrarán por las disposiciones que ellas mismas dispongan. Así lo establece de manera expresa el artículo 6.1. de la Convención de 1989 y ello no es distinto bajo la Ley de la Navegación o bajo la Convención de 1910 (argumento artículos 377 de la Ley de la Navegación y 7 de la Convención).

3.4. Obligaciones:

Ahora bien, la Convención de 1989 impone un abanico de deberes y obligaciones que quedan de esta forma significativamente ampliadas respecto de aquellos originarias contempladas en la Convención de 1910. Además, debe destacarse que tales deberes no se imponen exclusivamente al asistente o al capitán del buque asistido sino que se extienden a los titulares de los bienes asistidos, como el propietario del buque y al consignatario de la mercadería. Más aún, también veremos que los deberes se extienden a los Estados Parte del Convenio.

3.4.1. Obligaciones del asistente:

La Convención de 1989 impone al asistente las siguientes obligaciones:

- llevar a cabo los servicios de asistencia con debida diligencia (artículo 8.1.a);
- actuar con debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente (artículo 8.1.b)⁹;

⁹ La preocupación por la preservación del medio ambiente es ajena a nuestra Ley de la Navegación y a la Convención de 1910. Si bien podría considerarse que el deber de llevar a cabo los servicios de asistencia con debida diligencia que impone el inciso a) de la norma, estaba implícito en todo servicio de asistencia, indudablemente la obligación de actuar con debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente que del inciso b), va más allá de lo implícito e impone una importante obligación al asistente. Se le impone la obligación de evitar o reducir daños al medio ambiente y consecuentemente se lo hace responsable en caso de incumplimiento. También es de destacar que no se exige al asistente que comprometa un resultado, sino que se le impone la prestación de un servicio de manera diligente como obligación de medio (artículo 8.1.a).

- pedir colaboración a otros asistentes, cuando sea razonable hacerlo (artículo 8.1.c);

- aceptar la intervención de otros asistentes a pedido del propietario del buque o su capitán o del propietario de otros bienes en peligro (artículo 8.1.d); se establece que si el pedido de intervención no hubiese sido razonable, la intervención de otro asistente no afectará la remuneración del primero¹⁰. Se trata de una disposición no contemplada ni por la Convención de 1910, ni por la Ley de la Navegación¹¹.

3.4.2.Obligaciones de los titulares de los bienes asistidos:

La Convención impone, tanto al propietario del buque y a su capitán como al propietario de la carga y de los demás bienes que se encuentren en peligro, las siguientes obligaciones a favor del asistente:

- colaborar con el asistente mientras se desarrollen los servicios (artículo 8.2.a);

- cuando presten tal colaboración, actuar con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente (artículo 8.2.b);

- aceptar, a pedido del asistente, la entrega de los bienes salvados, buque, carga, etc. cuando hubieran llegado a lugar seguro y sea razonable recibirlos (artículo 8.2.c).

Las obligaciones de colaborar con el asistente mientras se desarrollen los servicios y aceptar la devolución de los bienes salvados, ya estaban incorporadas al LOF 80 (cláusula 2) y ahora son impuestas como obligaciones legales, además de la de evitar o reducir daños al medio ambiente por parte de los intereses de la carga.

3.4.3.Obligación impuesta a los Estados Parte:

El artículo 11 impone a los Estados Parte, cuando deban regular o decidir cuestiones vinculadas a la asistencia y salvamento, a tener en cuenta la necesidad de cooperación entre los asistentes, las demás partes interesadas y las autoridades públicas, tendiente a asegurar una eficiente y exitosa tarea de asistencia de vidas humanas, de la propiedad en peligro y del medio ambiente.

El artículo 11 ejemplifica, entre las situaciones a regular por el Estado Parte, la admisión de buques en situación de peligro a puertos de refugio como también conferir facilidades a los asistentes.

Es decir que la norma en análisis impone un deber específico al Estado Parte, favorable a regular el acceso a puertos de refugio para entregar el buque a su propietario. Sin

¹⁰ Se le impone al asistente la obligación de requerir servicios de otros asistentes cuando sus recursos, medios, conocimiento, etc. no fuera suficientes para llevar a cabo la tarea. Requerir tal colaboración es además una consecuencia de la obligación de llevar a cabo los servicios de asistencia con debida diligencia de artículo 8.1.a), porque si no requiriera colaboración para aquello que no está en condición de hacer, no estaría efectuando las operaciones con la debida diligencia como se le exige. El deber se extiende a la carga de aceptar la intervención de otros asistentes cuando sea requerido por el propietario del buque o su capitán o del propietario de otros bienes en peligro (artículo 8.1.d). No se acepta la intromisión espontánea de otros asistentes sino que la norma pretende impedirla al aceptar la intervención de otros asistentes exclusivamente a pedido de los intereses concernidos.

¹⁰ Además, el pedido de intervención debe ser razonable; en caso contrario la intervención de otro asistente no afectará la remuneración del primero.

¹¹ Conforme Ravina, Arturo, O. "Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989", en "La Organización Marítima Internacional", "Su dinámica Los Convenios", Compilado y corregido por Arturo O. Ravina, página 137. La Ley de la Navegación contempla la posibilidad de colaboración en los servicios de asistencia; tanto es así que los artículos 375 y 378 confieren acción al armador del buque auxiliar y en su caso, a los armadores y demás personas que cooperen en el auxilio. Lo que no contempla la Ley de la Navegación, es la obligación de pedir colaboración en las tareas de auxilio.

embargo, la disposición no va tan lejos como para imponer la nominación por el Estado Parte de los puertos de refugio en su territorio.

Si bien la solución pareciera tímida, sin duda es una disposición que merece apoyo..

3.5. Condiciones para el salario:

Para que haya derecho al cobro de un salario de asistencia y salvamento, se deben presentar los siguientes requisitos que podemos denominar elementos constitutivos de la asistencia y salvamento: a) auxilio a un buque en situación de peligro; b) resultado útil y c) que el servicio no sea prestado contra la voluntad expresa y razonable del capitán del buque salvado.

3.5.1. Peligro:

Se debe prestar una tarea de auxilio a un buque o a bienes que se encuentren en situación de peligro. Este requisito surge del artículo 1, a) de la Convención de 1989 que al definir lo que constituye “operación de salvamento” exige que el buque o los bienes se encuentren en tal situación. También, obviamente exigen el peligro como requisito tanto la Ley de la Navegación (artículo 371) como la Convención de 1910 (artículo 1).

Benigno I. Varela definía al peligro como la “probabilidad de daño” y señalaba que la “probabilidad” es un aspecto de la “posibilidad”. La posibilidad es de carácter absoluto, es o no es posible, sin términos medios o graduaciones o escalas sin que exista –enseñaba Varela- lo más o lo menos posible. Contrariamente, la “probabilidad” tiene graduaciones y es el porcentaje en que podemos esperar que un suceso se cumpla. Afirmaba que para ponderar el riesgo, la probabilidad del daño es más importante que su gravedad y es más peligroso una elevada probabilidad de un perjuicio leve, que una escasa previsibilidad de un daño grave¹².

Dícese del peligro que debe ser real y efectivo, es decir, no el que es normal de cualquier expedición marítima, aún no inminente¹³. El buque debe estar afectado por una amenaza verosímil de daño; de la situación general de la posibilidad de daño, la figura exige que se presente una probabilidad de daño.

3.5.2. Resultado útil:

La tarea debe haber sido total o parcialmente exitosa, obteniéndose un resultado útil. Así lo exige expresamente, bajo el título “Condiciones para que haya derecho a recompensa”, el artículo 12.1.: “*Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa*” y 12.2.: “*Salvo que se disponga otra cosa, no nacen obligaciones de pago alguno en virtud del presente Convenio si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil*”.

De igual manera, el 371 de la Ley de la Navegación y el artículo 2 de la Convención de 1910, exigen resultado útil para que haya derecho al cobro de una remuneración.

Sin embargo, ya hemos mencionado la evolución del instituto hasta consagrarse en el Convenio de 1989 el derecho a una compensación especial equivalente a los gastos e incluso un porcentual más, aún sin resultado útil en el sentido tradicional, cuando haya riesgo de daño ambiental.

¹² Conforme Varela, Benigno Ignacio, “El peligro y el auxilio”, publicación de su exposición en la primera sesión del “Seminario sobre asistencia y salvamento”, organizado por el Instituto de Estudios Marítimos, octubre-noviembre 1981, páginas 3 y 4.

¹³ Conforme Cappagli, Alberto C, “Asistencia y salvamento – Concepto – Unidad conceptual”, publicación de su exposición en la primera sesión del “Seminario sobre asistencia y salvamento”, organizado por el Instituto de Estudios Marítimos, octubre-noviembre 1981, página 7.

3.5.3. Servicio no prestado contra la voluntad expresa y razonable del capitán del buque en peligro:

El artículo 371 de la Ley de la Navegación, al igual que el artículo 3 de la Convención de 1910, requiere que la asistencia y salvamento no haya sido prestada contra la voluntad expresa y razonable del capitán del buque en peligro. Se trata de un elemento negativo, es decir que no debe presentarse. Encontramos una disposición similar en el artículo 19 de la Convención de 1989.

Para impedir que se genere el derecho al cobro de un salario, la voluntad contraria debe tener los siguientes requisitos: a) debe provenir del capitán del buque asistido; b) debe ser expresa y c) debe ser razonable.

3.6. Deudores del salario: proporcionalidad:

El artículo 13.2. establece que son deudores del salario todos los intereses vinculados al buque y a los bienes salvados, en proporción a sus respectivos valores.

El texto del artículo 378 (*“la acción debe entablarse contra el armador del buque auxiliado, si éste se hubiera salvado y, en caso contrario, contra los destinatarios de la carga salvada”*), podría aparejar la duda de si el armador no sería deudor de todo el salario, con acción de repetición contra la carga.

Sin embargo, el último párrafo del artículo 378 de la Ley de la Navegación, parece aclarar la duda al establecer que el armador tiene en el juicio la representación de la carga, excepto que los consignatarios tomen intervención de manera personal. Esta disposición revela que el asistente tiene acción tanto contra el buque como contra la carga y no exclusivamente una acción contra el buque. Ello es así porque si

no hubiera acción directa contra la carga, no se hubiera previsto ni la representación de la carga por el buque, ni la intervención personal de la carga en el juicio si no fuera representada por el buque.

Pero aun cuando se interpretara que el deudor directo del asistente hubiese sido el buque, nada impediría a su armador repetir contra la carga lo que hubiera pagado de salario de asistencia y salvamento en la parte proporcional que correspondiese al valor de la mercadería salvada. Con ello, se mantendría aún en tal circunstancia, la regla de pago proporcional a los valores en juego.

Además, la regla del “resultado útil”, -aún depreciada como está-, es consistente con la de la contribución proporcional. Ello es así porque si la extensión de la contribución depende de la entidad de lo salvado, no se podrá reclamar a cada interés sino en la proporción de su beneficio. Incluso, si el único interés salvado fuese la carga, carecería de toda razonabilidad no habilitar una acción directa contra la carga.

Sin embargo, en ciertas situaciones podría cuestionarse la justicia de esta solución, cuando buque y carga, por ejemplo, estuvieran expuestos a distinta intensidad de peligro o cuando las tareas para auxiliar a los bienes en situación de riesgo sean de diferente dificultad¹⁴.

Ya hemos visto que la Convención de 1989 es categórica y establece la regla del pago proporcional a los intereses en juego, terminando con todo debate al respecto. Sin embargo, el segundo párrafo del artículo 13.2. permite a los Estados Parte estipular en su legislación nacional que el pago del salario será efectuado exclusivamente por uno de los

¹⁴ Conforme Darling y Smith, op. cit., página 30 y Kennedy's Civil Salvage, Fourth Edition, by Kenneth C. McGuffie, B.L., London, Stevens & Sons Limited, 1958, página 267.

intereses a riesgo, sin perjuicio del derecho de ese interés de repetir contra los demás lo que hubiese pagado por ellos. Esta solución permitiría, por ejemplo, que un Estado Parte dispusiese que el salario sea pagado inicialmente por el buque, quien luego podría repetir lo pagado contra la carga. Esta podría ser una solución adecuada para garantizar al asistente el cobro del salario de manera más sencilla, sin los cuestionamientos que podría oponer el interés de la carga que no lo contrató y podría evitar la mayor litigiosidad que puede generar los reclamos del asistente a la carga con la consiguiente reducción de costos. Por otra parte, es la solución del derecho holandés¹⁵. Además, podría incentivar los servicios de los asistentes.

Sin perjuicio de algunas ventajas como las mencionadas, la solución más justa y razonable es el pago del salario en proporción a los valores salvados, quedando a cargo del tribunal interviniente valorar si corresponde alguna distribución distinta como consecuencia del diferente riesgo al que pudieran haber estado sometidos los intereses en peligro.

3.7.Pautas para la determinación y distribución del salario:

El artículo 13 de la Convención de 1989, como el 379 de la Ley de la Navegación, como el artículo 8 de la Convención de 1910, fijan al juez o al árbitro las pautas que debe tomar en cuenta para la determinación del salario.

Inicialmente, el artículo 13 dispone que la recompensa se determinará teniendo en miras alentar las operaciones de asistencia. Se trata de una expresión de política legislativa destinada a exigir que el salario a ser fijado aliente los servicios de salvamento y contribuya a garantizar la seguridad y a preservar la vida humana en el mar.

Luego, el artículo 13 establece en diez incisos los parámetros para la determinación del salario. La pauta verdaderamente innovadora es la del inciso b) que establece que debe tomarse en cuenta *"la pericia y los esfuerzos desplegados por los asistentes para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente"*. Se ha dicho con razón que, aún antes de esta disposición expresa, un juez o un árbitro habrían valorado este tema¹⁶ que ahora expresamente acentúa una política activa en defensa del medio ambiente.

Similares parámetros se emplearán para distribuir el salario entre los distintos asistentes cuando hubieran sido más de uno (artículo 15.1). A su vez, el reparto entre los diferentes intereses de un mismo buque se regulará por la ley del pabellón del buque (artículo 15.2, primer párrafo).

Si el servicio no se hubiera prestado desde un buque, la distribución se regulará por la ley que rija el contrato celebrado entre el asistente y sus dependientes (artículo 15.2., último párrafo).

3.8.Responsabilidad del asistente:

De acuerdo a lo previsto por los artículos 377 y 382 de la Ley de la Navegación, los casos de culpa del asistente en la generación del peligro, de robos, hurtos, ocultaciones y otros actos fraudulentos, o de buque abandonado no devuelto, aparejan la posibilidad de pérdida o reducción del salario.

De similar manera, el artículo 18 de la Convención de 1989 establece que el asistente puede ser privado total o parcialmente del derecho a cobrar un salario cuando por su culpa o negligencia hubiera generado la necesidad del auxilio o la dificultad de las operaciones o cuando hubiera incurrido en fraude o en otras conductas ilícitas.

¹⁵ Conforme Darling y Smith, op. cit. página 65

¹⁶ Darling y Smith, op. cit. página 65.

Además, tanto el Convenio de 1989 (artículo 7) como nuestra Ley de la Navegación (artículo 377) establecen con leves diferencias de redacción que todo convenio puede ser modificado o anulado si hubiese sido celebrado en presencia y bajo la influencia del peligro o cuyas condiciones no fuesen equitativas¹⁷. El Convenio de 1989, en su artículo 7, contempla además la posibilidad de anular o modificar el convenio celebrado bajo influencia indebida o cuyo monto fuese excesivo o demasiado bajo en relación a los servicios prestados. Se trata de un supuesto de lesión subjetiva en los términos del artículo 954, segundo párrafo del Código Civil, en la cual una de las partes, el asistente, aprovecha el estado de necesidad del auxiliado para convenir, por ejemplo, un salario excesivo¹⁸.

3.9.Limitación de responsabilidad del asistente:

En caso de responsabilidad del asistente, la Ley de la Navegación no contempla la posibilidad de que ese asistente limite su responsabilidad, considerando que los artículos 175 y 181 sólo permiten al propietario, al armador, al transportador, al capitán y a los tripulantes limitar su responsabilidad. Así, de acuerdo a la Ley de la Navegación, el asistente en nuestro derecho positivo no está facultado a limitar su responsabilidad. Contrariamente, la Convención de Londres de 1976 faculta al asistente, aún cuando no hubiera operado

desde un buque, a limitar su responsabilidad¹⁹. Recordemos que esta inclusión fue una reacción a la jurisprudencia de la Cámara de los Lores Inglesa en el caso “Tojo Maru”. Allí se estableció que el asistente no estaba habilitado a limitar su responsabilidad por los daños causados por un buzo que participó de la tarea de asistencia, pero lo hizo fuera del buque asistente cuando ocurrió el daño.

3.10.Fianza:

Se dispone la obligación de toda persona deudora del pago de un salario a constituir una fianza a favor del asistente, incluyendo el monto previsto para afrontar el salario, sus intereses y las costas (artículo 21.1).

Recordemos que la cláusula 5 del LOF 80, comprometía al propietario del buque, sus dependientes y agentes a emplear su mayor esfuerzo para obtener garantías de la carga (cláusula 5). Ahora, el artículo 21.2 de la Convención de 1989 obliga al propietario del buque salvado a hacer todo lo posible para que los propietarios de la carga constituyan fianza suficiente para afrontar el pago del salario a su cargo, incluyendo también intereses y costas. Ello debe hacerse antes que la carga sea liberada. Si el buque no cumpliera esta obligación incurrirá en responsabilidad por su omisión.

3.11.Derecho de retención:

El artículo 21.3. de la Convención de 1989 confiere al asistente un derecho de retención sobre el buque y los demás bienes salvados. Estos no podrán ser retirados del primer puerto o lugar al que hubieran llegado al finalizar las operaciones antes de que se constituya fianza suficiente para cubrir el salario en los términos del artículo 21.1.

¹⁷ Conforme “Flota Fluvial del Estado Argentino c/ capitán y/o armador y/o propietario buque “Argos” s/ cobro de pesos” y “Raúl A. Negro e Hijos S.R.L. c/ Overseas s/ cobro de pesos”, causas números 1394 y 1395 respectivamente, CNFed. sala 1, 18 de marzo de 1983, Boletín de Jurisprudencia Marítima N 1, octubre de 1984, página 1.

¹⁸ El artículo 954, del Código Civil, en su parte pertinente dispone: “...También podrá demandarse la nulidad o la modificación de los actos jurídicos cuando una de las partes explotando la necesidad, ligereza o inexperiencia de la otra, obtuviera por medio de ellos una ventaja patrimonial evidentemente desproporcionada y sin justificación...”.

¹⁹ Artículo 1.3.

La Ley de la Navegación, por un lado, no permite al transportador a retener la carga en garantía de sus créditos como el flete, las sobrestadías, otros gastos y la contribución de avería gruesa, y si no le fuesen pagados o no se firmara el compromiso de avería o no se afianzara su contribución, habilita al transportador a embargar la carga, pero no a retenerla (artículo 309). Pero, por otro lado, la prohibición de ejercer el derecho de retención se circunscribe al transportador, y el artículo 309 de la Ley de la Navegación no regula la situación del asistente. Se plantea entonces el interrogante de si la prohibición de ejercer un derecho de retención se limita al transportador o si se extiende también al asistente. A favor de limitarla al transportador se presenta el propio texto del artículo 309 que, pudiendo hacer extensiva la prohibición de retención al asistente, no lo hace (regla *inclusio unius est exclusio alterius*). A favor de extender la prohibición, el artículo 1 de la Ley de la Navegación exige que en caso de laguna, antes de recurrirse al derecho común, se apliquen por analogía las normas del propio sistema autónomo del derecho de la navegación. En tal caso, por aplicación analógica de la prohibición de retención del transportador para la avería gruesa prevista por el artículo 309, a la situación del asistente, se podría concluir que tal derecho de retención está prohibido.

3.12.Privilegio marítimo:

El artículo 20.1. establece que ninguna disposición del Convenio perjudicará el privilegio marítimo del asistente, establecido tanto por los Convenios internacionales sobre privilegios e hipotecas como por el artículo 476, inciso f) de la Ley de la Navegación. Sin embargo, el artículo 20.2. establece una excepción a la intangibilidad de los privilegios al establecer que el asistente no lo podrá ejercer, si en debida forma, se ha constituido o se la ha ofrecido fianza suficiente para cubrir su crédito. Similar solución surge del artículo 540 de la Ley de la Navegación.

3.13.Pagos provisionales:

El artículo 22.1. habilita al tribunal competente a conceder pagos provisionales a cuenta. La suma deberá ser equitativa y justa y, efectuado el pago provisional, deberá reducirse proporcionalmente la fianza del artículo 21. Ni nuestra Ley de la Navegación, ni la Convención de 1910 contemplan pagos provisionales.

3.14.Compensación especial:

La compensación especial del artículo 14 es la más importante reforma introducida por la Convención de 1989.

3.15.Compensación especial equivalente a los gastos; artículo 14.1.:

Las condiciones para que se conceda la compensación especial equivalente a los gastos del artículo 14.1. son las siguientes: a) la existencia de una amenaza de daños al medio ambiente y b) la no concesión de salario en los términos del artículo 13. Veamos.

3.15.1.Amenaza de daños al medio ambiente:

Debe existir una amenaza de daños al medio ambiente, sea por el buque mismo o por la naturaleza de la carga. Recordemos acá que la Convención de 1989 no circunscribe el daño al medio ambiente al causado por derrame de hidrocarburos.

3.15.2.No obtención de un salario en los términos del artículo 13:

El segundo requisito es que el asistente no haya logrado, por aplicación de las pautas del artículo 13, obtener un salario equivalente a sus gastos. Ello puede ocurrir porque o no fue posible salvar los bienes en peligro por lo que no habría derecho a salario, o aún salvados, el éxito ha sido escaso y la remuneración por

aplicación de las pautas del artículo 13 no superaría los gastos del asistente.

La pauta por la cual el salario no debería alcanzar los gastos impondrá la prueba tanto del salario que correspondería según el artículo 13, como de la compensación especial del artículo 14, para poder compararlos y establecer que los gastos superan al salario del artículo 13.

3.16.Compensación especial incrementada hasta 30% o 100%; artículo 14.2.:

Cuando se presenta la situación que establece el artículo 14.2., la compensación especial del artículo 14.1. podrá incrementarse hasta un 30% de los gastos efectuados por el asistente. Incluso el tribunal, cuando lo considere justo y equitativo teniendo en miras la necesidad de alentar las operaciones de salvamento, podrá incrementar tal compensación especial hasta el 100% de los gastos del asistente.

Entonces, el requisito para la extensión hasta el 30 o el 100% es que el asistente haya logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente y además, por supuesto, que el salario determinado en virtud del artículo 13 no alcance a cubrir los gastos incurridos por el asistente.

3.17.Concepto de gastos:

El artículo 14.1. menciona a los "...gastos, tal como éstos se definen en el presente artículo" y el artículo 14.2. menciona los gastos efectuados por el asistente. El artículo 14.3. brinda el concepto de gastos que define como: *"...los gastos personales ("out-of-pocket expenses") que razonablemente haya tenido el asistente en la operación de salvamento y una cantidad equitativa ("fair rate") correspondiente al equipo y al personal que efectiva y razonablemente se hayan*

empleado en la operación de salvamento, tomando en consideración los criterios establecidos en el artículo 13, párrafo 1 h), i) y j²⁰). Esos incisos hacen referencia a la prontitud con que se hayan prestado los servicios (h), a la disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento (i) y al grado de preparación y a la eficacia del equipo del asistente, así como el valor del mismo (j).

El artículo 14.3. contempla dos tipos de gastos. Por un lado, los gastos personales o "out-of-pocket expenses", es decir los gastos real y efectivamente desembolsados. Así, por ejemplo, el gasto de transporte de personal y de equipos, los gastos de alimentación, el de alquiler de generadores, compresores, bombas, defensas, elementos de iluminación, grúas flotantes, defensas, barcasas, remolcadores, buques, etc. Por el otro, prevé una cantidad equitativa o "fair rate" por el empleo del equipo y personal afectado efectivamente en el salvamento.

En todos los casos se condiciona la admisión de los gastos a su efectivo desembolso o empleo y a su razonabilidad. Esta razonabilidad, condiciona tanto la realización del gasto o el empleo del equipo en sí mismo, como en su monto.

Mientras que el salario del artículo 13 no podrá superar el valor de los bienes salvados, nada se dice respecto de la compensación especial del artículo 14. Como se trata de casos en los cuales o no hay derecho a cobrar salario alguno por falta de resultado útil o el salario determinable es inferior a los gastos, es decir,

²⁰ La versión en inglés del artículo 14.3. sobre el concepto de gastos dice: *"Salvor's expenses for the purpose of paragraph 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1 (h), (i) and (j).*

que los bienes en riesgo se han perdido o deteriorado, los gastos que componen la compensación especial, pueden exceder el valor de los bienes salvados.

Veremos las complicaciones que generó la determinación de los gastos admisibles, especialmente el concepto de “*fair rate*” o cantidad equitativa por el equipo y personal empleado cuya consecuencia fue un cambio muy trascendente en la modalidad de remuneración de los servicios de asistencia y salvamento por medio de la denominada cláusula SCOPIC. Por el momento no adelantaremos nada más sobre este tema que trataremos más adelante y seguiremos entonces con nuestro análisis.

3.18. Deudor de la compensación especial:

El deudor de la compensación especial del artículo 14, es exclusivamente el propietario del buque, como expresamente lo dispone la norma. Ello es así, porque la responsabilidad por daños al medio ambiente recaerá sobre él y no sobre el interés de la carga, y consecuentemente es razonable que quien afronte la compensación especial sea el buque. La compensación especial así conferida no resulta tampoco bonificable en avería gruesa²¹.

Sin embargo, el artículo 14.6. prevé expresamente la posibilidad de que el propietario del buque repita la compensación especial que hubiera pagado.

3.19. Reservas:

El artículo 30 habilita a los Estados en el momento de firmar, ratificar o adherir al convenio, hacer reservas de casos en los cuales el convenio no resultará aplicable²². Además, recordemos que el artículo 13.2. permite a los

Estados a estipular en su legislación que el pago del salario sea afrontado por un solo interés –por ejemplo el buque- sin perjuicio de su derecho de repetición. Esta también es una suerte de reserva que se permite introducir a los Estados Parte.

4. SCOPIC:

4.1. Antecedentes:

La cláusula SCOPIC fue introducida el 1 de agosto de 1999 para complementar el LOF 95 y constituir un sistema alternativo para la determinación de reclamos de compensación especial en los términos del artículo 14 de la Convención de 1989²³.

La cláusula SCOPIC fue una reacción a la interpretación dada por la Cámara de los Lores al concepto de gastos del artículo 14.2. de la Convención de 1989, en el caso *Nagasaki Spirit*²⁴.

La decisión de la Cámara de los Lores, con la opinión preponderante de Lord Mustill, consideró que el gasto y más precisamente la

²² Los estados podrán efectuar reservas y determinar el convenio no resultará aplicable cuando la operación de salvamento se desarrolle en aguas interiores y todos los buques sean de navegación interior; cuando las operaciones de salvamento se desarrollen en aguas interiores y no se haya afectado ningún buque; cuando todas las partes interesadas sean nacionales de ese Estado o cuando de asistir un bien marítimo de carácter cultural con interés prehistórico, arqueológico o histórico que se encuentre en el fondo del mar.

²³ Conforme www.waltonsandmorse.com

²⁴ Conforme “*Semco Salvage & Marine Pte. Ltd. V Lancer Navigation Co. Ltd.*”, fallo de la Cámara de los Lores del 6 de febrero de 1997. El 19 de septiembre de 1992 se produjo en la parte norte del estrecho de Malaca un abordaje entre el buque tanque *Nagasaki Spirit*, cargado con 40.000 toneladas de crudo, y el *Ocean Blessing*. Como consecuencia del abordaje se produjo un derrame de 12.000 toneladas de crudo del buque tanque generándose un incendio que envolvió a ambos buques. Sólo sobrevivieron 2 tripulantes del *Nagasaki Spirit*. *Semco Salvage and Marine* tomó a su cargo las operaciones de salvamento del buque tanque bajo un LOF 90 firmado el 20 de septiembre. Ese mismo día, *Semco* dirigió varios remolcadores a la posición del buque petrolero y logró posteriormente la extinción del incendio. Ante el riesgo de derrame, el gobierno de Malasia ordenó a *Semco* remolcar el buque lejos de su costa donde se efectuó un alije de la carga luego de lo cual, finalmente el 12 de diciembre de 1992, el *Nagasaki Spirit* fue devuelto a sus propietarios en el puerto de Singapur.

²¹ Conforme Regla VI, c) de York-Amberes.

“cantidad equitativa” o “fair rate” estaban compuestos por cuatro ítems que se mencionan en el fallo²⁵. El único punto discutido en el fallo fue la procedencia del ítem c), que el asistente quería incluir y el armador excluir. Es decir que el litigio giró alrededor de la admisión como gasto de: “otro elemento que implicaría llevar o elevar los gastos recuperables hasta una tasa o monto que incluiría un rédito o beneficio al asistente”, en inglés: “*a further element to bring the recoverable “expenses” up to a rate capable of including an element of profit*”.

Lord Mustill se inclinó por una interpretación restrictiva de concepto “gasto”. Menciona que en los dos primeros apartados del artículo 14 se mencionan a los gastos como “efectuados”, lo que descarta los beneficios porque éstos no se “efectúan”. Según el fallo, la idea de “compensación” también se vincula con reembolso y consecuentemente con gastos. Además, también se habla de “gastos personales” (“out-of-pocket expenses”) lo que no incluye ganancia alguna y no pareciera, según Lord Mustill, que los gastos del asistente tuvieran dos elementos distintos (sin lucro y con lucro), por lo que tampoco cabe incluir el beneficio. Lord Mustill afirmó también que no aceptaba que los asistentes necesitaran al beneficio como un mayor incentivo considerando la remuneración del artículo 13.

²⁵ Dice Lord Mustill: “*The principal issue in the presente appeal concerns the definition of “expenses” in article 1.4.3 and in particular that part of it which includes in the expenses “a fair rate for equipment and personall actually and reasonably usedn in the salvage operation”. Four elementos have been identified as possible components of the “fair rate”. The direct costs to the salvor of performing the service; the additional costs of keeping the vessels and equipment on standby; a further element to bring the recoverable “expenses” up to a rate capable of including an element of profit; and, a final element bringing the recovery up to the level of a salvage award*”.

De esta forma Lord Mustill menciona en el fallo: a) el costo directo del asistente en llevar a cabo el servicio; b) el costo adicional por mantener buques y equipos en espera; c) otro elemento que implicaría llevar o elevar los gastos recuperables hasta una tasa o monto que incluiría un rédito o beneficio al asistente y d) un último elemento elevando el recupero de gastos al nivel de salario de asistencia y salvamento.

El fallo fue condenado inmediatamente por la International Salvage Union (ISU). Según la ISU, la decisión tergiversaba el sistema de la compensación especial y constituía un mensaje negativo y anómalo a industria de asistencia y salvamento, lo que debería ser mirado con preocupación por armadores y los P & I²⁶.

El resultado de tal reacción fue la cláusula SCOPIC negociada entre la ISU y el International Group of P& I Clubs.

4.2. Características de la cláusula SCOPIC:

La cláusula SCOPIC contiene 15 artículos y dos anexos, el anexo A conteniendo las tarifas y el anexo B regula al “Special Casualty Representative”, (“SCR”) o representante especial de siniestro²⁷.

SCOPIC sustituye la compensación especial del artículo 14 de la Convención de 1989, por el sistema que crea la propia cláusula. El asistente podrá optar por el sistema de la Convención de 1989 o por el sistema SCOPIC.

La primera gran innovación de SCOPIC respecto del sistema de la Convención de 1989 es que la cláusula SCOPIC se aplicará y la compensación especial de SCOPIC será pagada, sin tener en cuenta la condición que impone la Convención de 1989, es decir, sin tener en cuenta si hubo o no amenaza de daño al medio ambiente (artículo 2).

Efectivamente, el artículo 5 establece que la remuneración SCOPIC estará constituida por el total de la tarifa de personal, remolcadores y otras

²⁶ Conforme Aguirre Ramírez, F., op. cit. página 94.

²⁷ Conjuntamente con el surgimiento de la cláusula SCOPIC, en espíritu de colaboración, la ISU y el International Group of P & I Clubs firmaron un Código de Práctica para recomendar a sus asociados a tener en cuenta en las asistencias a las que resulta aplicable el artículo 14 de la Convención de 1989 o en las cuales se hubiera suscripto un LOF con la cláusula SCOPIC. Se trata de un Código que, actualizado en diversas oportunidades, tiene actualmente 12 cláusulas pero que no pretende tener fuerza legal (cláusula 12).

embarcaciones, equipos portátiles de salvamento, según el tarifario del anexo A. Se incluyen además los gastos pagados a terceros en concepto de mano de obra, remolcadores y otros buques y equipos y otros gastos razonables y necesarios para el salvamento.

Además del reintegro de los gastos, la compensación de SCOPIC incluye un “bonus” del 25% de todas esas tarifas, contrarrestando la jurisprudencia de la Cámara de los Lores en el caso Nagasaki Spirit, antes citado.

La compensación de SCOPIC queda a cargo exclusivamente del propietario del buque (artículo 13) o de quien hubiera extendido la garantía bancaria o del Club de P & I.

Otro aspecto muy importante es que la compensación SCOPIC no queda sujeta a bonificación en avería gruesa ni a reclamo o recupero alguno directo o indirecto por parte del buque o Club de P & I (artículo 14).

La compensación de SCOPIC será pagada solamente cuando exceda el salario que sería determinable en virtud del artículo 13 de la Convención de 1989 y que estuviera a cargo de todos los intereses a riesgo (buque, carga, combustible, lubricantes y provisiones), sin contar intereses ni costas.

El asistente podrá optar por atenerse al sistema tradicional contemplado por la Convención de 1989 o hacer la opción por la compensación de SCOPIC. Ahora bien, efectuada la opción, el asistente no pierde el derecho a obtener el salario de asistencia y salvamento tradicional del artículo 13 de la Convención de 1989 si éste fuera mayor a la compensación SCOPIC. Sin embargo, si finalmente el salario de asistencia y salvamento fuera mayor a la compensación SCOPIC, tendrá como penalización el 25% de la diferencia entre uno y otro (artículo 7). A su vez, el artículo dispone la modalidad de pago de la compensación SCOPIC, distinguiendo si existe o no un reclamo bajo el artículo 13 de la Convención. Si no hay reclamo del asistente, el pago se efectuará en el

plazo de 1 mes desde la presentación del reclamo. Si hubiera reclamo, se efectuará el pago con una estimación del posible descuento del 25% del artículo 7.

Por supuesto que además de todas estas previsiones, se dispone que el asistente empleará su mejor esfuerzo para salvar el buque y los demás bienes y para prevenir o minimizar daños al medio ambiente (artículo 10)²⁸.

²⁸ Se regula la garantía bancaria o de un Club de P & I a entregar al asistente por u\$s 3.000.000.- inicialmente estimada incluyendo intereses y costas, -sin perjuicio de su posterior aumento o reducción-, según corresponda (artículo 3). Dicha garantía deberá cubrir la remuneración SCOPIC que se regula en el artículo 5. El armador podrá designar al “SCR”, Special Casualty Representative, o Representante Especial de Sinistro para que esté presente durante los servicios de asistencia y salvamento (artículo 1). La primera función del SCR es de emplear su mayor esfuerzo para colaborar con los servicios y prevenir o minimizar daños al medio ambiente (Anexo B, cláusula 2, de SCOPIC), sin reemplazar las atribuciones del “Salvage Master” quien queda a cargo como responsables de los servicios de asistencia y salvamento (Anexo B, cláusula 3, de SCOPIC). Finalmente, reiteremos que el Anexo A de SCOPIC establece, en dólares estadounidenses, las tarifas que deben pagarse como remuneración SCOPIC en concepto de personal, remolcadores y otras embarcaciones, equipos empleados, etc. A su vez, el Anexo B de SCOPIC establece el funcionamiento del “SCR Committee”, formado por representantes de los club de P & I, la ISU, la IUMI y de la International Chamber of Shipping. El “SCR Committee” tiene por funciones revisar anualmente las tarifas del Anexo A, nombra el panel de SCR cuyos miembros individualmente actuarán como SCR, recibe del Salvage Master el reporte diario que luego retransmite. Además, finalizados los servicios emitirá un informe final describiendo los hechos y circunstancias del siniestro, los remolcadores, personal y equipo empleado y un cálculo de la remuneración SCOPIC que se hará llegar al Lloyd’s y a todos los interesados (cláusula 5 del Anexo B de SCOPIC). Para facilitar la intervención del SCR y de los representantes especiales del asegurador de casco y maquinaria y de la carga, se establece que no podrán prestar declaración testimonial sobre aspectos que no estuvieran vinculadas con los servicios de asistencia y salvamento (cláusula 11 de SCOPIC y 8 del Anexo B de SCOPIC). Finalmente, el Anexo C de SCOPIC establece el funcionamiento de los que se denominan “The Special Representatives”. A su costo, tanto el asegurador de casco y maquinaria pueden designar su representante especial y el interés de la carga o de su seguro puede designar otro representante especial para estar presentes durante los servicios. Se dispone expresamente que sean técnicos y no abogados (cláusula 12 de SCOPIC). Su función será observar e informar sobre los servicios. Tendrá completo acceso al buque y a sus documentos, a información sobre los auxilios que se lleven a cabo, y podrán recibir el informe diario del SCR. Podrá impedírsele acceso sólo en el caso de que impidieran u obstaculizaran la asistencia.

En síntesis, se establece un sistema sustitutivo de la compensación especial del artículo 14 de la Convención de 1989, sin necesidad de que esté amenazado el medio ambiente y que incluye todos los gastos calculados de acuerdo a una tarifa previamente prevista más un bonus del 25%, sin que el asistente pierda la opción por el cobro del salario tradicional en cuyo le será deducido el 25% previsto en el artículo 7.

5. Facultades de representación del capitán:

En situaciones de peligro no hay tiempo para incertidumbre ni para extensas negociaciones y parece razonable que el capitán no sólo tenga facultad para representar al armador del buque, sino también a los demás bienes a bordo, incluida la carga, como lo establece el artículo 6.2.

Es así que el artículo 6.2., primer párrafo de la Convención de 1989, establece que el capitán tienen facultad para celebrar convenios de asistencia y salvamento en representación del propietario del buque. El segundo párrafo de ese artículo, a su vez, establece que el capitán también está facultado para celebrar convenios de asistencia y salvamento en representación de los bienes a bordo del buque, es decir, en representación de la carga, del combustible y de otros bienes a bordo.

Esta disposición, no incluida en la Convención de 1910, no es ajena a nuestra Ley de la Navegación. Su artículo 202, primer párrafo establece que el capitán ejerce la representación judicial -activa y pasiva-, del propietario o del armador que no tengan su domicilio en el lugar. El segundo párrafo de ese artículo establece que el capitán tiene la representación del fletador o del cargador no domiciliado en el lugar, con la finalidad de salvaguardar los intereses de la carga. A su vez, el artículo 205 de la Ley de la Navegación

establece que el capitán, como depositario de la carga y de todo efecto que reciba a bordo, está obligado a cuidar su apropiada custodia y conservación.

Consecuentemente, tanto a la luz del Convenio de 1989 como también de nuestra Ley de la Navegación, el capitán del buque estará facultado para suscribir un convenio como el LOF. Recordemos también que la cláusula K del LOF 2000 faculta al capitán a actuar como agente de los propietarios de los bienes a riesgo, buque, carga, etc. quienes quedan obligados a su debido cumplimiento.

6. Legislación aplicable y arbitraje:

Para establecer la legislación aplicable a los casos de asistencia y salvamento, el artículo 606 de la Ley de la Navegación determina básicamente que prestadas en aguas jurisdiccionales, la asistencia y salvamento se rige la ley del estado de esas aguas y que prestadas en alta mar son regidas por la legislación del pabellón que enarbole el buque asistente.

A su vez, la Convención de Bruselas de 1910 dispone que la misma se aplicará cuando el buque asistente o el buque asistido enarboles la bandera de un Estado Parte de la convención (artículo 15).

La Convención de 1989 contempla una regla de aplicación distinta y más amplia al establecer que regirá cuando se entablen acciones judiciales o arbitrales en un Estado Parte (artículo 2). De esta forma se supedita la ley aplicable a la determinación del tribunal competente y se consagra el principio de territorialidad de la ley. Ello es así, porque el tribunal del Estado Parte en el cual se ventilen las acciones, aplicará su propia ley, la Convención de 1989. Tal tribunal no deberá entrar a considerar las aguas en las cuales se prestaron los servicios ni la bandera del o de los buques, reglas estas últimas que

podrían generar que el juez competente aplicara legislación extranjera²⁹.

Mencionemos acá que el LOF 2000 somete cualquier controversia a un árbitro en Londres (cláusula I) y determina expresamente la aplicación del derecho inglés (cláusula J). El procedimiento se llevará a cabo como lo establece la cláusula Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clause (LLSA) y las Lloyd's Procedural Rules, que se incorporan como parte integrante del LOF 2000. Se determina también que el acuerdo y el arbitraje quedará sometido al derecho inglés (cláusula J). Considerando que el Reino Unido es parte de la Convención de 1989³⁰, el derecho aplicable a la asistencia será dicho convenio de 1989.

Consecuentemente, la combinación entre la disposición del artículo 2 de la Convención de 1989 que establece se aplicará la Convención cuando se entablen acciones en un estado parte y la cláusula arbitral del LOF que somete cualquier disputa a arbitraje en Londres, aparece como consecuencia la aplicación generalizada de la Convención de 1989. Para despejar cualquier hesitación, el LOF 2000 se remite directamente al derecho inglés, según ya vimos.

7. La situación en nuestro país:

El 15 de agosto de 2000, aproximadamente a las 11 horas, el buque de bandera griega "Anangel Enosis", de 218 metros de eslora, 38.859 toneladas de arqueo, se varó a la altura del km 287 del río Paraná, cargado con 45.000 toneladas de mineral de hierro. El mismo día de la varadura se firmó un LOF 1995. Con el

apoyo de dos remolcadores que iniciaron su tarea a las 8:30 del 16 de agosto, el buque zafó de la varadura a las 11:15 horas de ese mismo día. Finalmente, se llegó a un acuerdo en virtud del cual el interés de la carga pagó un salario equivalente al 2,86% de los valores a riesgo.

Otros casos ocurridos de servicios en aguas interiores o jurisdiccionales nacionales exigieron que, para evitar los mayores gastos y eventual mayor salario que hubiera implicado poner en marcha el procedimiento arbitral que prevé el LOF 2000, se llegara a un acuerdo con el asistente.

Estos casos de asistencia salvamento ocurridos en aguas interiores, con recibidores y aseguradores locales, quedaron sometidos al conocimiento de tribunales arbitrales donde se ven inducidos a llegar a acuerdos para evitar el pago de salarios determinados por árbitros del Lloyd's de Londres y las elevadas costas que ello implica.

8. Conclusiones:

- El LOF 80 introdujo lo que se llamó "safety net" otorgando al asistente, además del reembolso de los gastos razonables en que incurrió, una contribución especial equivalente al 15% de sus gastos cuando mediara una amenaza de derrame de hidrocarburos, cuando no hubiera derecho a obtener un salario superior a dicha compensación especial;
- En el LOF 80, la contribución especial de los gastos y su incremento hasta el 15%, debía ser afrontada exclusivamente por el buque, modificando la regla de distribución proporcional del salario de asistencia y salvamento entre todos los intereses salvados;

²⁹ Esto ocurriría así, por ejemplo, en el supuesto de un servicio prestado en aguas jurisdiccionales extranjeras a un buque de bandera argentina que sea demandado ante la justicia argentina. En tal supuesto, en virtud del artículo 606 de la Ley de la Navegación, el juez argentino debería aplicar la legislación del estado extranjero en cuyas aguas se haya prestado el servicio.

³⁰ El Reino Unido ratificó la Convención de 1989 depositando el instrumento el 29 de septiembre de 1994.

- El LOF 80 confirió al asistente el derecho a limitar su responsabilidad frente al armador y demás bienes asistidos;

- La Convención de 1989 amplía el criterio de “safety net” a toda hipótesis de daño ambiental y no sólo al causado por derrame de hidrocarburos;

- Cuando el asistente haya logrado evitar o reducir al mínimo los daños ambientales, la Convención de 1989 concede al asistente una compensación especial incluyendo, además del reembolso de los gastos, un incremento equivalente al 30% de los mismos y hasta del 100%;

- La cláusula SCOPIC implica el abandono total, del criterio “no cure no pay” para consagrar el “safety net” antes visto;

- La otra gran innovación es que, tanto en el LOF 80 como en la Convención de 1989, y en el LOF 2000, la contribución especial queda a cargo del propietario.

- La combinación entre la disposición del artículo 2 de la Convención de 1989 que establece se aplicará la Convención cuando se entablen acciones en un Estado Parte y la cláusula arbitral del LOF que somete cualquier disputa a arbitraje en Londres, apareja como consecuencia la aplicación generalizada de la Convención de 1989.

- Casos ocurridos en aguas interiores argentinas con recibidores y aseguradores locales, se ven sometidos a procesos arbitrales en Londres, donde se ven inducidos a llegar a acuerdos para evitar el pago de salarios determinados por árbitros del Lloyd’s de Londres y los elevados costos que ello implica.

En síntesis, se ha producido un cambio en los paradigmas de la asistencia y salvamento: mientras tradicionalmente no se concebía un salario sin resultado útil porque en tal caso habría sido más beneficio para el propietario de los bienes a riesgo perderlos que intentar salvarlos, con la contribución especial para el asistente aún sin resultado útil en el sentido tradicional del concepto, se privilegia el interés general en preservar el medio ambiente.

BASES PARA UNA LEY DE RATIFICACIÓN DE LA CONVENCIÓN DE LONDRES DE 1989 SOBRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO

por *Dr. Oscar Fernández Brital*

I.- Introducción

Me toca hoy referirme a los que a mi juicio serían los principales rasgos que debiera contener una Ley de ratificación de la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento¹.

Luego de los brillantes análisis que hemos escuchado de los expositores que me han precedido en el uso de la palabra, y en aras a la brevedad, me considero relevado de desarrollar en detalle el régimen de la Convención de Londres de 1989, así como de compararla con el vigente en la República, o de profundizar en los distintos criterios hermenéuticos en cuanto a las características que debe revestir una situación anómala para poder ser considerada como de peligro aquí y en otras jurisdicciones. Los Dres. López Saavedra, Cappagli y Lesmi lo han hecho con detenimiento y precisión.

Tampoco voy a abundar en el detallado análisis de los convenios de prestación de servicios de Asistencia y Salvamento instrumentados mediante las distintas versiones del Lloyd's Open Form, cuyo efecto práctico es el de dejar indeterminado el monto de la remuneración del Salvamentista y deferir su cuantificación normalmente a tribunales arbitrales extranjeros, puesto que también se ha expuesto esta temática por el Profesor Chami.

Las interesantes intervenciones de los Salvamentistas que han expuesto

inmediatamente antes del suscripto nos han interiorizado sobre los ingentes costos que enfrentan los profesionales del rescate y su decidido apoyo a la conveniencia de ratificar la Convención de Londres de 1989.

Nos abocaremos, entonces, a considerar los principales temas que entendemos debieran estar contemplados en una Ley de ratificación de la Convención, como el establecimiento de la jurisdicción imperativa de la Justicia Nacional para conocer en toda causa consecuente a un servicio de Asistencia o Salvamento, la sujeción de todo servicio a la autorización de la Prefectura Naval Argentina, la extensión del ámbito espacial de aplicación de esa normativa, qué reservas sería conveniente adoptar y las reformas a introducirse en la Ley de la Navegación para adaptarla a la nueva situación.

Como propedéutica al desarrollo del tema así esbozado, nos referiremos brevemente a las principales ventajas e inconvenientes que arrojaría la ratificación por la República de la Convención que nos ocupa.

II.- Principales ventajas de la ratificación de la Convención de Londres de 1989

A nuestro juicio, los más destacables aspectos positivos que arrojaría la ratificación de la Convención pueden resumirse como sigue:

a) Incentivación de las Asistencias cuando es probable que se pierda el buque pero se puedan reducir o evitar las consecuencias ambientales.

Tanto en el régimen de la Convención de Bruselas de 1910 sobre Asistencia y

¹ El 28 de Abril de 1989 se suscribió en la Ciudad de Londres el Convenio Internacional de Salvamento Marítimo, redactado en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso. Este instrumento contó con los auspicios de la Organización Marítima Internacional y del Comité Marítimo Internacional.

Salvamento² cuanto en el de nuestra Ley de la Navegación, tiene plena vigencia el principio conocido en idioma inglés como “no cure no pay”, esto es que si el servicio no resulta exitoso por cualquier causa, el Salvamentista no tiene derecho a retribución alguna por la tarea desempeñada.

Aunque preexistían algunas opiniones doctrinarias y jurisprudenciales en el sentido que resultaba procedente recuperar los gastos insumidos aún en el supuesto de falta de éxito, la vigencia del principio “no cure no pay” desincentivaba la prestación de auxilios en los casos en que el resultado exitoso fuera técnicamente dudoso, lo que contribuía a la producción o agravación de perjuicios ambientales evitables.

Cuando tras realizar la evaluación de la situación de hecho el Salvamentista concluía que existían altas posibilidades que buque y carga se perdieran, y en la medida en que ninguno de los intereses involucrados se comprometiera a retribuir razonablemente los esfuerzos de los rescatistas, sencillamente el servicio no se prestaba y el buque se perdía con todas las consecuencias de ello, incluida la contaminación ambiental. La exposición del Señor Carlos Paz ha demostrado que, lejos de tratarse de una cuestión de carácter teórico, situaciones como la descripta se han producido en la República.

El Art. 14 de la Convención de Londres de 1989 resuelve este importante problema en tanto establece que cuando el Salvamentista hubiere realizado operaciones respecto de un buque que por su carga o por sí mismo constituía una amenaza de daños al medio ambiente; tendrá derecho a una compensación especial equivalente a los gastos en que hubiera incurrido, en la medida que la

ordinaria no alcanzare el monto de ésta. Si el Salvamentista hubiera logrado mediante sus servicios evitar o reducir al mínimo la contaminación al ambiente, su retribución podrá ser aumentada hasta doblar el importe total de dichos gastos si el Tribunal lo considera equitativo y justo.

Esta compensación especial está a cargo del propietario del buque, no es bonificable en Avería Gruesa³, no está amparada por la cobertura de Casco y Maquinaria y sí por la de Protección e Indemnidad.

b) Inclusión de la prevención o mitigación del daño ambiental como criterio para fijar el Salario

Ni la Convención de Bruselas de 1910 ni el Art. 379 de la Ley de la Navegación contemplaban la incidencia de la reducción o evitación de la contaminación entre los parámetros a tener en consideración para cuantificar la retribución de los Salvamentistas.

En cambio, el Art. 13 de la Convención de Londres de 1989 ubica en segundo término, tras el valor del buque y otros bienes salvados, a “*la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente*”.

Cierto es que el mismo artículo establece que los criterios que enuncia deberán ser

² Se trata de la Convención de Bruselas de 1910 sobre unificación de ciertas reglas en materia de auxilio y salvamento marítimo, ratificada por la Argentina por Ley N° 11.132.

³ Las Reglas de York-Amberes de 2004 excluyeron de la liquidación en Avería Gruesa la remuneración por servicios de Asistencia y Salvamento, acogiendo la iniciativa de la IUMI al respecto. Puede verse nuestra crítica al respecto en la Revista de Estudios Marítimos N° 54 “Las Reglas de York-Amberes 2004: El Nuevo Régimen de la Avería Gruesa”, comentario sobre la nueva Regla VI, pág. 172 y ss. Ahora, entonces, la remuneración de la asistencia y salvamento recae sobre cada uno de los intereses salvados en forma directa. Sin embargo, la compensación especial del Art. 14 a la que nos referimos en el texto principal estaba también excluida del régimen de la Avería Gruesa aún cuando se admitía la remuneración por asistencia y salvamento en Avería Común. El nuevo texto aclara que la exclusión incluye a los salvamentos retribuidos mediante el recurso a la Cláusula SCOPIC.

considerados “sin atender al orden en que aparecen enumerados” y por lo tanto la ubicación en segundo lugar no implica un grado de prelación, la inclusión como criterio independiente de la evitación o reducción al mínimo del daño ambiental constituye un parámetro de importancia práctica y un avance en la regulación de la materia.

c) Modernización de la normativa y contribución a la uniformidad del Derecho Marítimo

Además de la inclusión del aspecto ambiental comentado en los literales a) y b), lo que es de por sí positivo, la nueva Convención importa una modernización de la regulación, bienvenida puesto que es obvio que la realidad de la navegación en los primeros años del siglo pasado difiere grandemente de la situación actual, a la vez que se solucionan aspectos controvertidos antes de la adopción del instrumento.

Así, no existían plataformas de exploración y explotación petrolera, y por tanto mal podía contemplarlas la Convención de Bruselas de 1910. Sí, en cambio, las contempla el Art. 3º de la Convención de Londres de 1989 y las sujeta a su regulación en la medida en que las mismas se encuentren navegando, sea por sí mismas o a remolque. En cambio, cuando se encuentren estacionadas y operando en los fondos marinos no se encuentran alcanzadas por el régimen de la Convención de Londres.

El numeral 1 del Art. 6º asigna un lugar muy importante a la autonomía de la voluntad cuando dispone la obligatoriedad de la aplicación de la Convención a todas las operaciones de salvamento, mas admite su exclusión por una disposición contractual que hasta podría ser implícita.

El numeral 2 del mismo artículo zanja una antigua discusión cuando autoriza tanto al Capitán como al propietario del buque para

celebrar contratos de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo del buque⁴.

El Art. 8º de la Convención de Londres establece con claridad las obligaciones de los Salvamentistas y del buque, lo que constituía un área de incertidumbre en Bruselas de 1910. El Art. 18 regula los efectos de la mala conducta del Salvamentista, autorizando a privarle total o parcialmente de la remuneración en tal supuesto.

Particular importancia reviste lo dispuesto por el Art. 11 de la Convención de Londres, que establece una obligación de Derecho Internacional Público para los Estados ratificantes. Dicha norma reza:

“...un Estado parte deberá, siempre que regule o decida sobre asuntos relativos a operaciones de salvamento tales como la admisión en puerto de buques en peligro proporcionar medios a los salvadores, tener en cuenta la necesidad de cooperación entre salvadores, otras partes interesadas y autoridades públicas para asegurar la eficacia y el éxito de las operaciones de salvamento para el propósito de salvar vidas o propiedades en peligro, así como para prevenir daños al medio ambiente en general”.

⁴ Es conocida la controversia planteada en el Derecho Inglés con anterioridad a la ratificación de la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento acerca de la legitimación del Capitán para concluir convenios de asistencia o salvamento en representación de los intereses de la carga, con exigencias tales como la previa comunicación de la emergencia y de las alternativas para superarla a esos intereses, que dieron lugar al conocido caso del “CHOKO STAR”. Puede verse al respecto el trabajo de Juan Alegre titulado “La Sujeción de los propietarios de la carga en Salvamentos y Avería Gruesa”, en esta Revista de Estudios Marítimos, Nº 53, pág. 41 y ss. Esta controversia se ha planteado también en naciones con sistemas jurídicos de tipo continental europeo, como el nuestro.

Como surge del texto transcrito, se dispone que el Estado debe tener en cuenta para regular asuntos relativos a salvamentos, entre los cuales tiene particular relevancia el admitir a buques en peligro a sus puertos, una serie de fines y principios, lo que es laudatorio, mas no se establece la obligación expresa de permitir tal acceso bajo condiciones ciertas y predeterminadas.

Es obvio cualquier buque en situación de peligro que pueda ocasionar derrames y máxime un petrolero con daños estructurales no es un huésped bienvenido por ningún Estado, y que las imágenes de costas afectadas por mareas negras, aves empetroladas, la presión de la opinión pública, los intereses económicos de los ribereños y hasta el futuro político de las autoridades del Estado, constituyen severos condicionantes para la conducta de los Estados ante la situación descrita. Mas tanto las opiniones de los técnicos cuanto la experiencia parecen apuntar a que una adecuada administración de la crisis admitiendo el buque necesitado de asistencia implica la evitación o la reducción al mínimo de las consecuencias ambientales.

En Noviembre de 2003 la Asamblea de la OMI⁵ adoptó dos resoluciones relevantes para el tema bajo análisis, las A 949(23) y A 950(23). La última recomienda a los Estados establecer un Servicio de Asistencia Marítima cuya función es la de recibir los informes y comunicaciones de buques en situación de peligro, monitorear y evaluar la situación,

decidir si resulta conveniente admitir el buque a un lugar de refugio y coordinar la actuación de los organismos estatales y de Salvamentistas privados.

La Resolución A 949(23) establece las Directivas⁶ sobre Lugares de Refugio para Buques necesitados de Asistencia. El Comité Marítimo Internacional se encuentra trabajando sobre esta temática, primero mediante un Grupo Internacional de Trabajo y ahora por medio de un Subcomité, y existe un muy bien elaborado borrador de Convención Internacional. El suscripto tendrá a su cargo la Conferencia Magistral sobre Lugares de Refugio en el XI Congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, que se llevará a cabo en Santo Domingo del 7 al 10 de Noviembre de 2006, y remito a los interesados en esta temática a ese documento puesto que carezco de tiempo en esta disertación para desarrollarlo.

La Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento es un hito en la búsqueda de uniformidad del Derecho de la Navegación, y tanto la OMI cuanto el Comité Marítimo Internacional promueven su ratificación. Actualmente 54 países son parte de esta Convención, entre los cuales sólo México y Ecuador lo han hecho entre las naciones de Iberoamérica⁷.

d) Aplicación de la misma regulación cualquiera sean las aguas en las que se preste el Servicio

⁵ La OMI es una agencia especializada de las Naciones Unidas dedicada a los asuntos relacionados con la navegación marítima internacional. Sus dos objetivos principales son la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio marino, y en torno a estas dos cuestiones centrales se desarrolla su actividad, en ocasiones creando normativas esencialmente técnicas encaminadas a la mejora del diseño y construcción de los buques, y en otras aprobando normativa propiamente jurídica como convenios sobre limitación de responsabilidad e indemnización por los daños causados por hidrocarburos y otros temas relevantes para la industria.

⁶ Traducimos "Guidelines" de este modo aunque también sería correcto el vocablo "Directrices".

⁷ Chile ha incorporado los principios de la Convención a su legislación interna en oportunidad de la reciente modificación del Libro III de su Código de Comercio, con interesantes modificaciones. Véase Cornejo Fuller, Eugenio "Forma y antecedentes de la adopción por parte de Chile de la Convención Internacional sobre Salvamento, en "Estudios Jurídicos sobre Responsabilidad y Seguridad Marítima, Registro de Buques, Sociedades de Clasificación y Riesgos de la Navegación por Agua", dirigido por Jorge M. Radovich, Buenos Aires, Ed. Ad-Hoc, 2006.

Alberto Cappagli ha señalado con acierto en su exposición en estas Jornadas que:

“El art. 606 de la Ley de la Navegación dispone que ésta se aplica al salvamento prestado en aguas argentinas y al prestado en aguas no jurisdiccionales cuando el asistente es un buque argentino, salvo que sea de aplicación la Convención de Bruselas.

La Convención de Bruselas es aplicable cuando el auxiliador o el auxiliado es buque de mar, cualesquiera sean las aguas en las que se haya llevado a cabo el auxilio (art. 1) y los buques involucrados deben tener banderas de distintos Estados partes en la Convención (art. 15).

En cambio, la Convención de Londres es aplicable cuando se inicien procedimientos judiciales o arbitrales relativos a cuestiones objeto de la Convención, en un Estado parte de la misma (art. 2).”

Por tanto, en el régimen de la Convención de Bruselas de 1910 vigente exige que asistente y asistido enarbolan distintos pabellones pertenecientes a Estados ratificantes del instrumento, y que al menos uno de ellos sea un buque de mar. No concurriendo estos requisitos, el caso no estaría regido por la Convención.

Así, la asistencia prestada por un Remolcador de Empuje a un convoy fluvial en el Río Paraná, por ejemplo, no estaba regida por la Convención de Bruselas de 1910, ni aun cuando se vieran involucrados dos Estados ratificantes de la misma, por no tratarse de buques de mar. La consecuencia práctica era que nuestro intenso tráfico fluvial quedaba fuera del ámbito de la Convención, aún cuando la misma podría aplicar en forma indirecta cuando el buque asistente era de bandera argentina, puesto

que nuestra Ley está inspirada en los principios de la Convención.

En el régimen de la Convención de Londres de 1989 es, en cambio, aplicable para cualquier tipo de navegación y en cualquier clase de aguas.

En efecto, el Art. 1º de la misma, que contiene las definiciones, es sumamente amplio y define la operación de salvamento como *“todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas”* (inciso a).

Adviértase que no se introduce restricción alguna con relación al tipo de espejos acuáticos, al punto que el instrumento resultaría aplicable en ámbitos lacustres cerrados de la República, en la medida que en la misma se inicien acciones judiciales o arbitrales a consecuencia de un servicio de asistencia o salvamento. Ello es, en nuestra opinión, positivo puesto que no vemos razón alguna para excluir estos casos de la protección al ambiente que implica la Convención de Londres de 1989.

Coincidentemente, la definición de buque del inciso b) del mismo artículo no contiene referencia alguna a las características de la embarcación o a la bandera que enarbola. Se considera buque a *“toda nave o embarcación, o toda estructura apta para la navegación”*.

En conclusión, el ámbito de aplicación de la Convención de Londres de 1989 es mucho más amplio y flexible que el de la Convención vigente, y ello es axiológicamente valioso.

III.- Principales inconvenientes de la ratificación de la Convención de Londres de 1989

Corresponde ahora que pasemos revista a las que consideramos las más importantes debilidades que ocasionaría la ratificación de la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento, a saber:

a) Pérdida de la jurisdicción civil argentina en conflictos vinculados con los servicios de asistencia y salvamento prestados en aguas jurisdiccionales, incluso mar territorial, ríos internacionales y aguas internas

No obstante la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento no contiene norma alguna asignando jurisdicción para conocer en controversias vinculadas a su área ni establece puntos de conexión a considerar a tal fin, el efecto práctico de la misma ha sido la captación de casos acaecidos en otras jurisdicciones por el sistema judicial o arbitral británico.

Una gran cantidad de asistencias y salvamentos se instrumentan mediante el Lloyd's Open Form⁸, formulario contractual de muy difundido uso por el cual la determinación cuantitativa de la retribución del salvamentista se deja abierta ("Open") y se defiende normalmente a un tribunal arbitral bajo la Ley Inglesa. Este formulario, que es apreciado disvaliosamente por numerosas asociaciones de letrados maritimistas que sienten que les quitan trabajos profesionales por las asistencias rendidas en aguas de o cercanas a sus países, ha tenido, sin embargo, aristas muy positivas. Ya en la versión de 1980

del Lloyd's Open Form (LOF 1980) se estableció la obligación del salvamentista de desplegar sus mejores esfuerzos para evitar o en su caso minimizar el perjuicio ambiental. Esto es, antes de que se suscribiera la Convención cuya ratificación estamos proponiendo.

En segundo lugar, diferir la controversia sobre la extensión cuantitativa de la retribución del Salvamentista a una etapa posterior es positivo puesto que permite la efectiva prestación de asistencias, que es el aspecto de mayor importancia práctica. En el instituto de la Avería Gruesa observamos el mismo efecto práctico, que constituye precisamente una de sus mayores virtudes⁹.

Finalmente resulta comprensible, cuando asistente y asistido son empresas extranjeras, que las mismas tiendan a deferir sus controversias a la Ley y Justicia inglesa, por cuanto la primera les resulta conocida y la segunda les ofrece garantías de imparcialidad. Sin embargo, cuando aún concurriendo dichas circunstancias la carga se vincula con intereses argentinos o se halla asegurada por empresas nacionales, la prórroga de jurisdicción puede resultar muy gravosa para estos intereses.

Sea que la remuneración del Salvamentista resulte bonificable en Avería Gruesa, como ocurrió hasta la versión de 1994 de las Reglas de York-Amberes, o que no se considere como

⁸ El expositor que me ha precedido, Diego Chami, se ha referido con extensión a estos formularios contractuales y sus consecuencias jurídicas, y su exposición es publicada en esta Revista inmediatamente antes de la de quien suscribe, por lo que a sus explicaciones me remito en aras a la brevedad.

⁹ El Sub-Comité Internacional del Comité Marítimo Internacional que estudió las propuestas de reforma al Régimen de la Avería Gruesa sugeridas por la IUMI, produjo un detallado Informe con fecha 7 de Marzo de 2003. Allí se lee que "*La filosofía general de cooperación, que la base de la Avería Gruesa, alienta a las partes a que incurran en gastos necesarios para asegurar que el buque y la carga alcancen su destino final. Si la distribución de los gastos no fuese reglamentada por las normas del "beneficio común", luego de ocurrido el accidente las partes involucradas generalmente tendrían que consensuar acuerdos individuales acerca de la distribución de pérdidas y gastos (particularmente en el estibaje de la carga) necesarios para alcanzar una solución rápida a un precio razonable. Esto podría provocar serios riesgos de atrasos y otras pérdidas.*"

¹⁰ Véase la nota 3 y nuestro trabajo allí citado.

acontece en la versión de 2004¹⁰, lo cierto es que los intereses de la carga deberán contribuir al pago de esa remuneración en proporción al valor de los bienes salvados, con más una proporción de los costos y costas incurridos. Recuérdesse que el Convenio contempla expresamente la representación de los intereses de la carga por parte del Capitán y del propietario del buque, por lo que la situación de los intereses de la carga se aprecia como bastante comprometida al menos potencialmente.

Cuando el buque asistido sea de bandera o armamento argentino, o esté asegurado en Casco y Maquinaria por alguna aseguradora nacional, es también claro que la prórroga de jurisdicción puede afectar intereses nacionales en la forma que resumimos en los siguientes puntos.

b) Alto costo de los litigios en Londres

No obstante en esa jurisdicción los honorarios profesionales se retribuyen normalmente en función de las horas dedicadas a la atención del caso, y no sobre una base porcentual como la vigente en la República, el elevadísimo costo horario de los honorarios en Gran Bretaña –al menos para nuestros parámetros– lleva a que la atención profesional resulte desproporcionadamente onerosa.

Esta situación se agrava cuando se trata de reclamos medianos que no pueden incluirse en los procedimientos arbitrales simplificados y de menor costo que se reservan para los casos de menor cuantía¹¹.

¹¹ En los Arbitrajes relativos a Salvamentos que se efectúan bajo los auspicios del Lloyd's de Londres cuando se ha suscripto un formulario LOF, las partes pueden ajustar el procedimiento al denominado FALCA, esto es Fast And Low Cost Arbitration, o sea arbitraje rápido y de bajo costo. En adición, desde 2005 se dispone de una alternativa a costo fijo denominada FCAP, Fixed Cost Arbitration Procedure, o sea procedimiento arbitral de costo fijo.

Conocemos varios casos en los que empresas nacionales debieron aceptar acuerdos extrajudiciales inconvenientes tras sopesar la incidencia de los honorarios de sus letrados, máxime cuando la condenación en costas del vencido no es regla general en esa jurisdicción como en la nuestra, y estaba hasta hace poco limitada a los procedimientos judiciales exclusivamente¹².

c) Concepto de peligro más amplio que en la jurisprudencia argentina

Carlos Lesmi ha tratado con profundidad en su exposición, publicada en esta misma Revista, el tratamiento del concepto de peligro en las jurisprudencias argentina y británica, reproduciendo incluso varios párrafos del Capítulo 4 de la reconocida obra *The law of Salvage* de Kennedy y Rose que compendia el estado del derecho inglés al respecto.

Por ello, consideramos que basta mencionar aquí que en tanto la tendencia general de la jurisprudencia argentina en la actualidad es la de exigir la presencia de un peligro real y concreto para buque y carga para que resulte procedente un salario de asistencia y salvamento¹³, la inglesa maneja un standard más flexible, aceptando que basta

¹² Las partes se encuentran facultadas para acordar qué costos del arbitraje son recuperables en concepto de costas (doctrina del caso "*The Ios I*", 1987 1 Lloyd's Rep., 321). Además, el Art. 65 inciso (1) de la Arbitration Act de 1966 autoriza al tribunal arbitral a limitar los costos que pueden ser recobrados en el arbitraje, salvo acuerdo de las partes en contrario. Hasta la reforma de 1979 la imposición de costas estaba reservada a los Tribunales Estatales (Mohorade, Alfredo, "Arbitraje", Córdoba, Ed. Lerner, 2001, pág. 88). Actualmente, en los arbitrajes que se desarrollan bajo los auspicios del Lloyd's el Arbitro o el Panel pueden condenar en costas al vencido cuando lo consideren apropiado, mas aún en el caso que ello ocurra el recupero no excede por lo general de los dos tercios de lo erogado.

¹³ Dice bien José D. Ray que "*El presupuesto de la asistencia es la existencia de un peligro de un carácter tal que exceda los riesgos o accidentes a que está expuesto todo buque destinado a la navegación. Debe ser un peligro "real y concreto" que afecte seriamente al buque asistido.*" ("Derecho de la Navegación con textos legales nacionales e internacionales sobre Comercio Exterior", Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1977, T. III pág. 116).

una aprensión de peligro para que pueda considerarse el servicio como una asistencia.

La diferencia se aprecia claramente en los supuestos de varaduras en lechos blandos, tan comunes en el Río Paraná, donde no existe un riesgo serio de daños a la estructura del buque por quebranto o arrufo. En ese supuesto, para la doctrina judicial argentina no habría asistencia y sí existiría para la inglesa en la medida que el buque no pudiera liberarse por sus propios medios.

Lesmi cita el caso del buque “*SUEVIC*”, que ilustra muy bien la diferencia interpretativa, en los siguientes términos:

*“Debe existir peligro o aprensión de peligro. Por lo tanto, no es necesario probar que un buque varado no podía o no habría podido zafar antes que el riesgo razonablemente temido se convierta en un peligro concreto; bastaría probar que el buque no habría podido zafar de la situación sin el auxilio recibido.”*¹⁴

La consecuencia práctica de la diferente hermenéutica es que en los casos sometidos a los tribunales judiciales o arbitrales ingleses podrían considerarse como supuestos de asistencia que dan lugar a retribución servicios que nuestra jurisprudencia considera meros remolques o remolques de asistencia, muy comunes en nuestras vías fluviales.

Por lo tanto, si se ratificara lisa y llanamente la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento tendríamos que numerosos servicios a buques varados en nuestras vías fluviales serían pasibles de ser considerados como asistencias por la Justicia Inglesa, generando importantes remuneraciones que

afectarían directa o indirectamente a intereses argentinos.

d) Fijación de retribuciones por asistencia mucho más elevadas que las habitualmente concedidas por los Tribunales Nacionales

Los laudos de los arbitrajes sobre asistencias o salvamentos que se llevan a cabo en Londres por haberse suscripto un LOF o bien por otro acuerdo de partes son privados y confidenciales para los intervinientes, razón por la cual no podemos estudiar sistemáticamente el nivel de retribución que conceden los mismos.

Sin embargo, podemos obtener algún indicio de profesionales litigantes en esa jurisdicción y de organismos relacionados con la industria del salvamento. El letrado inglés Archie Bishop, que pertenece a uno de los Estudios más importantes de Londres en Derecho Marítimo, ha explicitado en una Conferencia que en los últimos años el porcentaje promedio de los laudos arbitrales llevados a cabo en Londres bajo los auspicios del Lloyd's con relación a los bienes salvados oscila entre el 12 y el 14%.¹⁵

La entidad que agrupa a los Salvamentistas profesionales, la ISU (Internacional Salvage Union), conforme ha comentado Domingo López Saavedra en su exposición también publicada en esta Revista, ha emitido un informe titulado “*Los 20 años de laudos del Lloyd's Form Salvage*” donde constaba que que durante el lapso 1960 a 1980, los porcentajes otorgados por el Lloyd's en los arbitrajes sometidos a su consideración en razón de los *Form's Salvage* firmados por asistentes y asistidos se hallaban dentro de un mínimo de algo más del 4% y un máximo de un poco más del 10% de los valores salvados.

¹⁴ Kennedy & Rose, *The law of Salvage*, 5th Ed., pag. 160 (1908) 154,158.

¹⁵ “The English Salvage Law – Lloyds Open Form”, pág. 7. Puede verse en la página web www.uscg.mil/d13/m/salvage.

Como se aprecia, según los Salvamentistas los valores serían todavía menores a los informados por el letrado inglés.

Ello parece estar en línea con lo hallado por la Corte Suprema de Justicia de la Nación al resolver en el conocido caso “Ballester, Fernando y Otros c/ESSO S.A.P.A” en 1985. En efecto, en ese expediente Nuestro Más Alto Tribunal hizo lugar a una queja por denegación de un recurso extraordinario fundada en arbitrariedad, dado que la remuneración por un auxilio había sido establecida por la Cámara Federal de Apelaciones de Bahía Blanca en un 20% de los valores salvados, suma asaz excesiva incluso para una operación mucho más difícil y riesgos que la relacionada con dichos autos¹⁶.

En efecto, el buque “**PETROMAR BAHÍA BLANCA II**”, un banquero cargado, había encallado en un banco de arena y no pudo zafar durante cinco días, siquiera con la asistencia de remolcadores. Para liberarlo fue necesario recurrir a una operación de alije y posterior remolque que fue llevada a cabo por un buque del mismo propietario y armador, siendo los reclamantes los tripulantes del buque pretendidamente asistente. El alije duró aproximadamente dos horas y el remolque posterior no presentó inconvenientes. Es dudoso que se tratara de una asistencia —el buque auxiliado no estaba en peligro— pero la demandada no discutió el punto.

Al fundar la revocación de la sentencia de Cámara, en el sexto considerando, la Corte manifiesta que la remuneración promedio de las asistencias, conforme la recopilación de numerosos casos llevada a cabo por Leopold Dor en la *Revue de Droit Maritime Comparé*, es del 13,66%.

Si tomamos en cuenta esta cuantificación y lo atribuido a los arbitrajes llevados a cabo

¹⁶ La sentencia de primera instancia había establecido una retribución aún mayor, del 40%.

en Londres, pareciera que las remuneraciones se hallarían en líneas similares, o hasta que las locales serían superiores.

Personalmente creo que lo antedicho no es sino una apariencia. Los Tribunales argentinos, con alguna excepción como el caso anteriormente comentado, son extremadamente prudentes en la fijación de retribuciones por asistencia o salvamento y toman en cuenta las características de cada operación y el peligro sufrido por auxiliador y auxiliado, el tiempo insumido y los demás parámetros contemplados por el Art. 379 de la Ley de la Navegación.

Mi experiencia personal ha sido, cada vez que me tocó intervenir mediante letrados ingleses en un arbitraje por asistencia o salvamento en Londres, que la retribución concedida era muy superior a la que se hubiera obtenido en la Justicia Argentina.

Una encuesta informal que he llevado a cabo con colegas y clientes arrojó que la gran mayoría comparte mi apreciación, incluso hubo quienes estimaron que la diferencia de remuneración era notable en varios casos. Y muchos manifestaron que no les resulta admisible discutir estos casos en Londres cuando no intervienen por el salvamentista. Por tanto, y aunque nos basemos en experiencias y no en datos concretos, creemos que puede tomarse esa disimilitud como una consecuencia negativa de la ratificación lisa y llana de la Convención de 1989 objeto de este estudio.

e) Consecuencias vinculadas al interés público

En toda operación de asistencia, salvamento, remoción, extracción o demolición de buques, artefactos navales, sus restos náufragos, aeronaves o sus partes componentes, se encuentra directamente afectado el interés nacional.

En primer lugar, cualquiera de estas operaciones puede provocar consecuencias de contaminación que afecten al Estado ribereño o a sus nacionales o habitantes, respecto de las cuales la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CNUDMAR)¹⁷ le autoriza a tomar las medidas necesarias para precaverse aún más allá de su área de soberanía relativa¹⁸ en el mar territorial.

En efecto, el Art. 221 inciso I de la misma dispone que:

“Ninguna de las disposiciones de esta Parte menoscabará el derecho de los Estados con arreglo al derecho internacional, tanto consuetudinario como convencional, a tomar y hacer cumplir más allá del mar territorial medidas que guarden proporción con el daño real o potencial a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo o de actos relacionados con ese accidente, de los que quepa prever razonablemente que tendrán graves consecuencias perjudiciales”

¹⁷ Convención de Derecho del Mar de Montego Bay de 1982 ratificada por Ley 24.453.

¹⁸ El Art. 2º numeral 1 de la CNUDMAR predica la soberanía del Estado Ribereño sobre su mar territorial. Sin embargo, gran parte de los artículos que se refieren al mar territorial tienen por objeto establecer restricciones a la declamada soberanía, como ser el régimen de paso inocente para buques en general (Arts. 19, 21, 24, 25 y 26), el pasaje de submarinos y otros sumergibles (Art. 20), la autorización de paso de buques de propulsión nuclear y la de los que transporten sustancias nucleares u otras peligrosas o nocivas (Arts. 23 y 24), la de tanqueros (Art. 24), e incluso de buques de guerra. En adición, los Arts. 27 y 28 restringen severamente la posibilidad del Estado Ribereño de ejercer su jurisdicción civil o penal sobre buques que naveguen el mar territorial. Si tomamos todo esto en cuenta, no podemos sino concluir que la denotación del concepto “soberanía” asignada a los Estados Ribereños sobre su mar territorial tiene un contenido concreto sumamente limitado. De allí que desde siempre hemos sostenido que lo que se ha asignado por la Convención ha sido una soberanía relativa y limitada.

En segundo lugar, y aun cuando no se produjeran eventos contaminantes, la realización de las operaciones antes descriptas puede interferir en los derechos de explotación de los recursos naturales de la costa, del mar hasta el límite exterior de la Zona Económica Exclusiva¹⁹, y del lecho y del subsuelo en la Plataforma Continental. Consecuentemente, el Estado puede y debe supervisar y autorizar dichas operaciones para evitar la afectación de sus recursos naturales.

Finalmente, creemos que la sujeción de las controversias que en el curso de esas operaciones, o a consecuencia de las mismas, se planteen, es también materia de interés federal puesto que el efectivo conocimiento de las circunstancias fácticas que hayan rodeado las prestaciones resulta trascendente a fin de permitir la adopción de medidas preventivas y hasta disuasivas eficaces.

Recuérdese, en este sentido, que la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento resultaría aplicable sobre aguas interiores y el mar territorial, por lo que la soberanía nacional sobre las mismas podría verse afectada de admitirse la libre prórroga de jurisdicción en beneficio de tribunales extranjeros con relación a operaciones efectuadas en esas aguas, sin perjuicio de lo expuesto por la Ley de Cabotaje, a lo que nos referimos *infra*.

IV.- Ejes temáticos para una Ley de Ratificación del Convenio de Londres de 1989

En nuestra opinión, a los efectos de optimizar los beneficios que resultarán de la ratificación de la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento, y a la vez minimizar la incidencia de las debilidades que hemos identificado en el punto III precedente, una

¹⁹ Esto es, hasta las 200 millas náuticas contadas desde las líneas de base.

Ley de ratificación debería contener las siguientes previsiones y resolver sobre los puntos que se identifican:

- . Someter las operaciones de salvamento y asimilables a la jurisdicción imperativa de los Tribunales Nacionales
- . Utilizar la facultad concedida por el Art. 5° del Convenio y someter las operaciones de salvamento y asimilables a la supervisión de la Autoridad Marítima Argentina
- . Modificar la Ley de la Navegación manteniendo sus normas no contempladas en la Convención y adaptándola a la misma
- . Reservas a adoptarse
- . Quid de la prórroga de jurisdicción
- . Quid de establecer el monopolio de empresas nacionales para salvamentos efectuados en determinada área.

a) Sumisión de las operaciones de salvamento y asimilables a la jurisdicción imperativa de los Tribunales Nacionales

Existe consenso en el Consejo Ejecutivo de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo acerca de la conveniencia de someter las operaciones bajo análisis a la jurisdicción imperativa de los tribunales argentinos.

Sin embargo, no existe similar acuerdo en cuanto al ámbito de aplicación espacial de esa jurisdicción imperativa.

Para una primera corriente, que hemos denominado de “mínimo alcance”, la jurisdicción imperativa debe limitarse a las operaciones desarrolladas en aguas internas, ríos internacionales en ámbitos de jurisdicción nacional y mar territorial.

Quienes apoyan esta postura consideran que existen Convenciones Internacionales que

permiten a los Estados protegerse de eventos de contaminación más allá del mar territorial sin tener que ejercer jurisdicción sobre aguas que son de libre navegación²⁰. Además, esta modalidad exigiría escasas modificaciones a la Ley de la Navegación, que se encuentra estructurada sobre la base tradicional de limitar la actuación de los Estados hasta su mar territorial exclusivamente.

Para una segunda posición, que llamamos de “mediano alcance”, la jurisdicción imperativa de nuestros tribunales debe extenderse a la zona contigua y a la zona económica exclusiva.

La opción más ambiciosa propugna ampliar el ámbito espacial de la reserva a las aguas epicontinentales, esto es las que bañan la Plataforma Continental, hasta el máximo autorizado por la CNUDMAR. Por ello la mentamos como opción de “máximo alcance”.

Las dos últimas posiciones se nutren en el moderno desarrollo de los Derechos Internacional Público y del Mar con relación a la utilización de los espacios acuáticos jurisdiccionales, que trasciende de la condición de la navegación sobre la que reposa la primera. En efecto, el moderno derecho de la comunidad internacional no se limita a regular la navegación en los espacios acuáticos internacionales, como sucedía en el pasado, sino que se contemplan medidas para preservar la conservación y la seguridad, evitar la erosión y la contaminación, proteger la salud de la población y otros altos fines similares. Un hito en esta evolución lo constituyó la Declaración de Asunción sobre el aprovechamiento de Ríos Internacionales de 1971, en el marco del Tratado de la Cuenca del Plata, y a nivel de las Naciones Unidas la Convención sobre el uso de los cursos de aguas

²⁰ En efecto, las aguas de la Zona Económica Exclusiva son de libre navegación y sobrevuelo, amén de otros derechos de terceros Estados que reconoce el numeral 1 del Art. 58 de la CNUDMAR.

internacionales para fines distintos de la navegación.

Ray ha escrito que “*Hasta 1945, los países se preocuparon fundamentalmente por la superficie de las aguas y de su navegación, pero tras conocerse la proclama del presidente Truman sobre control de las riquezas de la plataforma submarina y reservas de zonas de pesca, y hacer lo propio posteriormente otros países, los estudios y declaraciones, tanto unilaterales como regionales, se ocuparon asimismo de los fondos del mar y sus recursos*”²¹.

Más recientemente, se ha desarrollado la preocupación por evitar daños al medio ambiente y a la salud pública por contaminación, extendida luego a la afectación de los recursos naturales de la costa, los vivos y no vivos del fondo y el subsuelo y los recursos de la Zona Económica Exclusiva.

Resulta, por ello, legítimo que los Estados legislen para proteger la salud de la población y los recursos naturales más allá del mar territorial, y sometan a su jurisdicción las controversias que al efecto se generen.

La doctrina reconoce como una de las atribuciones caracterizantes de los Estados la denominada *función jurisdiccional*, que conforme Piero Calamandrei debe ser entendida como la potestad soberana de administrar justicia por medio de los órganos judiciales²². Por ello, y aunque se trate de espacios acuáticos en los cuales rige la libertad de la navegación —como acontece en la Zona Económica Exclusiva y en las aguas epicontinentales— es legítimo que el Estado regule y se adjudique jurisdicción sobre actividades que influyan sobre los usos

reconocidos y legítimos de dichas aguas, del lecho submarino y del subsuelo.

En lo que a contaminación por hidrocarburos persistentes provenientes de buques tanque respecta, no podemos dejar de considerar la Convención Internacional de Responsabilidad Civil por daños causados por contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos, y la Internacional de constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos, ambas en su versión de 1992, ratificadas por la República Argentina²³.

Estos importantísimos convenios, elaborados bajo el auspicio de la OMI, abarcan los daños producidos en el territorio del Estado afectado, su mar territorial e incluyen hasta la Zona Económica Exclusiva. Los Convenios atribuyen competencia exclusiva a los Estados afectados para conocer en las acciones por indemnización que se entablen con fundamento en los mismos tanto contra el propietario del buque, contra su asegurador o contra el Fondo²⁴. Es claro que si los Convenios contemplan la jurisdicción exclusiva del Estado afectado, no se requiere demasiada audacia para concluir que los Estados se encuentran legitimados para ampliar su jurisdicción exclusiva sobre eventos de contaminación que afecten incluso a su ZEE en supuestos no cubiertos por las Convenciones.

¿Cuál sería la razón por la que no correspondería la jurisdicción exclusiva del Estado ribereño con relación a actos de

²¹ “Derecho de la Navegación con textos legales nacionales e internacionales sobre Comercio Exterior”, cit. en nota 13, T. I pág. 570.

²² “Instituciones de Derecho Procesal Civil”, traducción de Sentís Melendo, Buenos Aires, Ed. Ejea, 1952, T. I pág. 114.

²³ Por Ley 25.137, promulgada de hecho el 8 de Setiembre de 1999 (texto en Revista de Estudios Marítimos, N° 51, Mayo de 2000, pág. 129 y ss.

²⁴ Mans Jacobsson, “El Régimen Internacional de Responsabilidad e Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos — Evolución Reciente”, en Revista de Estudios Marítimos, Buenos Aires, AADM, 2005, N° 55, págs. 16 y ss. La cita corresponde a la pág. 20.

contaminación que provinieran de buques que no sean banqueros, o que involucren a kerosene o gasolina, u otros hidrocarburos no persistentes?

Finalmente, el Proyecto de Convención sobre Remoción de Restos Náufragos en estudio por el Comité Marítimo Internacional y la Organización Marítima Internacional reconoce también la facultad reglamentaria de los Estados ribereños con relación a las operaciones de reflotamiento de restos náufragos hasta el máximo de 200 millas marinas contadas desde la línea de las más bajas mareas, lo que es coherente con la postura de mediano alcance.

La extensión de dicha jurisdicción imperativa a la Plataforma Continental —esto es la postura de máximo alcance—, tiene asimismo sus propios fundamentos jurídicos.

La soberanía de la Nación sobre los recursos vivos y no vivos del lecho y del subsuelo —y su consecuente derecho de dictar reglamentos al respecto— en el litoral marítimo surge tanto de normas internas como de Tratados Internacionales. Así, el Art. 6° de la Ley 23.968 —de 1991, que fija las líneas de base y establece el régimen jurídico de las aguas jurisdiccionales y de la plataforma continental— establece que:

“La plataforma continental sobre la cual ejerce soberanía la Nación Argentina, comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de DOSCIENTAS (200) millas marinas medidas a partir de las líneas de base que se establecen en

el art. 1° de la presente ley, en los casos en que el borde exterior no llegue a esa distancia.”

Se sigue que desde las doce millas marinas contadas desde las líneas de base hasta toda la extensión de la plataforma continental la soberanía de la Nación Argentina sobre el lecho y el subsuelo comprende la regulación de la extracción de restos náufragos de buques, artefactos navales o aeronaves que pueden por sus características propias afectar la explotación de los recursos naturales o provocar un riesgo para la navegación.

Idénticas facultades con respecto al lecho y al subsuelo del mar territorial son concedidas por los primeros dos párrafos del Art. 3° de la Ley citada:

“El Mar Territorial Argentino se extiende hasta una distancia de doce millas marinas a partir a partir de la línea base que se establecen en el artículo 1° de la presente ley.

La Nación Argentina posee y ejerce soberanía sobre el mar territorial, así como sobre el espacio aéreo, el lecho y el subsuelo de dicho mar.”

La CNUDMAR varias veces citada establece similares atribuciones para el lecho y el subsuelo del mar territorial en su Art. 2 numeral 3, y para la plataforma continental en su Art. 77 numeral 1.

Es evidente que los restos náufragos y sus operaciones de extracción, remoción, demolición u otras de similar naturaleza, pueden afectar a instalaciones portuarias, a granjas de piscicultura u otras instalaciones de cría de especies cultivables, a la industria pesquera y otras industrias extractivas, a la salud de los habitantes de la línea costera, al turismo, y a las instalaciones costa afuera o submarinas. Parece que una de las fuentes de

energía alternativa a los combustibles fósiles son las concentraciones de metano en los lechos marinos, por lo que su cuidado constituye un argumento adicional para esta postura.

El estado ribereño tiene las facultades para prevenir y mitigar esos daños, entre los que tienen especial relevancia los vinculados con la contaminación y el daño ambiental.

Como algunas de estas actividades pueden ejercerse en el lecho y el subsuelo de la Plataforma Continental, parece legítimo que el Estado se atribuya jurisdicción exclusiva sobre actividades que pueden afectar a las mismas como las operaciones de reflotamiento, salvamento, demolición, extracción o similares.

En nuestra opinión, limitar la jurisdicción exclusiva de los Tribunales Judiciales o Arbitrales Argentinos al mar territorial no es la opción que mejor contempla la protección de los intereses de la Nación.

El caso del buque "**PRESTIGE**" es muy ilustrativo al respecto. Este petrolero, más largo que dos canchas de fútbol y cargado con 76.972,95 toneladas de fuel oil pesado del tipo M-100, una parte cargada en San Petersburgo (Rusia) y otra en Ventspils (Letonia), se declara en peligro mientras navega las peligrosas aguas aledañas a Galicia, a unas 30 millas del Cabo de Finisterre, España. Esto es, el "**PRESTIGE**" se encontraba fuera del mar territorial y de la Zona Económica Exclusiva de España.

El Estado Español, en lugar de concederle refugio, resolvió alejarlo de sus costas. Finalmente, el "**PRESTIGE**" se hundió partido en dos a las ocho de la mañana del martes 19 de Noviembre de 2002. Es su sexto día de navegación errática y también el último. Sus dos mitades se hunden paralelas a 133 millas

del cabo de Finisterre y a 145 millas de las islas Cíes. Las imágenes llegan a todo el mundo. La popa se hunde en primer lugar. A las 12.00. La proa toma camino del fondo del mar a las 16.00. El descenso será lento a unos 20 centímetros por segundo. Tardarán unas 20 horas en llegar al fondo del mar.

Lo expuesto con relación a la tragedia del "**PRESTIGE**" es un brevísimo resumen de la extensa crónica efectuada por el diario español "El País", reproducida con autorización en mi libro "Problemas Actuales de Derecho Marítimo en la Argentina"²⁵

La marea negra se extendió por aproximadamente 800 kilómetros y afectó unas 270 playas. Se ha estimado que el monto total de los reclamos por daños producidos como consecuencia de este accidente superará el límite de indemnización que el Fondo IOPC (International Oil Pollution Compensation) tenía disponible a la fecha del evento, esto es 203.000.000 de Derechos Especiales de Giro.

Como se dijo, el buque naufragó en plena ZEE y son evidentes los perjuicios producidos a la costa, lo que demuestra de por sí que es insuficiente limitar la jurisdicción exclusiva de los tribunales nacionales al mar territorial.

Por todo ello, somos de la opinión que debe adoptarse cuando menos la opción de mediano alcance y establecer el monopolio jurisdiccional incluyendo a la Zona Económica Exclusiva.

b) En uso de la facultad concedida por el Art. 5° del Convenio someter las operaciones de salvamento y asimilables a la supervisión de la Autoridad Marítima Argentina

El numeral 1 del Art. 5° del Convenio de Londres de 1989 sobre Salvamento preceptúa:

²⁵ Buenos Aires, Ed. Quorum, 2004, págs. 75 a 106.

“El presente Convenio no afectará a ninguna disposición establecida en leyes nacionales o en cualquier convenio internacional relativa a operaciones de salvamento efectuadas por las autoridades públicas o bajo su supervisión”.

Es claro que este artículo autoriza al Estado a mantener la supervisión de las operaciones de salvamento que considere convenientes, y aún a efectuarlas directamente con exclusión de los particulares. Esto último no lo consideramos conveniente como principio general, debiendo reservarse la facultad para casos muy puntuales y específicos.

Más sí consideramos de toda conveniencia someter las operaciones de salvamento y similares a la supervisión de la Autoridad Marítima, lo que permitirá velar por los intereses públicos en la prevención de la contaminación, la defensa de la salud pública y de la explotación de los recursos naturales. El Art. 9º del Convenio tiene para nosotros el mismo sentido, y no hace sino ratificar nuestra postura al disponer expresamente en su parte final que el Estado ribereño interesado puede incluso dar instrucciones a los salvamentistas²⁶.

Si puede dar instrucciones, es claro que está también facultado para autorizar y supervisar las operaciones, de modo de poder emitir dichas instrucciones. Dicha supervisión permitirá asimismo efectivizar la jurisdicción imperativa de los Tribunales Nacionales, puesto que como se verá en el

literal siguiente para autorizar una operación deberá presentarse, además del Plan de Salvamento, el contrato con la atribución exclusiva de competencia a nuestra jurisdicción.

Al cerrar las Jornadas, el Dr. José D. Ray manifestó que no consideraba conveniente este mecanismo. Habiéndolo escuchado y leído su trabajo, pensamos que su objeción no tiene fundamentos jurídicos –no se discute el alcance que asignáramos al Art. 5º numeral 1 del Convenio– sino que se basa exclusivamente en consideraciones subjetivas de conveniencia de carácter metajurídico.

Disentimos respetuosamente con esta opinión. Las operaciones de salvamento y similares deben someterse a la autorización previa de la Autoridad Marítima –excluyendo, obviamente, casos de urgencia– para proteger el interés público y el de la comunidad, y los privados vinculados con la explotación de los recursos naturales potencialmente afectados por las mismas. La intervención de la Prefectura Naval Argentina permitirá además asegurar el cumplimiento efectivo de la atribución de jurisdicción imperativa a nuestros Tribunales.

Ya existen normas en nuestro sistema jurídico que someten las operaciones de salvamento y similares a la previa autorización de la Autoridad Marítima. Se trata simplemente de extender su ámbito espacial de aplicación, lo que no requiere demasiada audacia.

El primer párrafo del Art. 21 de la Ley de la Navegación establece que:

“Toda operación de rastreo y de extracción, remoción o demolición de buques y demás cosas hundidas en aguas o canales navegables debe ser autorizada por la autoridad marítima, la que puede vigilar la operación y fijar las condiciones y plazos para la realización de la misma”.

²⁶ “Derechos de los Estados ribereños: Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho del Estado ribereño interesado a tomar medidas, de conformidad con los principios generalmente reconocidos del derecho internacional, para proteger sus costas o intereses conexos contra la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un siniestro marítimo o de actos relacionados con dicho siniestro, de los que quepa prever razonablemente que tendrán consecuencias perjudiciales, incluido el derecho de un Estado ribereño a dar instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento.”

El Art. 22 autoriza a la Autoridad Marítima a remover por sí misma los elementos que constituyan obstáculo para la navegación, autorizando prescindir del procedimiento administrativo contemplado en los Arts. 17 y 18 de la misma.

Por su parte, el primer párrafo del Art. 389 establece que todo interesado en reflotar, extraer, remover o demoler un buque, artefacto naval, aeronave o restos náufragos en aguas jurisdiccionales argentinas, debe solicitar autorización a la Autoridad Marítima.

Existe, además, la Ordenanza Marítima N° 2/95 que reglamenta el régimen administrativo para la extracción, remoción, demolición y reflotamiento de buques, aeronaves o sus restos náufragos. Esta Ordenanza es aplicable en “aguas navegables de la jurisdicción nacional” (Art. 1° del Anexo N°1), y excluye a buques o artefactos navales de hasta una tonelada de arqueo total (Art. 2.2) y a los varados o encallados sin que se encuentre afectada su flotabilidad (Art. 2.1).

La Ordenanza establece con detalle los elementos que deben presentarse a la Autoridad Marítima para solicitar la autorización para efectuar dichas operaciones, entre los cuales nos interesa destacar el Plan de Salvamento, que debe contener un detalle de las etapas y maniobras que se proponga realizar, y la designación de un Responsable que debe ser un Buzo Profesional o un Perito Naval en Salvamento y Buceo, según el tonelaje del buque, artefacto o aeronave —o sus restos náufragos— objeto de la operación.

Tenemos, entonces que en nuestro ordenamiento ya se encuentra contemplada la necesidad de autorización previa para la efectivización de operaciones de salvamento y similares. Según se nos ha informado, el sistema ha funcionado adecuadamente.

Por tanto, existiendo normas vigentes en tal sentido y un sistema administrativo funcionando, lo único que debe hacerse es extender su objeto de la libre navegación a la prevención y evitación de la contaminación, y a la protección de la salud pública y los recursos naturales, y su ámbito de aplicación al que adopte la norma ratificatoria.

c) Modificación de la Ley de la Navegación manteniendo sus normas no contempladas en la Convención y adaptándola a la misma

La ratificación de la Convención de Londres de 1989 proyectaría sus efectos sobre el Derecho de la Navegación Argentino por lo cual resultará conveniente proceder a modificar la Ley de la Navegación para adaptarla a la nueva situación normativa. A ello deben agregarse las alteraciones necesarias para plasmar el interés nacional en las operaciones de asistencia, salvamento, reflotamiento, demolición y extracción de restos náufragos, lo que conlleva a su necesaria autorización previa y a su sometimiento a la jurisdicción exclusiva de los tribunales nacionales.

En este punto propondremos una serie de modificaciones concretas que están diseñadas para la opción de mediano alcance, mas que con una ligera modificación en la primer norma serían asimismo útiles para la alternativa de máximo alcance desarrollada en el literal a) de este Capítulo.

El Art. 618 de la Ley de la Navegación establece actualmente la competencia de la Justicia Nacional para conocer en las acciones por servicios de asistencia y salvamento en aguas no jurisdiccionales en tres casos. Resulta necesario sustituirlo por otro que disponga el interés federal en la materia, la jurisdicción exclusiva de nuestros tribunales, y la necesidad de autorización de esas

operaciones por la Autoridad Marítima, que podría estar redactado del modo siguiente:

“Art. 618: En función de lo dispuesto por los Arts. 5° y 9° del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo suscrito en la Ciudad de Londres, Reino Unido, el 28 de Abril de 1989, y por hallarse comprometidos la soberanía de la Nación sobre los recursos vivos y no vivos del lecho y del subsuelo, para prevenir la contaminación de los mismos y de las aguas suprayacentes, así como la del litoral costero, declárase de interés nacional toda operación de salvamento, reflotamiento, extracción, remoción o demolición de buques, artefactos navales, sus restos náufragos, aeronaves, o sus partes componentes de los lechos de las aguas jurisdiccionales argentinas, incluyendo el mar territorial y la zona económica exclusiva hasta el límite de 200 millas marinas establecido por la Ley N° 23.968 y por la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de Montego Bay de 1982, ratificada por Ley N° 24.543.

Toda operación mencionada en el párrafo precedente deberá ser autorizada previamente por la Autoridad Marítima, a la cual deben presentarse los respectivos planes técnicos y los contratos que se hubieran suscrito al efecto en idioma nacional o traducidos por traductor público nacional. Los contratos deberán contener una cláusula que establezca la jurisdicción exclusiva e improrrogable de la Justicia de la República para conocer de las consecuencias jurídicas de dichas operaciones y actos jurídicos, sean éstas civiles o criminales. Las operaciones que no admitan demora alguna deberán contar con la autorización por vía radiofónica o electrónica de la Autoridad Marítima, declarando el solicitante su sujeción a lo requerido en este párrafo y debiendo aportar la documental correspondiente dentro de quinto día de finalizada la operación. Contrario no será autorizada la operación respectiva y todo

intento de efectuarla será reprimido y pasible de las sanciones que correspondan”.

Se amplía la competencia de los tribunales argentinos para otros supuestos que los contemplados en el Art. 617 de la Ley de la Navegación, que abarca exclusivamente asistencia y salvamento. Se contempla un régimen de autorización administrativa que incluye la presentación de un contrato que reconozca la competencia exclusiva de los tribunales nacionales. Se flexibilizan los recaudos administrativos para casos que requieran urgencia, teniendo en cuenta que la seguridad de la navegación —que conlleva la de las personas y bienes a ella afectados— goza de la máxima prioridad valorativa.

El Art. 606 de la Ley de la Navegación contempla en su primer párrafo que los servicios de asistencia y salvamento prestados en aguas jurisdiccionales se rigen por la ley del estado respectivo, y por la del pabellón del buque asistente cuando se presten en aguas no jurisdiccionales. Si bien como hemos estudiado, conforme la Convención de Londres de 1989, la Convención aplicará cuando se promueva una causa judicial en país ratificante de la misma, lo que importa que toda acción promovida en la Argentina se regirá por la Convención y no por la Ley interna, creemos que los principios tradicionales deben ser mantenidos a todo evento. Pensamos, por ejemplo, en una acción promovida en el exterior, ante un Estado no ratificante, tratándose de una asistencia prestada en aguas no jurisdiccionales por un buque de bandera argentina. La eliminación del principio tradicional podría crear lo que en Derecho Internacional Privado se conoce como un problema de reenvío, ocasionando incertidumbre sobre la normativa aplicable.

²⁷ Art. 31: “Esta Constitución, las leyes de la Nación que en su consecuencia se dicten por el Congreso y los tratados con potencias extranjeras son la ley suprema de la Nación;...”.

Sí debe establecerse la preeminencia del Convenio en su ámbito de aplicación, conforme lo dispone nuestra Constitución²⁷, lo que puede hacerse con una leve modificación al tercer párrafo del artículo, que quedaría redactado del siguiente modo:

*“Los casos de auxilio comprendidos en el ámbito de aplicación de la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento se rigen por las normas de esa Convención. Las normas contempladas en el primer párrafo de este artículo serán de aplicación exclusivamente cuando la Convención lo autorice”*²⁸.

Como se mencionara, el Art. 21 de la Ley de la Navegación ya contempla un régimen de autorización y control para las operaciones de rastreo, extracción o demolición de buques y demás cosas hundidas en aguas o canales navegables. Resulta conveniente efectuar un agregado disponiendo la jurisdicción imperativa de nuestros Tribunales para aventar cualquier duda. Proponemos la siguiente reforma:

“Agrégase como tercer párrafo del Art. 21 de la Ley de la Navegación: “Para todos los supuestos contemplados en esta Sección resultará de aplicación imperativa la norma de orden público del Art. 618 de la Ley de la Navegación”.

También hemos señalado en el literal b) *supra* que el primer párrafo del Art. 389 establece que todo interesado en reflotar, extraer, remover o demoler un buque, artefacto naval, aeronave o restos náufragos en aguas jurisdiccionales argentinas, debe solicitar autorización a la Autoridad Marítima.

Por las mismas razones, proponemos agregar el siguiente texto al mismo:

“Agrégase como tercer párrafo del Art. 389 de la Ley de la Navegación: “Resultará de aplicación imperativa la norma de orden público del Art. 618 de la Ley de la Navegación”.

Consideramos conveniente mantener vigentes los Arts. 371 a 386 de la Ley de la Navegación, que regulan la Asistencia y Salvamento. Algunos de ellos regulan aspectos que la Convención de Londres de 1989 deja librados a la ley del Estado ratificante.

Así, por ejemplo, el Art. 380 establece el derecho de la tripulación a participar en el salario de asistencia y salvamento, lo cual es deferido por el numeral 2° del Art. 15 del Convenio a la ley del pabellón del buque asistente. El Art. 381 que dispone la irrenunciabilidad de los derechos de la tripulación —salvo que se trate de asistentes profesionales— es una norma complementaria de la anterior y protectora de los derechos de los tripulantes, por lo que consideramos positivo mantenerla.

El Art. 386 de la Ley de la Navegación establece que la normativa resulta aplicable a los buques públicos, sea que prestaren o que recibieren un auxilio. La Convención dispone en el numeral 1 del Art. 4° que sus normas no son de aplicación a buques de guerra ni a otros buques de propiedad del Estado o utilizados por éste que gocen de inmunidad soberana —“buques públicos” en nuestra terminología— pero autoriza a los Estados a resolver de distinto modo, en cuyo caso el numeral 2 impone notificarlo al Secretario General de la OMI con las modalidades de aplicación.

Otros coinciden con disposiciones del Convenio, como el Art. 376 —asistencia prestada en el marco de un contrato de remolque— que brinda valiosas pautas hermenéuticas en línea con el Art. 17 de la

²⁸ Las reformas propuestas están en negrita.

Convención, que no es tan explícito como la norma nacional.

No se suscitarían problemas de contradicción normativa puesto que proponemos agregar un párrafo al Art. 384 de la Ley de la Navegación que lo dejaría estipulado, de la siguiente forma:

“Agrégase como segundo párrafo del Art. 384 de la Ley de la Navegación: “Cuando resultara aplicable el Convenio Internacional de Salvamento Marítimo suscrito en la Ciudad de Londres, Reino Unido, el 28 de Abril de 1989, las normas de esta Sección serán de aplicación subsidiaria”.

d) Reservas a efectuar por la República al ratificar la Convención

Tradicionalmente la República efectúa en todos los instrumentos que ratifica, suscribe o adhiere una reserva relativa a nuestra disputa de soberanía en las Islas Malvinas y otros territorios con Gran Bretaña, que obviamente deberá efectuarse en este caso.

Mas nos referiremos brevemente a las reservas que autoriza la Convención. El Art. 30 del instrumento autoriza a efectuarlas para los siguientes casos:

- a) Cuando la operación se lleve a cabo en aguas interiores y todos los buques afectados sean de navegación interior.
- b) Cuando la operación se desarrolle en aguas interiores y no se vea afectado ningún buque.
- c) Cuando todas las partes interesadas sean nacionales del Estado.
- d) Cuando se trate de un bien marítimo de carácter cultural que presente un interés prehistórico, arqueológico o histórico y que se encuentre en el fondo del mar.

No vemos razón alguna para privar a nuestros buques de navegación interior –que consideramos serán de navegación lacustre y fluvial preponderantemente- de los beneficios que otorga el Convenio, que son también de interés de la comunidad toda por contemplarse el aspecto ambiental.

Tampoco aprehendemos motivos para que no aplique el Convenio en el supuesto del inciso b), y el criterio de la nacionalidad establecido en el artículo c) no es receptado por nuestro sistema jurídico, que garantiza iguales derechos a todos los habitantes de la Nación sean o no nativos o naturalizados, y presta atención al domicilio en lugar de a la nacionalidad.

En suma, creemos que debe reservarse solamente el último de los supuestos contemplados en la Convención, por tratarse de bienes culturales de valor arqueológico, prehistórico o histórico que se encuentren en el fondo del mar, respecto de los cuales podría aplicarse un tratamiento distinto del contemplado en la Convención por existir un interés público importantísimo en los mismos.

e) Quid de la prórroga de jurisdicción

¿Debe autorizarse una prórroga de jurisdicción en favor de tribunales extranjeros posterior al hecho, como lo autorizan el párrafo final del Art. 293 de la Ley de la Navegación para el transporte de cosas por agua y en forma general el Art. 621 del mismo cuerpo legal?

Cappagli ha propuesto una cláusula que lo permite a la vez que resguarda al asistido de la presión que puede implicar consentir una disposición de este tipo mientras el peligro está vigente. La misma reza, en lo pertinente:

“Sólo son válidas las cláusulas atributivas de jurisdicción a favor

de tribunales o árbitros extranjeros cuando han sido pactadas una vez que el buque y la carga han sido puestos en lugares seguros y entregados a sus titulares”

Es una buena cláusula para regir las consecuencias patrimoniales de un servicio de asistencia o salvamento u operación asimilable en los términos que hemos venido estudiando, puesto que sólo se admitiría la validez de la misma una vez completamente aventada la situación de peligro.

Sin embargo, creemos que se encuentran involucrados intereses de la comunidad que podrían hacer inconveniente la prórroga de jurisdicción cuando la cuestión judicial exceda de la mera fijación de la retribución del Salvamentista. Así, si se hubieran producido consecuencias ambientales u otras perjudiciales para el Estado ribereño, o sus recursos naturales, o para empresas que operen en sus aguas porque el Salvamentista no se ajustó al Plan de Salvamento autorizado, o fue negligente, o se rehusó a dar intervención a otros asistentes, entendemos no corresponde autorizar la prórroga de jurisdicción porque en ese caso se sustraerían del conocimiento de los tribunales Argentinos elementos de trascendencia e interés público que bien podrían ser ocultados por las partes.

Por lo antedicho, no somos partidarios de la admisión de cláusulas que permitan la prórroga de la jurisdicción exclusiva de los tribunales nacionales que contendría la Ley de ratificación. Si en definitiva se permitieran, creemos que deberían ser claramente limitadas a la extensión cuantitativa de la remuneración del Salvamentista.

f) Quid del monopolio para empresas domiciliadas en la República

Se ha sugerido limitar la prestación de servicios de asistencia o asimilables a Empresas

Argentinas, entendiendo como tales a aquellas domiciliadas en la República, como sistema promocional y de reserva de actividad para las mismas.

El establecimiento de un monopolio al respecto promovería el desarrollo de Salvamentistas profesionales argentinos, así como la formación de consorcios o joint ventures con empresas extranjeras para cubrir situaciones que escaparan al desarrollo tecnológico y de equipamiento de las empresas locales.

En contra de esta iniciativa, se ha señalado que la misma podría privar a las operaciones que se lleven a cabo en el ámbito de aplicación de la Ley de los adelantos tecnológicos y el know-how de Salvamentistas Internacionales.

Además, la restricción es eludible y genera mayores costos de salvamento. En la práctica los Salvamentistas internacionales interesados en algún negocio en la Argentina contratan a un Perito Naval en Salvamento o Buzo profesional en las categorías exigidas por la ya citada Ordenanza Marítima N° 2/95 por un costo fijo y ejecutan el servicio por sí mismos. Esta especie de intermediación parasitaria no hace sino encarecer los servicios brindados sin que se obtenga la finalidad de promover a empresas locales.

Algunos interpretan que la cuestión estaría resuelta por la llamada Ley de Cabotaje, que en realidad es una norma “ómnibus” que ratifica un elevado número de decretos correspondientes al Ministerio de Marina que se dictaran entre Junio de 1943 y 1946²⁹. El decreto 19.492/44 regula la “*navegación, comunicación y comercio de cabotaje nacional*”, que “*serán*

²⁹ Ley 12.980 del año 1947.

³⁰ Los mismos están muy bien descriptos en la clásica obra de Luis Beltrán Montiel “Curso de Derecho de la Navegación”, Buenos Aires, Ed. Astrea, págs. 482 y ss.

practicados únicamente por barcos argentinos” (Art. 1º).

Con marcado reglamentarismo, el decreto regula minuciosamente los requisitos que deben reunir esos buques, sus derechos y privilegios³⁰, mas nada establece con relación a servicios de asistencia y salvamento.

Dudamos seriamente que pueda considerarse legítimo en el actual estado de desarrollo del Derecho del Mar que el Estado ribereño imponga un monopolio de este tipo en la Zona Económica Exclusiva y más aún en aguas epicontinentales. Sí sería factible en aguas interiores y jurisdiccionales en sentido estricto, incluyendo el mar territorial.

Como solución de compromiso podría establecerse dicho monopolio para ese ámbito espacial restringido y sujeto a su levantamiento por la Autoridad Marítima por razones de urgencia e incluso de conveniencia. Creemos que se trata de una determinación de carácter político más propia de una Ley de Marina Mercante que de la norma bajo análisis, razón por la cual no hemos incluido esta cuestión en nuestro borrador de la misma.

V.- EPÍLOGO

Este Capítulo no formó parte de mi exposición original pero considero conveniente incluirlo con fines de actualización.

En la Sección Información de esta Revista estamos incluyendo el texto de la norma de ratificación de la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento que el Consejo Ejecutivo de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo consensuó en varias reuniones posteriores al evento académico sobre la materia en el que expusimos nuestro pensamiento al respecto.

Como el lector podrá advertir, la AADM está sugiriendo:

- ratificar la Convención con la sola reserva que hemos recomendado en IV.d), además de la usual por la cuestión de soberanía con el Reino Unido respecto de las Islas Malvinas.
- modificar solamente el Art. 617 de la Ley de la Navegación estableciendo la jurisdicción imperativa e improrrogable de los Tribunales Nacionales respecto de cualquier acto de salvamento, reflotamiento o conexo que se llevare a cabo hasta el límite de la Zona Económica Exclusiva, adhiriendo así a la que hemos denominado “opción de mediano alcance”.

No se ha recogido nuestra iniciativa de que las operaciones de tal carácter deban ser autorizadas previamente por la Autoridad Marítima, limitando de tal modo la facultad supervisora y la oportunidad de dar las instrucciones que competen al Estado ribereño conforme los Arts. 5º y 9º del Convenio.

Si bien se ha consignado que el contrato de asistencia u operación asimilable no puede contener cláusulas de prórroga de jurisdicción a favor de tribunales extranjeros, no se ha incluido la prohibición de pactar tal prórroga una vez superada la situación de peligro, como podría invocarse autoriza el Art. 621 de la Ley de la Navegación, lo que crea un área de incertidumbre al respecto que podría ser contraria a los intereses privados y públicos argentinos.

Ello no obstante, creemos que de acogerse el Proyecto por parte de la Cancillería y de ratificarse en los términos comentados la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento Marítimo, ello constituirá un innegable avance y actualización en el Derecho de la Navegación Argentino.

JORNADAS SOBRE SALVAMENTO

por *José D. Ray*

Se nos ha encomendado el cierre de estas Jornadas en las que se han enfocado distintos aspectos de la Convención sobre Salvamento de 1989, para culminar exhortando a su ratificación y presentando un proyecto de ley a ese efecto.

I.-

Lo que se ha expuesto con precisión y acierto por los distinguidos expositores trae a mi memoria gratos recuerdos que se remontan a más de veinte años atrás, cuando se gestaba el nuevo texto y que comentamos en muchas oportunidades.

Primero, en el Seminario de Cartagena de Indias, organizado por la ACOLDEMAR (Asociación Colombiana de Derecho Marítimo Comercial), en 1982, después de la Conferencia del Comité Marítimo Internacional de Montreal, en 1981, en la que se elaboró el Proyecto conocido con el nombre de esta ciudad.

Luego, en 1988, en las Jornadas programadas por la Prefectura Naval Argentina, con la participación del Asesor Letrado de la O.M.I., Thomas A. Mensah. En esta convocatoria el Dr. Cappagli tuvo preferente intervención.

Y, por último, en la sesión pública de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales, en 1989, poco después de aprobada la Convención.

Desde entonces y a pesar de las múltiples gestiones realizadas ante el Ministerio de Relaciones Exteriores no obtuvimos la ratificación de la Convención que está en vigencia y que cuenta con un importante número de Estados ratificantes o adherentes.

II.-

La Conferencia diplomática que en 1989 aprobó la Convención fue convocada por la Organización Marítima Internacional, pero debemos reiterar que su antecedente es el proyecto de Montreal y cabe destacar que refleja la obra del Comité Marítimo Internacional que consideró imprescindible enfocar los nuevos problemas planteados después de las sentencias dictadas, entre otros casos, en los del "Torrey Canyon", "Tojo Marú", "Amoco Cadiz" y las nuevas redacciones del "Lloyds Open Form" que con frecuencia se firma en los casos de asistencia y salvamento.

Corresponde así rendir tributo al Comité Marítimo Internacional que como organismo asesor de la International Maritime Organization fue el motor del nuevo texto internacional y de aquí la sintética referencia a la génesis y difusión del mismo.

Cabe mencionar que originariamente la distinción entre asistencia y salvamento figuraba en el sistema de derecho latino y el instituto bajo el rubro "salvamento" en el anglosajón. La distinción tiene importancia en cuanto a los criterios para la remuneración pero ello quedó salvado con el enfoque dado en la Convención de 1910, una de las dos primeras aprobadas por gestión del C.M.I.

III.-

En nuestras exposiciones mencionadas precedentemente destacamos las finalidades que se perseguían con la reforma, estimular las tareas de asistencia y salvamento, evitar minimizar los daños al medio ambiente y estimular el dictado de laudos y la realización de pagos provisorios, así como las facultades

del capitán para convenir las condiciones del servicio y la realización del mismo.

Se han señalado muy bien en estas Jornadas las normas con las que más de quince años atrás se puso al día el viejo texto de la Conferencia de 1910, una de las dos primeras sancionadas a instancias del Comité.

En efecto, entre otros temas y reiterando las finalidades del nuevo texto cabe destacar: 1) las referencias a las obligaciones de quien preste el servicio frente al propietario del buque u otros “bienes en peligro”, 2) como hemos dicho, la protección al medio ambiente, el cambio del principio “non cure non pay” por el de “non cure sometimes pay”, 3) la referencia a la recompensa de los arts. 13 y 14, 4) la intervención del capitán del buque asistido o salvado en representación de los bienes a bordo del mismo y 5) los “common understanding” agregados como apéndice de la Convención. El primero ya ha sido contemplado con las reformas introducidas a las Reglas de York-Amberes sobre avería gruesa y el segundo sobre la divulgación de la Convención ha sido cumplido por nuestra Asociación en el pasado y se corona hoy con lo realizado en estas Jornadas.

IV.-

En cuanto al proyecto de ley redactado para obtener la ratificación no consideramos conveniente establecer como requisito ineludible previo la aprobación de la operación por parte de la autoridad marítima sobre la base de las salvedades que el art. 5 de la Convención reserva a la legislación de los Estados ratificantes o adherentes a la Convención.

La Prefectura tiene competencia para intervenir cuando las circunstancias lo justifiquen y tomará la intervención que como autoridad le corresponde.

La improrrogabilidad de la jurisdicción argentina para operaciones de salvamento en aguas sometidas a la República se explica porque la reserva que resulta de la legislación de cabotaje para los buques nacionales o empresas domiciliadas en la Argentina se considera que no es suficiente. Los bienes a bordo, específicamente los intereses de la carga, pueden ser afectados, al ser sometidos a una jurisdicción extranjera, sobre la base de lo que se establezca en el contrato que se firme, sea el “Lloyd Open Form” o uno específico para el caso.

V.-

Los casos de asistencia y salvamento es uno de los temas que más se han planteado ante nuestros tribunales y a muchos de los fallos dictados en esos casos se han referido los participantes en estas Jornadas.

Así como agradezco la distinción de que se me haya invitado a hacer uso de la palabra al cierre de estas Jornadas, siento el imperativo de no extenderme en ese privilegio y concluyo felicitando a los expositores y a quienes programaron estas Jornadas, así como también haciendo votos para que la Asociación tenga éxito en obtener la ratificación de la Convención que puso la legislación internacional a la altura de los tiempos.

LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN EN LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE. NUEVA TENDENCIA DE LOS TRIBUNALES ESPAÑOLES.

por *Luis de San Simón*

Durante mucho tiempo los tribunales españoles fueron reacios a admitir la validez y eficacia de las cláusulas usuales de jurisdicción contenidas en los conocimientos de embarque.

De hecho, hasta hace poco tiempo los mismos sólo admitían su validez cuando estuviesen expresamente aceptadas por el cargador y contuviesen una renuncia expresa y clara a su jurisdicción.

Ello hacía que se exigiese el conocimiento de embarque firmado por el cargador para dar validez a la cláusula de jurisdicción contenida en el conocimiento de embarque, algo realmente difícil de darse al ser contrario a la práctica.

La consecuencia de ello era que los intentos de los porteadores marítimos para negar la jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de las reclamaciones de carga, normalmente fracasaban.

Sin embargo, de un tiempo a esta parte, tales intentos han tenido su fruto, y en la actualidad los tribunales españoles están rechazando las reclamaciones de carga iniciadas por los propietarios / receptores de la carga perdida o dañada, o por sus aseguradores, ante la invocación por parte del porteador marítimo de la cláusula de jurisdicción contenida en el conocimiento de embarque.

La base para este cambio ha estado inicialmente en el artículo 17 del Convenio de Bruselas relativo a la Competencia Judicial y

a la Ejecución de Resoluciones Judiciales en Materia Civil y Mercantil, y en la actualidad, en el artículo 23 del Reglamento 44/2001 del Consejo de la Unión Europea de 22 de Diciembre de 2000 sobre la misma materia.

En 1968 se concluyó, en desarrollo del Art. 220 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, el Convenio de Bruselas relativo a la Competencia Judicial y a la Ejecución de Resoluciones Judiciales en Materia Civil y Mercantil. Este Convenio ha sido recientemente sustituido por el Reglamento 44/2001 de 22 de Diciembre de 2000 relativo a la Competencia Judicial y a la Ejecución de Resoluciones Judiciales en Materia Civil y Mercantil que entró en vigor el 1 de Marzo de 2002.

La finalidad del Convenio y por ende del Reglamento, no es otra que la creación de un espacio judicial único de ámbito comunitario. Para alcanzar este objetivo, el desplazamiento y la sustitución de las normas de derecho internacional privado de los distintos Estados contratantes en favor del Reglamento, y en todos aquellos casos que caigan bajo el ámbito de aplicación de éste último, resultan imprescindibles.

En este contexto, la aplicación al presente caso de leyes nacionales para determinar qué tribunales tienen jurisdicción sobre el mismo, no sólo atentaría en principio contra la propia razón de ser del Reglamento, sino que vulneraría el principio de jerarquía normativa. Ello toda vez que el citado Reglamento, además de ser una norma de aplicación directa en España, goza de primacía sobre la

legislación nacional de acuerdo con la línea jurisprudencial comunitaria iniciada con la Sentencia de 15 de julio de 1964 del TJCE en el caso “Costa contra ENEL”.

La Audiencia Provincial de Barcelona en Sentencia de 20 de diciembre de 1999, se ha pronunciado en este mismo sentido:

“[...] la competencia para conocer del presente litigio debe determinarse mediante la aplicación del Convenio de Bruselas, de 27 de septiembre de 1968, relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales, que tiene carácter prioritario, en su ámbito de aplicación, sobre las normas internas españolas”.

La validez de la cláusula de jurisdicción contenida en los conocimientos de embarque, debe ser valorada a la luz del Art. 23 del Reglamento 44/2001 que es similar al Art. 17 del Convenio de Bruselas de 1968. El mencionado Art. 23 del Reglamento 44/2001 dispone:

“1. Si las partes, cuando al menos una de ellas tuviere su domicilio en un Estado miembro, hubieren acordado que un tribunal o los tribunales de un Estado miembro fueren competentes para conocer de cualquier litigio que hubiere surgido o que pudiese surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal tribunal o tales tribunales serán competentes. Esta competencia será exclusiva, salvo pacto en contrario entre las partes. Tal acuerdo atributivo de competencia deberá celebrarse:

a) Por escrito o verbalmente con confirmación escrita, o

b) En una forma que se ajustare a los hábitos que las partes tuvieran establecido entre ellas, o

c) En el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conocieren o debieren conocer y que, en

dicho comercio, fueren ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.

1. Se considerará hecha por escrito toda transmisión efectuada por medios electrónicos que proporcione un registro duradero del acuerdo.

2. Cuando ninguna de las partes que hubieren celebrado un acuerdo de este tipo estuviere domiciliada en un Estado miembro, los tribunales de los demás Estados miembros sólo podrán conocer del litigio cuando el tribunal o los tribunales designados hubieren declinado su competencia”.

El Art. 23 del Reglamento no regula todo acuerdo de jurisdicción, sino sólo aquéllos en los que (i) las partes confieren jurisdicción a un *tribunal de un Estado Contratante* para conocer del fondo de un litigio, (ii) al menos *una de las partes está domiciliada* en un Estado Contratante y (iii) el litigio en cuestión tiene un *carácter internacional*.

Por lo tanto, la aplicación del Art. 23 que en todo caso tiene carácter imperativo, exige la satisfacción de dichos tres requisitos:

(i) Designación de un Tribunal de un Estado Miembro

(ii) El domicilio de una parte en un Estado Contratante

(iii) El carácter internacional del litigio.

Para que las disposiciones del Art. 23 rijan un acuerdo de elección de foro, se requiere que el litigio que deba conocer el tribunal designado tenga *carácter internacional*.

El elemento que dota a la relación contractual de su internacionalidad puede ser tanto de naturaleza personal (nacionalidad o domicilio de las partes), como real (situación

de los bienes) o local (lugar de conclusión o de ejecución del contrato).

Una vez aclarada la prioridad de que goza el Reglamento sobre la legislación interna en la materia y la aplicación de su Art. 23 a la presente litis, debemos proceder a un estudio a fondo de dicho artículo y de las distintas formas que el mismo prevé para la prestación del consentimiento a las cláusulas de prórroga expresa de jurisdicción.

Establece el Art. 23 tres formas posibles para realizar la atribución de jurisdicción a favor de los tribunales de un determinado país.

La primera forma es por escrito o verbalmente con confirmación escrita.

La segunda es utilizando un mecanismo que se ajuste a los hábitos que las partes hayan establecido entre ellas en operaciones anteriores.

Finalmente, la tercera, únicamente válida en el ámbito del comercio internacional, es utilizando una forma que se ajuste a los usos observados en el tráfico particular de que se trate.

El texto de este artículo ha sido objeto de varias modificaciones desde su adopción en el Convenio de 1968. El párrafo c) referente a los usos del comercio internacional fue introducido, mediante el Convenio de Adhesión de 1978, con ocasión del ingreso de Gran Bretaña en la C.E.E.

Es cierto que en los conocimientos de embarque de transportes marítimos en línea regular usados regularmente en el tráfico internacional, aparecen con suma frecuencia entre las demás condiciones contractuales del transporte, cláusulas de sometimiento de las partes a un determinado foro o competencia

judicial (que normalmente suele ser del domicilio social del porteador).

Resulta un dato igualmente constatable que en el comercio marítimo el conocimiento de embarque es un documento de redacción y firma unilateral, de forma que, a pesar de que contiene las condiciones contractuales aplicables al transporte marítimo, es preparado y firmado por una sola de las partes, el porteador marítimo (a través de su Agente en puerto o del Capitán). Hasta tal punto existe esta práctica que en los conocimientos de embarque no está previsto un lugar o epígrafe concreto sino para la firma del porteador, no para la del cargador de las mercancías.

Este uso internacionalmente reconocido en el comercio marítimo es el que provocó precisamente la modificación del primitivo texto del art. 17 del Convenio de Bruselas de 27.10.1968 sobre Competencia Judicial y Ejecución. En efecto, el texto original exigía normalmente para reconocer la validez de las cláusulas de jurisdicción un acuerdo escrito de las partes sobre ellas, lo que evidentemente no se cumplía en el caso de los Conocimientos de Embarque. Con ocasión del ingreso de Gran Bretaña en la C.E.E., y precisamente a petición suya, se modificó el Convenio mediante el de Luxemburgo de 9.10.1978, modificación que ha pasado a la vigente redacción para España derivada del Convenio de San Sebastián de 26.05.1989. La modificación consistió en admitir expresamente que el convenio o cláusula atributivo de competencia judicial pudiera concluirse -además de en la forma escrita bilateral prevista en los apartados a) y b) del artículo 17- en una forma conforme a los usos existentes en el comercio internacional, amplia y regularmente respetados y conocidos o debidos de conocer por las partes (apartado c).

Esa forma de aceptación está pensada y redactada precisamente para el transporte marítimo regular, en el que la praxis comercial

difundida y consolidada a lo largo de muchos años es la de que los Conocimientos de Embarque sean redactados y firmados sólo por una de las partes. Tal praxis no empece, por ello, el valor vinculante y obligatorio -para ambas partes- de las condiciones contenidas en el Conocimiento.

Así lo ha puesto de manifiesto la doctrina más autorizada en la materia (CALVO CARAVACA en su obra "Comentario al Convenio de Bruselas", Madrid, 1994, pg.361):

"Por último, el convenio atributivo de competencia puede también concluirse según una forma conforme a los usos del comercio internacional que las partes conocieren o debieren conocer y que fueren ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.

El Tribunal de Justicia de la Comunidad (TJCE) ha tratado en innumerables ocasiones la cuestión de las cláusulas atributivas de jurisdicción en el comercio internacional.

En su Sentencia de 20 de Febrero de 1997, en el caso *Mainschiffahrts-Genossenschaft eG (MSG)* contra *Les Gravières Rhénanes SARL* (C-106/95), el TJCE declaró la validez de una cláusula atributiva de jurisdicción que incluso aún no cumpliendo con los requisitos formales más estrictos de los párrafos a) y b) del Art. 17, era conforme a los usos del sector determinado del comercio internacional en el que las partes operaban (y por tanto, válida). Efectivamente, en dicha Sentencia el TJCE afirma que:

"En el marco de un contrato celebrado verbalmente en el comercio internacional, se entiende que se ha estipulado válidamente un convenio atributivo de competencia, con respecto a dicha disposición (Art. 17 c), como consecuencia de la falta de respuesta de la

otra parte contratante a un escrito comercial de confirmación que su contratante le hubiere enviado, o del pago reiterado y sin protesta de facturas, cuando dichos documentos contengan una mención impresa que indique el fuero, si este comportamiento corresponde a un uso que rige en el ámbito del comercio internacional en el que esperan las partes interesada y si estas últimas conocen dicho uso o debieren conocerlo".

De acuerdo con la posterior interpretación que de esta Sentencia hizo el TJCE en la sentencia *Transporte Castelletti* (apartados 19-21), en la misma se desarrolla la siguiente doctrina:

"19. En la sentencia MSG, antes citada, apartado 17, el Tribunal de Justicia estimó que, pese al mayor grado de flexibilidad introducido en el artículo 17, no por ello deja de ser cierto que la realidad de la existencia del consentimiento de los interesados continúa siendo uno de los objetivos de dicha disposición, justificados por el deseo de proteger a la parte contratante más débil, evitando que pasen desapercibidas cláusulas atributivas de competencia insertadas en el contrato por una sola de las partes.

20. El Tribunal de Justicia añadió, sin embargo, que la modificación incorporada al artículo 17 permite presumir acreditada la existencia de dicho consentimiento cuando existen al respecto, en el sector del comercio internacional considerado, usos comerciales que las partes conocen o debieran conocer (Sentencia MSG, antes citada apartados 19 y 20).

21. Procede responder por tanto a la primera cuestión, que el tercer supuesto de la segunda frase del párrafo primero del artículo 17 del Convenio debe interpretarse en el sentido de que se presume que las partes contratantes han dado su consentimiento a la cláusula atributiva de competencia cuando

el comportamiento de las mismas corresponda a un uso que rige en el ámbito del comercio internacional en el que operan y que conocen o debieran conocer”.

Por tanto, es necesario para la presunción de la existencia de un consentimiento válido, que el mismo se haya prestado conforme a un uso del comercio internacional que sea o debiera ser conocido por las partes.

La Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 20 de diciembre de 1999, ahondando en lo ya expuesto, dice que:

“La cláusula es conforme a los usos que en el comercio internacional son ampliamente conocidos y observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado. Es notoria (...) la habitualidad de la incorporación de cláusulas de sumisión expresa a los conocimientos. Ello integra el uso comercial que, según la Sentencia de 20 de febrero de 1997, C-106/1995, del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, existe cuando los operadores de determinado sector siguen un comportamiento determinado de modo general y regular al celebrar cierta clase de contratos”.

Es decir, no se requiere ya probar el conocimiento previo, efectivo o presunto de la práctica de incluir cláusulas de jurisdicción en contratos con componente internacional claro, puesto que de la notoriedad del uso se presume su conocimiento general en el sector comercial en que este tipo de contratos se enmarca.

Ello se repite en la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 16 de Marzo de 1999, en el caso *Trasporti Castelletti Spedizioni Internazionali Spa* contra *Hugo Trumpy Spa* (C-159/97):

“El tercer supuesto de la segunda frase del párrafo primero del Art. 17 del Convenio (...), debe interpretarse del siguiente modo:

1) Se presume que las partes contratantes han dado su consentimiento a la cláusula atributiva de competencia cuando el comportamiento de las mismas corresponda a un uso que rige en el ámbito del comercio internacional en el que operan y que conocen o debieran conocer.

2) La existencia de un uso, que debe comprobarse en el sector comercial en el que las partes contratantes ejercen su actividad, queda acreditada cuando los operadores de dicho sector siguen un comportamiento determinado de modo general y regular al celebrar cierta clase de contratos.

3) Las exigencias concretas que engloba el concepto de “forma conforme a los usos” deben valorarse exclusivamente a la luz de los usos comerciales del sector del comercio internacional de que se trate, sin tener en cuenta las exigencias particulares que pudieran establecer las disposiciones nacionales.

4) (...) La existencia [del conocimiento del uso] quedará acreditada, (...), cuando en el sector comercial en el que operan las partes se siga de modo general y regular un determinado comportamiento al celebrar cierta clase de contratos, de modo que pueda considerarse como una práctica consolidada.

5) La elección del Tribunal designado en una cláusula atributiva de competencia sólo puede apreciarse a la luz de consideraciones que guarden relación con las exigencias que establece el artículo 17 del Convenio de 27 de septiembre de 1968. Las consideraciones referentes a los vínculos entre el Tribunal designado y la relación objeto del litigio, a la justificación de la cláusula y a las disposiciones materiales atinentes a la

responsabilidad aplicables ante el Tribunal elegido no guardan relación con dichas exigencias”.

El problema no es únicamente económico. Hay un elemento de inseguridad jurídica mucho más relevante.

En palabras del Profesor Calvo Caravaca (CALVO CARAVACA en su obra “Comentario al Convenio de Bruselas ...”, Madrid, 1994, pg. 346):

“Este tipo de acuerdos (acuerdos atributivos de jurisdicción) tiene la ventaja de que permite a las partes elegir el tribunal que estimen más adecuado -por ejemplo, por su neutralidad o por su especialización-, a las empresas que operan en el comercio internacional concentrar sus litigios en unas pocas jurisdicciones, litigando en un medio en el que están familiarizadas y ahorrando así costos que, de otra manera, encarecerían sus productos y repercutirían finalmente sobre los consumidores, o individualizar una de entre varias jurisdicciones concurrentes, propiciando así la seguridad jurídica y celeridad que el tráfico mercantil internacional requiere”.

La cuestión relativa a la validez de los acuerdos de jurisdicción es aceptada por la generalidad de los tribunales españoles, tal y como lo reconoce la Audiencia Provincial de Madrid en su Sentencia de 10 de diciembre de 2002 establece:

“En consecuencia debemos confirmar la sentencia del Juzgado en cuanto declara la falta de jurisdicción española para conocimiento del asunto y señala la competencia de los Juzgados y Tribunales ingleses, debiendo decir finalmente que no sólo este Tribunal, sino la generalidad de los Tribunales españoles que han conocido de asuntos similares vienen manteniendo el mismo punto de vista sobre la validez de la

cláusula de atribución de jurisdicción (vg. Barcelona, SS de 20 de diciembre de 1999 y 19 de mayo de 2000; Cantabria, SS de 24 de noviembre de 1999; Santa Cruz de Tenerife, SS de 10 de septiembre de 2001; Cádiz, SS de 10 de septiembre de 2001; etc.)”.

A las anteriores sentencias es preciso añadir, entre otras y por su extensa argumentación, las Sentencias de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 14 de enero de 2003, así como el Auto dictado el día 28 de Mayo de 2001 por la Audiencia Provincial de Cádiz.

Esta tendencia jurisprudencial no es, sin embargo, pacífica al haber diversos argumentos en contra de la aceptación de las cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque.

Entre ellos, cabe destacar:

1. Que los formularios de los conocimientos de embarque son en definitiva condiciones generales de la contratación, mientras que de conformidad al artículo 54,2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil “no será válida la sumisión expresa contenida en contratos de adhesión, o que contengan condiciones generales impuestas por una de las partes, o que se hayan celebrado con consumidores o usuarios”.

2. Dependiendo del tenor de la cláusula, que la cláusula en cuestión carece de la claridad necesaria en su redacción, y por tanto debe considerarse nula de conformidad a la Directiva de la Unión Europea 93/13/CEE sobre cláusulas abusivas en los contratos, que exige que las condiciones generales deben ser conocidas y estar redactadas de forma transparente, con claridad, concreción y sencillez.

No siempre las cláusulas de jurisdicción contenidas en los conocimientos de embarque son claras.

3. Que la jurisdicción a la que se refiere la cláusula en el conocimiento de embarque no tenga conexión alguna con el transporte litigioso, partiendo de la idea subyacente en el Reglamento nº 44/2001 de la necesaria proximidad, conexión y facilidad probatoria.

4. Que la atribución de jurisdicción a un determinado tribunal puede producir, sino una violación de la Regla de La Haya, unos desequilibrios entre los derechos y obligaciones de las partes establecidas en dichas Reglas en la medida que impone el interesado en la mercancía un “onus” adicional consistente en soportar los gastos inherentes al planteamiento de la reclamación en un lugar extraño y lejano al lugar de celebración o incumplimiento del contrato.

5. En su caso, las Reglas de Hamburgo, en las que en su artículo 21 se establece, a elección del demandante, la jurisdicción de los tribunales del domicilio del porteador, el del lugar de celebración del contrato, el del puerto de carga o de descarga o cualquier otro lugar indicado en el conocimiento de embarque.

6. La falta de vinculación de la cláusula con respecto de la compañía aseguradora de la carga que acciona contra el porteador tras pagar los daños o la pérdida y subrogarse en la reclamación, a pesar de las sentencias del Tribunal Supremo Español de 13 de Septiembre de 1993 y de 29 de Septiembre de 2005 a favor de la eficacia de la cláusula de jurisdicción a examen, contenida en los conocimientos de embarque frente a la aseguradora.

Pese a todos estos argumentos, la tendencia actual de los tribunales españoles es, como ya hemos expuesto, la de aceptar la validez y eficacia de las cláusulas de jurisdicción contenidas en los conocimientos de embarque; aunque no sea del todo pacífica y se plantee dudas.

Lo cierto es que la consecuencia práctica más relevante es que en muchos casos, los propietarios / receptores de las mercancías, así como sus aseguradores, prefieren en algunos casos no litigar ante Tribunales extranjeros por pequeñas e incluso por no tan pequeñas reclamaciones; optando por una negociación antes de plantearse ejercitar la correspondiente acción ante una jurisdicción extranjera.

Veamos cual es la situación en algunos otros países de la Comunidad Europea.

ALEMANIA:

Los tribunales alemanes aceptan la validez de las cláusulas de jurisdicción insertas en los conocimientos de embarque (art. 38 del ZPO en relación con el art. 23 del Reglamento) y admiten la derogación de la jurisdicción internacional a favor de Tribunales distintos de los alemanes. (Las Reglas de Hamburgo no han entrado en vigor).

En cuanto a la prescripción de la acción, se considera interrumpido el plazo incluso en el supuesto de que los Tribunales alemanes se declaren finalmente incompetentes.

Los Tribunales alemanes no remiten el asunto a un Tribunal extranjero, sino que es a iniciativa de cada reclamante el hacerlo.

La prescripción de la acción será valorada, en su caso, por el Tribunal competente.

BÉLGICA:

Las cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque son aceptadas como válidas y vinculantes por los Tribunales belgas.

Se aplicarán cuando el demandado tenga su domicilio en Bélgica o en un país con el que Bélgica tenga Tratado relativo a las normas de jurisdicción.

Sin embargo, estas cláusulas no afectan a terceras partes que no sean el fletador o el cargador según el conocimiento de embarque, y no se aplican a terceros tenedores del conocimiento de embarque.

HOLANDA:

En general, los Tribunales holandeses aceptan la validez y vinculación de las partes a las cláusulas de jurisdicción insertas en los conocimientos de embarque.

En caso de cláusulas de jurisdicción en favor de Tribunales extranjeros, los Tribunales holandeses suelen suspender el procedimiento ("lis pendens") hasta que el Tribunal extranjero indicado en el conocimiento de embarque se declare (o no) competente.

La prescripción sería analizada por el Tribunal finalmente competente.

ITALIA:

Los Tribunales italianos conceden plena validez a las cláusulas de jurisdicción; considerándolas además, salvo expresión en contrario, cláusulas exclusivas.

Plantean estos Tribunales italianos en ocasiones la compatibilidad de las cláusulas de jurisdicción con el régimen de responsabilidad del porteador del artículo III.8 del Convenio de Bruselas de 1924. ¿Supone una reducción de responsabilidad?

Las cláusulas de jurisdicción afectan y vinculan a los terceros beneficiados o intervinientes en la ejecución del contrato de transporte (caso "Tilly Russ").

Concluiremos indicando que una característica relevante del ordenamiento jurídico español es la de que en caso de admitirse la validez de la cláusula de jurisdicción, los tribunales españoles no declinan su jurisdicción en favor de otro tribunal bajo la condición de que el porteador renuncie a invocar en tal jurisdicción la prescripción de la acción; como sucede en otros países.

También señalaremos que bajo Derecho Procesal Español, aquel que invoque la falta de jurisdicción con motivo de la cláusula de jurisdicción, habrá de hacerlo, sin otra actividad judicial dentro de los diez días siguientes a la notificación de la demanda, planteando lo que denomina la declinatoria de jurisdicción. Pasado este plazo, no podrá hacer uso de la cláusula de jurisdicción contenida en el conocimiento de embarque.

MARINA MERCANTE NACIONAL

(Leyes, Decretos y Resoluciones)

010/2004 RELACIONADO CON LA DEROGACION DE LOS DECRETOS 1772/91, 2094/93 Y 2733/93 REFERIDOS AL CESE DE BANDERA PROVISORIO

Buenos Aires, 6 de Agosto de 2004

En el Boletín Oficial N° 30.459 editado en la fecha, se ha publicado el decreto 1010/2004 que se reproduce, por el cual se derogan los decretos 1772/91, 2094/93 y 2733/93 relacionados con el cese de bandera provisorio para los buques o artefactos navales inscriptos en la Matrícula Nacional.

Deróganse los decretos 1772/1991, 2094/93 y 2733/1993. Otórgase un plazo a los propietarios/armadores que hayan optado por el régimen establecido por dichos decretos para reintegrar a la matrícula nacional los buques o artefactos navales que hubieren cesado en forma provisorio, gozando hasta su reincorporación únicamente del beneficio de operar en el Cabotaje Nacional. Establécese que todos los contratos que se celebren para tripular los mismos se regirán por la legislación argentina vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina. Actividad naviera y de la industria naval. Régimen de importación de insumos, partes, piezas y/o componentes no producidos en el ámbito del Mercosur. Beneficiarios. Autoridades de aplicación.

Buenos Aires, 6/8/2004 VISTO:

El expediente S01:0222170/2003 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL,

INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS y sus agregados sin acumular Expedientes S01:0060551/2004 S01:0097784/2004 y S01:0069820/ 2004, del Registro del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y CONSIDERANDO:

Que la desregulación del transporte por agua se encaró a partir del dictado de los decretos 1772 de fecha 3 de setiembre de 1991 y 817 de fecha 26 de mayo de 1992 y se integró con los decretos 1493 de fecha 20 de agosto de 1992 y 343 de fecha 16 de abril de 1997, estos dos últimos derogados por la ley 25.230.

Que con ese plexo normativo, se instituyó un sistema transitorio que intentó, mantener con costos competitivos la capacidad de bodega, y prestar servicios al armamento nacional, además de asegurar el empleo de mano de obra nacional a bordo de los buques y artefactos navales de bandera extranjera comprendidos en dichos regímenes, aunque en la práctica se produjo un desequilibrio en el mercado en el que opera la industria naval, con el impacto negativo en dicho sector.

Que en oportunidad del dictado del decreto 1772/1991, la transitoriedad de la vigencia del mismo estaba limitada por la futura sanción de un cuerpo legal único que permitiera el desarrollo de la Marina Mercante Nacional en el orden local y regional, la inserción en los tráficos internacionales y su relación con la fuerza del trabajo, dentro de un concepto de competitividad, que asegure el empleo para la mano de obra nacional.

Que el régimen establecido por el decreto 1772/1991 no obtuvo los resultados deseados, produciendo la disminución de mano de obra argentina en los buques cesados

provisoriamente y otorgó tratamiento de extranjeros a las tripulaciones de los buques con tratamiento de bandera argentina.

Que resulta necesario, atender en el referido cuerpo legal a dictarse los intereses de la industria naval argentina en consonancia con la actividad naviera nacional, por ser ambas pilares fundamentales de los intereses marítimos argentinos.

Que las actividades citadas en el Considerando anterior son fundamentales para el desarrollo económico nacional mediante la generación de fletes y la ocupación de mano de obra, tanto a bordo de los buques como en la industria naval por sus conocidos efectos multiplicadores, capaces de producir ingresos por la exportación de bienes y servicios.

Que urge organizar el comercio y la navegación, sobre bases de equidad, que contemplen también el interés del fisco, que cuiden los derechos de los marinos argentinos, que preserven el cabotaje nacional y permitan que esta actividad sea conducida por empresas nacionales.

Que el esquema legal de las normas vigentes producen un desequilibrio entre los diferentes actores de la actividad impidiendo a los armadores contar con herramientas legales que le permitan alcanzar razonables grados de competitividad y a los astilleros nacionales desarrollar adecuadamente su capacidad productiva.

Que las políticas erráticas en materia de navegación y cabotaje provocaron una sensible disminución de las embarcaciones para transporte fluvial y marítimo de bandera nacional pasando de CIENTO CUARENTA Y NUEVE (149) unidades en el año 1991 a SETENTA (70) unidades en el año 2002.

Que el dictado del decreto 1772/1991 no dio solución a los problemas invocados para su implementación, por cuanto la oferta de

bodega fue disminuyendo progresivamente desde su vigencia y produjo un aumento significativo de las excepciones al Cabotaje Nacional previsto en el artículo 6° del decreto-Ley 19.492 de Cabotaje Nacional de fecha 25 de julio de 1944, ratificado por ley 12.980.

Que la actual situación de ambos sectores, amerita el dictado de un régimen transitorio hasta tanto se produzca la sanción de un régimen definitivo, que conjugue simultáneamente los intereses de la actividad naviera y de la industria naval.

Que la norma que se instituye debe establecer las condiciones del arrendamiento de embarcaciones, buques y artefactos navales, para cada uno de los servicios que se señalan en el decreto-Ley 19.492/44.

Que el tratamiento de bandera del presente régimen supone un beneficio que justifica, como contrapartida, la exigencia para los buques y artefactos navales amparados por el régimen que se propicia por el presente decreto, de contratar sus reparaciones y mantenimientos en astilleros y talleres navales nacionales, creando además el compromiso de promover la participación de la industria de la construcción naval argentina en la renovación de la flota mercante.

Que a los fines de asegurar el sistema, corresponde, previo al dictado de las autorizaciones pertinentes, la intervención en el área de sus respectivas competencias, de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente de la SECRETARÍA DE SEGURIDAD INTERIOR, del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS y de la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS dependiente de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP), entidad autárquica del ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN.

Que es reconocida por el PODER EJECUTIVO NACIONAL y los sectores interesados, la necesidad de contar con una normativa de jerarquía legislativa para la Marina Mercante Nacional por lo que se considera, que este régimen de excepción no debería superar un plazo máximo de DOS (2) años.

Que el régimen del cabotaje nacional adquiere particular importancia, en momentos en que la apertura de los tráficos internacionales y la suscripción de acuerdos multilaterales y bilaterales con otras naciones, permite el arribo de buques y artefactos navales extranjeros cuya actividad comercial podría ser, en su propio interés, extendida a jurisdicción nacional, en perjuicio de la Marina Mercante Nacional, de empresarios y capitales nacionales, y de los tripulantes argentinos.

Que una clara normativa para el cabotaje nacional por agua, tanto de las actividades que lo componen, como del ámbito geográfico que lo comprende, en consonancia con las prácticas regionales e internacionales en la materia, resulta coadyuvante para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la correspondiente generación de valor agregado y mano de obra industrial en nuestro país.

Que el transporte por agua de carga y/o contenedores y/o pasajeros, entre puertos o puntos situados en territorio argentino o sujetos a jurisdicción nacional o provincial, incluso el de aquellas cargas que tengan como destino final la exportación, aun cuando en su trayecto el buque hiciere escala en uno o varios puertos extranjeros, y las operaciones de transbordo, dragado, remolque, y todo otro servicio o actividad comercial que se efectúe en aguas argentinas, sean marítimo, fluvial o lacustre, están reservados para los buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de tales.

Que un régimen definitivo deberá contemplar la exclusividad de la bandera argentina en el cabotaje nacional y la promoción de participaciones progresivamente mayores de buques de bandera nacional en el tráfico de ultramar.

Que concurriendo a lo señalado precedentemente, se establece un marco normativo para equiparar las tasas del nomenclador arancelario de los insumos de importación destinados a la construcción y reparación de embarcaciones, buques y artefactos navales en nuestro país, con la misma actividad del mercado internacional.

Que en tal sentido, y a modo de estímulo parece adecuado otorgar un tratamiento diferenciado a los armadores que durante ese período hayan orientado sus esfuerzos al mantenimiento de la bandera nacional y la industria naval, construyendo sus embarcaciones en astilleros nacionales, y consecuentemente asimilarlos a los armadores que en la actualidad están construyendo embarcaciones en el país.

Que el régimen que se establece por la presente medida no significará en modo alguno incremento en los costos de los fletes de cabotaje ni ocasionará perjuicios en la competitividad de los productos nacionales.

Que resulta urgente formular las bases de un nuevo contrato social que permita la refundación de nuestra Marina Mercante e Industria Naval con el dictado de medidas que solucionen en forma inmediata las deficiencias del régimen actual, para evitar que la prolongada emergencia en que se encuentra el sector de la economía nacional cause daños aun más profundos al interés común.

Que se hace imperioso dar inmediata solución a la situación de miles de trabajadores argentinos que se ven sometidos a las disposiciones de legislaciones extranjeras,

extrañas a nuestro ordenamiento, causándoles así una diferencia notoria y perjudicial con respecto a otros trabajadores.

Que la sanción de una ley por parte del Congreso Nacional con el objeto de remediar la situación ya descripta demandaría plazos que no se condicen con la necesidad imperiosa de reorganizar las bases del transporte por agua en la República.

Que la crítica situación por la que atraviesa el sector determina la imperiosa necesidad de dictar el acto proyectado, configurando una circunstancia excepcional que hace imposible seguir los trámites ordinarios previstos por la Constitución Nacional para la sanción de las leyes y justifica su dictado en base a la facultad normada por el artículo 99 inciso 3 de la Carta Magna.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN ha tomado la intervención que le compete, en virtud de lo dispuesto por el artículo 9º del decreto 1142 de fecha 26 de noviembre de 2003.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 1 y 3 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Por ello, EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS DECRETA:

Art. 1 - Deróganse los decretos 1772 de fecha 3 de setiembre de 1991, 2094 de fecha 13 de octubre de 1993 y 2733 de fecha 29 de diciembre de 1993. Otórgase un plazo de DOS (2) años a todos aquellos propietarios / armadores que hayan optado por el régimen establecido por dichos decretos para reintegrar a la matrícula nacional los buques o artefactos navales que hubieren cesado en forma provisoria, gozando hasta su reincorporación

únicamente del beneficio de poder operar en el Cabotaje Nacional. Asimismo, todos los contratos que se celebren con el objeto de tripular los mismos se regirán por la legislación argentina vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

Art. 2 - Otórgase el tratamiento de bandera nacional, a todos los fines de la navegación, comunicación y comercio, de cabotaje e internacional, a los buques y artefactos navales de bandera extranjera locados a casco desnudo, bajo el régimen de importación temporaria por armadores argentinos, que se sujeten a las condiciones, plazos y características que instituye el presente decreto.

Art. 3 - Los buques y artefactos navales que a continuación y con carácter taxativo se indican, que por sus características y por la capacidad de la industria naval nacional, pueden ser construidos en el país, quedan excluidos del beneficio otorgado en el artículo anterior, con las excepciones previstas en el artículo 22 del presente decreto:

a) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas que se encuentren amparados en el marco de los alcances de la ley 24.922.

b) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación, cualquiera sea su tipo y características.

c) Los destinados al transporte de pasajeros y/ o vehículos, con capacidad marítima, fluvial o lacustre, con un tonelaje igual o inferior a CINCO MIL TONELADAS (5000 t.).

d) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia, cualesquiera sean su tipo, porte y características.

e) Los remolcadores destinados al remolque y/o maniobras portuarias, cualquiera sea su potencia.

f) Los remolcadores de tiro, de empuje, de operaciones costa afuera y las embarcaciones de apoyo y asistencia, para

los tráficos marítimos y fluviales cualquiera sea su potencia.

g) Los destinados a actividades técnicas, científicas y/o de investigación, cualesquiera sean su porte y características, con capacidad operativa marítima, fluvial y/o lacustre.

h) Las dragas a cangilones, las de corte y de succión, cualesquiera sean sus características.

i) Los pontones, plataformas, boyas, monoboyas y artefactos navales y auxiliares de ayuda a la navegación, tareas de construcción y obras portuarias, vías navegables y tareas de exploración y explotación.

j) Los buques dedicados a la extracción de arena y/o canto rodado.

Art. 4 - La SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES dependiente de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS, será la Autoridad de Aplicación del presente régimen y, en tal carácter, dictará las normas de adecuación o interpretación, recibirá las solicitudes y previa intervención de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente de la SECRETARÍA DE SEGURIDAD INTERIOR del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS y de la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS dependiente de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP), entidad autárquica en la órbita del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCION, tendrá a su cargo el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes y el registro de los contratos de locación a casco desnudo, en cuya virtud se emitan los certificados autorizantes.

Art. 5 - Los solicitantes para acogerse al beneficio deberán acreditar, con carácter previo:

a) En el caso de personas físicas, domicilio permanente en el país y en el caso de personas jurídicas, su constitución en el país de acuerdo a la legislación vigente.

b) Encontrarse inscriptos como armadores ante la Autoridad Marítima y registrar bajo su propiedad, como mínimo UN (1) buque y/o artefacto naval con bandera argentina, en actividad, que realice una operación de transporte o servicio mensualmente como mínimo, y con los certificados actualizados, o estar inscriptos como armadores ante la Autoridad marítima y acreditar debidamente encontrarse operando, como mínimo UN (1) buque y/o artefacto naval con bandera argentina, en actividad, que realice una operación de transporte o servicio mensualmente como mínimo, y con los certificados actualizados. En este caso el límite del beneficio será por el plazo del contrato de locación y por el mismo período el propietario del buque y/o artefacto naval no tendrá derecho al beneficio establecido en el artículo 2º del presente decreto.

c) En caso de no cumplimentar el requisito establecido en el inciso b), inscribirse como armador ante la Autoridad Marítima, habiendo formalizado un contrato de construcción en astilleros nacionales.

d) Tener UN (1) contrato de locación a casco desnudo de UN (1) buque o artefacto naval, cuya duración no sea inferior a UN (1) año ni superior a TRES (3) años contados a partir de la fecha del otorgamiento de la autorización por parte de la Autoridad de Aplicación.

e) Que el buque o artefacto naval, objeto de la locación a casco desnudo, no tenga al momento de la presentación de la solicitud, una antigüedad mayor a los DIEZ (10) años, contados a partir de su primera matriculación.

f) Que el buque o artefacto naval arrendado a casco desnudo, tenga en vigor los certificados que exija la

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente de la **SECRETARÍA DE SEGURIDAD INTERIOR** del **MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS**.

g) No mantener deuda vencida con el Fondo Nacional de la Marina Mercante (en liquidación).

Art. 6 - La autorización a que se refiere el artículo 4° del presente decreto será otorgada por el plazo del contrato, con un mínimo de UN (1) año y un máximo de TRES (3) años corridos, contados a partir de la fecha de la autorización.

Art. 7 - La documentación de acreditación, deberá ser presentada en su original o en copias certificadas por la Autoridad Marítima o por Escribano Público. En el caso del contrato de locación a casco desnudo, deberá ser en idioma nacional o traducido por traductor público nacional y las firmas certificadas por escribano público o por autoridad consular si ha sido suscripto en el exterior.

Art. 8 - Los buques y artefactos navales que se amparen en el presente decreto, estarán sometidos al régimen de importación temporaria previsto en la ley 22.415 y sus normas reglamentarias. Tratándose de buques afectados al transporte de cargas, quedarán comprendidos expresamente en el artículo 466 de la ley citada.

Art. 9 - Los buques y artefactos navales de bandera extranjera amparados por este decreto, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino bajo pena de pérdida del beneficio establecido en el presente decreto. Si se demostrare la falta de disponibilidad de tripulantes argentinos, se podrá habilitar personal extranjero que acredite la idoneidad requerida, hasta tanto exista personal argentino disponible.

Art. 10 - Sustitúyese el artículo 13 del decreto 817 de fecha 26 de mayo de 1992, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 13. Corresponderá a los armadores, incluidos aquellos cuyos buques estén destinados a actividades extractivas, la determinación del personal de explotación de los buques y artefactos navales de acuerdo a la normativa vigente”. “La dotación mínima de personal de seguridad será fijada por la **PREFECTURA NAVAL ARGENTINA** dependiente de la **SECRETARÍA DE SEGURIDAD INTERIOR** del **MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS**, de acuerdo a las normas técnicas en la materia que rijan a nivel internacional y las dotaciones mínimas de seguridad de los buques de bandera extranjera serán determinadas por el país de abanderamiento, excepto que éstos se lo soliciten formalmente a la Autoridad Marítima Argentina.”.

Art. 11 - Déjase sin efecto el inciso g) del artículo 35 del decreto 817/1992 y restitúyese la vigencia de los Artículos 142 y 143 de la ley 20.094, respecto de los cuales será autoridad competente la **SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES**, dependiente de la **SECRETARÍA DE TRANSPORTE** del **MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS** con excepción de la dotación mínima de personal de seguridad.

Art. 12 - El armador que resulte beneficiario del presente régimen, deberá asumir la explotación comercial del buque o artefacto naval y de los contratos que se celebren con el objeto de tripular los mismos. Dichos contratos se registrarán por la legislación argentina vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

Art. 13 - El **MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL** será la

Autoridad de Aplicación de lo dispuesto por los Artículos 9º y 12 del presente decreto, el que se encuentra facultado para dictar las reglamentaciones de los mismos en lo que a su competencia se refiere.

Art. 14 - Los trabajos de modificaciones y reparaciones, incluidos en las renovaciones de los certificados de clasificación y aquellos que se deban realizar fuera de la condición señalada, en los buques arrendados en las condiciones que establece el presente régimen, deberán ser realizados en astilleros y talleres navales de nuestro país dentro de sus capacidades técnicas o disponibilidad de sus instalaciones. Similar obligación se establece para el caso que se requieran reparaciones correctivas, cualquiera fuere la causa de su necesidad. En el caso de registrarse la necesidad de reparaciones en los buques arrendados y afectados a los servicios internacionales de cargas, la Autoridad de Aplicación, podrá justificar la contratación de los trabajos en astilleros o talleres navales de países extranjeros, cuando medien fundadas razones de seguridad del buque y de sus tripulantes, previa intervención de la SECRETARÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCION, en relación a la disponibilidad de oferta local para la provisión de tales servicios.

Art. 15 - La capacidad de locación a casco desnudo de los armadores que cumplan con los requisitos establecidos en el presente decreto, será igual al CIEN POR CIENTO (100%) del tonelaje o potencia o capacidad de bodega de sus buques y/o artefactos navales en actividad que registre de su propiedad o que se encuentren alcanzados por el inciso b) del artículo 5º y con todos los certificados actualizados, con bandera argentina. Dichos armadores sumarán a esa capacidad hasta el DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del tonelaje, o potencia o capacidad de bodega de

las unidades que posean en construcción en astilleros nacionales, o que hayan construido en astilleros nacionales desde la entrada en vigencia del régimen establecido por el decreto 1772/1991 y que a su vez se encuentren enarbolando pabellón nacional.

Art. 16 - Los armadores que se acojan al presente régimen podrán, previa autorización de la Autoridad de Aplicación y en cualquier momento de su vigencia, sustituir buques incorporados por otros de tonelaje o potencia o capacidad similar o equivalente, una vez efectuado el despacho de importación temporal correspondiente, y el cual tendrá una vigencia igual a lo que le restaba de tiempo de permanencia al buque que fuera incorporado originalmente.

Art. 17 - La Autoridad de Aplicación, acreditados los extremos requeridos, extenderá un certificado en el que hará constar el nombre del buque o artefacto naval, su bandera y el plazo del beneficio, efectuando las comunicaciones a los organismos públicos y privados involucrados que correspondan.

Art. 18 - Los armadores autorizados, que pretendan que los buques y/o artefactos navales enarbolan el pabellón nacional durante el período del beneficio y siempre que el registro de origen de los mismos lo permita, podrán hacerlo mediante la inscripción del contrato de locación a casco desnudo ante la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente de la SECRETARÍA DE SEGURIDAD INTERIOR del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, conforme a los requisitos que ésta establezca y al solo efecto de su inscripción en el Registro Nacional de Buques.

Art. 19 - El incumplimiento por parte de los armadores de cualquiera de las disposiciones del presente decreto, podrá dar lugar a la caducidad de la autorización y por

consiguiente, a la pérdida del tratamiento de bandera nacional para el buque y/o artefacto naval arrendado a casco desnudo, sin perjuicio de las responsabilidades legales que pudieren corresponder.

Art. 20 - Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que en virtud del artículo 6° del decreto-Ley 19.492/44, ratificado por ley 12.980, sean autorizados para actuar en el cabotaje nacional por períodos superiores a los TREINTA (30) días corridos, deberán ser tripulados por argentinos en la forma y condiciones establecidas en el presente decreto, quedando sujetos a lo establecido en el artículo 14° de la presente norma mientras se encuentre en el período de excepción.

Art. 21 - Establécese un plazo de DOS (2) años contados a partir de la fecha de publicación en el Boletín Oficial de este decreto, para acogerse al presente régimen. Dicho plazo caducará de pleno derecho si antes de esa fecha entrara en vigencia un nuevo régimen legal para la marina mercante, sin perjuicio de los derechos adquiridos durante la vigencia del presente régimen.

Art. 22 - Los armadores nacionales que cumplan los requisitos de los incisos a), b) y g) del artículo 5° precedente, a partir de la vigencia del presente decreto y que tengan en ejecución orden de construcción de buques de las características señaladas en el artículo 3° incisos c), f), g), h), i) y j) en astilleros nacionales, podrán solicitar el beneficio que otorga el artículo 2° del presente decreto. El beneficio se otorgará por el plazo contractual de construcción y hasta un máximo de VEINTICUATRO (24) meses contados a partir de la firma de la orden de construcción siempre y cuando se compruebe por parte de la Autoridad de Aplicación con la intervención del Consejo Profesional de Ingeniería Naval, en forma fehaciente y periódica el avance efectivo de la obra conforme al plan de

trabajos de la construcción contratada. El beneficio se otorgará únicamente a embarcaciones de características similares a las que se hallan en construcción y en ningún caso podrá superar el CIEN POR CIEN (100%) del tonelaje o potencia contratado.

Art. 23 - Los armadores que cumplan con los requisitos establecidos en los incisos a), b) y g) del artículo 5° del presente decreto, podrán arrendar buques destinados a actividades de apoyo a operaciones petroleras “costa afuera” por un lapso de VEINTICUATRO (24) meses, dentro de los alcances del artículo anterior, por el equivalente al DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del tonelaje o potencia que decida construir en astilleros nacionales.

Art. 24 - Los seguros de Protección e Indemnidad y los seguros de Casco y Máquinas podrán ser contratados de acuerdo al ANEXO I B del ACUERDO GENERAL SOBRE COMERCIO DE SERVICIOS Y ANEXOS, aprobado por la ley 24.425 conforme la reglamentación vigente que fije el organismo regulador correspondiente.

Art. 25 - Establécese un régimen de importación de insumos, partes, piezas y/o componentes no producidos en el ámbito del MERCADO COMUN DEL SUR (MERCOSUR), destinado a la construcción y reparación en el país de buques y artefactos navales que clasifiquen en las partidas de la Nomenclatura Común Mercosur: 8901, 8902, 8904, 8905 y 8906, en el marco del presente decreto.

El beneficio que se establece consistirá en la reducción arancelaria al CERO POR CIENTO (0%) del Derecho de Importación Extrazona (D.I.E.) de las mercaderías indicadas, siempre que se destinen exclusivamente a cumplir con lo consignado con el párrafo precedente. El presente régimen entrará en vigencia en la medida que no exista

una oposición expresa por parte del Grupo Mercado Común (GMC).

Art. 26 - Podrán ser beneficiarias del régimen las personas físicas y jurídicas que actúen con carácter de astilleros, fábricas y/o talleres navales radicados en el país que presenten ante la Autoridad de Aplicación un programa de importación de las mercaderías detalladas en el artículo 25 del presente decreto, que sea compatible con el programa de construcción y/o reparación, de modo tal que se ajuste técnica y estrictamente a las necesidades del mismo.

Art. 27 - La Autoridad de Aplicación del Régimen establecido en los Artículos 25 y 26 del presente decreto será la SECRETARÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCION, quien queda facultada para reglamentar, interpretar y aclarar los alcances de dicho régimen.

Art. 28 - Dése cuenta al HONORABLE CONGRESO DE LA NACION.

Art. 29 - De forma.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

(Leyes, Decretos y Resoluciones)

DECRETO 418/2004 MODIFICA VARIOS ARTICULOS DEL REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE (REGINAVE)

En el Boletín Oficial N° 30.376 se ha publicado el decreto 418/2004, que se reproduce, por el cual se modifican artículos del REGINAVE comprendidos en el Capítulo 4 Título 8 "DE LOS SISTEMAS Y DISPOSITIVOS DE LUCHA CONTRA INCENDIO E INUNDACION".

Modificación.

Buenos Aires, 6/4/2004 VISTO:

El expediente P-c.b 9.734/2001 del registro de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, lo informado por el señor Prefecto Nacional Naval y lo propuesto por el señor Ministro de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, y CONSIDERANDO:

Que el texto del actual Capítulo 4 del Título 1 del decreto 4516 del 16 de mayo de 1973 y sus modificatorios, "REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE" (REGINAVE), denominado "DE LOS SISTEMAS Y DISPOSITIVOS DE LUCHA CONTRA INCENDIO E INUNDACION", fue basado en la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960.

Que las prescripciones de dicha Conferencia fueron derogadas y reemplazadas por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 74), ratificado por nuestro país mediante la ley 22079.

Que posteriormente el Convenio SOLAS 74 fue objeto de diversas enmiendas, conforme a los procedimientos en él establecidos.

Que atento lo enunciado precedentemente, se ha producido la obsolescencia de la norma nacional aludida.

Que en idéntica situación se encuentran las Secciones 1 a 5 del Capítulo 8 del Título 4 del citado cuerpo reglamentario "DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD EN BUQUES TANQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS".

Que en virtud de la introducción de nuevas tecnologías en el ámbito de la seguridad contra incendios, resulta

necesario actualizar los requisitos de los sistemas y dispositivos a bordo de los buques de la matrícula nacional.

Que en función de las nuevas modalidades y servicios del transporte por agua, resulta necesario dictar medidas particulares que contemplen de manera pormenorizada los requerimientos de seguridad aplicables a las características de dicha navegación.

Que en atención a la dinámica reglamentaria actual, resulta conveniente desvincular del REGINAVE aquellas prescripciones de orden técnico específico, a fin de que, en el futuro, éstas puedan ser eficazmente actualizables a través de disposiciones particulares relativas a la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, a dictarse por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

Que han tomado intervención la Asesoría Jurídica de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS y la PROCURACIÓN DEL TESORO DE LA NACIÓN.

Que el presente acto se dicta en uso de las atribuciones conferidas en el artículo 99, incisos 1) y 2) de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Por ello, EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA DECRETA:

Artículo 1 - Sustitúyense las Secciones 1 a 8 del Capítulo 4 del Título 1 "DE LOS SISTEMAS Y DISPOSITIVOS DE LUCHA CONTRA INCENDIO E INUNDACION" del "REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE" (REGINAVE) aprobado por el decreto 4516 del 16 de mayo de 1973, por la siguiente:

"CAPITULO 4 DE LOS SISTEMAS Y DISPOSITIVOS DE LUCHA Y

PROTECCION CONTRA INCENDIO Y DE LUCHA CONTRA INUNDACION"

SECCIÓN 1

GENERALIDADES

104.0101. Los buques y artefactos navales a los que le corresponda la aplicación de cualquier instrumento internacional en vigor adoptado por nuestro país cumplirán con las prescripciones que en él se establezcan.

Los buques y artefactos navales exentos de la aplicación de tales instrumentos, o aquellos que aun estando sujetos a una norma internacional, deban cumplimentar aspectos de seguridad cuya reglamentación sea facultad de la Administración, cumplirán con lo establecido en el presente Capítulo.

104.0102. La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dictará las disposiciones relativas a los sistemas y dispositivos de protección y lucha contra incendios e inundación en los buques de la matrícula nacional.

104.0103. A tal efecto, dicha Autoridad Marítima establecerá los sistemas y dispositivos de protección y lucha contra incendios requeridos a bordo de los buques, atendiendo al servicio, navegación y demás cuestiones que intervienen en la evaluación de las condiciones de seguridad necesarias. Asimismo, en función de los factores mencionados, dispondrá los sistemas de lucha contra inundación necesarios, así como las normas de compartimentado y medidas de seguridad en averías.

104.0104. La Prefectura realizará el reconocimiento del funcionamiento de los sistemas y dispositivos prescritos, así como el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas, conforme al régimen de inspecciones correspondiente.

104.0105. El Capitán y/o Armador del buque serán responsables del mantenimiento de las condiciones de seguridad de los sistemas y dispositivos de protección y lucha contra incendio e inundación en el lapso que medie entre los reconocimientos indicados en el artículo precedente, y estarán obligados a notificar a la Autoridad Marítima de cualquier desperfecto que produzca cambio o alteración de las condiciones de seguridad.

104.0106. Todo sistema, dispositivo o elemento de lucha contra incendio e inundación instalado a bordo deberá contar, previamente, con la aprobación de la Prefectura.”

Art. 2 - Deróganse las Secciones 1 a 5 del Capítulo 8 del Título 4 “DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD EN BUQUES TANQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS” del “REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE” (REGINAVE) aprobado por el decreto 4516 del 16 de mayo de 1973.

Art. 3 - De forma.

CONVENIO MARPOL

DISPOSICION 04/05 DEL PREFECTO NACIONAL NAVAL PRORROGANDO CUATRO AÑOS LA APLICACION DE LA REGLA 13G Y 13H DEL CONVENIO MARPOL 73/78 en relación a los buques petroleros de la matrícula nacional que efectúan operaciones de cabotaje en aguas marítimas o interiores de jurisdicción nacional

BUENOS AIRES, 24 DE ENERO DE 2005

VISTO I

Los plazos de vigencia para cese de operaciones de buques petroleros con motivo de la adhesión realizada a la Regla 13G y 13H

del anexo I del protocolo MARPOL de 1978; y

CONSIDERANDO:

Que la adhesión formulada por la República Argentina en Diciembre de 2003 implica someterse al cronograma previsto en la Resolución MEPC.111 (50) (MARPOL 73/78) referida a las enmiendas a la Regla 13G - “Prevención de la contaminación accidental por hidrocarburos - Medidas aplicables a petroleros existentes” - y la introducción de la nueva Regla 13H - “Prevención de la contaminación por hidrocarburos procedente de petroleros que transporten hidrocarburos pesados como carga”.

Que ello motiva el cese de operaciones de buques de bandera nacional en un período de dieciséis (16) meses para los que registran vencimientos en Abril de 2005 y veinticuatro (24) meses para los que registran vencimiento en 2006.

Que el Poder Ejecutivo Nacional ha fijado una política de recupero de la bandera nacional en buques mercantes.

Que por Decreto 1010/2004 - PEN - se expresa la necesidad de fomentar y apoyar la industria naval nacional.

Que el plazo que determina la Resolución MEPC.111 (50), resulta manifiestamente insuficiente para permitir que los buques afectados con vencimiento 2005 y 2006 puedan ser reemplazados por buques construidos en nuestra industria naval, conforme las normas antes citadas, con los beneficios de promoción del citado Decreto.

Que de esa forma se estaría produciendo un efecto contrario al espíritu y la letra del Decreto 1010/2004 - PEN -.

Que se hace necesario establecer plazos razonables que permitan concretar el objetivo perseguido por el Estado Nacional en materia de promoción la industria naval y recupero de la bandera nacional para nuestra flota.

Que en el marco de la política nacional en materia naviera fijada en el Decreto 1010/2004

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

ARTICULO 1º: Prorrogar por el plazo de cuatro (4) años para la aplicación de la Regla 13G y 13H del MARPOL en relación a los buques petroleros de matrícula nacional, autorizados a efectuar operaciones de cabotaje en aguas marítimas y/o interiores de la jurisdicción nacional, cuyos vencimientos operen entre el 1 de Abril de 2005 y el 31 de Diciembre de 2006.

ARTICULO 2º: La presente Disposición entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación.

ARTICULO 3º: Comuníquese al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto para la intervención que le compete.

ARTICULO 4º: Remítase copias de la presente a la Dirección de Protección Ambiental y a la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, para conocimiento y publicación en el Boletín Informativo de la Marina Mercante (BIMM). Fecho, archívese.

MARPOL : ANEXO II
“REVISADO” DEL MARPOL Y
CÓDIGO INTERNACIONAL DE
QUIMIQUEROS “REVISADO”
(CIQ “REVISADO”
(Resoluciones EPC.118(52) y
MEPC.119(52), ésta última
enmendada por Circular BLG.1/
Circ.19)

Fecha de entrada en vigor de ambos
instrumentos: 1º de enero de 2007

Consecuencias sobre el transporte de
aceites vegetales y grasas animales

Como resultado de las Resoluciones mencionadas en el epígrafe, los aceites vegetales y grasas animales, entre otros, han sido reclasificados considerando sus características de peligrosidad para las personas y/o nocividad para el medio ambiente.

En consecuencia, muchos de dichos productos se encuentran listados en el capítulo 17 del CIQ “REVISADO” y requieren, entre otras cosas, que sean transportados en buques quimiqueros “Tipo 2” (doble fondos y dobles laterales continuos como protección de los tanques de carga; las dimensiones mínimas de dichos espacios de protección se encuentran prescritas en el capítulo 2 del CIQ). En cambio, otros productos pueden tener prescripciones menos rigurosas, a criterio de la Administración, según se indica a continuación:

Regla 4.1.3. del Anexo II
“REVISADO” del MARPOL (resumen):

Las Administraciones podrán eximir de ciertas prescripciones relativas al transporte (normas de proyecto, construcción y equipo especificadas en el CIQ o CGrQ, según corresponda a su fecha de construcción) a todos los buques (nuevos y existentes) autorizados a transportar aceites vegetales (el término incluye también a las grasas animales) específicamente identificados con una letra “k” en la columna “E” del capítulo 17 del Código Internacional de Quimiqueros (CIQ), a condición de que cumplan las siguientes condiciones:

1. el buque tanque cumplirá todas las prescripciones correspondientes al “Tipo 3”, según el Código CIQ, *salvo lo indicado sobre la ubicación de los tanques de carga.*

2. *Los tanques de carga estarán protegidos en toda su longitud con tanques de lastre o espacios distintos a los tanques para el transporte de hidrocarburos, del siguiente modo:*

• los tanques o espacios laterales estarán dispuestos de modo que la distancia que separe los tanques de carga de la línea de trazado de la chapa del forro del costado no sea inferior a 760 mm; y

• los tanques o espacios del doble fondo estarán dispuestos de modo que la distancia entre

el fondo de los tanques de carga y la línea de trazado de la chapa del forro del fondo no sea inferior a $B/15$ o 2,0 m en el eje longitudinal, si esta distancia es inferior. La distancia mínima será de 1,0 metros.

Productos afectados al 20 de junio de 2006 (Listado no excluyente)

Producto	Tipo de buque según columna "E" del cap. 17 del CIQ	¿Está identificado (letra "k") en la columna "E" del cap. 17 del CIQ ?
Aceite de coco	2	SI
Aceite de linaza	2	SI
Aceite de maíz	2	SI
Aceite de nuez de palma	2	SI
Aceite de nuez molida	2	SI
Aceite de oliva	2	SI
Aceite de palma	2	SI
Aceite de pescado	2	SI
Aceite de ricino	2	SI
Aceite de semilla de algodón	2	SI
Aceite de semilla de colza	2	SI
Aceite de semilla de girasol	2	SI
Aceite de soja	2	SI
Aceite de tung	2	SI
Estearina de palma	2	SI
Manteca	2	SI
Oleína de palma	2	SI
Oleína de nuez de palma	2	SI
Sebo	2	SI
Aceite ácido de palma	2	NO
Aceite de almendra de mango	2	SI
Aceite de cártamo	2	NO
Aceite de cáscara de nuez de anacardo (no tratado)	2	NO
Aceite de ilipé	2	SI
Aceite de salvado de arroz	2	SI
Estearina de nuez de palma	2	SI
Mezcla de aceite ácido del refinado de soja, aceite de maíz y aceite de girasol	2	NO

Nota: durante el 55º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (9 al 13 de octubre de 2006) se prevé el tratamiento de las prescripciones de transporte de *biocombustibles*.

Decreto 111/2006 REGINAVE

REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE

**Incorpórase al Título 2 del citado
Régimen, aprobado por Decreto N° 4516/
73 y sus modificatorios, el Capítulo 6 de
“Gestión de la Seguridad Operacional del
Buque y para la Prevención de la
Contaminación”. Generalidades.
Certificaciones. Verificación y Control.
Sanciones.**

Bs. As., 31/1/2006

VISTO:

El Expediente P-c.v N° 17.673/01 del
registro de la PREFECTURA NAVAL AR-
GENTINA, y

CONSIDERANDO:

Que el CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA
HUMANA EN EL MAR, 1974 (SOLAS 74),
en su forma enmendada, aprobado por la Ley
N° 22.079, prevé en su Capítulo IX la
aplicación del Sistema de GESTION DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL DEL
BUQUE Y PARA LA PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACION.

Que la PREFECTURA NAVAL ARGEN-
TINA incorporó al ordenamiento
administrativo de la navegación dicho capítulo
de la Convención al aprobar las Ordenanzas
Nros. 8/97 y 11/97 de la DIRECCION DE
POLICIA DE SEGURIDAD DE LA
NAVEGACION, en función de lo previsto por
el artículo 5°, inciso a), apartado 2, de la Ley
N° 18.398, Ley General de la PREFECTURA
NAVAL ARGENTINA y sus modificatorias.

Que se considera conveniente la
incorporación al REGIMEN DE LA
NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y
LACUSTRE (REGINAVE) aprobado por
Decreto N° 4516 del 16 de mayo de 1973 y
sus modificatorios, de normas de carácter gen-
eral relacionadas con la gestión de la
seguridad, con el objeto de contar con un

marco regulatorio y un régimen sancionatorio
adecuado.

Que han tomado intervención la
ASESORIA JURIDICA de la PREFECTURA
NAVAL ARGENTINA, la DIRECCION
GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del
MINISTERIO DEL INTERIOR y la
PROCURACION DEL TESORO DE LA
NACION.

Que el presente Decreto se dicta en uso de
las facultades conferidas por el artículo 99,
inciso 2, de la CONSTITUCION
NACIONAL.

Por ello, EL PRESIDENTE DE LA
NACION ARGENTINA DECRETA:

Artículo 1° — Incorpórase al Título 2 del
REGIMEN DE LA NAVEGACION MAR-
ITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE
(REGINAVE), aprobado por el Decreto N°
4516 del 16 de mayo de 1973 y sus
modificatorios, el Capítulo 6 de “GESTION
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL
BUQUE Y PARA LA PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACION”, con el siguiente texto:

**CAPITULO 6 GESTION DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL DEL
BUQUE Y PARA LA PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACION**

SECCION 1 GENERALIDADES

206.0101. Objeto:

La gestión de la seguridad de una compañía
tendrá por objeto:

a) Establecer prácticas de seguridad en las
operaciones del buque, en el medio de trabajo
y en la prevención de la contaminación;

b) Tomar precauciones contra todos los
riesgos señalados; y

c) Mejorar continuamente los
conocimientos prácticos del personal de tierra
y de a bordo sobre gestión de la seguridad, así
como el grado de preparación para hacer frente
a situaciones de emergencia que afecten a la

seguridad y al medio ambiente.

206.0102. Definiciones.

1. A los efectos del presente Capítulo el significado de los términos que a continuación se expresan será el siguiente:

1.1. Auditoría: Es el examen sistemático e independiente tendiente a evaluar el grado y eficacia de implantación de un sistema de gestión.

1.2. Cabotaje Nacional: Es la navegación que realizan los buques entre puertos argentinos en los términos definidos en el marco legal respectivo.

1.3. Certificación: Es el acto administrativo que, como resultado de las auditorías realizadas al sistema de gestión, determina la expedición de un documento que avala la eficacia del sistema implantado.

1.4. Código: Es el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional y para la Prevención de la Contaminación aprobado por la Organización Marítima Internacional.

1.5. Compañía: Es el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y las responsabilidades establecidas en la Norma de Gestión.

1.6. Norma de Gestión: Es la Norma de Gestión de la Seguridad Operacional y para la Prevención de la Contaminación aprobada por la Prefectura.

1.7. Operador: Es la compañía encargada de la operación del buque que deberá estar registrada como armadora de acuerdo con la normativa vigente.

1.8. Organización: Es la Organización Marítima Internacional (OMI).

2. La Prefectura podrá ampliar las definiciones aplicables en el presente capítulo.

206.0103. La Prefectura reglamentará que buques o artefactos navales deberán implantar un sistema de gestión de la seguridad operacional. Cada uno de estos buques o artefactos navales será explotado por una compañía a la que se le haya expedido un

documento demostrativo de cumplimiento, conforme a lo establecido en el presente capítulo.

206.0104. Todo buque de matrícula extranjera que navegue en aguas jurisdiccionales deberá satisfacer las mismas normas que sean aplicables a los buques de la matrícula mercante nacional respecto de la implantación de un sistema de gestión de la seguridad operacional. A tal efecto, las compañías que operen tales buques estarán sujetas a los mismos requisitos de aquéllas que lo hagan con buques de la matrícula nacional. Las certificaciones de los sistemas de gestión de las compañías y buques o artefactos navales a los que se refiere el presente artículo podrán ser efectuadas por sus respectivas administraciones o, a solicitud de éstas, por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA conforme al procedimiento prescrito en el presente capítulo.

SECCION 2

CERTIFICACIONES

206.0201. A las compañías que implementen eficazmente un sistema de gestión de la seguridad la Prefectura les otorgará un documento demostrativo de cumplimiento. Se conservará una copia del documento a bordo de los buques que deben implantar un sistema de gestión de la seguridad conforme a lo establecido en el artículo

206.0103.

206.0202. Para la extensión del documento demostrativo de cumplimiento se verificará que la compañía cumpla con las prescripciones del Código, cuando opere buques sujetos a la Convención, y en los demás casos se verificará que cumpla con los requisitos que la Prefectura establezca.

206.0203. La Prefectura expedirá a los buques de las compañías que hayan obtenido tal documento un certificado de gestión de la seguridad. A tal efecto verificará previamente que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.

206.0204. La Prefectura reglamentará las características, plazo de validez y condiciones

de las certificaciones dispuestas.

206.0205. La certificación de los sistemas de gestión perderá validez:

a. Cuando no se realicen en las oportunidades previstas las auditorías que correspondiesen o se hayan acordado.

b. Cuando pierda validez o caduque la certificación de la compañía.

Una vez cesado el motivo que dio lugar a la pérdida de validez del certificado, éste la recuperará sin alterar la secuencia de las auditorías posteriores, en caso de haber sido previstas.

206.0206. La certificación caducará:

a. Al término de su período de validez.

b. Cuando el buque o artefacto naval cambie de compañía.

En estos casos el otorgamiento de una nueva certificación requerirá previamente la realización de una auditoría de renovación o inicial, según se trate.

206.0207. La Prefectura podrá prorrogar, sólo en el caso de los certificados nacionales y con carácter excepcional, el plazo de validez de la certificación, o posponer las fechas límite para la realización de las auditorías que correspondan durante su vigencia, por razones debidamente fundadas.

Concedida una prórroga, se considerará como límite del plazo de validez del certificado la fecha de vencimiento de aquélla.

A los fines de la concesión de dichas prórrogas la Prefectura tendrá en cuenta las consideraciones fundamentadas y documentadas de las siguientes cuestiones:

a. Causas que se expresan en la solicitud de prórroga.

b. Antecedentes sobre auditorías, incumplimientos anteriores, grado y efectividad del sistema de gestión implementado y prórrogas anteriores.

Las solicitudes de prórroga serán resueltas por el organismo pertinente de la Prefectura.

SECCION 3

VERIFICACION Y CONTROL

206.0301. La eficacia del sistema de gestión de la seguridad será verificada

mediante auditorías.

206.0302. Cuando en virtud de lo dispuesto la Prefectura deba extender, renovar o convalidar certificaciones de sistemas de gestión a una compañía y/o a sus buques o artefactos navales, efectuará previamente las auditorías correspondientes.

206.0303. La Prefectura reglamentará el régimen, tipo, alcance y extensión de tales auditorías.

206.0304. Sin perjuicio de lo dispuesto, la Autoridad Marítima, cuando lo considere conveniente, en caso de un acaecimiento de la navegación o a solicitud de la compañía u otro Estado de abanderamiento, podrá efectuar auditorías extraordinarias, a fin de verificar el mantenimiento del sistema de gestión.

206.0305. Asimismo, las compañías efectuarán auditorías internas a fin de comprobar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.

SECCION 99

SANCIONES

206.9901. Las compañías que operen buques o artefactos navales sin los correspondientes certificados previstos en el presente capítulo, o que poseyéndolos ellos se encontrasen vencidos o hubiesen caducado en su plazo de validez, serán sancionadas con multa de CINCUENTA Y SEIS PESOS (\$ 56) a MIL QUINIENTOS SESENTA Y CUATRO PESOS (\$ 1.564).

206.9902. El capitán o patrón que, sin causa justificada, no tuviese a bordo los certificados de gestión previstos en el presente capítulo será sancionado con multa de CINCUENTA Y SEIS PESOS (\$ 56) a QUINIENTOS SESENTA Y SEIS PESOS (\$ 566).

206.9903. Sin perjuicio de la sanción de multa establecida en la presente Sección, las dependencias competentes de la Prefectura deberán, según las circunstancias del caso, ordenar preventivamente la prohibición de navegar u operar a los buques o artefactos

nauales de matrícula nacional o extranjera que efectúen cabotaje nacional cuando:

a. No tengan implantado el sistema de gestión de seguridad que correspondiese según el presente capítulo.

b. No posean los certificados de gestión que les correspondiesen o que poseyéndolos se encontrasen vencidos o hubiesen caducado.”

Art. 2º — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — KIRCHNER. — Alberto A. Fernández. — Aníbal D. Fernández.

Decreto 338/2006 Registro Especial de Yates (REY)
REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE

Modificación.

Bs. As., 27/3/2006

VISTO:

El Expediente Nº P-14.150-c-v/2003 del registro de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, lo informado por el señor Prefecto Nacional Naval y lo propuesto por el señor MINISTRO DEL INTERIOR, y

CONSIDERANDO:

Que el texto del actual Título 4, Capítulo 2, Sección 1, del “REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE” (REGINAVE), aprobado por el Decreto Nº 4516 del 16 de mayo de 1973 y sus modificatorios, denominado “**DEL REGIMEN DE LAS ACTIVIDADES NAUTICO-DEPORTIVAS**”, establece, en su artículo 402.0105, las definiciones de los componentes que interactúan en esta actividad.

Que en los últimos tiempos se han observado la existencia de nuevas modalidades navegatorias respecto de embarcaciones deportivas o de recreación, inscriptas en los Registros Jurisdiccionales o en el Registro Especial de Yates (REY), consistentes en la realización de transporte de pasajeros con fines de recreación, turismo de aventura, ecoturismo o pesca deportiva, sea bajo la contratación a

casco desnudo o la actividad desarrollada en forma directa por el propietario de la embarcación.

Que es necesario actualizar el marco normativo para encuadrar estas nuevas actividades que efectúan las embarcaciones inscriptas en el Registro Especial de Yates (REY) o en los Registros Jurisdiccionales, y regular efectivamente estas prácticas crecientes, sin descuidar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente.

Que la intensidad y regularidad de los servicios se encuentran sujetas a temporadas de turismo, pesca deportiva, avistajes de ballenas, etcétera, por lo cual no se efectúa en modo permanente, lo que no amerita el cambio de la situación registral de cada embarcación.

Que un cambio en la situación registral implicaría la contratación de personal titulado bajo el Decreto Nº 572 del 20 de abril de 1994 “**REGLAMENTO DE FORMACION Y CAPACITACION DEL PERSONAL EMBARCADO DE LA MARINA MERCANTE**” (REFOCAPEMM), con la consecuente erogación para el propietario de la embarcación, como así también la pérdida de la condición de embarcación como deportiva o de recreación.

Que la aplicación estricta y literal del REGINAVE podría conducir a situaciones no deseadas, como el posible cercenamiento de la libertad de trabajar y ejercer toda industria lícita, derecho consagrado y reconocido por los artículos 14 y 14 bis de la CONSTITUCION NACIONAL.

Que resulta procedente actualizar el plexo normativo que regula las actividades náutico-deportivas o de recreación.

Que han tomado intervención la Asesoría Jurídica de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DEL INTERIOR y la PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION.

Que el presente acto se dicta en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 99, inciso 2), de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1° — Sustitúyense los incisos a. y b. del artículo 402.0105 del Título 4, Capítulo 2, Sección 1, del “REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE” (REGINAVE), los que quedarán redactados de la siguiente forma:

a. Embarcación deportiva: es la que está destinada a navegar con fines deportivos, recreativos o actividades vinculadas.

b. Clubes náuticos: son las asociaciones civiles, con personería jurídica, creadas fundamentalmente para la práctica de la navegación por parte de sus asociados, con fines deportivos o recreativos, y que sean reconocidas por la Prefectura”.

Art. 2° — Sustitúyese el artículo 402.9901 del Título 4, Capítulo 2, Sección 99, del “REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE” (REGINAVE), por el siguiente texto:

“402.9901. La persona que utilice sin la debida habilitación una embarcación inscrita en el Registro Especial de Yates para realizar transporte de personas u objetos con fines deportivos, recreativos o actividades vinculadas, será sancionada con multa de PESOS QUINCE (\$) 15) a PESOS TRESCIENTOS DIECISEIS (\$) 316”.

Art. 3° — Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. — KIRCHNER. — Alberto A. Fernández. — Aníbal D. Fernández.

Ley 26.108 - PREFECTURA NAVAL ARGENTINA —

Desígnase a la Prefectura Naval Argentina como autoridad de aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuaria (Código PBIP), integrado al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS/ 74, adoptado por la Organización Marítima Internacional.

Sancionada: 7/6/2006

Promulgada de Hecho: 30/6/2006

Publicación en B.O.: 3/7/2006

Texto completo

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

ARTICULO 1° — Desígnase a la Prefectura Naval Argentina como autoridad de aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), integrado al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS/74 Ley N° 22.079 - adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI).

ARTICULO 2° — La Prefectura Naval Argentina dictará las normas técnicas de carácter específico en relación a la seguridad pública con arreglo a las prescripciones del citado código.

ARTICULO 3° — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS SIETE DIAS DEL MES DE JUNIO DEL AÑO DOS MIL SEIS.

REGISTRADO BAJO EL N° 26.108

ALBERTO BALLESTRINI. — JOSE J. B. PAMPURO. — Enrique Hidalgo. — Juan H. Estrada.

Ley 26.120 - ACUERDOS

Apruébase el Acuerdo sobre los Privilegios e Inmunidades del Tribunal Internacional del Derecho del Mar

Adoptado en Nueva York, el 23 de mayo de 1997 y el Protocolo sobre los Privilegios e Inmunidades de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, adoptado en Kingston, el 27 de marzo de 1998.

Sancionada: 19/7/2006

Promulgada de Hecho: 9/8/2006

Publicación en B.O.: 11/8/2006

Texto completo

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

ARTICULO 1º — Apruébase el ACUERDO SOBRE LOS PRIVILEGIOS E INMUNIDADES DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR, adoptado en Nueva York — ESTADOS UNIDOS DE AMERICA — el 23 de mayo de 1997, que consta de TREINTA Y CINCO (35) artículos, y el PROTOCOLO SOBRE LOS PRIVILEGIOS E INMUNIDADES DE LA AUTORIDAD INTERNACIONAL DE LOS FONDOS MARINOS, adoptado en Kingston — JAMAICA — el 27 de marzo de 1998, que consta de VEINTIDOS (22) artículos, cuyas copias autenticadas forman parte de la presente ley.

ARTICULO 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES A LOS DIECINUEVE DIAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL SEIS.

REGISTRADO BAJO EL N° 26.120

ALBERTO BALESTRINI. — JOSE J. B. PAMPURO. — Enrique Hidalgo. — Juan Estrada.

NACIONES UNIDAS 1997

ACUERDO SOBRE LOS PRIVILEGIOS E INMUNIDADES DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR ACUERDO SOBRE LOS PRIVILEGIOS E INMUNIDADES DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR

Los Estados Partes en el Presente Acuerdo.

Considerando que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar estableció el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

Reconociendo que el Tribunal debería gozar, en el territorio de cada uno de los Estados Partes, de la capacidad jurídica, los privilegios y las inmunidades que sean necesarios para el ejercicio de sus funciones,

Recordando que, según el artículo 10 del Estatuto del Tribunal, en el ejercicio de las funciones del cargo los miembros del Tribunal gozarán de privilegios e inmunidades diplomáticos,

Reconociendo que quienes intervengan en las actuaciones y los funcionarios del Tribunal, deben gozar de los privilegios e inmunidades que sean necesarios para el ejercicio independiente de sus funciones en relación con el Tribunal,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1 Términos empleados

A los efectos del presente Acuerdo:

a) Por "Convención" se entenderá la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982;

b) Por "Estatuto" se entenderá el Estatuto del Tribunal Internacional del Derecho del

Mar, contenido en el anexo VI de la Convención;

c) Por “Estados Partes” se entenderá los Estados Partes en el presente Acuerdo;

d) Por “Tribunal” se entenderá el Tribunal Internacional del Derecho del Mar;

e) Por “miembro del Tribunal” se entenderá un miembro elegido del Tribunal o la persona designada con arreglo al artículo 17 del Estatuto a los efectos de una causa determinada;

f) Por “Secretario” se entenderá el Secretario del Tribunal y todo funcionario del Tribunal que desempeñe esa función;

g) Por “funcionarios del Tribunal” se entenderán el Secretario y demás miembros del personal de la Secretaría;

h) Por “Convención de Viena” se entenderá la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, de 13 de abril de 1961.

Artículo 2 Personalidad jurídica del Tribunal

El Tribunal tendrá personalidad jurídica y podrá:

a) Celebrar contratos;

b) Adquirir y enajenar bienes muebles e inmuebles;

c) Entablar acciones judiciales.

Artículo 3 Inviolabilidad de los locales del Tribunal

Los locales del Tribunal serán inviolables, con sujeción a las condiciones que se acuerden con el Estado Parte de que se trate.

Artículo 4 Pabellón y emblema

El Tribunal tendrá derecho a enarbolar su pabellón y exhibir su emblema en sus locales y en los vehículos que utilice con fines oficiales.

Artículo 5 Inmunidad del Tribunal y de sus bienes, haberes y fondos

1. El Tribunal gozará de inmunidad de jurisdicción y de ejecución, salvo en la medida

en que renuncie expresamente a ella en un caso determinado.

Se entenderá, sin embargo, que esa renuncia no será aplicable a ninguna medida ejecutoria.

2. Los bienes, haberes y fondos del Tribunal, dondequiera que se encuentren y en poder de quienquiera que se hallen, gozarán de inmunidad contra allanamiento, requisición, confiscación, embargo y expropiación y contra toda forma de interferencia, ya sea de carácter ejecutivo, administrativo, judicial o legislativo.

3. Los bienes y haberes del Tribunal estarán exentos de restricciones, reglamentaciones, controles y moratorias de toda índole, en la medida en que ello sea necesario para el desempeño de sus funciones.

4. El Tribunal contratará seguros de responsabilidad civil en relación con los vehículos que sean de su propiedad o que utilice conforme lo exijan las leyes y los reglamentos del Estado en cuyo territorio se utilicen esos vehículos.

Artículo 6 Archivos

Los archivos del Tribunal y todos los documentos que le pertenezcan o tenga bajo su custodia serán inviolables dondequiera que se encuentren.

El Estado Parte en el que estén ubicados los archivos será informado de la ubicación de esos archivos y de los documentos.

Artículo 7 Ejercicio de las funciones del Tribunal fuera de la Sede

El Tribunal, en los casos en que considere conveniente reunirse o ejercer en alguna otra forma sus funciones fuera de su sede, podrá concertar con el Estado de que se trate un acuerdo relativo a los servicios e instalaciones necesarios para esos efectos.

Artículo 8 Comunicaciones

1. A los efectos de sus comunicaciones y correspondencia oficiales, el Tribunal gozará en el territorio de cada Estado Parte y en la medida en que ello sea compatible con las

obligaciones internacionales de ese Estado, de un trato no menos favorable que el que el Estado Parte conceda a cualquier organización intergubernamental o misión diplomática en materia de prioridades, tarifas e impuestos aplicables a la correspondencia y a las diversas formas de comunicación y correspondencia.

2. El Tribunal podrá utilizar todos los medios apropiados de comunicación y emplear claves o cifras en sus comunicaciones o correspondencia oficiales. La correspondencia y las comunicaciones oficiales del Tribunal serán inviolables.

3. El Tribunal podrá despachar y recibir correspondencia y otros materiales o comunicaciones por correo o valija, los cuales gozarán de los mismos privilegios, inmunidades y facilidades que los concedidos a los correos y las valijas diplomáticos.

Artículo 9 Exención de impuestos, derechos de aduana y restricciones de importación o exportación

1. El Tribunal, sus haberes, ingresos y otros bienes, así como sus operaciones y transacciones, estarán exentos de toda contribución directa; se entiende, sin embargo, que el Tribunal no podrá reclamar exención alguna por concepto de tasas que constituyan la remuneración de servicios públicos prestados.

2. El Tribunal estará exento de todo derecho de aduana, impuesto sobre la cifra de negocios, prohibición o restricción respecto de los artículos que importe o exporte para su uso oficial.

3. Los artículos que se importen o adquieran libres de derechos no serán vendidos ni enajenados en el país donde sean importados sino conforme a las condiciones que se acuerden con el Gobierno de ese Estado Parte. El Tribunal también estará exento de todo derecho de aduana, impuesto sobre la cifra de negocios, prohibición o restricción respecto de la importación y exportación de sus publicaciones.

Artículo 10 Reembolso de derechos o impuestos

1. El Tribunal, por regla general, no reclamará la exención de los derechos e impuestos incluidos en el precio de bienes muebles o inmuebles ni de los derechos pagados por servicios prestados. Sin embargo, cuando el Tribunal efectúe compras importantes de bienes y artículos o servicios destinados a uso oficial y gravados o gravables con derechos o impuestos, los Estados Partes tomarán las disposiciones administrativas del caso para la exención de esos gravámenes o el reembolso del monto del derecho o impuesto pagado.

2. Los artículos comprados que estén sujetos a exención o reembolso no se venderán ni enajenarán en ninguna otra forma, salvo de conformidad con las condiciones establecidas por el Estado Parte que haya concedido la exención o el reembolso.

No se concederán exenciones ni reembolsos respecto de las tarifas de los servicios públicos suministrados al Tribunal.

Artículo 11 Impuestos

1. Los sueldos, emolumentos y prestaciones que perciban los miembros y los demás funcionarios del Tribunal estarán exentos de toda clase de impuestos.

2. Cuando la aplicación de un impuesto de cualquier índole dependa de la residencia, los períodos durante los cuales esos miembros o funcionarios permanezcan en un Estado a fin de desempeñar sus funciones no serán considerados períodos de residencia si dichos miembros o funcionarios gozan de privilegios, inmunidades y facilidades diplomáticas.

3. Los Estados Partes no estarán obligados a eximir del impuesto sobre la renta las pensiones o las rentas vitalicias que perciban los ex miembros y los ex funcionarios del Tribunal.

Artículo 12 Fondos y exención de restricciones monetarias

1. El Tribunal no quedará sometido a controles, reglamentos o moratorias financieros de índole alguna, en el desempeño de sus funciones y podrá:

a) Tener fondos, divisas de cualquier tipo u oro y cuentas en cualquier moneda;

b) Transferir sus fondos, oro o sus divisas de un país a otro o dentro de un país y convertir a cualesquiera otras las monedas que tenga en su poder;

c) Recibir, tener, negociar, transferir o convertir bonos u otros títulos financieros o realizar cualquier transacción con ellos.

2. En el ejercicio de sus derechos conforme al párrafo 1, el Tribunal, tendrá debidamente en cuenta las observaciones que le haga un Estado Parte, en la medida en que pueda hacerlo sin desmedro de sus intereses.

Artículo 13 Miembros del Tribunal

1. Los miembros del Tribunal, mientras se encuentren en el ejercicio de sus funciones, gozarán de los privilegios, inmunidades, facilidades y prerrogativas que se otorguen a los jefes de misiones diplomáticas con arreglo a la Convención de Viena.

2. Los miembros del Tribunal y los familiares que formen parte de sus hogares recibirán todas las facilidades para salir del país en que se encuentren y para entrar al país donde el Tribunal se reúna. En el curso de los viajes que hagan en el ejercicio de sus funciones gozarán, en todos los países por los que tengan que pasar, de los privilegios, inmunidades y facilidades que se conceden en ellos a los agentes diplomáticos en circunstancias similares.

3. Los miembros del Tribunal que, para mantenerse a disposición del Tribunal, estén residiendo en un país distinto del de su nacionalidad o residencia permanente, gozarán, junto con los familiares que formen parte de sus hogares, de privilegios, inmunidades y facilidades diplomáticas mientras residan en ese país.

4. Los miembros del Tribunal, así como los familiares que formen parte de sus hogares,

tendrán en épocas de crisis internacional las mismas facilidades de repatriación que se acuerden a los agentes diplomáticos con arreglo a la Convención de Viena.

5. Los miembros del Tribunal contratarán seguros de responsabilidad civil en relación con los vehículos que sean de su propiedad o que utilicen conforme lo exijan las leyes y los reglamentos del Estado en cuyo territorio se utilicen esos vehículos.

6. Los párrafos 1 a 5 del presente artículo serán aplicables a los miembros del Tribunal incluso después de haber sido reemplazados si sigue ejerciendo sus funciones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 5 del Estatuto.

7. Los miembros del Tribunal, a los efectos de su completa libertad de expresión e independencia en el desempeño de su cometido, seguirán gozando de inmunidad judicial respecto de las declaraciones que hayan formulado verbalmente o por escrito y los actos que hayan realizado en desempeño de sus funciones aun cuando ya no sean miembros del Tribunal o no presten servicios en él.

Artículo 14 Funcionarios

1. El Secretario, gozará, mientras se halle en ejercicio de sus funciones, de privilegios, inmunidades y facilidades diplomáticos.

2. Los demás funcionarios del Tribunal gozarán, en el país donde se encuentren por asuntos del Tribunal o en el país que atraviesen con tal fin, de los privilegios, inmunidades y facilidades que sean necesarios para el ejercicio independiente de sus funciones. En particular:

a) Gozarán de inmunidad contra toda forma de arresto o detención y contra la incautación de su equipaje personal;

b) Tendrán derecho a importar, libres de derechos, sus muebles y efectos en el momento en que ocupen su cargo en el país de que se trate y a exportar a su país de residencia permanente, libres de derechos, esos muebles y efectos;

c) Estarán exentos de la inspección de su equipaje personal, a menos que haya fundadas razones para creer que el equipaje contiene artículos que no están destinados al uso personal o cuya importación o exportación esté prohibida por la ley o sometida a control por las normas de cuarentena del Estado Parte de que se trate, en tal caso, se hará una inspección en presencia del funcionario;

d) Gozarán de inmunidad judicial de toda índole respecto de las declaraciones que formulen verbalmente o por escrito y los actos que realicen en el ejercicio de sus funciones; esta inmunidad subsistirá incluso después de que haya cesado en el ejercicio de sus funciones;

e) Estarán exentos de la obligación de prestar cualquier servicio de carácter nacional;

f) Junto con los miembros de su familia que forman parte de sus hogares, estarán exentos de las restricciones en materia de inmigración y las formalidades de registro de extranjeros;

g) Tendrán las mismas facilidades cambiarias que los funcionarios de categoría equivalente pertenecientes a las misiones diplomáticas acreditadas ante el gobierno de que se trate;

h) Junto con los miembros de su familia que forman parte de sus hogares, tendrán, en época de crisis internacional, las mismas facilidades de repatriación reconocidas a los enviados diplomáticos con arreglo a la Convención de Viena;

3. Los funcionarios del Tribunal contratarán seguros de responsabilidad civil en relación con los vehículos de su propiedad o que utilicen conforme lo exijan las leyes y los reglamentos del Estado en cuyo territorio se utilicen esos vehículos.

4. El Tribunal comunicará a todos los Estados Partes las categorías de funcionarios a quienes serán aplicables las disposiciones del presente artículo. Los nombres de los funcionarios comprendidos en ellas serán comunicados periódicamente a todos los Estados Partes.

Artículo 15 Expertos nombrados de conformidad con el artículo 289 de la Convención

Los expertos nombrados de conformidad con el artículo 289 de la Convención gozarán de los privilegios, inmunidades y facilidades que sean necesarios para el ejercicio independiente de sus funciones durante el período de su misión, inclusive el tiempo necesario para realizar los viajes relacionados con ella. En particular, gozarán de:

a) Inmunidad de arresto o detención personal y contra la incautación de su equipaje personal;

b) Exención de la inspección de su equipaje personal, a menos que haya fundadas razones para creer que el equipaje contiene artículos que no están destinados al uso personal o cuya importación o exportación esté prohibida por la ley o sometida a control por las normas de cuarentena del Estado Parte de que se trate; en tal caso se hará una inspección en presencia del experto;

c) Inmunidad judicial de toda índole respecto de las declaraciones que formulen verbalmente o por escrito y los actos que realicen en el ejercicio de sus funciones; esta inmunidad subsistirá incluso después de que hayan cesado en el ejercicio de sus funciones;

d) Derecho a la inviolabilidad de documentos o papeles;

e) Exención de las restricciones en materia de inmigración y las formalidades de registro de extranjeros;

f) Las mismas facilidades con respecto a las restricciones monetarias y cambiarias que se acuerden a los representantes de gobiernos extranjeros en misión oficial temporal;

g) Los expertos tendrán en épocas de crisis internacional, las mismas facilidades de repatriación reconocidas a los enviados diplomáticos con arreglo a la Convención de Viena.

Artículo 16 Agentes, consejeros y abogados

1. Los agentes, consejeros y abogados habilitados para comparecer ante el Tribunal gozarán, durante el período que dure el cumplimiento de su cometido y que incluirá el tiempo transcurrido en viajes relacionados con éste, de los privilegios, inmunidades y facilidades que sean necesarios para el ejercicio independiente de sus funciones.

En particular, gozarán de:

a) Inmunidad de arresto o detención personal y contra la incautación de su equipaje personal;

b) Exención de la inspección de su equipaje personal, a menos que haya fundadas razones para creer que el equipaje contiene artículos que no están destinados al uso personal o cuya importación o exportación esté prohibida por la ley o sometida a control por las normas de cuarentena del Estado Parte de que se trate; en tal caso se hará una inspección en presencia del agente, consejero o abogado;

c) Inmunidad judicial de toda índole respecto de las declaraciones que formulen verbalmente o por escrito y los actos que realicen en el desempeño de sus funciones; esta inmunidad subsistirá incluso después de que hayan cesado en el ejercicio de sus funciones;

d) Derecho a la inviolabilidad de documentos y papeles;

e) Derecho a recibir documentos o correspondencia por correo o en valija sellada;

f) Exención de las restricciones en materia de inmigración y las formalidades de registro de extranjeros;

g) Las demás facilidades respecto del equipaje personal y las restricciones monetarias o cambiarias acordadas a los representantes de gobiernos extranjeros en misión oficial temporal;

h) Las mismas facilidades de repatriación en épocas de crisis internacional acordadas a los enviados diplomáticos con arreglo a Convención de Viena.

2. Al recibirse la notificación de las partes en una actuación que se incoe ante el Tribunal acerca de la designación de un agente, consejero o abogado, se extenderá un

certificado del estatuto de ese representante con la firma del Secretario por el plazo que razonablemente sea necesario para sustanciar las actuaciones.

3. Las autoridades competentes del Estado de que se trate concederán los privilegios, inmunidades y facilidades que se consignan en el presente artículo cuando les sea presentado el certificado mencionado en el párrafo 2.

4. Cuando la aplicación de un impuesto de cualquier índole dependa de la residencia, los períodos durante los cuales esos agentes, consejeros o abogados permanezcan en un Estado a fin de desempeñar sus funciones no serán considerados períodos de residencia.

Artículo 17 Testigos, expertos y personas en misión

1. Se acordarán a los testigos, expertos y personas que estén en misión por orden del Tribunal los privilegios, inmunidades y facilidades que se estipulan en los incisos a) a f) del artículo 15, con inclusión del tiempo en que se haya estado en viaje en relación con sus misiones.

2. Los testigos, expertos y personas que estén en misión recibirán facilidades de repatriación en épocas de crisis internacional.

Artículo 18 Nacionales y residentes permanentes

Salvo en lo que respecta a los privilegios e inmunidades que pueda otorgar el Estado Parte de que se trate, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11, las personas que disfrutaban de los privilegios e inmunidades conferidos en virtud del presente Acuerdo sólo disfrutarán, en el territorio del Estado Parte del que sean nacionales o residentes permanentes, de inmunidad judicial y de inviolabilidad respecto de las declaraciones que hayan formulado verbalmente o por escrito y de los actos que hayan realizado en el desempeño de sus funciones, inmunidad que subsistirá incluso después de que hayan cesado en el ejercicio de sus funciones en relación con el Tribunal.

Artículo 19 Respeto de leyes y reglamentos

1. Los privilegios, inmunidades, facilidades y prerrogativas estipulados en los artículos 13 a 17 del presente Acuerdo no se otorgan para beneficio personal de los interesados, sino para salvaguardar el ejercicio independiente de sus funciones en relación con el Tribunal.

2. Sin perjuicio de sus privilegios e inmunidades, todas las personas a que se hace referencia en los artículos 13 a 17 deberán respetar las leyes y los reglamentos del Estado Parte en cuyo territorio ejerzan sus funciones oficiales o por cuyo territorio deban pasar en el ejercicio de esas funciones.

También están obligadas a no inmiscuirse en los asuntos internos de ese Estado.

Artículo 20 Renuncia a la inmunidad

1. Habida cuenta de que los privilegios e inmunidades que se estipulan en el presente Acuerdo se otorgan en interés de la buena administración de justicia y no en beneficio personal, la autoridad competente tiene el derecho y la obligación de renunciar a la inmunidad en los casos en que, a su juicio, esa inmunidad pueda obstaculizar el curso de la justicia y sea posible renunciar a ella sin detrimento de la administración de justicia.

2. Para esos efectos, la autoridad competente en el caso de los agentes, consejeros y abogados que representen a un Estado Parte ante el Tribunal o que hayan sido designados por él será el Estado de que se trate. En el caso de otros agentes, consejeros y abogados, el Secretario, los expertos designados de conformidad con el artículo 289 de la Convención y los testigos, los expertos y las personas en misión, la autoridad competente será el Tribunal. En el caso de otros funcionarios del Tribunal, la autoridad competente será el Secretario, previa aprobación del Presidente del Tribunal.

Artículo 21 Laissez-passer y visados

1. Los Estados Partes reconocerán y aceptarán como documentos de viaje válidos los laissez-passer de las Naciones Unidas

expedidos a los miembros y funcionarios del Tribunal o a los expertos nombrados en virtud del artículo 289 de la Convención.

2. Las solicitudes de visado (cuando sea necesario) presentadas por los miembros del Tribunal y por el Secretario serán tramitadas con la mayor rapidez posible. También lo serán las presentadas por cualquier otra persona que sea titular o tenga derecho a ser titular del laissez-passer al que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo y por las personas a que se hace referencia en los artículos 16 y 17, cuando estén acompañadas de un certificado en que conste que su viaje obedece a asuntos del Tribunal.

Artículo 22 Libre circulación

No se impondrán restricciones administrativas ni de otra índole a la libre circulación de los miembros del Tribunal ni de las demás personas mencionadas en los artículos 13 a 17, cuando viajen a la sede del Tribunal o regresen de ésta, o cuando viajen al lugar en que el Tribunal se reúna o ejerza sus funciones o regresen de él.

Artículo 23 Seguridad y mantenimiento del orden público

1. El Estado Parte que considere que tiene que tomar medidas que sean necesarias, sin perjuicio del funcionamiento independiente y debido del Tribunal, para velar por su seguridad o el mantenimiento del orden público de conformidad con el derecho internacional, se pondrá en contacto con el Tribunal con la mayor rapidez posible en las circunstancias del caso a fin de determinar de mutuo acuerdo las medidas necesarias para proteger al Tribunal.

2. El Tribunal cooperará con el gobierno de ese Estado Parte para evitar que sus actividades puedan redundar en modo alguno en desmedro de la seguridad o el orden público.

Artículo 24 Cooperación con las autoridades de los Estados Partes

El Tribunal cooperará en todo momento con las autoridades competentes de los Estados Partes para facilitar el cumplimiento de sus leyes e impedir abusos en relación con los privilegios, inmunidades, facilidades y prerrogativas a que se refiere el presente Acuerdo.

Artículo 25 Relación con acuerdos especiales

Si una disposición del presente Acuerdo y una disposición de cualquier acuerdo especial celebrado entre el Tribunal y un Estado Parte se refieren al mismo tema, se considerará, cuando sea posible, que son complementarias, de modo que una y otra serán aplicables y ninguna de ellas limitará el efecto de la otra; en caso de conflicto, sin embargo, primará la disposición del acuerdo especial.

Artículo 26 Arreglo de controversias

1. El Tribunal tomará las disposiciones del caso para el arreglo satisfactorio de las controversias:

a) Que dimanen de contratos o que se refieran a otras cuestiones de derecho privado en que sea parte;

b) Que se refieran a cualquiera de las personas mencionadas en el presente Acuerdo que, en razón de su cargo, gocen de inmunidad, si no se hubiera renunciado a ella.

2. Todas las controversias relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo serán sometidas a un tribunal arbitral, a menos que las partes hayan convenido en otra forma de arreglo.

Las controversias entre el Tribunal y un Estado Parte que no se resuelvan mediante consultas, negociación u otro medio convenido de arreglo dentro de los tres meses posteriores a la presentación de una solicitud por una de las partes, serán sometidas para su fallo definitivo, previa solicitud de una de las partes en ella, a un grupo integrado por tres árbitros de los cuales uno será elegido por el Tribunal, otro por el Estado Parte y el tercero, que los presidirá, por los dos primeros.

Si una de las partes en la controversia no hubiese designado un árbitro en el plazo de dos meses contados a partir del nombramiento del primer árbitro, hará la designación el Secretario General de las Naciones Unidas. En caso de que los dos primeros árbitros no convinieran en el nombramiento de un tercero en los tres meses siguientes a sus nombramientos, el Secretario General de las Naciones Unidas elegirá al tercer árbitro, previa solicitud del Tribunal o del Estado Parte.

Artículo 27 Firma

El presente Acuerdo estará abierto a la firma de todo los Estados y seguirá abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas durante veinticuatro meses a partir del 1º de julio de 1997.

Artículo 28 Ratificación

El presente Acuerdo está sujeto a ratificación. El instrumento de ratificación será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 29 Adhesión

El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión de todos los Estados. El instrumento de adhesión será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 30 Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha en que se deposite el décimo instrumento de ratificación o adhesión.

2. Respecto de cada Estado Parte que ratifique el presente Acuerdo o se adhiera a él después del depósito del décimo instrumento de ratificación o adhesión, el presente Acuerdo entrará en vigor en el trigésimo día siguiente al depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.

Artículo 31 Aplicación provisional

Si un Estado tiene la intención de ratificar el presente Acuerdo o adherirse a él, podrá en

cualquier momento notificar al depositario de que aplicará el presente Acuerdo en forma provisional por un plazo no superior a dos años.

Artículo 32 Aplicación especial

Cuando se haya sometido una controversia al Tribunal de conformidad con el Estatuto, todo Es tado que no sea parte en el presente Acuerdo y sea parte en la controversia podrá, exclusivamente a los fines de la causa y mientras dure la controversia, hacerse parte en el presente Acuerdo mediante el depósito de un instrumento de aceptación.

Los instrumentos de aceptación serán depositados en poder del Secretario General de las Naciones Unidas y entrarán en vigor en la fecha del depósito.

Artículo 33 Denuncia

1. Un Estado Parte, mediante notificación dirigida por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas, podrá denunciar el presente Acuerdo.

La denuncia entrará en vigor un año después de la fecha de recepción de la notificación, a menos que en la notificación se indique una fecha posterior.

2. La denuncia no afectará de manera alguna a la obligación de un Estado Parte de cumplir cualquiera de las obligaciones establecidas en el presente Acuerdo a que esté sujeto de conformidad con el derecho internacional e independientemente del presente Acuerdo.

Artículo 34 Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas será el depositario del presente Acuerdo.

Artículo 35 Textos auténticos

Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso de este Acuerdo serán igualmente auténticas.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, han firmado el presente Acuerdo.

ABIERTO A LA FIRMA en Nueva York, el día primero de julio de mil novecientos noventa y siete, en un solo original en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

Naciones Unidas 1998

PROTOCOLO SOBRE LOS PRIVILEGIOS E INMUNIDADES DE LA AUTORIDAD INTERNACIONAL DE LOS FONDOS MARINOS

Los Estados partes en el presente Protocolo,

Considerando que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se establece la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos,

Recordando que en el artículo 176 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se dispone que la Autoridad tendrá personalidad jurídica internacional y la capacidad jurídica necesaria para el desempeño de sus funciones y el logro de sus fines,

Tomando nota de que en el artículo 177 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se dispone que la Autoridad gozará en el territorio de cada Estado parte de los privilegios e inmunidades establecidos en la subsección G de la sección 4 de la Parte XI, de la Convención y que los privilegios e inmunidades correspondientes a la Empresa serán los establecidos en el artículo 13 del anexo IV,

Reconociendo que para el funcionamiento adecuado de la Autoridad de los Fondos Marinos se necesitan ciertos privilegios e inmunidades adicionales,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1 Términos empleados

A los efectos del presente Protocolo:

a) Por “Autoridad” se entenderá la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos;

b) Por “Convención” se entenderá la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982;

c) Por “Acuerdo” se entenderá el relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982. De conformidad con el Acuerdo, sus disposiciones y la Parte XI de la Convención se interpretarán y aplicarán conjuntamente como un único instrumento. El presente Protocolo y las referencias que en él se hacen a la Convención se interpretarán y aplicarán en consecuencia;

d) Por “Empresa” se entenderá el órgano de la Autoridad que se define en la Convención;

e) Por “miembro de la Autoridad” se entenderá:

i) Todo Estado parte en la Convención; y
ii) Todo Estado o entidad que sea miembro de la Autoridad con carácter provisional de conformidad con el párrafo 12 a) de la sección 1 del Anexo del Acuerdo;

f) Por “representantes” se entenderá los representantes titulares, los representantes suplentes, los asesores, los expertos técnicos y los secretarios de las delegaciones;

g) Por “Secretario General” se entenderá el Secretario General de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.

Artículo 2 Disposición general

Sin perjuicio de la condición jurídica y de los privilegios e inmunidades de la Autoridad y de la Empresa, establecidos respectivamente en la subsección G de la sección 4 de la Parte XI y en el artículo 13 del Anexo IV de la Convención, los Estados partes en el presente Protocolo reconocerán a la Autoridad y a sus órganos, a los representantes de los miembros de la Autoridad, a los funcionarios de ésta y a los expertos en misión para ella, los privilegios e inmunidades que se indican en él.

Artículo 3 Personalidad jurídica de la Autoridad

1. La Autoridad tendrá personalidad jurídica y tendrá capacidad jurídica para:

a) Celebrar contratos;

b) Adquirir y enajenar bienes muebles e inmuebles;

c) Ser parte en procedimientos judiciales.

Artículo 4 Inviolabilidad de los locales de la Autoridad

Los locales de la Autoridad serán inviolables.

Artículo 5 Facilidades financieras de la Autoridad

1. La Autoridad no estará sometida a ningún tipo de controles, reglamentaciones o moratorias de índole financiera y podrá libremente:

a) Comprar, por los cauces autorizados, monedas para sí o para disponer de ellas;

b) Poseer fondos, valores, oro, metales preciosos o moneda de cualquier clase y tener cuentas en cualquier moneda;

c) Transferir sus fondos, valores, oro o monedas de un país a otro o dentro de cualquier país y convertir a otra moneda cualquiera de las que posea.

2. La Autoridad, al ejercer los derechos establecidos en el párrafo precedente, tendrá debidamente en cuenta las observaciones que formulen los gobiernos de los miembros de la Autoridad, en la medida en que pueda darles efecto sin desmedro de sus propios intereses.

Artículo 6 Pabellón y emblema La Autoridad tendrá derecho a enarbolar su pabellón y exhibir su emblema en sus locales y en los vehículos que se utilicen con fines oficiales.

Artículo 7 Representantes de los miembros de la Autoridad

1. Los representantes de los miembros de la Autoridad que asistan a reuniones convocadas por ésta gozarán, mientras ejerzan

sus funciones y en el curso de los viajes de ida al lugar de reunión y de vuelta de éste, de los privilegios e inmunidades siguientes:

a) Inmunidad judicial respecto de las declaraciones que formulen verbalmente o por escrito y de los actos que realicen en el ejercicio de sus funciones, salvo en la medida en que el miembro que representan renuncie expresamente a dicha inmunidad en un caso determinado;

b) Inmunidad contra detención o prisión y las mismas inmunidades y facilidades respecto de su equipaje personal que se reconocen a los agentes diplomáticos;

c) Inviolabilidad de los papeles y documentos;

d) Derecho a usar claves y a recibir documentos o correspondencia mediante correo especial o en valijas selladas;

e) Exención, para ellos y sus cónyuges, de las restricciones en materia de inmigración, de las formalidades de registro de extranjeros y de la obligación de prestar cualquier servicio de carácter nacional;

f) Las mismas facilidades respecto de las restricciones cambiarias que se reconozcan a los representantes de gobiernos extranjeros de categoría comparable que se encuentren en misión oficial temporal.

2. A fin de que los representantes de los miembros de la Autoridad gocen de plena libertad de expresión e independencia en el desempeño de su cometido, seguirán gozando de inmunidad judicial respecto de todos los actos que hayan realizado en el desempeño de sus funciones aun cuando hayan dejado de ser representantes de miembros de la Autoridad.

3. En los casos en que proceda aplicar algún tipo de impuesto en razón de la residencia, no se considerarán períodos de residencia aquellos durante los cuales los representantes de los miembros de la Autoridad que asistan a las reuniones de ésta hayan permanecido en el territorio de un miembro de la Autoridad a los efectos del desempeño de sus funciones.

4. Los privilegios e inmunidades no se confieren a los representantes de los miembros de la Autoridad para su propio beneficio, sino para salvaguardar el ejercicio independiente de sus funciones en relación con la Autoridad. En consecuencia, los miembros de la Autoridad tendrán el derecho y el deber de renunciar a la inmunidad de sus representantes en todos los casos en que, a su juicio, ella obstaculizaría la acción de la justicia, y siempre que tal renuncia no redunde en perjuicio de la finalidad para la cual la inmunidad haya sido concedida.

5. Los vehículos de los representantes de los miembros de la Autoridad o que éstos utilicen tendrán seguro contra terceros con arreglo a las leyes y reglamentos del Estado donde se utilicen.

6. Las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 no serán aplicables a la relación que exista entre un representante y las autoridades del miembro de la Autoridad del que aquél sea nacional o del que sea o haya sido representante.

Artículo 8 Funcionarios

1. El Secretario General determinará las categorías de funcionarios a quienes se aplicará lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo y las presentará a la Asamblea. Posteriormente las categorías serán comunicadas a los gobiernos de todos los miembros de la Autoridad.

Los nombres de dos funcionarios incluidos en esas categorías serán dados a conocer periódicamente a los gobiernos de los miembros de la Autoridad.

2. Los funcionarios de la Autoridad, cualquiera que sea su nacionalidad, gozarán de los siguientes privilegios e inmunidades:

a) Inmunidad judicial respecto de las declaraciones que formulen verbalmente o por escrito y de los actos que realicen en el ejercicio de sus funciones oficiales;

b) Inmunidad contra detención o prisión por los actos que realicen en el ejercicio de sus funciones oficiales;

c) Exención del pago de impuestos sobre los sueldos, emolumentos y cualquier otro pago que reciban de la Autoridad;

d) Inmunidad respecto de la obligación de prestar cualquier servicio de carácter nacional, si bien, en relación con los Estados de su nacionalidad, esa inmunidad se limitará a los funcionarios de la Autoridad cuyos nombres, por razón de sus funciones, figuren en una lista preparada por el Secretario General y aprobada por el Estado interesado.

Si otros funcionarios de la Autoridad fueran llamados a prestar servicios nacionales, el Estado interesado concederá, a petición del Secretario General, las prórrogas necesarias para evitar que se interrumpa la realización de trabajos esenciales;

e) Exención, para ellos, sus cónyuges y sus familiares a cargo, de restricciones en materia de inmigración y de las formalidades de registro de extranjeros;

f) Los mismos privilegios respecto de las facilidades cambiarias que los reconocidos a los funcionarios de categoría equivalente que pertenezcan a las misiones diplomáticas acreditadas ante los gobiernos de que se trate;

g) Derecho a la importación libre de derechos de sus muebles y efectos en el momento en que ocupen por primera vez el cargo en el país de que se trate;

h) Exención de la inspección de su equipaje personal salvo que hubiere motivos fundados para pensar que ese equipaje comprende artículos no destinados al uso personal o cuya importación o exportación está prohibida por la ley o sujeta a las normas de cuarentena de la Parte interesada. En tal caso, la inspección se hará en presencia del funcionario y, en el caso del equipaje oficial, en presencia del Secretario General o su representante autorizado;

i) Las mismas facilidades de repatriación para ellos, sus cónyuges y sus familiares a cargo, que las concedidas a los miembros de las misiones diplomáticas en tiempos de crisis internacionales.

3. Además de los privilegios e inmunidades que se indican en el párrafo 2, se reconocerán al Secretario General, a quien lo represente en su ausencia y al Director General de la Empresa y a sus cónyuges e hijos menores los privilegios y las inmunidades, exenciones y facilidades que se reconocen a los enviados diplomáticos de conformidad con el derecho internacional.

4. Los privilegios e inmunidades no se confieren a los funcionarios para su propio beneficio sino para salvaguardar el ejercicio independiente de sus funciones en relación con la Autoridad. El Secretario General tendrá el derecho y el deber de renunciar a la inmunidad de un funcionario en todos los casos en que, a su juicio, ella obstaculizaría la acción de la justicia y siempre que dicha renuncia no redunde en perjuicio de los intereses de la Autoridad. En el caso del Secretario General, la Asamblea tendrá el derecho de renunciar a la inmunidad.

5. La Autoridad cooperará en todo momento con las autoridades competentes de los miembros de la Autoridad a fin de facilitar la buena administración de la justicia, velar por el cumplimiento de las ordenanzas de policía e impedir abusos en relación con los privilegios, inmunidades y facilidades a que se hace referencia en el presente artículo.

6. Los funcionarios de la Autoridad contratarán con arreglo a las leyes y reglamentos del Estado de que se trate, un seguro contra terceros para los vehículos que utilicen o que sean de su propiedad.

Artículo 9 Expertos en misión para la Autoridad

1. Los expertos (aparte de los funcionarios comprendidos en el artículo 8) que desempeñen misiones para la Autoridad gozarán de los privilegios e inmunidades que sean necesarios para el ejercicio independiente de sus funciones durante el período que abarque la misión, que incluirá el tiempo de viajes relacionados con las misiones.

En especial, gozarán de:

a) Inmunidad de detención o prisión y de confiscación de su equipaje personal;

b) Inmunidad judicial de toda índole con respecto a las declaraciones que formulen verbalmente o por escrito y a los actos que realicen en el desempeño de sus funciones. Esta inmunidad continuará aunque hayan dejado de desempeñar misiones para la Autoridad;

c) Inviolabilidad de los papeles y documentos;

d) Para los fines de comunicarse con la Autoridad, el derecho a utilizar claves y a recibir documentos y correspondencia por correo especial o en valijas selladas;

e) Exención de impuestos respecto de los sueldos, emolumentos y otros pagos que perciban de la Autoridad. Esta disposición regirá entre un experto y el miembro de la Autoridad del cual sea nacional;

f) Las mismas facilidades con respecto a las restricciones monetarias o cambiarias que se reconozcan a los representantes de gobiernos extranjeros en misión oficial temporal.

2. Los privilegios e inmunidades no se confieren a los expertos para su propio beneficio sino para salvaguardar el ejercicio independiente de sus funciones en relación con la Autoridad. El Secretario General tendrá el derecho y el deber de renunciar a la inmunidad de un experto en los casos en que, a su juicio, ella obstaculizaría la acción de la justicia y siempre que la renuncia no redunde en perjuicio de los intereses de la Autoridad.

Artículo 10 Respeto de leyes y reglamentos

Sin perjuicio de sus privilegios e inmunidades, todas las personas a que se hace referencia en los artículos 7, 8 y 9 tienen el deber de respetar las leyes y los reglamentos de los Estados partes en cuyo territorio ejerzan funciones relacionadas con la Autoridad o a través de cuyo territorio deban pasar en el ejercicio de esas funciones. También están obligadas a no inmiscuirse en los asuntos internos de ese Estado.

Artículo 11 Laissez-passer y visados

1. Sin perjuicio de la posibilidad de que la Autoridad expida sus propios documentos de viaje, los Estados partes en el presente Protocolo reconocerán y aceptarán los laissez-passer de las Naciones Unidas expedidos a nombre de funcionarios de la Autoridad.

2. Las solicitudes de visado (cuando éste sea necesario) que presenten funcionarios de la Autoridad serán tramitadas con la mayor diligencia posible. Las solicitudes de visado (cuando éste sea necesario) que presenten funcionarios de la Autoridad que sean titulares de laissez-passer expedidos por las Naciones Unidas estarán acompañadas de un documento en el que se confirme que el viaje obedece a asuntos de la Autoridad.

Artículo 12 Relación entre el Acuerdo relativo a la sede y el Protocolo

Las disposiciones del presente Protocolo serán complementarias de las del Acuerdo relativo a la sede. Cuando una disposición del protocolo se refiera al mismo asunto que una disposición del Acuerdo, ambas se considerarán, en lo posible, complementarias, de manera que las dos serán aplicables y ninguna limitará la eficacia de la otra.

En caso de discrepancia, sin embargo, prevalecerán las disposiciones del Acuerdo.

Artículo 13 Acuerdos complementarios

El presente Protocolo no redundará en modo alguno en detrimento de los privilegios e inmunidades que haya reconocido o reconozca en lo sucesivo a la Autoridad cualquier miembro de ella en razón del establecimiento en su territorio de la sede de la Autoridad o de sus centros u oficinas regionales, ni los limitará en modo alguno. No se considerará que el presente Protocolo obste a la concertación de acuerdos complementarios entre la Autoridad y cualquier miembro de ésta.

Artículo 14 Arreglo de controversias

1. Respecto de la aplicación de los privilegios e inmunidades reconocidos en el presente Protocolo, la Autoridad tomará las disposiciones del caso para el arreglo satisfactorio de las controversias:

a) De derecho privado en que sea parte la Autoridad;

b) Que se refieran a un funcionario de la Autoridad o a un experto que forme parte de una misión de ésta que en razón de su cargo oficial gocen de inmunidad, si el Secretario General no hubiera renunciado a ella.

2. Las controversias que surjan entre la Autoridad y uno de sus miembros respecto de la interpretación o aplicación del presente Protocolo y que no se resuelvan mediante consultas, negociaciones u otro medio de arreglo convenido dentro de los tres meses siguientes a la presentación de una solicitud por una de las partes en la controversia serán sometidas, a solicitud de una de las partes y para su fallo definitivo y obligatorio, a un grupo integrado por tres árbitros:

a) Uno de los cuales será elegido por el Secretario General, uno por el Estado parte y el tercero, quien lo presidirá, por los dos primeros árbitros;

b) Si una de las partes en la controversia no hubiese designado árbitro en el plazo de dos meses contados desde la designación de árbitro por la otra parte, el Presidente del Tribunal Internacional del Derecho del Mar procederá a efectuar el nombramiento. En caso de que los dos primeros árbitros no convinieran en el nombramiento de un tercero dentro de los tres meses siguientes a sus nombramientos, el tercer árbitro será elegido por el Presidente del Tribunal Internacional del Derecho del Mar a solicitud del Secretario General o de la otra parte en la controversia.

Artículo 15 Firma

El presente Protocolo estará abierto a la firma de todos los miembros de la Autoridad en la Sede de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos en Kingston (Jamaica) del 17 al 28 de agosto de 1998 y,

posteriormente, en la Sede las Naciones Unidas en Nueva York hasta el 16 de agosto del año 2000.

Artículo 16 Ratificación

El presente Protocolo está sujeto a ratificación, aprobación o aceptación. Los instrumentos de ratificación, aprobación o aceptación serán depositados en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 17 Adhesión

El presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todos los miembros de la Autoridad. Los instrumentos de adhesión serán depositados en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 18 Entrada en vigor

1. El Protocolo entrará en vigor 30 días después de la fecha en que se deposite el décimo instrumento de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión.

2. Respecto de cada miembro de la Autoridad que ratifique, apruebe o acepte el presente Protocolo o se adhiera a él después de depositarse el décimo instrumento de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión, el presente Protocolo entrará en vigor 30 días después del depósito de su instrumento de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión.

Artículo 19 Aplicación provisional

El Estado que tenga la intención de ratificar, aprobar o aceptar el presente Protocolo o adherirse a él podrá, en cualquier momento notificar al depositario que lo aplicará provisionalmente por un período no superior a dos años.

Artículo 20 Denuncia

1. Todo Estado parte podrá, por notificación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, denunciar el presente Protocolo. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción de la

notificación, salvo que en ésta se indique una fecha ulterior.

2. La denuncia no afectará en modo alguno al deber de todo Estado parte de cumplir las obligaciones enunciadas en el presente Protocolo que, con prescindencia de éste, le incumbieren con arreglo al derecho internacional.

Artículo 21 Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas será depositario del presente Protocolo.

Artículo 22 Textos auténticos

Los textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso del presente Protocolo serán igualmente auténticos.

EN PRUEBA DE LO CUAL, los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

ABIERTO A LA FIRMA en Kingston, del diecisiete al veintiocho de agosto de mil novecientos noventa y ocho, en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

Ley 26.121 - CONVENIOS

Apruébanse las Enmiendas al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional

(Institucionalización del Comité de Facilitación), adoptadas por Resolución A. 724 (17) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, el 7 de noviembre de 1991.

Sancionada: 19/7/2006

Promulgada de Hecho: 9/10/2006

Publicación en B.O.: 10/8/2006

Texto completo

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

ARTICULO 1º — Apruébanse las ENMIENDAS AL CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (INSTITUCIONALIZACION DEL COMITE DE FACILITACION), adoptadas por Resolución A. 724 (17) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional — OMI —, el 7 de noviembre de 1991, que constan de TRES (3) artículos y UN (1) ANEXO, cuyas copias autenticadas forman parte de la presente ley.

ARTICULO 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES A LOS DIECINUEVE DIAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL SEIS.

ALBERTO BALESTRINI. — JOSE J. B. PAMPURO. — Enrique Hidalgo. — Juan H. Estrada.

Resolución A.724 (17)

Aprobada el 7 de noviembre de 1991

ENMIENDAS AL CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (institucionalización del Comité de Facilitación)

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO la resolución A.640(16), aprobada en su decimosexto período de sesiones ordinario, mediante la cual decidió adoptar las medidas necesarias en su decimoséptimo período de sesiones ordinario

para aprobar enmiendas al Convenio constitutivo de la OMI a fin de institucionalizar el Comité de Facilitación en dicho Convenio constitutivo, HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Comité de Facilitación relativas a las enmiendas propuestas al Convenio constitutivo de la OMI y los pareceres del Consejo sobre esas recomendaciones, 1. APRUEBA las enmiendas al Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución, a saber:

*las enmiendas, a los artículos 11, 15, 21, 25, 56 y 57;

*la adición de una nueva parte XI constituida por los nuevos artículos 47 a 51;

*una nueva numeración de las actuales partes XI a XX;

*una nueva numeración de los actuales artículos 47 a 77;

*los consiguientes cambios en las referencias que se hacen a los artículos con nueva numeración en los artículos 5, 6, 7, 8, 59, 60, 66, 67, 68, 70, 72, 73 y 74;

*los consiguientes cambios en las referencias que se hacen a las partes con nueva numeración en los artículos 15 y 25 a); y

*el correspondiente cambio en el número del artículo a que se hace referencia en el apéndice II;

2. PIDE al Secretario General de la Organización que deposite las enmiendas aprobadas ante el Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 72 (anteriormente artículo 67) del Convenio constitutivo de la OMI, y que se haga cargo de los instrumentos de aceptación y declaraciones tal como dispone

el artículo 73 (anteriormente artículo 68); e 3. INVITA a los Gobiernos Miembros a que acepten estas enmiendas a la mayor brevedad posible tras haber recibido copias de ellas, transmitiendo el oportuno instrumento de aceptación al Secretario General de conformidad con lo dispuesto en el artículo 73 (anteriormente artículo 68) del Convenio.

Anexo

ENMIENDAS AL CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (institucionalización del Comité de Facilitación)

Artículo 11

El texto se sustituye por el siguiente:

La Organización estará constituida por una Asamblea, un Consejo, un Comité de Seguridad Marítima, un Comité Jurídico, un Comité de Protección del Medio Marino, un Comité de Cooperación Técnica, un Comité de Facilitación y los órganos auxiliares que la Organización juzgue necesario crear en cualquier momento, y una Secretaría.

Artículo 15

El texto del párrafo 1) se sustituye por el siguiente:

1) decidir en cuanto a la convocación de toda conferencia internacional o a la adopción de cualquier otro procedimiento idóneo para la aprobación de convenios internacionales o de enmiendas a cualesquiera convenios internacionales que hayan sido preparados por el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica, el Comité de Facilitación u otros órganos de la Organización.

Artículo 21.

El texto se sustituye por el siguiente:

a) El Consejo examinará los proyectos de programa de trabajo y de presupuesto preparados por el Secretario General considerando las propuestas del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica, el Comité de Facilitación u otros órganos de la Organización y, teniendo éstas presentes, establecerá y someterá a la consideración de la Asamblea el programa de trabajo y el presupuesto de la Organización, habida cuenta de los intereses generales y prioridades de la Organización.

b) El Consejo se hará cargo de los informes, propuestas y recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica, el Comité de Facilitación u otros órganos de la Organización y, junto con sus propias observaciones y recomendaciones, los transmitirá a la Asamblea o, si ésta no está reunida, a los Miembros, a fines de información.

c) Las cuestiones regidas por los artículos 28, 33, 38, 43 y 48 no serán examinadas por el Consejo hasta conocer la opinión del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica o el Comité de Facilitación, según proceda.

Artículo 25

El texto del párrafo b) se sustituye por el siguiente:

b) Habida cuenta de lo dispuesto en la parte XVI y de las relaciones que con otros organismos mantengan los correspondientes Comités en virtud de los artículos 23, 33, 38, 43 y 48, en el tiempo que medie entre períodos de sesiones de la Asamblea el Consejo será responsable del mantenimiento de relaciones con otras organizaciones.

Parte XI

Se intercala el nuevo texto siguiente:
Comité de Facilitación

Artículo 47

El Comité de Facilitación estará integrado por todos los Miembros.

Artículo 48

El Comité de Facilitación examinará todas las cuestiones que sean competencia de la Organización en relación con la facilitación del tráfico marítimo internacional y, de modo especial:

a) desempeñará las funciones que a la Organización le hayan sido o puedan serle conferidas por aplicación directa de convenios internacionales relativos a la facilitación del tráfico marítimo internacional, especialmente respecto de la aprobación y enmiendas de reglas u otras disposiciones, de conformidad con tales convenios;

b) habida cuenta de lo dispuesto en el artículo 25, el Comité de Facilitación, a petición de la Asamblea o del Consejo o si se estima que esto redundará en beneficio de su propia labor, mantendrá con otros organismos la estrecha relación que pueda fomentar los objetivos de la Organización.

Artículo 49

El Comité de Facilitación someterá a la consideración del Consejo:

a) las recomendaciones y directrices que el Comité haya preparado;

b) un informe acerca de la labor desarrollada por el Comité desde la celebración del precedente período de sesiones del Consejo.

Artículo 50

El Comité de Facilitación se reunirá por lo menos una vez al año. Elegirá anualmente su Mesa y establecerá su Reglamento interior.

Artículo 51

No obstante lo que en contrario pueda figurar en el presente Convenio, pero a reserva de lo dispuesto en el artículo 47, el Comité de Facilitación se ajustará, en el ejercicio de las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de cualquier convenio internacional o de otro instrumento, o en virtud de lo dispuesto en éstos, a las pertinentes disposiciones del convenio o instrumento de que se trate, especialmente respecto de las reglas que rijan el procedimiento aplicable.

Artículo 56 (pasa a ser artículo 61)

El texto se sustituye por el siguiente:

Todo Miembro que incumpla las obligaciones financieras que tenga contraídas con la Organización transcurrido un año desde la fecha de vencimiento de aquéllas, carecerá de voto en la Asamblea, el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación, a menos que la Asamblea, si lo juzga oportuno, decida eximir del cumplimiento de esta disposición.

Artículo 57 (pasa a ser artículo 62)

El texto se sustituye por el siguiente:

Salvo disposición expresa en otro sentido que pueda figurar en el presente Convenio o en cualquier acuerdo internacional que confiera funciones a la Asamblea, al Consejo, al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico, al Comité de Protección del Medio Marino, al Comité de Cooperación Técnica o al Comité de Facilitación, la votación en estos órganos estará regida por las disposiciones siguientes:

a) cada Miembro tendrá un voto;

b) las decisiones se tomarán por mayoría de votos de los Miembros presentes y votantes y, aquéllas para las cuales se necesite una

mayoría de votos de dos tercios, por una mayoría de dos tercios de los Miembros presentes;

c) a los efectos del presente Convenio, la expresión “Miembros presentes y votantes” significa Miembros presentes que emitan un voto afirmativo a negativo. Los Miembros que se abstengan de votar se considerarán como “no votantes”.

ENMIENDAS CONSIGUIENTES

Artículos 5, 6 y 7

Las referencias al artículo 71 se sustituyen por referencias al artículo 76.

Artículo 8

La referencia al artículo 72 se sustituye por una referencia al artículo 77.

Artículo 15

La referencia que se hace en el párrafo g) a la parte XII se sustituye por una referencia a la parte XIII.

Artículo 25

La referencia que se hace en el párrafo a) a la parte XV se sustituye por una referencia a la parte XVI.

Partes XI a XX

Las partes XI a XX pasan a ser partes XII a XXI.

Artículos 47 a 77

Los artículos 47 a 77 pasan a ser artículos 52 a 82.

Artículo 66 (ahora artículo 71)

La referencia al artículo 73 se sustituye por una referencia al artículo 78.

Apéndice II

La referencia, que se hace en el título al artículo 65 se sustituye por una referencia al artículo 70.

Artículos 67 y 68 (ahora artículos 72 y 73, respectivamente)

Las referencias al artículo 66 se sustituyen por referencias al artículo 71.

Artículo 70 (ahora artículo 75)

La referencia al artículo 69 se sustituye por una referencia al artículo 74.

Artículo 72 (ahora artículo 77)

La referencia en el párrafo d) al artículo 77 se sustituye por una referencia al artículo 76.

Artículo 73 (ahora artículo 78) La referencia en el párrafo b) al artículo 72 se sustituye por una referencia al artículo 77.

Artículo 74 (ahora artículo 79)

La referencia al artículo 71 se sustituye por una referencia al artículo 76.

ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS – DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS

(Leyes, Decretos y Resoluciones)

LEY 25986 - Modificaciones al Código Aduanero

Se reproduce la Ley referenciada, publicada en el B.O. 30563 del 05/01/2005, por la cual se modifican artículos de la Ley 22415 Código Aduanero y de la Ley 25603.-

Modificación de la ley 22.415 y sus modificatorias. Servicio Aduanero. Modificación de la ley 25.603. Comercio Exterior Mercaderías Falsificadas. Otras disposiciones.

Sancionada: diciembre 16 de 2004

Promulgada: diciembre 29 de 2004

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de ley:

TÍTULO I

Ley 22.415 y sus modificatorias

Código Aduanero

Art. 1 - Incorporase como inciso d) del apartado 1 del artículo 122 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), el siguiente:

d) Inhabilitar preventivamente los instrumentos de medición y de control de bienes utilizados en operaciones de comercio exterior ante la detección de irregularidades en los mismos, hasta que fueran subsanadas.

Art. 2 - Incorporase como inciso g) del artículo 123 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), el siguiente:

g) Inhabilitar preventivamente los instrumentos de medición y de control de bienes utilizados en operaciones de comercio exterior ante la detección de irregularidades en los mismos, hasta que fueran subsanadas.

Art. 3 - Sustitúyese el artículo 124 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 124. En la zona secundaria aduanera, el servicio aduanero también podrá clausurar por el plazo de TRES (3) a DIEZ (10) días hábiles, dando cuenta de ello al juez competente en forma inmediata y, previa autorización judicial, podrá allanar y registrar depósitos, locales, oficinas, moradas, residencias, domicilios y cualesquiera otros lugares, así como incautar documentos, papeles u otros comprobantes cuando estuvieren directa o indirectamente vinculados al tráfico internacional de mercadería.

En los supuestos previstos en los incisos b) y c) del artículo 994 de este Código, el servicio aduanero podrá solicitar la expedición de una orden de allanamiento a los fines de posibilitar el pleno ejercicio de las facultades acordadas por el párrafo precedente.

Dicha solicitud será formulada ante los juzgados nacionales de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal de la Capital Federal o ante los juzgados federales

en el interior del país. El juez interviniente que reciba dicha solicitud deberá expedirse fundadamente dentro de las VEINTICUATRO (24) horas de requerido.

Art. 4 - Sustitúyese el artículo 225 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 225:

1.El servicio aduanero autorizará la rectificación, modificación o ampliación de la declaración aduanera, cuando la inexactitud fuere comprobable de su lectura o de la de los documentos complementarios anexos a ella y fuera solicitada con anterioridad:

a) A que se hubiera dado a conocer que la declaración debe someterse al control documental o a la verificación de la mercadería; o

b) Al libramiento, si se la hubiera exceptuado de los controles antes mencionados.

2.La rectificación, modificación o ampliación también procederá, bajo las condiciones previstas en el encabezamiento del apartado 1, hasta los CINCO (5) días posteriores al libramiento, siempre que la inexactitud se acredite debidamente ante el servicio aduanero, aun cuando fuera solicitada con posterioridad:

a) A que se hubiere llevado a cabo el control documental o la verificación de la mercadería, sin que se hubiera advertido la diferencia por parte del servicio aduanero; o

b) Al libramiento efectuado sin control documental o verificación de la mercadería.

Art. 5 - Sustitúyese el artículo 234 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 234:

1.La solicitud de destinación de importación para consumo debe formalizarse ante el servicio aduanero mediante una declaración efectuada:

a) Por escrito, en soporte papel, con constancia de la firma del declarante y el carácter en que éste lo hace; o

b) Por escrito, a través del sistema informático establecido por la Administración Federal de Ingresos Públicos, en cuyo caso éste, sin perjuicio del trámite del despacho, exigirá la ratificación de la declaración bajo la firma del declarante o de la persona a quien éste representare, salvo que el sistema permitiera la prueba de la autoría de la declaración por otros medios fehacientes; o

c) Verbalmente o mediante la simple presentación de los efectos cuando se tratare de regímenes especiales que tuvieren contemplada esta manera de declaración.

2.La declaración a que se refiere el apartado 1 incisos a) y b) debe indicar toda circunstancia o elemento necesario para permitir al servicio aduanero el control de la correcta clasificación arancelaria y valoración de la mercadería que se trate.

3.Cuando la declaración se realizare utilizando un procedimiento informático, el servicio aduanero podrá codificar los elementos de la declaración. No obstante, si a juicio del declarante el sistema de codificación no llegara a contemplar ciertos datos relativos a la descripción de la mercadería o a las circunstancias concernientes a la operación, que fueren necesarios para la correcta clasificación arancelaria y valoración de la mercadería o que tuvieran relevancia para la correcta aplicación del régimen tributario o de prohibiciones o restricciones, el declarante podrá optar por registrar la destinación solicitando la intervención del servicio aduanero y brindando los elementos que considerare necesarios para efectuar una correcta declaración.

4.En el supuesto en que el declarante hubiera hecho uso de la solicitud contemplada en el apartado 3, el servicio aduanero dentro del plazo de CINCO (5) días, se expedirá con los elementos aportados por el declarante y los que tuviera a su disposición. Contra dicho acto procederá la impugnación prevista en el artículo 1053 de este Código.

Art. 6 - Sustitúyese el artículo 235 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código

Aduanero), por el siguiente:

Artículo 235.La Administración Federal de Ingresos Públicos determinará las formalidades y los demás requisitos con que deberá comprometerse la declaración prevista en el artículo 234, como así también la documentación complementaria que deberá presentarse con aquélla.

Art. 7 - Sustitúyese el artículo 253 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 253.-

1.La solicitud de destinación de importación temporaria se registrará por lo dispuesto en el artículo 234 de este Código.

2.Cuando la importación temporaria tuviere por objeto someter la mercadería a algún trabajo de perfeccionamiento o beneficio en la declaración a que se refiere el apartado 1 deberá indicarse la finalidad a que será destinada, el lugar en que se cumplirá la misma y todo otro elemento necesario para el control del servicio aduanero.

Art. 8 - Sustitúyese el artículo 254 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 254.La Administración Federal de Ingresos Públicos determinará las formalidades y los demás requisitos con que deberá comprometerse la declaración prevista en el artículo 253, como así también la documentación complementaria que deberá presentarse con aquélla.

Art. 9 - Sustitúyese el artículo 287 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 287.La solicitud de destinación suspensiva de depósito de almacenamiento se registrará por lo dispuesto en el artículo 234 de este Código.

Art. 10 - Sustitúyese el artículo 288 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente: Artículo 288.La Administración Federal de Ingresos Públicos determinará las formalidades y los demás requisitos con que deberá comprometerse la declaración prevista en el artículo 287, como

así también la documentación complementaria que deberá presentarse con aquélla.

Art. 11 - Sustitúyese el artículo 298 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 298.Salvo disposición especial en contrario, la solicitud de destinación de tránsito de importación se registrará por lo dispuesto en el artículo 234 de este Código.

Art. 12 - Sustitúyese el artículo 299 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 299.La Administración Federal de Ingresos Públicos determinará las formalidades y los demás requisitos con que deberá comprometerse la declaración prevista en el artículo 298, como así también la documentación complementaria que deberá presentarse con aquélla.

Art. 13 - Sustitúyese artículo 322 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 322.-

1.El servicio aduanero autorizará la rectificación, modificación o ampliación de la declaración aduanera, cuando la inexactitud fuere comprobable de su lectura o de la de los documentos complementarios anexos a ella y fuera solicitada con anterioridad:

a) A que se hubiera dado a conocer que la declaración debe someterse al control documental o a la verificación de la mercadería; o

b) Al libramiento, si se la hubiera exceptuado de los controles antes mencionados.

2.La rectificación, modificación o ampliación también procederá, bajo las condiciones previstas en el encabezamiento del apartado 1, con posterioridad al libramiento y hasta:

a) la carga de la mercadería a bordo del medio de transporte que fuere a partir con destino inmediato al exterior, cuando se utilizare la vía acuática o aérea; o

b) que el último control de la aduana de frontera hubiese autorizado la salida del medio

de transporte, cuando se utilizare la vía terrestre.

3. Asimismo, el servicio aduanero podrá autorizar la rectificación, modificación o ampliación de la declaración aduanera siempre que la misma no configure delito o infracción.

Art. 14 - Sustitúyese el artículo 332 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 332:

1. La solicitud de destinación de exportación para consumo debe formalizarse ante el servicio aduanero mediante una declaración efectuada:

a) Por escrito, en soporte papel, con constancia de la firma del declarante y el carácter en que éste lo hace; o

b) Por escrito, a través del sistema informático establecido por la Administración Federal de Ingresos Públicos, en cuyo caso éste, sin perjuicio del trámite del despacho exigirá la ratificación de la declaración bajo firma del declarante o de la persona a quien éste representare, salvo que el sistema permitiera la prueba de la autoría de la declaración por otros medios fehacientes; o

c) Verbalmente o mediante la simple presentación de los efectos cuando se tratare de regímenes especiales que tuvieren contemplada esta manera de declaración.

2. La declaración a que se refiere el apartado 1 incisos a) y b) debe indicar toda circunstancia o elemento necesario para permitir al servicio aduanero el control de la correcta clasificación arancelaria y valoración de la mercadería que se trate.

3. Cuando la declaración se realizare utilizando un procedimiento informático, el servicio aduanero podrá codificar los elementos de la declaración. No obstante, si a juicio del declarante el sistema de codificación no llegara a contemplar ciertos datos relativos a la descripción de la mercadería o a las circunstancias concernientes a la operación, que fueren necesarios para la correcta clasificación y valoración de la mercadería o que tuvieran relevancia para la correcta

aplicación del régimen tributario o de prohibiciones o restricciones, el declarante podrá optar por registrar la declaración solicitando la intervención del servicio aduanero y brindando los elementos que considerare necesarios para efectuar una correcta declaración.

4. En el supuesto en que el declarante hubiera hecho uso de la solicitud contemplada en el apartado 3, el servicio aduanero dentro del plazo de CINCO (5) días, se expedirá con los elementos aportados por el declarante y los que tuviera a su disposición. Contra dicho acto procederá la impugnación prevista en el artículo 1053 de este Código.

Art. 15 - Sustitúyese el artículo 333 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 333. La Administración Federal de Ingresos Públicos determinará las formalidades y los demás requisitos con que deberá comprometerse la declaración prevista en el artículo 332, como así también la documentación complementaria que deberá presentarse con aquélla.

Art. 16 - Sustitúyese el artículo 352 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 352:

1. La solicitud de destinación de exportación temporaria se registrará por lo dispuesto en el artículo 332 de este Código.

2. Cuando la exportación temporaria tuviere por objeto someter la mercadería a algún trabajo de perfeccionamiento o beneficio, en la declaración a que se refiere el apartado 1 deberá indicarse la finalidad a que será destinada, el lugar en que se cumplirá la misma y todo otro elemento necesario para el control del servicio aduanero.

Art. 17 - Sustitúyese el artículo 353 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 353. La Administración Federal de Ingresos Públicos determinará las formalidades y los demás requisitos con que deberá comprometerse la declaración prevista

en el artículo 352, como así también la documentación complementaria que deberá presentarse con aquélla.

Art. 18 - Sustitúyese el artículo 387 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 387. La solicitud de destinación de removido se registrará por lo dispuesto en el artículo 332 de este Código.

Art. 19 - Sustitúyese el artículo 388 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 388. La Administración Federal de Ingresos Públicos determinará las formalidades y los demás requisitos con que deberá comprometerse la declaración prevista en el artículo 387, como así también la documentación complementaria que deberá presentarse con aquélla.

Art. 20 - Incorpórase como párrafo segundo del artículo 455 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), el siguiente:

La constitución, ampliación, modificación, sustitución y cancelación de la garantía podrá efectivizarse por medios electrónicos o magnéticos que aseguren razonablemente la autoría e inalterabilidad de las mismas, en las formas, requisitos y condiciones que a tal efecto establezca la reglamentación.

Art. 21 - Incorpórase como inciso e) del artículo 458 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), el siguiente:

Inciso e). Se relacionare con la percepción de estímulos a la exportación vinculada a un proceso judicial o sumario administrativo, pendiente de resolución.

Art. 22 - Incorpórase como inciso d) del artículo 736 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), el siguiente:

Inciso d). el lugar en que practicara la última medición de embarque para la mercadería que se exportara por oleoductos, gasoductos, poliductos o redes de tendido eléctrico.

Art. 23 - Sustitúyese el artículo 863 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 863. Será reprimido con prisión de DOS (2) a OCHO (8) años el que, por cualquier acto u omisión, impidiere o dificultare, mediante ardid o engaño, el adecuado ejercicio de las funciones que las leyes acuerdan al servicio aduanero para el control sobre las importaciones y las exportaciones.

Art. 24 - Sustitúyese el artículo 864 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 864. Será reprimido con prisión de DOS (2) a OCHO (8) años el que:

a) Importare o exportare mercadería en horas o por lugares no habilitados al efecto, la desviare de las rutas señaladas para la importación o la exportación o de cualquier modo la sustrajere al control que corresponde ejercer al servicio aduanero sobre tales actos;

b) Realizare cualquier acción u omisión que impidiere o dificultare el control del servicio aduanero con el propósito de someter a la mercadería a un tratamiento aduanero o fiscal distinto al que correspondiere, a los fines de su importación o de su exportación;

c) Presentare ante el servicio aduanero una autorización especial, una licencia arancelaria o una certificación expedida contraviniendo las disposiciones legales y específicas que regularen su otorgamiento, destinada a obtener, respecto de la mercadería que se importare o se exportare, un tratamiento aduanero o fiscal más favorable al que correspondiere;

d) Ocultare, disimulare, sustituyere o desviare, total o parcialmente, mercadería sometida o que debiere someterse a control aduanero, con motivo de su importación o de su exportación;

e) Simulare ante el servicio aduanero, total o parcialmente, una operación o una destinación aduanera de importación o de exportación, con la finalidad de obtener un beneficio económico.

Art. 25 - Sustitúyese el artículo 865 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 865. Se impondrá prisión de CUATRO (4) a DIEZ (10) años en cualquiera de los supuestos previstos en los artículos 863 y 864 cuando:

a) Intervinieren en el hecho TRES (3) o más personas en calidad de autor, instigador o cómplice;

b) Interviniere en el hecho en calidad de autor, instigador o cómplice un funcionario o empleado público en ejercicio o en ocasión de sus funciones o con abuso de su cargo;

c) Interviniere en el hecho en calidad de autor, instigador o cómplice un funcionario o empleado del servicio aduanero o un integrante de las fuerzas de seguridad a las que este Código les confiere la función de autoridad de prevención de los delitos aduaneros;

d) Se cometiere mediante violencia física o moral en las personas, fuerza sobre las cosas o la comisión de otro delito o su tentativa;

e) Se realizare empleando un medio de transporte aéreo, que se apartare de las rutas autorizadas o aterrizar en lugares clandestinos o no habilitados por el servicio aduanero para el tráfico de mercadería;

f) Se cometiere mediante la presentación ante el servicio aduanero de documentos adulterados o falsos, necesarios para cumplimentar la operación aduanera;

g) Se tratare de mercadería cuya importación o exportación estuviere sujeta a una prohibición absoluta;

h) Se tratare de sustancias o elementos no comprendidos en el artículo 866 que por su naturaleza, cantidad o características, pudieren afectar la salud pública;

i) El valor de la mercadería en plaza o la sumatoria del conjunto cuando formare parte de una cantidad mayor, sea equivalente a una suma igual o superior a PESOS TRES MILLONES (\$ 3.000.000).

Art. 26 - Sustitúyese el artículo 868 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 868. Será reprimido con multa de PESOS CINCO MIL (\$ 5.000) a PESOS CINCUENTA MIL (\$ 50.000):

a) El funcionario o empleado aduanero que ejercitare indebidamente las funciones de verificación, valoración, clasificación, inspección o cualquier otra función fiscal o de control a su cargo, siempre que en tales actos u omisiones mediare negligencia manifiesta que hubiere posibilitado la comisión del contrabando o su tentativa;

b) El funcionario o empleado administrativo que por ejercer indebidamente las funciones a su cargo, librare o posibilitare el libramiento de autorización especial, licencia arancelaria o certificación que fuere presentada ante el servicio aduanero destinada a obtener un tratamiento aduanero o fiscal más favorable al que correspondiere, siempre que en el otorgamiento de tales documentos hubiere mediado grave inobservancia de las disposiciones legales específicas que lo regularen.

Art. 27 - Sustitúyese el artículo 869 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 869. Será reprimido con multa de PESOS CINCO MIL (\$ 5.000) a PESOS CINCUENTA MIL (\$ 50.000) quien resultare responsable de la presentación ante el servicio aduanero de una autorización especial, licencia arancelaria o certificación que pudiese provocar un tratamiento aduanero o fiscal más favorable al que correspondiere o de algún documento adulterado o falso necesario para cumplimentar una operación aduanera, siempre que se tratare de un despachante de aduana, un agente de transporte aduanero, un importador, un exportador o cualquier otro que por su calidad, actividad u oficio no pudiese desconocer tal circunstancia y no hubiere actuado dolosamente.

Art. 28 - Sustitúyese el artículo 880 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 880. Cuando no fuere posible aprehender la mercadería objeto del delito y su valor no pudiese determinarse por otros medios, se considerará que la misma tiene los siguientes valores:

a) PESOS QUINIENTOS (\$ 500) por cada caja o bulto;

b) PESOS QUINIENTOS (\$ 500) por tonelada o fracción de tonelada, cuando se tratare de mercaderías a granel;

c) PESOS CINCO MIL (\$ 5.000) por cada contenedor de VEINTE (20) pies y PESOS DIEZ MIL (\$ 10.000) por cada contenedor de CUARENTA (40) pies, sin perjuicio de la aplicación del inciso a) o del inciso b), según el caso, respecto de la mercadería en él contenida.

Art. 29 - Sustitúyese el artículo 917 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 917:

1.El importe mínimo de la multa que correspondiere en una infracción aduanera se reducirá en un SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%) y, sin necesidad de proceder a la apertura del sumario, aplicará dicha sanción y se dispondrá la pertinente rectificación, cuando el responsable comunicare por escrito la existencia de la misma ante el servicio aduanero con anterioridad a que:

a) Este por cualquier medio lo hubiere advertido; o

b) En el trámite del despacho se hubiera dado a conocer que la declaración debiera someterse al control documental o a la verificación de la mercadería.

2.La reducción de pena procederá aun cuando la comunicación se hiciera con posterioridad al libramiento de la mercadería, siempre que no hubiere en curso un proceso de inspección aduanera o impositiva y el servicio aduanero pudiere constatar la inexactitud, en los plazos y con las formalidades que establezca la reglamentación.

3.La reducción de pena no procederá en los supuestos en los cuales la infracción consistiera en el mero incumplimiento de los plazos acordados para la realización de determinadas destinaciones u operaciones.

Art. 30 - Sustitúyese el artículo 920 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 920: Cuando no fuere posible aprehender la mercadería objeto de la infracción y su valor no pudiere determinarse por otros medios, se considerará que la misma tiene los siguientes valores:

a) PESOS QUINIENTOS (\$ 500) por cada caja o bulto;

b) PESOS QUINIENTOS (\$ 500) por tonelada o fracción de tonelada, cuando se tratare de mercaderías a granel;

c) PESOS CINCO MIL (\$ 5.000) por cada contenedor de VEINTE (20) pies y PESOS DIEZ MIL (\$ 10.000) por cada contenedor de CUARENTA (40) pies, sin perjuicio de la aplicación del inciso a) o del inciso b), según el caso, respecto de la mercadería en él contenida.

Art. 31 - Sustitúyese el artículo 947 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 947.En los supuestos previstos en los artículos 863, 864, 865 inciso g), 871 y 873, cuando el valor en plaza de la mercadería objeto de contrabando o su tentativa, fuere menor de PESOS CIEN MIL (\$ 100.000), el hecho se considerará infracción aduanera de contrabando menor y se aplicará exclusivamente una multa de DOS (2) a DIEZ (10) veces el valor en plaza de la mercadería y el comiso de ésta.

Cuando se trate de tabaco o sus derivados el hecho se considerará infracción aduanera de contrabando menor cuando el valor en plaza de la mercadería objeto de contrabando o su tentativa, fuere menor de PESOS TREINTA MIL (\$ 30.000).

Cuando se trate de las mercaderías enunciadas en el párrafo anterior, el servicio aduanero procederá a su decomiso y destrucción.

Art. 32 - Sustitúyese el artículo 949 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 949.No obstante que el valor en plaza de la mercadería objeto de contrabando o su tentativa fuere menor de PESOS CIEN MIL (\$ 100.000) o de PESOS TREINTA MIL (\$ 30.000) en el supuesto que se trate de tabaco

o sus derivados, el hecho constituirá delito y no infracción de contrabando menor, en cualquiera de los siguientes supuestos:

a) Cuando la mercadería formare parte de una cantidad mayor, si el conjunto superare ese valor;

b) Cuando el imputado hubiera sido condenado por sentencia firme por cualquiera de los delitos previstos en los artículos 863, 864, 865, 866, 871 y 873 o por la infracción de contrabando menor.

Art. 33 - Sustitúyese el artículo 955 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 955. A los efectos de lo previsto en el artículo 954, en el supuesto de mercadería faltante, cuando no pudiere determinarse si la diferencia produjo o hubiere podido producir alguna de las consecuencias previstas en cualquiera de los incisos a), b) y c) del artículo indicado precedentemente, se impondrá una multa de PESOS QUINIENTOS (\$ 500) por bulto faltante o si se tratare de mercadería a granel por tonelada faltante o fracción de ella.

Art. 34 - Sustitúyese el artículo 958 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 958. Salvo disposición especial en contrario, en los supuestos en que este código hubiere previsto la dispensa del pago de tributos por las causales de siniestro, caso fortuito, fuerza mayor o en el supuesto de rectificación de declaración debidamente justificada, las diferencias que fueren consecuencia directa de dichas causales no serán tomadas en consideración a los efectos punibles.

Art. 35 - Sustitúyese el inciso a) del artículo 959 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Inciso a). la inexactitud fuere comprobable de la simple lectura de la propia declaración o la circunstancia o el elemento en el cual ella recayera hubiera sido objeto de las opciones a la que aluden los artículos 234 apartado 3 ó 332 apartado 3 de este Código.

Art. 36 - Sustitúyese el artículo 992 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 992. Toda transgresión a las normas reglamentarias del régimen a que se refiere el presente Capítulo, siempre que no constituyere un hecho más severamente penado, será sancionado con multa de PESOS QUINIENTOS (\$ 500) a PESOS DIEZ MIL (\$ 10.000).

Art. 37 - Sustitúyese el artículo 994 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 994. Sin perjuicio de la aplicación de las medidas disciplinarias que pudieren corresponder, será sancionado con una multa de PESOS QUINIENTOS (\$ 500) a PESOS DIEZ MIL (\$ 10.000) el que:

a) Suministrare informes inexactos o falsos al servicio aduanero;

b) Se negare a suministrar los informes o documentos que le requiriere el servicio aduanero;

c) Impidiere o entorpeciere la acción del servicio aduanero.

Art. 38 - Sustitúyese el artículo 995 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 995. El que transgrediere los deberes impuestos en este Código o en la reglamentación que en su consecuencia se dictare, será sancionado con una multa de PESOS UN MIL (\$ 1.000) a PESOS DIEZ MIL (\$ 10.000) cuando el hecho no tuviere prevista una sanción específica en este Código y produjere o hubiere podido producir un perjuicio fiscal o afectare o hubiere podido afectar el control aduanero.

Art. 39 - Sustitúyese el artículo 1024 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 1024. Corresponderá conocer y decidir en forma originaria en el procedimiento de ejecución en sede judicial y en las demandas contenciosas que se interpusieren contra las resoluciones definitivas dictadas por el administrador en los procedimientos de

repetición y para las infracciones, así como en el supuesto de retardo por no dictarse resolución en estos DOS (2) últimos procedimientos dentro de los plazos señalados al efecto en este Código, en la Capital Federal a los jueces nacionales en lo contencioso administrativo federal y en el interior del país a los jueces federales, dentro de sus respectivas competencias territoriales siempre que se cuestionare una suma mayor de PESOS DOS MIL (\$ 2.000).

Art. 40 - Sustitúyese el artículo 1058 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 1058. La interposición de la impugnación del acto previsto en el inciso a) del artículo 1053 tendrá efecto suspensivo.

Art. 41 - Sustitúyese el artículo 1115 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 1115. Deben someterse a la aprobación de la Dirección General de Aduanas las resoluciones por las que el administrador:

a) Desestimare la denuncia, sobreseyere o absolvere, siempre que el valor en aduana de la mercadería involucrada en la causa excediere de PESOS CINCO MIL (\$ 5.000);

b) Atenuare la pena, de conformidad con lo previsto en el artículo 916, siempre que dicha atenuación tuviere por objeto un importe superior a PESOS CINCO MIL (\$ 5.000).

Art. 42 - Sustitúyese el artículo 1126 de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), por el siguiente:

Artículo 1126. La ejecución judicial prevista en el artículo 25 tramitará por el procedimiento y demás modalidades establecidos en la ley de Procedimiento Tributario. Las disposiciones del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación resultarán de aplicación supletoria exclusivamente en los aspectos no reglados o contemplados en aquélla o en este Código.

Art. 43 - Incorporáse como artículo 1127 bis de la ley 22.415 y sus modificatorias (Código Aduanero), el siguiente:

Artículo 1127 bis. El domicilio fiscal registrado por el contribuyente, responsable o garante ante la Administración Federal de

Ingresos Públicos a los fines del cumplimiento de las obligaciones de naturaleza impositiva y, en su defecto, el constituido ante el servicio aduanero o el que se considere tal por aplicación de los artículos 1003 a 1005 de este Código, mantendrá dicho carácter a los fines de la ejecución fiscal, siendo válidas y eficaces todas las notificaciones y diligencias que allí se practiquen.

TÍTULO II

Ley 25.603

Art. 44 - Sustitúyese el artículo 6 de la ley 25.603 por el siguiente:

Artículo 6º. El servicio aduanero podrá disponer la venta, previa verificación, clasificación y valoración, de la mercadería que se hallare bajo su custodia afectada a procesos judiciales o administrativos en trámite.

Con anterioridad a la venta, y a los fines de arbitrar las medidas necesarias para la protección de la prueba relacionada con dichos procesos, el servicio aduanero deberá notificar fehacientemente la medida dispuesta a la autoridad judicial o administrativa que corresponda, a efectos que la misma indique, en un plazo no mayor a DIEZ (10) días, la muestra representativa de la mercadería secuestrada que deberá conservarse a las results del proceso. En el supuesto de tratarse de tabaco o sus derivados, el servicio aduanero procederá a su decomiso y destrucción.

Art. 45 - Incorporáse como artículo 13 bis de la ley 25.603 el siguiente:

Artículo 13 bis. El producido de las ventas que se lleven a cabo como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 6 de esta ley integrará un fondo destinado a resarcir a los titulares de la mercadería vendida, con derecho a percibir una indemnización, de conformidad con lo que disponga la reglamentación.

TÍTULO III

Comercio Exterior Mercaderías Falsificadas

Art. 46 - Prohíbese la importación o la exportación de mercaderías bajo cualquier destinación aduanera suspensiva o definitiva,

cuando de la simple verificación de la misma resultare que se trate de mercadería con marca de fábrica o de comercio falsificado, de copia pirata o que vulnere otros derechos de propiedad intelectual o de propiedad industrial que al titular le otorgue la legislación nacional.

En los casos en que la situación contemplada en el párrafo anterior no fuera evidente, el servicio aduanero podrá suspender el libramiento por un plazo máximo de SIETE (7) días hábiles a fin de consultar al titular del derecho y que este último tenga la oportunidad de requerir al juez competente las medidas cautelares que entienda corresponderle.

Si en el supuesto del párrafo anterior la mercadería fuera librada a plaza por ausencia del ejercicio del derecho por parte del titular, el servicio aduanero deberá comunicar tal circunstancia a la autoridad competente en la defensa del derecho del consumidor.

Lo expuesto en este artículo será con ajuste a las condiciones y procedimientos que establezca la reglamentación.

TÍTULO IV

Otras disposiciones

Art. 47 - Derógase el artículo 957 de la ley 22.415 (Código Aduanero).

Art. 48 - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Decreto 1999/2004

Buenos Aires, 29/12/2004

POR TANTO:

Téngase por ley de la Nación 25.986 cúmplase, comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese - KIRCHNER - Alberto A. Fernández - Roberto Lavagna.

APENDICE I

DATOS DE LA DECLARACION DE TRANSITO ADUANERO INTERNACIONAL (TAI)

RELATIVOS AL MEDIO DE TRANSPORTE

Nro. de Orden	Nro.de Campo en el Formulario	Datos	MIC	TIF	MIE	OBSERVACIONES
1	NUEVO (MIC-DTA) NUEVO (TIF-DTA) (MIE-DTA)	VIA DE TRANSPORTE	O	O	O	
2	1(MIC-DTA) 4(TIF-DTA) (MIE-DTA)	NOMBRE DEL TRANSPORTADOR EMISOR	O	O	O	
3	1(MIC-DTA) 4(TIF-DTA) (MIE-DTA)	DOMICILIO DEL TRANSPORTADOR EMISOR	O	O	O	
4	1(MIC-DTA) 4(TIF-DTA) (MIE-DTA) 3(CRT)	PAIS DEL TRANSPORTADOR EMISOR	O	O	O	
5	2(MIC-DTA) NUEVO (TIF-DTA) (MIE-DTA)	REGISTRO FISCAL DEL TRANSPORTADOR EMISOR	O	O	O	
6	9(MIC-DTA) 3(CRT)	NOMBRE DEL PROPIETARIO DEL VEHICULO	O	X	X	El dato será registrado cuando el propietario del vehículo sea distinto al transportador
7	9(MIC-DTA) 3(CRT)	DOMICILIO DEL PROPIETARIO DEL VEHICULO	O	X	X	El dato será registrado cuando el propietario del vehículo sea distinto al transportador
8	9(MIC-DTA)	PAIS DEL PROPIETARIO DEL VEHICULO	O	X	X	El dato será registrado cuando el propietario del vehículo sea distinto al transportador
9	10(MIC-DTA)	REGISTRO FISCAL DEL PROPIETARIO DEL VEHICULO	O	X	X	El dato será registrado cuando el propietario del vehículo sea distinto al transportador
10	NUEVO (MIC-DTA) NUEVO (TIF-DTA) (MIE-DTA)	EN LASTRE	O	X	O	Informar SI (S) o NO (N)
11	11(MIC-DTA) (MIE-DTA)	IDENTIFICACION DEL VEHICULO	O	X	O	Dato a incluirse en el evento de partida
12	15 (MIC-DTA) 14 (TIF-DTA)	IDENTIFICACION DEL SEMIREMOLQUE/ REMOLQUE/VAGON	O	O	X	Dato a incluirse en el evento de partida
13	12(MIC-DTA)	MARCA Y NUMERO DEL CHASIS DEL VEHICULO	O	X	X	Dato a incluirse en el evento de partida
14	14(MIC-DTA)	MODELO DE CHASIS Y AÑO DE FABRICACION	O	X	X	Dato a incluirse en el evento de partida
15	13(MIC-DTA)	CAPACIDAD DE TRACCION	O	X	X	Dato a incluirse en el evento de partida
16	40(MIC-DTA) 22(TIF-DTA) (MIE-DTA)	DESCRIPCION DE RUTAS/ITINERARIO	O	O	O	
17	NUEVO (MIC-DTA) (MIE-DTA)	NOMBRE DEL CONDUCTOR DEL VEHICULO	O	-	O	Dato a incluirse en el evento de partida
18	NUEVO (MIC-DTA) (MIE-DTA)	DOCUMENTO DE IDENTIDAD DEL CONDUCTOR	O	-	O	Dato a incluirse en el evento de partida
19	31o 46 (MIC-DTA) 15 (TIF-DTA) (MIE-DTA)	CANTIDAD TOTAL DE BULTOS TRANSPORTADOS	O	O	O	
20	32 o 47 (MIC-DTA) 18 (TIF-DTA) (MIE-DTA)	PESO BRUTO TOTAL DE LOS BULTOS TRANSPORTADOS	O	O	O	
21	38 (MIC-DTA) 18(TIF-DTA) (MIE-DTA) 11(CRT)	IDENTIFICACION DEL CONTENEDOR	O	O	O	Para mercaderías sueltas debe integrarse con N
22	NUEVO (MIC-DTA) NUEVO (TIF-DTA)	MEDIDAS DEL CONTENEDOR	O	O	X	Codificado - Para mercaderías sueltas debe integrarse con N
23	NUEVO (MIC-DTA) NUEVO (TIF-DTA)	CONDICION DEL CONTENEDOR	F	F	X	Condición de contratación
24	NUEVO (MIC-DTA) NUEVO (TIF-DTA) (MIE-DTA)	CANTIDAD DE BULTOS DENTRO DEL CONTENEDOR	O	O	O	
25	37(MIC-DTA) 20(TIF-DTA) (MIE-DTA)	NUMEROS DE LOS PRECINTOS	O	O	O	Dato a incluirse en el evento de partida

Resolución General - AFIP/DGA Datos de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (TAI) Informatización Manifiesto Internacional de Cargas

Buenos Aires 28 de marzo de 2005

Decreto 1214/2005 (modificaciones a la reglamentación del CODIGO ADUANERO)

Modifica el Decreto 1001/82, con la finalidad de precisar los recaudos que deberán reunir los exportadores e importadores para dar por cumplidos los requisitos de solvencia económica o la garantía a otorgar, a efectos de que se los habilite para la inscripción en el Registro de Importadores y Exportadores.

Bs. As., 27/9/2005

VISTO:

El Expediente N° 253.514/02 del Registro de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, entidad autárquica entonces en el ámbito del ex MINISTERIO DE ECONOMIA, las Leyes Nros. 22.415 (Código Aduanero) y 23.928, el Decreto Nro. 1001 de fecha 21 de mayo de 1982 y sus modificaciones, los Decretos Nros. 2.690 de fecha 27 de diciembre de 2002 y 971 de fecha 25 de abril de 2003, y

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con lo establecido por el Artículo 94, apartado 1, inciso c) y apartado 2 inciso c) de la Ley N° 22.415 (Código Aduanero), según el texto establecido por el Artículo 1° del Decreto N° 971 de fecha 25 de abril de 2003, constituye un requisito para la inscripción en el REGISTRO DE IMPORTADORES Y EXPORTADORES, acreditar la solvencia necesaria u otorgar a favor de la Dirección General de Aduanas, dependiente de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION, una garantía, según lo determinare la reglamentación, en seguridad del fiel cumplimiento de sus obligaciones.

Que en virtud de lo establecido en el texto original del Artículo 94 de la Ley N° 22.415 (Código Aduanero), el Decreto N° 1001 de fecha 21 de mayo de 1982, en su Artículo 12, determinó los importes correspondientes a la cuantificación de los conceptos “solvencia” y “garantía” insertos en las disposiciones objeto de dicha reglamentación, como también la forma de actualización de los citados importes.

Que el Artículo 7° de la Ley N° 23.928 dejó sin efecto, con posterioridad al 1 de abril de 1991, entre otras cuestiones, toda forma de actualización monetaria y derogó las disposiciones legales y reglamentarias que contravinieren lo allí dispuesto.

Que como consecuencia, los montos consignados por el Artículo 12 del Decreto N° 1001/ 82 han quedado desactualizados.

Que corresponde precisar los recaudos que deberán reunir los Exportadores e Importadores para dar por cumplidos los requisitos de solvencia económica o la garantía que deberán otorgar, a los efectos que se los habilite para la inscripción en dicho registro.

Que finalmente y de acuerdo con el apartado 1 del Artículo 95 de la Ley N° 22.415 (Código Aduanero), corresponde establecer los recaudos relativos a la solicitud de inscripción.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION ha tomado la intervención que le compete.

Que el presente decreto se dicta en uso de las facultades conferidas por el Artículo 99, inciso 2 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1° — Sustitúyese el Artículo 12 del Decreto N° 1001 de fecha 21 de mayo de 1982, por el siguiente:

“ARTICULO 12. — A los fines de lo previsto en el Artículo 94, apartado 1, inciso c) y apartado 2 inciso c) de la Ley N° 22.415

(Código Aduanero), los Importadores y los Exportadores deberán:

a) Acreditar solvencia a través de sus ventas brutas por un importe no inferior a PESOS TRESCIENTOS MIL (\$ 300.000) en el año calendario inmediato anterior o a través de un patrimonio neto de igual monto.

b) Cuando no se pueda acreditar la solvencia económica prevista en el inciso a), se deberá constituir una garantía por un valor de PESOS TREINTA MIL (\$ 30.000).

La constitución de la garantía referida en el inciso b) precedente deberá efectuarse conforme a la reglamentación que la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION, establezca a tal efecto."

Art. 2° — Sustitúyese el Artículo 13 del Decreto N° 1001/82 por el siguiente:

"ARTICULO 13. — A los fines de lo previsto en el Artículo 95, apartado 1 de la Ley N° 22.415 (Código Aduanero) los solicitantes deberán presentar una declaración en la que manifiesten no encontrarse comprendidos en ninguno de los supuestos previstos en el apartado 1, inciso d) y en el apartado 2, inciso d) del Artículo 94 de la Ley N° 22.415 (Código Aduanero), sin perjuicio de los requisitos que establezca la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS."

Art. 3° — Facúltase a la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS a dictar las normas complementarias que resulten necesarias para la efectiva aplicación del presente decreto.

Art. 4° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro oficial y archívese. — KIRCHNER. — Alberto A. Fernández. — Roberto Lavagna.

Resolución General 2090 .- Despacho Aduanero de Mercaderías

Mercosur. Decisión del Consejo del Mercado Común N° 50/2004 (CMC). "Norma Relativa al Despacho Aduanero de Mercaderías". Su incorporación al ordenamiento jurídico interno.

Bs. As., 6/7/2006

VISTO la Decisión N° 50 del Consejo del Mercado Común (CMC) del 16 de diciembre de 2004, la Resolución N° 3.753 (ANA) del 29 de diciembre de 1994 y la Actuación SIGEA N° 13284-2802-2005 del registro de esta Administración Federal, y

CONSIDERANDO:

Que a efectos de la armonización y perfeccionamiento de los procedimientos aduaneros, el Consejo del Mercado Común dictó la citada Decisión N° 50/04, referida a la "Norma Relativa al Despacho Aduanero de Mercaderías".

Que esta Decisión N° 50/04 (CMC) derogó su similar N° 16/94 (CMC), la cual había sido incorporada al ordenamiento interno mediante la Resolución N° 3753/94 (ANA).

Que en virtud de lo establecido en la Decisión N° 20 del Consejo del Mercado Común (CMC) del 6 de diciembre de 2002, resulta necesario incorporar al ordenamiento jurídico nacional la mencionada Decisión N° 50/04 (CMC).

Que dicha incorporación implicará la adopción de las medidas tendientes a lograr su efectivo cumplimiento.

Que la presente medida cuenta con la conformidad de las Subdirecciones Generales de Operaciones Aduaneras Metropolitanas y de Operaciones Aduaneras del Interior.

Que han tomado la intervención que les compete la Dirección de Legislación y las Subdirecciones Generales de Técnico Legal Aduanero, de Control Aduanero, de Recaudación, de Sistemas y Telecomunicaciones y de Asuntos Jurídicos.

Que la presente se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 7° del Decreto N° 618 del 10 de julio de 1997, su modificatorio y sus complementarios.

Por ello,

EL ADMINISTRADOR FEDERAL DE
LA ADMINISTRACION FEDERAL DE
INGRESOS PUBLICOS

RESUELVE:

Artículo 1º — Incorpórase al ordenamiento jurídico nacional la Decisión N° 50 del Consejo del Mercado Común (CMC), del 16 de diciembre de 2004 “Norma Relativa al Despacho Aduanero de Mercaderías”, la cual se consigna como Anexo que se aprueba y forma parte de la presente.

Art. 2º — Déjase sin efecto la Resolución N° 3753 (ANA) del 29 de diciembre de 1994.

Art. 3º — Regístrese. Dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial, para su publicación y publíquese en el Boletín de la Dirección General de Aduanas. Remítase copia al Ministerio de Economía y Producción, al Grupo Mercado Común — Sección Nacional—, a la Secretaría Administrativa de la ALADI (Montevideo R.O.U.) y a la Secretaría del Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones de Aduanas de América Latina, España y Portugal (México D.F.). Cumplido, archívese. — Alberto R. Abad.

ANEXO RESOLUCION GENERAL N° 2090

MERCOSUR/C.M.C./DEC. N° 50/04

NORMA RELATIVA AL DESPACHO
ADUANERO DE MERCADERIAS

VISTO: el Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y las Decisiones N° 16/94 y 2/99 del Consejo del Mercado Común.

CONSIDERANDO:

Que los notables incrementos comerciales y los cambios tecnológicos en los sistemas informáticos de las administraciones aduaneras de los Estados Parte ocurridos desde la adopción de la Dec. CMC N° 16/94, han producido cambios en la operatoria aduanera que requieren ser incorporados a la normativa comunitaria;

Que se entiende oportuno perfeccionar la norma común de Despacho Aduanero a fin de adecuar y agilizar la operatoria aduanera.

EL CONSEJO MERCADO COMUN

DECIDE:

Art. 1 — Aprobar la “Norma Relativa al Despacho Aduanero de Mercaderías”, que figura como Anexo y forma parte de la presente Decisión.

Art. 2 — Derogar la Dec. CMC N° 16/94, una vez que la presente Decisión entre en vigencia.

Art. 3 — La presente Decisión deberá ser incorporada a los ordenamientos jurídicos nacionales de los Estados Parte antes del 13/VI/2005.

XXVII CMC – Belo Horizonte, 16/XII/04

ANEXO RESOLUCION GENERAL N° 2090

ANEXO

NORMA RELATIVA AL DESPACHO
ADUANERO DE MERCADERIA

TITULO I

DEL INGRESO DE LA MERCADERIA
AL TERRITORIO ADUANERO DEL
MERCOSUR

CAPITULO 1

DEL CONTROL ADUANERO

ARTICULO 1

1. La introducción de mercadería al territorio aduanero del MERCOSUR, cualquiera sea el modo o medio por el que arribe, estará sometida a control aduanero.

2. El control a que se refiere el numeral anterior abarcará la totalidad de la carga transportada, así como las unidades de carga y medios de transporte que la conduzcan.

3. La permanencia a bordo de la carga destinada al lugar de llegada del medio de transporte solamente procederá con la expresa autorización de la autoridad aduanera.

4. La solicitud de la permanencia deberá presentarse en todos los casos, antes de la salida del medio de transporte y con una antelación suficiente que permita el control aduanero.

ARTICULO 2

1º. La introducción de mercadería al territorio aduanero del MERCOSUR solamente podrá efectuarse por los lugares

previamente habilitados y por las rutas y horarios establecidos por la autoridad aduanera.

2°. La permanencia, la circulación y la salida de mercadería desde esos lugares quedará sujeta a los requisitos establecidos por la autoridad aduanera y bajo su control.

CAPITULO 2

DE LA DECLARACION DE LLEGADA

ARTICULO 3

1. Se considera declaración de llegada la información suministrada a la autoridad aduanera de los datos relativos al medio de transporte, a las cargas y a la mercadería transportada, contenidos en los documentos de transporte, efectuada por el transportista, o por quien resulte responsable de dicha gestión.

2. Toda mercadería introducida al territorio aduanero del MERCOSUR, deberá ser presentada a la autoridad aduanera por medio de la declaración de llegada inmediatamente a su arribo. No obstante, la presentación de la declaración de llegada o las informaciones que constituyan dicha declaración podrán ser exigidas con carácter previo a la introducción de la mercadería al territorio aduanero del MERCOSUR.

3. La declaración de llegada se efectuará mediante sistemas informáticos que permitan la transmisión y el procesamiento inmediato de datos.

4. En la imposibilidad de cumplir con la presentación de la declaración de llegada por motivos de fuerza mayor o caso fortuito, el responsable deberá comunicar el hecho a la autoridad aduanera, informando los datos relativos a la situación de la mercadería con las debidas justificaciones.

5. La mercadería que arribe sin medio de transporte —por sus propios medios, por ductos, por conductores eléctricos u otros— también podrá estar sujeta a una declaración de llegada.

ARTICULO 4

Las informaciones contenidas en la declaración de llegada solamente podrán ser

modificadas con autorización aduanera.

ARTICULO 5

Quien efectúe la declaración de llegada ante la autoridad aduanera, conforme lo previsto en el artículo tercero, es responsable por la totalidad de la mercadería.

CAPITULO 3

DEL TRATAMIENTO A DISPENSAR A LA MERCADERIA OBJETO DE LA DECLARACION DE LLEGADA

ARTICULO 6

Solamente después de formalizada la declaración de llegada y previa autorización aduanera la mercadería podrá ser descargada del medio de transporte o sometida a cualquier otra operación.

ARTICULO 7

La mercadería objeto de la declaración de llegada podrá recibir uno de los siguientes tratamientos previa autorización aduanera:

- a) permanencia a bordo;
- b) transbordo;
- c) reembarque;
- d) traslado;
- e) depósito temporario a espera de un destino aduanero;
- f) destino aduanero.

CAPITULO 4

DE LA DESCARGA

ARTICULO 8

Se entiende por descarga la operación por la cual la mercadería arribada es retirada del medio de transporte.

ARTICULO 9

La descarga se efectuará bajo control aduanero en los lugares y horarios habilitados.

ARTICULO 10

1. La totalidad de la mercadería transportada, destinada al lugar de llegada, debe ser descargada.

2. Exceptúase de la obligación de la descarga a la mercadería cuya permanencia a bordo estuviere autorizada, como así también las provisiones y los suministros del medio de transporte.

ARTICULO 11

1. Las diferencias entre la mercadería descargada y la incluida en la declaración de llegada, así como las averías, deberán ser comunicadas inmediatamente a la autoridad aduanera.

2. Quien, conforme lo previsto en el artículo 3º, debe formalizar la declaración de llegada, deberá justificar las diferencias ante la autoridad aduanera dentro de los plazos que para cada medio de transporte se establezcan, los que en ningún caso podrán superar los ocho (8) días hábiles contados desde la finalización de la descarga, salvo en las operaciones de transbordo en zonas autorizadas del mar territorial, para las que contará el plazo desde la finalización del transbordo.

CAPITULO 5

DEL DEPOSITO TEMPORARIO O PROVISORIO DE IMPORTACION ARTICULO 12

1. Se considera en depósito temporario la mercadería descargada que se encuentra a la espera de una destinación aduanera.

2. El ingreso a depósito se efectuará bajo control aduanero, en los lugares y horarios habilitados °.

ARTICULO 13

1. La mercadería descargada para depósito temporario será entregada al responsable de dicho depósito quien procederá al registro de su admisión en forma inmediata, confrontando las cargas con los datos de la declaración de llegada.

2. Los datos registrados en el momento de la admisión serán informados por el depositario a las autoridades aduaneras mediante sistemas informáticos que permitan la transferencia y procesamiento inmediato de los mismos, o de no estar disponible, el que establezca la autoridad aduanera.

ARTICULO 14

La mercadería en depósito temporario quedará bajo custodia del depositario, a quien podrá exigírsele garantía a fin de asegurar el pago de cualquier crédito surgido en razón del incumplimiento de las obligaciones y condiciones a que está sujeta.

ARTICULO 15

La mercadería descargada, conforme lo dispuesto en el artículo 11, no podrá ser objeto de manipulaciones, excepto los actos destinados a su conservación y los de reconocimiento o traslado por quien tenga derecho a disponer de ella, siempre que no se modifique su presentación ni sus características técnicas, previa autorización y bajo control de la autoridad aduanera.

ARTICULO 16

La avería, faltante y/o sobrante deberá ser comunicada a la autoridad aduanera por el depositario, por el transportista, su representante, o por quien tenga derecho a disponer de la mercadería, sin perjuicio de las constataciones que el servicio aduanero pueda en cualquier momento efectuar.

ARTICULO 17

A los efectos del artículo anterior la autoridad aduanera indicará al responsable y determinará el crédito aduanero exigible.

ARTICULO 18

1. La mercadería averiada o deteriorada, por caso fortuito o de fuerza mayor, debidamente comprobado, podrá ser despachada para consumo mediante el pago de los gravámenes con motivo de su importación, en el estado en que se encontrare.

2. La mercadería almacenada en depósito temporario que fuera destruida o irremediamente perdida, por caso fortuito o de fuerza mayor, no estará sujeta al pago de gravámenes a la importación, bajo condición de que esta destrucción sea debidamente comprobada por la autoridad aduanera.

ARTICULO 19

1. La salida de mercadería de depósito temporario debe hacerse con autorización y bajo control aduanero.

2. El depositario deberá informar en la forma establecida por la autoridad aduanera, la salida de depósito de la mercadería que se encuentra bajo su custodia.

3. La responsabilidad del depositario cesa con la salida de la mercadería.

ARTICULO 20

El depositario deberá mantener la contabilidad del stock en la forma que la autoridad aduanera establezca a fin de controlar el movimiento de la mercadería.

CAPITULO 6

DEL EXAMEN PREVIO Y RETIRO DE MUESTRAS

ARTICULO 21

1. Sin perjuicio de los controles de competencia de otros organismos y después del registro de la declaración de llegada, el consignatario o quien tenga la disponibilidad jurídica de la mercadería, podrá solicitar el examen de la mercadería y la extracción de muestras, a los efectos de atribuirle un destino aduanero.

2. La solicitud para el examen de la mercadería deberá ser realizada en forma escrita, o por medios informáticos, salvo excepciones expresamente previstas.

3. El retiro de muestras solamente será autorizado mediante solicitud formal.

4. El examen previo de la mercadería y el retiro de muestras serán efectuados bajo control de la autoridad aduanera.

5. La autorización para retirar las muestras indicará la cantidad de mercadería a ser extraída, según su naturaleza.

6. El desembalaje, pesaje, reembalaje y cualquier otra manipulación de la mercadería, así como los gastos correspondientes, inclusive para su análisis cuando sea necesario, correrán por cuenta y riesgo del interesado.

CAPITULO 7

DE LA DECLARACION PARA UN REGIMEN

ADUANERO DE IMPORTACION

ARTICULO 22

La mercadería destinada a ser incluida en un régimen aduanero de importación deberá ser objeto de una declaración para ese régimen, debiendo cumplirse con los requisitos específicos.

ARTICULO 23

1. La declaración deberá obedecer al modelo oficial único aprobado por los Estados Parte.

ARTICULO 24

La declaración deberá ser efectuada mediante proceso manual o informático, conforme a lo establecido por la autoridad aduanera de cada Estado Parte, estar firmada por persona habilitada o identificada por medios electrónicos, según el caso, y contener todos los datos necesarios para la aplicación de las disposiciones correspondientes al régimen aduanero respectivo.

ARTICULO 25

El declarante es responsable por:

a) La exactitud de los datos de la declaración;

b) la autenticidad de los documentos anexados; y

c) la observancia de todas las obligaciones inherentes al régimen solicitado.

ARTICULO 26

1. La fecha de registro de la declaración correspondiente determinará el régimen legal aplicable.

2. En casos excepcionales determinados por la autoridad aduanera de cada Estado Parte, por motivos de urgencia en el libramiento de la mercadería, podrá ser aplicado el régimen legal vigente a la fecha de llegada del medio de transporte.

3. Tratándose de un régimen suspensivo, el crédito aduanero solamente se originará en el caso de incumplimiento o inobservancia de cualquiera de las obligaciones inherentes al régimen en que se incluya la mercadería.

ARTICULO 27

1. Registrada la declaración, la autoridad aduanera controlará los datos declarados, la liquidación del crédito aduanero y la correcta aplicación de la normativa vigente.

2. Solamente será registrada la declaración cuyo conocimiento de carga, o documento equivalente, haya sido previamente informado en la declaración de llegada aceptada por la autoridad aduanera, salvo excepciones expresamente previstas.

ARTICULO 28

El pago del crédito aduanero, o la constitución de garantía, deberá ser efectuado

antes y hasta el registro de la declaración de la mercadería, sin perjuicio de la exigencia por eventuales diferencias posteriormente constatadas.

ARTICULO 29

1. La declaración deberá ser complementada con la siguiente documentación:

- a) El documento de carga que corresponda conforme el medio de transporte utilizado;
- b) la factura comercial;
- c) la declaración de valor en aduana, cuando sea exigible; y
- d) otros documentos, inclusive los exigidos por acuerdos internacionales.

2. La autoridad aduanera podrá permitir el registro de declaración sin la presentación de todos o de alguno de los documentos complementarios exigibles según el numeral 1, con sujeción al régimen de garantía.

3. Lo indicado en el numeral 2 no será procedente cuando la documentación complementaria pudiera determinar la aplicabilidad de prohibiciones o restricciones. Tampoco será procedente cuando la documentación complementaria sea determinante para aplicar concesiones de un beneficio tributario, salvo los casos de excepción, según la legislación comunitaria o lo que determinen acuerdos internacionales celebrados por los Estados Parte.

ARTICULO 30

A cada conocimiento de carga, o documento equivalente, deberá corresponder una única declaración, pudiendo ser autorizado por la autoridad aduanera su fraccionamiento.

ARTICULO 31

Las declaraciones son pasibles de rectificación, modificación o ampliación.

ARTICULO 32

1. La anulación de una declaración ya registrada podrá ser efectuada por la autoridad aduanera, a pedido del declarante. También podrá ser, excepcionalmente, efectuada de oficio.

2. La anulación de la declaración no exime

al declarante de responsabilidad por eventuales ilícitos aduaneros.

ARTICULO 33

Concluidos los controles documentales y físicos, de corresponder, y cumplidas todas las exigencias fiscales o de otra naturaleza, la mercadería destinada para importación será entregada al importador o a quien lo represente.

TITULO II

DEL EGRESO DE LA MERCADERIA DEL TERRITORIO ADUANERO DEL MERCOSUR

CAPITULO 1

DEL CONTROL ADUANERO

ARTICULO 34

La salida de mercadería del territorio aduanero del MERCOSUR, cualquiera sea el modo o medio por el que se efectivice, estará sometida a control aduanero, incluyendo las unidades de carga y los medios de transporte que la conduzcan.

ARTICULO 35

1. La salida de mercadería del territorio aduanero del MERCOSUR solamente podrá efectuarse por los lugares previamente habilitados y horarios establecidos por la autoridad aduanera.

2. La permanencia, la circulación y la entrada de mercadería a esos lugares quedará sujeta a los requisitos establecidos por la autoridad aduanera y bajo su control.

CAPITULO 2

DE LA DECLARACION DE SALIDA

ARTICULO 36

1. Se considera declaración de salida la información suministrada a la autoridad aduanera de los datos relativos al medio de transporte, a las cargas y a la mercadería transportada, contenidos en los documentos de transporte, efectuada por el transportista o por quien resulte responsable de dicha gestión.

2. La declaración de salida se efectuará mediante sistemas informáticos que permitan la transmisión y procesamiento inmediato de datos o, cuando éstos no estuvieren disponibles, mediante la presentación del

Manifiesto de Carga.

3. La declaración de salida se efectuará dentro de los cinco (5) días hábiles de la salida de la mercadería del territorio aduanero del MERCOSUR, excepto en el caso de transporte terrestre, que se efectuará juntamente con la presentación de las mercaderías.

ARTICULO 37

Las informaciones contenidas en la declaración de salida, después de su aceptación por la autoridad aduanera, solamente podrán ser modificadas con su autorización.

ARTICULO 38

La declaración de salida deberá contener las informaciones que permitan a la autoridad aduanera identificar y determinar el vehículo transportador y su respectiva carga, informando los datos de los conocimientos de carga, o documentos equivalentes, correspondientes.

CAPITULO 3

DEL DEPOSITO TEMPORARIO O PROVISORIO DE EXPORTACION

ARTICULO 39

1. Se considera en depósito temporario de exportación, la mercadería que previo a su embarque y a los efectos de su exportación, sea entregada en muelle u otras áreas autorizadas por la autoridad aduanera, a quien resulte responsable de dicho depósito.

2. El depositario procederá al registro de la admisión de la mercadería en depósito temporario en forma inmediata, en presencia de la carga y confrontando ésta, con los documentos correspondientes.

3. Los datos registrados en el momento de la admisión serán informados por el depositario a las autoridades aduaneras y, cuando estuvieren disponibles, mediante sistemas informáticos que permitan la transferencia y procesamiento inmediato de los mismos.

ARTICULO 40

La mercadería en depósito temporario quedará bajo custodia del depositario, a quien

podrá exigírsele garantía, a fin de asegurar el pago de cualquier deuda surgida en razón del incumplimiento de las obligaciones y condiciones a que está sujeta.

ARTICULO 41

La mercadería en depósito temporario no podrá ser objeto de manipulaciones excepto las destinadas a garantizar su conservación, en el estado en que se encuentre, sin modificar su presentación sus características técnicas, pudiendo ser objeto de tratamientos destinados a su preparación para el embarque.

ARTICULO 42

La avería, faltante y/o sobrante de la mercadería deberá ser comunicada a la autoridad aduanera por el depositario, el transportista, su representante o por quien tenga el derecho a disponer de la mercadería, sin perjuicio de las constataciones que el servicio aduanero pueda en cualquier momento efectuar.

ARTICULO 43

A los efectos del artículo anterior, la autoridad aduanera indicará el responsable y determinará el crédito aduanero exigible.

ARTICULO 44

1. La salida de mercadería de depósito temporario deberá efectuarse con autorización y bajo control aduanero.

2. El depositario deberá informar, en la forma establecida por la autoridad aduanera, la salida de depósito de la mercadería bajo su custodia.

3. La responsabilidad del depositario cesa con la entrega de la mercadería al transportista.

ARTICULO 45

El depositario deberá mantener la contabilidad del stock en la forma que la autoridad aduanera establezca a fin de controlar el movimiento de la mercadería.

CAPITULO 4

DE LA DECLARACION PARA UN REGIMEN ADUANERO DE EXPORTACION

ARTICULO 46

1. La fecha de registro de la declaración

correspondiente determina el régimen legal aplicable.

2. Tratándose de un régimen suspensivo de exportación, el crédito aduanero, solamente se originará en el caso de incumplimiento o inobservancia de cualquiera de las obligaciones inherentes al régimen en que se incluya la mercadería.

ARTICULO 47

La mercadería destinada a ser incluida en un régimen aduanero de exportación deberá ser objeto de una declaración para ese régimen, debiendo cumplirse con los requisitos específicos.

ARTICULO 48

La declaración deberá obedecer al modelo oficial único aprobado por los Estados Parte.

ARTICULO 49

La declaración deberá ser efectuada mediante proceso mecánico o informático, conforme lo establecido por la autoridad aduanera de cada Estado Parte, estar firmada por persona habilitada o identificada por medios electrónicos, según el caso, contener todos los datos necesarios para la aplicación de las disposiciones correspondientes al régimen aduanero respectivo.

ARTICULO 50

El declarante es responsable por:

- a) la exactitud de los datos de la declaración;
- b) la autenticidad de los documentos anexados;
- c) la observancia de todas las obligaciones inherentes al régimen solicitado.

ARTICULO 51

Registrada la declaración, la autoridad aduanera controlará los datos declarados, la liquidación del crédito aduanero y/o de los beneficios y la correcta aplicación de la normativa vigente.

ARTICULO 52

La declaración deberá ser complementada con la siguiente documentación, en la oportunidad que establezca la autoridad aduanera de cada Estado Parte:

- a) el conocimiento de carga, o documento

equivalente;

- b) la factura comercial;
- c) la declaración de valor aduanero, cuando sea exigible; y
- d) otros documentos, inclusive los exigidos por acuerdos internacionales.

ARTICULO 53

Las declaraciones son pasibles de rectificación, modificación o ampliación.

ARTICULO 54

1. La anulación de una declaración ya registrada podrá ser efectuada por la autoridad aduanera, a pedido del declarante. También podrá ser, excepcionalmente, efectuada de oficio.

2. La anulación de la declaración no exime al declarante de la responsabilidad por eventuales infracciones o delitos.

ARTICULO 55

Concluidos los controles documentales y físicos, de corresponder, y cumplidas todas las exigencias fiscales y/o de otra naturaleza y/o concluido el tránsito de exportación, la autoridad aduanera autorizará la salida de la mercadería al exterior.

ARTICULO 56

1. El embarque se efectuará bajo control aduanero en los lugares y horarios habilitados.

2. La autoridad aduanera podrá autorizar el embarque de cantidad menor a la declarada, sujetando dicho embarque a una declaración posterior a la salida de la mercadería.

3. Cumplido el embarque, la autoridad aduanera procederá a la determinación final del crédito aduanero y/o beneficios a la exportación, una vez comprobada la exactitud de las declaraciones de salida y exportación.

4. La autorización para la liquidación y pago de los beneficios a la exportación solamente será concedida una vez verificada la conformidad de datos que constan en el documento de transporte así como en la declaración de exportación.

TITULO III

DISPOSICIONES COMUNES AL INGRESO

Y EGRESO DE MERCADERIAS DEL

TERRITORIO ADUANERO
DEL MERCOSUR
CAPITULO 1
DE LAS DECLARACIONES
SIMPLIFICADAS
ARTICULO 57

La declaración aduanera de la mercadería podrá ser hecha en forma simplificada.

ARTICULO 58

La declaración simplificada podrá ser efectuada:

a) Mediante un formulario conteniendo los elementos esenciales que identifiquen al usuario, a la mercadería y al régimen aduanero aplicable, acompañado de los documentos de transporte y/o comerciales;

b) mediante proceso informático que contenga los elementos enunciados en el literal anterior, con oportuna presentación de los documentos de transporte y/o comerciales;

c) a través de la presentación de la declaración de llegada o salida de la mercadería, con los documentos de transporte y/o comerciales;

d) con la presentación de los documentos de transporte y/o comerciales;

e) por otras formas, establecidas por la legislación aduanera del MERCOSUR.

ARTICULO 59

1. La autoridad aduanera podrá exigir que el declarante presente posteriormente al libramiento de la mercadería, la declaración a que se refieren los artículos 23 y 48.

2. La declaración referida en el numeral 1 podrá, en casos especiales, ser presentada agrupando varias operaciones objeto de declaraciones simplificadas, realizadas en un determinado período.

ARTICULO 60

1. La declaración simplificada en operaciones comerciales podrá aplicarse a:

a) usuarios habituales que posean contabilidad que posibilite efectuar un control eficaz "a posteriori";

b) situaciones en que se pueda asegurar un control eficaz del cumplimiento de normas que establezcan prohibiciones o restricciones

al régimen solicitado o de otras disposiciones relativas al régimen aplicable;

c) mercadería en razón de su calidad, cantidad y/o valor, según lo determine la autoridad aduanera de cada Estado Parte;

d) exportaciones o importaciones destinadas o provenientes de los Estados Parte del MERCOSUR, con excepción de las destinadas o provenientes de Zonas Francas.

2. La autoridad aduanera podrá exigir, para la concesión de la autorización, la constitución de una garantía para asegurar el pago de un eventual crédito aduanero.

ARTICULO 61

La autoridad aduanera procederá al libramiento de la mercadería previo pago o garantía del crédito aduanero, salvo excepciones expresamente previstas.

CAPITULO 2

DEL ANALISIS DOCUMENTAL Y DE
LA VERIFICACION DE LA
MERCADERIA

SECCION 1

EL ANALISIS DOCUMENTAL

ARTICULO 62

Se entiende por análisis documental y verificación de la mercadería la secuencia de actos practicados por la autoridad aduanera, a efectos de comprobar la exactitud de la declaración presentada y el cumplimiento de los requisitos de orden legal y reglamentario correspondientes al respectivo régimen aduanero.

ARTICULO 63

El análisis documental comprende:

a) El análisis de los datos de la declaración;

b) el análisis de los documentos que integran la declaración a efectos de establecer la exactitud y correspondencia de los datos en ellos consignados para el régimen aduanero solicitado.

SECCION 2

DE LA SELECCION PARA EL
ANALISIS DOCUMENTAL Y LA
VERIFICACION DE LA
MERCADERIA

ARTICULO 64

1. A fin de determinar el tipo y amplitud del control a efectuar se establecen los siguientes canales de selección:

a) Canal Verde: la mercadería será liberada inmediatamente, sin la realización del análisis documental ni verificación física.

b) Canal Naranja: será realizado solamente el análisis documental y de resultar conforme la mercadería será librada. En caso contrario estará sujeta a verificación física.

c) Canal Rojo: la mercadería objeto de selección para ese canal, solamente será librada después de la realización del análisis documental y de verificación física.

ARTICULO 65

Hasta tanto los Estados Parte no aprueben la norma comunitaria relativa al canal de selección vinculado a los indicios de fraude, se aplicará la legislación vigente en cada Estado Parte, a la fecha de aprobación de la presente Decisión, independientemente del canal de selección.

ARTICULO 66

Cualquiera que sea el canal de selección indicado, la declaración y el declarante podrán ser objeto de fiscalización “a posteriori”, incluso con respecto a la valoración aduanera.

SECCION 3

DE LA VERIFICACION FISICA DE LA MERCADERIA

ARTICULO 67

1. La verificación de la mercadería consiste en el examen físico de la misma, con el fin de constatar que su naturaleza, calidad, estado y cantidad estén conformes con los declarados, así como obtener información en materia de origen y valor en forma preliminar y sumaria.

2. La verificación de la mercadería será realizada en los lugares y horarios habilitados por la autoridad aduanera.

3. La verificación en lugares y horarios diferentes a los referidos en el numeral anterior, dependerá de autorización previa de la autoridad aduanera, corriendo los gastos por cuenta del declarante.

ARTICULO 68

1. El declarante o la persona por él

designada para asistir a la verificación deberá prestar a la autoridad aduanera la colaboración necesaria con vistas a facilitar su tarea.

2. En caso que la autoridad aduanera considere insatisfactoria la asistencia prestada, podrá adoptar todas las medidas que considere necesarias, corriendo los gastos por cuenta del declarante.

ARTICULO 69

1. Siempre que la autoridad aduanera decida realizar una extracción de muestras, deberá notificar al declarante para que concurra a presenciar la misma, y podrá exigir que esa extracción sea efectuada bajo su control, por el propio declarante o por personas por él designadas.

2. La no concurrencia del declarante en el plazo que la autoridad aduanera fije, facultará a ésta a actuar de oficio, no admitiéndose posteriormente del declarante reclamo alguno por los derechos que hubiere dejado de ejercer.

3. Los gastos correspondientes a la extracción de muestras y a su análisis, estarán a cargo del declarante, salvo las excepciones expresamente previstas.

ARTICULO 70

1. Cuando el libramiento de la mercadería dependa únicamente del resultado del análisis, la autoridad aduanera podrá autorizarlo siempre que se haya pagado o garantizado el crédito aduanero eventualmente exigible.

2. El libramiento no será concedido cuando la autoridad aduanera tuviera dudas en cuanto a la aplicabilidad de medidas de prohibición o de restricción sobre la mercadería objeto de extracción de muestras para análisis.

3. Las cantidades extraídas a título de muestra no serán deducibles de la cantidad declarada.

ARTICULO 71

1. Salvo que fueren inutilizadas por el análisis, las muestras extraídas podrán ser restituidas al declarante, a su pedido y a su costo, desde que su conservación por la autoridad aduanera resulte innecesaria.

2. Las muestras colocadas a disposición

del declarante y no retiradas en el plazo establecido serán consideradas abandonadas.

ARTICULO 72

Las irregularidades constatadas por la autoridad aduanera de un Estado Parte deberán ser informadas inmediatamente a los demás Estados Parte.

CAPITULO 3

DE LAS EXIGENCIAS DERIVADAS DEL CONTROL ADUANERO

ARTICULO 73

Cuando la autoridad aduanera, en el curso del control, identificara elementos discordantes entre la declaración presentada o los documentos que la integran y la mercadería, de la que resultare una eventual constitución de un crédito aduanero y siempre que ello no constituya ilícito aduanero, exigirá su cancelación o la pertinente garantía con carácter previo al libramiento.

CAPITULO 4

DEL TRANSITO ADUANERO

ARTICULO 74

La mercadería proveniente de terceros países o destinadas a los mismos, en tránsito por el territorio aduanero del MERCOSUR queda sujeta a las disposiciones de los acuerdos internacionales suscriptos por los Estados Parte.

CAPITULO 5

DE LAS CONTINGENCIAS

ARTICULO 75

Cuando los medios informáticos no estuvieren disponibles, se utilizarán otros medios alternativos.

CAPITULO 6

DE LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTICULO 76

Hasta tanto no fueran aprobados los modelos oficiales de las declaraciones referidas en los artículos 23 y 48, serán utilizados los modelos vigentes en cada Estado Parte.

ARTICULO 77

Hasta tanto se perfeccione un mecanismo de distribución de la recaudación de la

aplicación del Arancel Externo Común:

a) La mercadería proveniente de terceros países que, conforme a la declaración de llegada, estuviera consignada a personas establecidas en un Estado Parte distinto al de introducción, estará sujeta a las disposiciones de la presente Norma y abonará los tributos que correspondan en la Aduana de aquél país de destino;

b) la mercadería que egrese del territorio aduanero con destino a terceros países por un Estado Parte, distinto a aquél en que se efectuare la Declaración de Exportación, estará sujeta a las disposiciones de la presente Norma y abonará los créditos aduaneros o percibirá los beneficios en la Aduana de aquél Estado Parte exportador.

ARTICULO 78

Hasta tanto se dictaren disposiciones especiales, la presente Norma también se aplicará a la circulación de bienes derivada de las operaciones comerciales entre los Estados Parte.

ARTICULO 79

En los casos no previstos en la presente Norma será aplicable la legislación vigente en cada Estado Parte, hasta que sea aprobada la correspondiente norma comunitaria.

ARTICULO 80

Esta Decisión podrá ser modificada por Directiva de la Comisión de Comercio

Resolución General 2169 TRANSITO ADUANERO

Operaciones de tránsito de mercaderías en todo el territorio de la República Argentina. Seguimiento satelital de medios de transporte y de contenedores. Sistema de precintos electrónicos. Digitalización de documentos y captura digital de imágenes. Aprobación de la "Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (I.S.T.A.)".

Bs. As., 7/12/2006

VISTO:

La Actuación SIGEA N° 13288-1451-

2005 del Registro de esta Administración Federal, y

CONSIDERANDO:

Que por la actuación mencionada en el Visto, tramita la aprobación del procedimiento denominado “Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (I.S.T.A.)”, a efectos del control de las operaciones de tránsito de mercaderías en el territorio de la República Argentina.

Que entre las iniciativas del plan de gestión de este Organismo están las denominadas “Modernización del control de los tránsitos aduaneros internacionales”, “Implementación de controles no intrusivos” y “Tecnificación del control de las áreas operativas y pasos fronterizos”.

Que el procedimiento que se impulsa tiene como objetivo establecer mecanismos que permitan una mejor administración del riesgo, lo que posibilitará la disminución de la evasión, el contrabando y el empleo no registrado.

Que la Organización Mundial de Aduanas (OMA), de la cual nuestro país forma parte, ha emitido en junio de 2005 un “Marco Normativo Para Asegurar y Facilitar el Comercio Global” (Marco Normativo de la OMA), en el cual sostiene que las Administraciones de Aduanas se encuentran en una posición privilegiada para ofrecer una mayor seguridad a la cadena logística global y para fomentar el desarrollo socioeconómico, mediante la recaudación de ingresos fiscales y la facilitación del comercio.

Que la aplicación en las tareas de control aduanero de tecnologías que permitan el seguimiento satelital de los medios de transporte y de los contenedores, así como la modernización de la metodología utilizada en lo que respecta a precintos y otros mecanismos de control, son acordes al logro de dicho fines.

Que a su vez, para efectuar el control de las operaciones aduaneras en tiempo real, también se estima conveniente la digitalización y el almacenamiento de datos relativos a las características e identificación de los medios

de transporte y contenedores, así como de los documentos que amparan la mercadería que transportan y de las personas que cumplen con dicho cometido, que ingresan al Territorio Nacional.

Que han tomado la intervención que les compete la Dirección de Legislación, las Subdirecciones Generales de Control Aduanero, de Técnico Legal Aduanero, de Sistemas y Telecomunicaciones, de Fiscalización, de Recaudación, de Administración Financiera y de Asuntos Jurídicos y la Dirección General de Aduanas.

Que la presente se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el Artículo 7º del Decreto N° 618 del 10 de julio de 1997, su modificatorio y sus complementarios.

Por ello,

EL ADMINISTRADOR FEDERAL DE LA ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS

RESUELVE:

Artículo 1º — Apruébase el procedimiento denominado “Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (I.S.T.A.)” a efectos del control de las operaciones de tránsito de mercaderías en todo el territorio de la República Argentina, cuyos objetivos generales se consignan en el Anexo, que se aprueba y forma parte de presente.

Art. 2º — El procedimiento indicado en el Artículo 1º será implementado y habilitado en forma progresiva, lo cual será informado en la página “web” institucional de este Organismo ([http:// www.afip.gov.ar](http://www.afip.gov.ar)).

A tal fin, se tendrán en cuenta, entre otros aspectos, las características de las operaciones de tránsito de mercaderías, los medios de transporte y de las rutas de tránsito aduanero, así como las posibilidades de las Direcciones o Divisiones Aduaneras.

Art. 3º — La incorporación y activación del dispositivo de seguridad previsto en el Anexo de la presente —sistema de precintos electrónicos—, tendrá carácter obligatorio en los medios de transporte, operaciones y rutas de tránsito aduanero alcanzados por este

procedimiento de control.

Art. 4° — Esta Administración Federal licitará, para cada ruta o conjunto de rutas de tránsito aduanero alcanzados por este procedimiento de control, la prestación de los servicios integrantes de la “Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (I.S.T.A.)”, agrupados en los siguientes ítems: a) Instalación de seguimiento. Colocación de medios electrónicos para asegurar la carga y seguimiento del medio de transporte, digitalización de imágenes del medio de transporte y del conductor, y b) Digitalización de documentación no informatizada.

Art. 5° — La Dirección General de Aduanas y las Subdirecciones Generales de Sistemas y Telecomunicaciones, de Fiscalización, de Recaudación, de Administración Financiera y de Asuntos Jurídicos, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán ejecutar las medidas que permitan la implementación operativa de esta resolución general y, en especial, las siguientes:

a) Definir y aprobar el procedimiento de registro, tramitación y cancelación del sistema de seguimiento satelital, de digitalización de documentos y captura digital de imágenes correspondientes a las operaciones de tránsito de mercaderías alcanzadas, así como de las características operativas y tecnológicas de los sistemas de seguimiento satelital, digitalización y captura digital de imágenes, los cuales podrán ser incluidos en la página “web” de esta Administración Federal.

b) Intervenir en la confección de los pliegos para los procesos de licitación de los servicios a contratar, con las condiciones, requisitos y exigencias a cumplir por los oferentes, así como la realización de las demás tareas inherentes a dichos procesos.

c) Incorporar en el Sistema Informático MARIA (SIM) la información generada por este procedimiento.

Art. 6° — Además de las responsabilidades indicadas en el Artículo 5°, la Dirección General de Aduanas tendrá a su cargo:

a) Determinar las operaciones de tránsito de mercaderías, los medios de transporte, las rutas de tránsito aduanero y las Direcciones o División Aduanera alcanzadas y, en su caso, sus correspondientes excepciones y medidas de seguridad a utilizar.

b) Instrumentar y operar un Centro de Monitoreo y Control de Tránsito Aduanero (CMCTA), cuya principal función será registrar todos los eventos relacionados con el dispositivo de seguridad previsto en el Anexo de la presente, sistema de precintos electrónicos, como ser, sus aperturas y roturas, desvíos de los itinerarios, movimientos no autorizados de los medios de transporte, demoras en el arribo y cualquier otra irregularidad en el cumplimiento del tránsito.

c) Fijar el cronograma de implementación y habilitación del procedimiento de control a que se refiere la presente.

d) Establecer las modalidades de control y fiscalización por oposición que resulten necesarias.

Art. 7° — Regístrese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial para su publicación, y publíquese en el Boletín de la Dirección General de Aduanas. Cumplido, archívese. — Alberto R. Abad.

ANEXO RESOLUCION GENERAL N° 2169

Los objetivos generales del procedimiento denominado “Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (I.S.T.A.)” son:

a) Establecer, como medida de control en las operaciones de tránsito de mercaderías, el uso de precintos electrónicos que —a través de un sistema de seguimiento satelital— permitan determinar, establecer, informar y conocer en tiempo real los desvíos de ruta, las detenciones, las novedades, contingencias o alarmas que se establezcan en el curso del cumplimiento de aquéllas, a fin de adoptar tempestivamente las medidas necesarias para el resguardo de las funciones acordadas al Servicio Aduanero.

b) Disponer como medida de control integral, junto al sistema de precintos

electrónicos y seguimiento satelital indicado en el inciso anterior, la digitalización de documentos y la captura digital de Imágenes del medio de transporte, a fin de determinar, establecer, informar y conocer en tiempo real los contenedores, medios de transporte, conductor y mercaderías transportada, como también los instrumentos que amparen su ingreso y tránsito, lo que permitirá adoptar y coordinar en tiempo oportuno las medidas que faciliten las funciones acordadas al Servicio Aduanero y la detección de las variaciones o alteraciones en la distribución de la carga en tránsito, el medio de transporte o su conductor, en el transcurso de las destinaciones.

c) Incorporar en el Sistema Informático MARIA (SIM) la información generada por este procedimiento, consistente, entre otros elementos, en el día y hora de autorización de la partida o arribo del medio de transporte, la ruta autorizada y utilizada, el tiempo de recorrido establecido y cumplido, así como las alertas, novedades o contingencias que se establezcan y que se hayan producido en el curso de las destinaciones de tránsito, imágenes escaneadas de la documentación y del medio de transporte, etc.

d) Implementar un Centro de Monitoreo y Control de Tránsito Aduanero (CMCTA), en el cual se controlarán en forma gráfica y en tiempo real todas las operaciones de tránsitos de mercaderías sujetas a este procedimiento.

SEGUROS DE CAUCIÓN PARA GARANTÍAS ADUANERAS

GARANTIAS ADUANERAS

SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION

Resolución N° 31.584/2006

Buenos Aires, 28 de Diciembre de 2006.

VISTO el Expediente N° 22.175 del Registro de la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION, en el que se analiza la incorporación de un nuevo texto de póliza de Seguro de Caucción para Garantías Aduaneras de Actuación para su incorporación dentro del sistema de póliza electrónica por parte de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, y

CONSIDERANDO:

SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION

Resolución N° 31.584/2006

Buenos Aires, 28 de Diciembre de 2006. VISTO el Expediente N° 22.175 del Registro de la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION, en el que se analiza la incorporación de un nuevo texto de póliza de Seguro de Caucción para Garantías Aduaneras de Actuación para su incorporación dentro del sistema de póliza electrónica por parte de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, y CONSIDERANDO: Que tales condiciones se ajustan a las normativas de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS. Que los elementos propuestos desde el ámbito de competencia de este Organismo contemplan los lineamientos generales básicos fijados para el otorgamiento de garantías caucionales. Que la presente se dicta en uso de las facultades previstas en el Art. 67, inc. b) de la Ley N° 20.091. Por ello, EL SUPERINTENDENTE DE SEGUROS RESUELVE:

Artículo 1° — Autorizar a las entidades aseguradoras que operan en el Seguro de Caucción para Garantías Aduaneras a aplicar las nuevas condiciones contractuales que se acompañan como Anexo I de la presente para las operaciones de Garantías de Actuación por Habilitación de Depósito Fiscal y de Aduanas Domiciliarias que se instrumenten bajo el

sistema de póliza electrónica reglamentado por la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS.

Art. 2º — Las entidades aseguradoras que se adhieran al régimen de transmisión de pólizas electrónicas establecido por la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, deberán manifestar mediante Acta de Directorio o del Consejo de Administración, la expresa renuncia por parte de las mismas de oponer defensas relacionadas con la inexistencia de firma.

Art. 3º — Regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial. — Miguel Baelo.

ANEXO I

POLIZA DE SEGUROS DE CAUCION PARA GARANTIAS ADUANERAS DE ACTUACION

CONDICIONES PARTICULARES

(Ver Formulario 1)

El Asegurador, con arreglo a las Condiciones Generales que forman parte de esta póliza y a las particulares que seguidamente se detallan, asegura a la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (el Asegurado), con domicilio en Hipólito Yrigoyen 370, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el pago en efectivo de hasta la suma máxima asegurada correspondiente a los tributos generales y adicionales vigentes a la fecha de producción del hecho imponible, con más los intereses y demás accesorios previstos en el párrafo siguiente, que resulte obligado a efectuarle el Tomador por aplicación de las disposiciones legales y/o reglamentarias vigentes en materia aduanera, como consecuencia de la operación garantizada. Queda especialmente convenido que el Asegurador responderá con los mismos alcances y en igual medida en que resulte

obligado el Tomador o proponente de acuerdo con las leyes o reglamentaciones aduaneras vigentes, causa eficiente del presente seguro y que la suma máxima asegurada no comprenderá a los intereses previstos en los artículos 794 y 797 del referido Código Aduanero y artículos 37 y 52 de la Ley Nº 11.683 (t.o. en 1998 y sus modificaciones) según corresponda, los cuales deberán abonarse aún en el caso que excedieran la misma. El presente seguro regirá desde la fecha de inicio de vigencia hasta la extinción de las obligaciones del tomador. Lugar y fecha de emisión Inicio de vigencia.

Vencimiento Buenos Aires, Los asegurados podrán solicitar información ante la Superintendencia de Seguros de la Nación con relación a la situación económico financiera de la entidad aseguradora, dirigiéndose personalmente o por nota a la Avenida Julio A. Roca 721 (C.P. 1067), Ciudad Autónoma de Buenos Aires o telefónicamente al Nº 4338-4000 o por Internet a www.ssn.gov.ar Esta póliza ha sido aprobada por la Superintendencia de Seguros de la Nación

(Ver Formulario 2)

CONDICIONES GENERALES LEY DE LAS PARTES CONTRATANTES

Art. 1º — Las partes contratantes se someten a las condiciones de la presente póliza como a la ley misma. Las disposiciones de los Códigos Civil, de Comercio, Procesal Civil y Comercial de la Nación y demás leyes, solamente se aplicarán en las cuestiones no contempladas en esta póliza en cuanto ello sea compatible. En caso de discordancia entre las Condiciones Generales y las Particulares predominarán estas últimas.

VINCULO Y CONDUCTA DEL TOMADOR

Art. 2º — Las relaciones entre el Tomador y el Asegurador se rigen por lo establecido en

la solicitud accesoria a esta póliza, cuyas disposiciones no podrán ser opuestas a la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS. Los actos, declaraciones, acciones y omisiones del Tomador de la póliza no afectarán en ningún modo los derechos de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS frente al Asegurador. La presente póliza mantiene su plena vigencia aun cuando el Tomador no hubiere abonado el premio en las fechas convenidas. La utilización de esta póliza por parte del Tomador implica su ratificación de los términos de la solicitud.

DETERMINACION Y CONFIGURACION DEL SINIESTRO

Art. 3° — El siniestro se tendrá por configurado cuando exista resolución definitiva del servicio aduanero notificada al deudor o responsable y al asegurador. A los fines de este artículo se considerarán resoluciones definitivas, las siguientes: a) Liquidación de tributos consentida expresamente o no impugnada en tiempo y forma legales (artículos 786 y 1053, 1055 y concordantes del Código Aduanero). b) Corrida de vista consentida expresamente o con plazo vencido sin presentación de descargo (artículos 1094 inciso d, 1101, 1004 y concordantes del Código Aduanero). c) Resolución o fallo dictado por el servicio aduanero en los procedimientos de impugnación y para las infracciones, consentidos expresamente o no apelados en tiempo y forma (artículos 1066, 1112, 1139 y concordantes del Código Aduanero). d) Sentencia confirmatoria de la liquidación de tributos y accesorios dictada por el Tribunal Fiscal de la Nación en los recursos interpuestos contra las resoluciones dictadas en el procedimiento de impugnación (artículos 1132, 1166, 1172 y concordantes del Código Aduanero). e) Sentencia confirmatoria de la liquidación de tributos y accesorios dictada

por el Tribunal Fiscal de la Nación o por el juez federal competente en los recursos interpuestos contra las resoluciones dictadas en el procedimiento establecido para las infracciones (artículos 1132, 1166, 1172 y concordantes del Código Aduanero).

CARGAS DEL ASEGURADO

Art. 4° — Cuando de conformidad con lo establecido por las normas del Código Aduanero, deba observarse un procedimiento reglado para la liquidación de los tributos o para determinar la existencia del incumplimiento y/o la responsabilidad del deudor o responsable, el área competente deberá notificar también al asegurador (artículos 786 y 1092 del Código Aduanero), quien revestirá el carácter de parte en las actuaciones respectivas. La falta de cumplimiento de este requisito obstará a la prosecución de las actuaciones hasta tanto se subsane la omisión. El asegurador podrá esgrimir todas las defensas que correspondan al Tomador y las propias a que hubiere lugar.

PAGO DE LA INDEMNIZACION Y EFECTOS

Art. 5° — Configurado el siniestro, conforme los términos del artículo tercero, el Asegurador procederá a hacer efectivo a la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS el importe pertinente, hasta la suma máxima fijada en las condiciones particulares, con más los intereses que resulten corresponder, dentro de los quince (15) días de notificado de dicha configuración. Los derechos que corresponden a la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS contra el tomador, en razón del siniestro cubierto por esta póliza, se transfieren al Asegurador hasta el monto de la indemnización pagada por éste.

EJECUCION JUDICIAL DE LA INDEMNIZACION:

Art. 6° — En caso de falta de pago de la indemnización en las condiciones fijadas en el artículo anterior, la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS queda facultada para emitir el certificado de deuda a que se refiere el artículo 1127 del Código Aduanero, al que las partes reconocen fuerza ejecutiva, y para demandar al Asegurador y/o al Tomador (Artículos 461 y 462 del Código Aduanero). La ejecución judicial de la presente garantía se realizará por el procedimiento previsto en el artículo 92 de la ley 11.683 (t.o. en 1998 y sus modificaciones), en virtud de lo dispuesto en el segundo artículo incorporado a continuación de dicha norma por la Ley N° 25.795, en el artículo 1126 del Código Aduanero y en el primer artículo incorporado por el Decreto N° 65/2005 a continuación del art. 62 del Decreto N° 1397/79 y sus modificaciones

PRESCRIPCION LIBERATORIA

Art. 7° — La prescripción de las acciones contra el Asegurador se producirá cuando prescriban las acciones de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS contra el Tomador, de acuerdo con las disposiciones específicas del Código Aduanero.

COMUNICACIONES Y TERMINOS

Art. 8° — Toda comunicación entre la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS y el Asegurador deberá realizarse por carta postal certificada con aviso de recibo, telegrama colacionado u otro medio de comunicación que resulte suficiente al efecto conforme los artículos 1013 y 1127 bis del Código Aduanero (texto según Ley N° 25.986). Todos los plazos de días indicados en la presente póliza se computarán en días hábiles.

DOMICILIO LEGAL - JURISDICCION

Art. 9° — A todos los efectos legales el Asegurador constituye domicilio en el domicilio legal vigente a la fecha del reclamo en el Registro de Entidades Emisoras de Garantías, consintiendo expresamente la prórroga de la competencia territorial en favor de la Justicia Federal en cuya jurisdicción se encuentre la dependencia de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS que tenga a su cargo la ejecución judicial de la deuda reclamada, con renuncia a cualquier otro fuero que pudiera corresponderle (Art. 1° del CPCCN).

FIRMA: La presente póliza ha sido remitida a la AFIP con CLAVE FISCAL, en un todo de acuerdo con lo especificado en las Resoluciones Generales N° 1345 (AFIP), N° 1942 (AFIP) y sus respectivas modificaciones.

CUIT USUARIO

CLAVE FISCAL XXXXXXXX

POLIZA DE SEGUROS DE CAUCION
PARA GARANTIZAR OPERACIONES ADUANERAS

CONDICIONES PARTICULARES

TRANSACCIÓN AFIP N°			DEPENDENCIA DGA N°	POLIZA N°	RENOVACIÓN	ENDOSO
SETI	SUS	SIM				

TOMADOR (IMPORTADOR / EXPORTADOR)

RAZON SOCIAL / APELLIDO Y NOMBRE	DOMICILIO FISCAL	CUIT
----------------------------------	------------------	------

DESPACHANTE

RAZON SOCIAL / APELLIDO Y NOMBRE	CUIT
----------------------------------	------

COMPAÑIA DE SEGUROS (ASEGURADOR)

R.E.E.G. N°

RAZON SOCIAL / APELLIDO Y NOMBRE	DOMICILIO LEGAL	CUIT
----------------------------------	-----------------	------

PRODUCTOR

RAZON SOCIAL / APELLIDO Y NOMBRE	MATRICULA N°	CUIT
----------------------------------	--------------	------

OPERACIÓN GARANTIZADA

MOTIVO		CLASE DE GARANTÍA		DESTINACIÓN ADUANERA	
DESCRIPCIÓN	CODIGO	DESCRIPCIÓN	CÓDIGO		
SUMA MÁXIMA ASEGURADA		GASTOS DE ADQUISICIÓN		GASTOS DE EXPLOTACIÓN	
IMPORTE	MONEDA	IMPORTE	MONEDA	IMPORTE	MONEDA

COASEGURADORES

CUIT	CUIT	CUIT
N° REG	N° REG	N° REG
POLIZA N°	POLIZA N°	POLIZA N°

Texto de la norma ratificatoria de la Convención de Londres de 1989 sobre Salvamento propuesto por la Asociación Argentina de Derecho Marítimo

Los días 5 y 6 de septiembre de 2006 se llevaron a cabo las Jornadas sobre Salvamento organizadas por la Asociación Argentina de Derecho Marítimo (Rama Argentina del Comité Marítimo Internacional), cuyas disertaciones de carácter jurídico se reproducen en Sección Especial de esta Revista. Como resultado de las Jornadas el Consejo Ejecutivo de la Asociación decidió propiciar ante el gobierno argentino la adhesión a la Convención, reiterando así la posición que asumiera en el pasado. Reproducimos a continuación el texto del respectivo documento.

ARTÍCULO 1º: Apruébase la CONVENCIÓN INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO, adoptada en Londres -Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte- el 28 de abril de 1989, que consta de treinta y cuatro artículos, cuyas fotocopias autenticadas forman parte de la presente ley¹.

ARTÍCULO 2º: Al procederse a la ratificación: a) Se expresará que la República Argentina rechaza la declaración hecha por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte respecto[Islas Malvinas]., b) Se formulará la siguiente reserva: Las disposiciones de la Convención no se aplicarán cuando los bienes involucrados se encuentren entre los mencionados por el art. 30 (1) (d) de

la Convención².

ARTÍCULO 3º: Modifícase el artículo 617 de la ley 20.094, el que queda redactado así: "Cualquiera sea la nacionalidad de los buques, son competentes los tribunales nacionales para entender en los juicios de abordajes producidos en aguas jurisdiccionales, y en los juicios originados en servicios de asistencia o de salvamento, o de reflotamiento, extracción, remoción o demolición de buques, artefactos navales, aeronaves restos náufragos, que se prestaron en aguas interiores, en el mar territorial, en la zona contigua o en la zona económica exclusiva. En los contratos de asistencia o de salvamento, o de reflotamiento, extracción, remoción o demolición de buques, artefactos navales, aeronaves o restos náufragos, es nula toda cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales argentinos."³

ARTÍCULO 4º: Comuníquese, etc.

² Lo que se expresa en el art. 2º a) es expresado en todas las aprobaciones de instrumentos internacionales en los que resulte aplicable. La reserva de 2º b) está expresamente prevista en la Convención.

³ El primer párrafo se atiene a la solución original de la Ley de la Navegación, con el agregado de la mención al reflotamiento, extracción, remoción o de demolición de buques, artefactos navales, aeronaves o restos náufragos. Este párrafo impone la competencia de los tribunales locales cuando los hechos ocurren en aguas interiores, en el mar territorial, en la zona contigua o en la zona económica exclusiva. El segundo párrafo prohíbe la prórroga de jurisdicción, empleando un lenguaje similar al del segundo párrafo del art. 614. Ocurre con alguna frecuencia que operaciones llevadas a cabo en aguas interiores (por ejemplo, en el Río Paraná) en beneficio de un buque extranjero de ultramar, que transporta un cargamento completo destinado a un consignatario local, se ventilen en el extranjero porque el capitán, invocando la representación de la carga, celebra un contrato con supuestos salvadores con domicilio en el extranjero pactando el sometimiento del asunto a un tribunal o a árbitros extranjeros, cuando en realidad la operación es llevada a cabo por empresas locales subcontratadas por el supuesto salvador extranjero, llegándose al extremo que no sólo las aguas en las que se llevó a cabo la operación, los titulares de la carga y quienes efectivamente llevaron a cabo la operación, ninguna relación tienen con la jurisdicción pactada, sino que ni siquiera la tienen el supuesto salvador contratante ni los propietarios y armadores del buque.

¹ Al adoptar esta decisión se tuvo en cuenta la compatibilidad de la Convención con el régimen actual del derecho argentino y el significativo progreso que significa el art. 14 al alentar las operaciones de salvamento cuando se enfrenta la posibilidad de daños ambientales, lo que resulta consistente con la previsión del art. 41 de la Constitución Nacional.

Jornadas de la AADM sobre Limitación de la Responsabilidad Marítima

En forma similar a las Jornadas de Salvamento llevadas a cabo el año pasado, que llevaron a que la AADM aconsejara la ratificación de la Convención de Londres de Salvamento de 1989 con las modalidades expuestas *supra*, durante el año 2007 se llevará a cabo un evento académico tendiente a establecer si resulta conveniente para la República la Convención de Londres de 1976 sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos. La ratificación de dicha Convención implicaría alterar en forma importante el régimen doméstico en la materia, puesto que podría limitarse aún en caso de culpa personal del Armador y se formaría un fondo de limitación aún cuando existan solamente daños materiales y se perdiera totalmente el buque, entre otros cambios que generan ventajas e inconvenientes. Se proporcionará mayor información a los Asociados por correo electrónico.

Jornadas de Derecho del Mar

Los días 21 y 22 de Junio de 2007 se desarrollarán estas Jornadas, organizadas por la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES) en el Auditorio de la Calle Paraguay 1457 1º Piso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Abrirá el evento el Juez del Tribunal Internacional de Derecho del Mar con sede en Hamburgo, Alemania, Dr. Hugo Caminos. Los temas que se tratarán son: Espacios Marítimos, Investigación Científica Marina, Solución de Controversias en Derecho del Mar, Derecho Marítimo, Protección del Medio Marino, Aprovechamiento de los Recursos del Mar e Institucionalidad Internacional sobre el Mar. Informes en derdelmar@uces.edu.ar.

Asamblea y Simposio del Comité Marítimo Internacional en Dubrovnik, Croacia, Mayo de 2007

En la hermosa y antigua Ragusa –otrora competidora de Venecia- se llevarán a cabo a partir del 10 de Mayo de 2007 una reunión del Consejo Directivo y la Asamblea General del CMI, así como un Simposio de Derecho Marítimo los días 11 y 12 de Mayo cuyos temas principales son: Unificación, Legislación e Implementación de Convenios (Wreck Removal, Convención sobre Embargo de Buques, El transporte en banqueros y el medioambiente marino, y el Nuevo Código Marítimo de Croacia), Issues of Transport Law, Reglas de Procedimiento en casos de Limitación de Responsabilidad, Lugares de Refugio y Quality Shipping.

Esta Revista estará en prensa en ese momento, por lo cual la información sobre el evento, al que asistirá su Director Dr. Radovich, se efectuará oportunamente por vía electrónica.

El evento se llevará a cabo en el Hotel Milton Imperial de Dubrovnik, y la Secretaría está a cargo de la Empresa Adriatic Luxury Services, pudiendo obtenerse mayor información en el correo electrónico ana.obradovic@als.hr.

Congreso XX Aniversario del IIDM en la Ciudad de Sevilla, Noviembre de 2007

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, bajo la Presidencia de nuestro colega Dominicano Dr. Angel Ramos Brusiloff, celebrará el vigésimo aniversario de esa Institución con un importante Congreso Internacional que se llevará a cabo en Sevilla, España, del 13 al 17 de Noviembre de 2007. Los ejes temáticos del Congreso serán los siguientes:

Issues of Transport Law de Uncitral
Seguridad de la Navegación y Protección

Marítima (Safety and Security)
Navegación y Medioambiente (Reciclaje
de Buques, el “Buque ecológico”,
Transporte de Hidrocarburos, Lugares de
Refugio)

Puertos y Operaciones Portuarias

Panel sobre Uniformidad del Derecho de
la Navegación (Estado de situación,
¿Convenciones, Leyes Modelo o Reglas
Uniformes?, Iniciativas Regionales y
Nacionales, Implantación de las
Convenciones Internacionales).

Concurrirán y expondrán altos
funcionarios del Comité Marítimo
Internacional, de BIMCO, INTERTANKO, de
los Fondos IOPC, del Tribunal Andino y de
otras instituciones de la actividad.

Puede obtenerse mayor información en la
Secretaría Permanente del IIDM en el e-mail
iidm@itcom.com.ar.

RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Por Diego Esteban Chami
Editorial Lexis Nexis
Buenos Aires, 2005, 556 páginas

por *Jorge M. Radovich*

Una clásica “obra Chami”, por la sistemática rigurosa, la profundidad del análisis, el ameno discurso propio del docente experimentado y la opinión personal cuando a lugar.

Debe recordarse que salvo en los casos de transportes terrestres por vehículos; en los transportes por agua, aéreos y terrestres por ferrocarril, siempre hay dos instancias, que conjuntas, son muy similares al transporte multimodal, aunque no lo constituyan.

Las mercaderías son llevadas, a buques, ferrocarriles y aeronaves, por el medio terrestre en la inmensa mayoría de los casos. Sin embargo el real concepto y su regulación son modernos.

Desde aquellos anecdóticos comienzos en el siglo XIX, cuando se transportara en barcas diligencias con pasajeros dentro y carros cargados con mercancías - contratados como una sola operación -, a los modernos porta contenedores, el transporte en general y el multimodal en particular evolucionaron enormemente.

El primero se perfeccionó dentro cada modo en forma diversa; el segundo pretendió hacerlo en forma uniforme. Un elemento técnico, el contenedor y su antecesor inmediato el “pallet”, impulsaron esa evolución y su enorme difusión actual. Ello debió ser seguido, por disposiciones que encuadraran las relaciones contractuales de todos los participantes; lo que no ocurrió.

Para completar el panorama de dificultades y desafíos, agreguemos los distintos sistemas de responsabilidad que rigen en los diversos modos.

El análisis que aquí se comenta, si bien se refiere a todo el transporte y sus etapas, se observa una mayor dedicación a los aspectos marítimos, producto de una mayor incidencia de este modo en la mayoría de los contratos y una lógica inclinación conceptual del autor.

Este lector, hubiera deseado un mayor enfoque de todo lo que hace al modo terrestre, que aparece como tratado con menor extensión. La metodología elegida, como es lógico, prioriza el estudio de las normas internacionales con suma prolijidad.

Sin embargo en obra tan completa, el lector nunca satisfecho, hubiera deseado más pormenores sobre las disposiciones internacionales.

Apoya, lo que suena lógico, el “net work system”, que sin duda parece el más adecuado. Importa destacar las bases que propone para un proyecto de ley de transporte multimodal, corolario lógico de las observaciones y críticas que el autor expone ampliamente, con relación a la ley 24.921.

Coincidimos con el señalamiento, finiquitando unas prolongadas conclusiones, con las paradojas que surgen, de tratarse de un hecho fáctico universalmente aceptado; ampliamente normado y con “... escasa regulación vigente”.

Sintetizando, un trabajo ineludible para todos aquellos que deseen conocer la actividad, analizar su normativa o utilizarla como soporte didáctico.

Comentario sobre el libro “PLACE OF REFUGE FOR SHIPS, EMERGING ENVIRONMENTAL CONCERNS OF A MARITIME CUSTOM”

Directores: Aldo Chircop y Olof Linden
Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Holanda
Tapa dura, 557 páginas, 2006
Precio de lista: 147 Euros/198 Dólares

por Jorge M. Radovich

En el Simposio del Comité Marítimo Internacional y la Asociación Croata de Derecho Marítimo que se llevara a cabo en la hermosa ciudad amurallada de Dubrovnik, en Croacia, en Mayo de 2007, tuve la oportunidad de conocer personalmente al Profesor de la Dalhousie University de Canadá, Aldo Chircop, de quien sabíamos era coeditor del *Ocean Yearbook* y habíamos leído varios trabajos. El responsable del Subcomité Internacional sobre Lugares de Refugio del CMI, el australiano Stuart Hetherington, se refirió en forma laudatoria al libro que sobre el tema se editara bajo la dirección del Profesor Chircop, en conjunto con el Profesor Olof Linden, titular de la Cátedra de Administración del Medioambiente Marino en la Universidad Marítima Mundial, con sede en Malmö, Suecia.

Tuve entonces una interesante conversación con el Prof. Chircop, en la cual le expuse la perspectiva latinoamericana sobre Lugares de Refugio sobre la que había disertado en el XI Congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo que se llevara a cabo en Santo Domingo de Guzmán en Noviembre de 2006, en tanto él me comentaba el contenido de su libro. Continuamos los intercambios por vía correo electrónico, tras lo cual se me ofreció escribir una reseña del libro, lo que consideré de interés para los lectores de esta Revista atento recientemente nuestra Asociación Argentina de Derecho Marítimo ha declarado su apoyo explícito a los esfuerzos del CMI para trabajar en un proyecto de Convención Internacional sobre esta importante materia.

Recibida la obra de sus editores, Sres. Martinus Nijhoff Publishers con oficinas en Boston, EEUU, y Leiden, Holanda, comprobamos que se trataba de un robusto volumen de tapas duras con 557 páginas, cuya lectura fue sumamente placentera por la profundidad y rigor científico con la que se analizaban los distintos aspectos relativos al tema bajo estudio.

El Capítulo introductorio, que pertenece a los Directores de la obra y a Detlef Nielsen, caracteriza la problemática de los lugares de refugio. Se aclara que el salvamento de vidas humanas está fuera de la temática, por reconocerse universalmente que se trata de una obligación primaria de los Estados y que se halla debidamente instrumentada en el Derecho de los Tratados.

Se trata de una cuestión primordialmente de Derecho Público, pero que tiene importantes consecuencias ambientales y de Derecho Privado. No cabe duda que la decisión de admitir o no a un buque con problemas en un lugar reparado donde pueda solucionarlos es una atribución de las autoridades del Estado ribereño, la cuestión es establecer si existe una obligación jurídica de hacerlo, y cualquiera fuese la respuesta al primer interrogante, si ese Estado puede rehusar dicho acceso en forma infundada e irrazonable sin incurrir en responsabilidad. Máxime cuando existe consenso entre los técnicos en el sentido que brindar entrada a un lugar apropiado evita o reduce considerablemente el riesgo de contaminación.

Todos recordamos los casos de los buques “**ERIKA**” y “**PRESTIGE**”, que generaron amplios derrames de hidrocarburos al serles negado el acceso a lugares de refugio al primero en Francia, en 1999, y el segundo en España en 2002. A lo largo del libro nos enteramos de la existencia de muchos otros casos en el mismo sentido, y de sus consecuencias.

Señalan muy bien los autores que los buques tienen esta necesidad de acceder a lugares reparados en circunstancias excepcionales y, contra la creencia popular, ello incluso cuando son nuevos y están bien tripulados, mantenidos y administrados. Bastan para demostrar este aserto unos pocos datos de la realidad que se consignan. El buque tanque “**AMOCO CADIZ**”, entonces una embarcación moderna y de cuatro años de antigüedad, bien tripulado y mantenido sufrió en 1978 la afectación de su capacidad de maniobra en aguas peligrosas a consecuencia de la pérdida de fluido hidráulico por la junta de una tubería principal. El resultado fue una contaminación por hidrocarburos catastrófica.

La misma edad y condiciones –leemos- tenía el “**DERBYSHIRE**”, un OBO (Oil/Bulk/Ore carrier) que naufragó en 1980 con pérdida de su tripulación completa durante un tifón a 350 millas náuticas al sudeste de Japón. Fue el mayor buque británico perdido en el mar.

Se introducen apropiadamente las cuestiones a considerar y los actores concernidos.

La primera parte de la obra se refiere a cuestiones de manejo y administración de situaciones vinculadas al objeto del libro. Comienza con un análisis de las Directivas de la Organización Marítima Internacional sobre Lugares de Refugio para buques necesitados de asistencia, de Aldo Chircop. Se describen y comentan esas recomendaciones del organismo internacional, que no son mandatorias sino que establecen reglas de procedimiento que debieran contemplarse para decidir sobre la admisión o

no de un buque en situación de crisis, mas las mismas no establecen la obligación de los Estados de conceder el acceso en tales situaciones, ni siquiera de forma genérica.

El segundo Capítulo de esta parte se debe a Olof Linden y estudia nuestro objeto desde una perspectiva ecológica el marco de administración marina y costera integrada que ha evolucionado desde la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de Montego Bay de 1982, y particularmente desde la Conferencia sobre Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas de 1992. Así, se consideran las condicionantes físicas y oceanográficas, ecológicas, socioeconómicas, de patrimonio cultural, y de áreas marinas protegidas.

El Profesor William Ritchie de la Universidad de Aberdeen efectúa un muy interesante análisis de las variables naturales intervinientes en un derrame de hidrocarburos, tales como la calidad de las aguas en las que se producen, el tipo de hidrocarburo derramado, la trayectoria y procesos que sufre el producto.

En sucesivos Capítulos se estudia el proceso de toma de decisiones por las Autoridades, por Jens-Uwe Schröder; la perspectiva de los Puertos y la Administración Ambiental, por Rosa M. Darbra Roman –que señala la necesidad de convenciones internacionales al respecto que contemplen también el aspecto compensación por daños- y el manejo de los medios en estas situaciones, por Mark Clark. Este último tramo de la primera parte contiene una serie de consejos prácticos muy interesantes para informar adecuadamente al público frente al habitual amarillismo de la prensa en supuestos de posibles derrames de hidrocarburos u otras sustancias tóxicas o nocivas.

La segunda parte del libro se dedica a los aspectos legales y políticos de la materia, y se abre con una excelente investigación del Profesor Chircop sobre la costumbre de otorgar

refugio a buques en necesidad de asistencia. Se rastrean los antecedentes históricos hallándose antecedentes literarios en la *Odissea*, y normativos en tratados que regulaban las guerras púnicas tres siglos antes de Cristo. Se relevan cuidadosamente los antecedentes históricos y las bases normativas hasta la actualidad, incluyendo las prácticas judiciales y administrativas. En el Capítulo siguiente el mismo autor efectúa un enjundioso estudio de las normas internacionales de Derecho del Mar y de Derecho Ambiental Internacional, identifica cuestiones ambientales relevantes para el tema y diferencia las incumbencias de los Estados de la bandera del buque y del ribereño.

El tercer Capítulo de la segunda parte, de Proshanto Mukherjee, Profesor de la Universidad Marítima Mundial, se enfoca la relación entre la tradicional institución de Derecho de la Navegación que es la Asistencia o Salvamento y la problemática de los lugares de refugio. Se relevan los instrumentos internacionales existentes, se destaca la preocupación por la criminalización de los salvamentistas en supuestos de derrames con consecuencias ambientales, y se puntualiza la posibilidad de acordar remuneraciones por salvamento cuando se concede el acceso a lugares de refugio.

En el Capítulo siguiente Gotthard Mark Gauci –Profesor de la Universidad de Gales Swansea– enfoca el problema de los temas de responsabilidad vinculados con los lugares de refugio. Se estudian los antecedentes en el common-law, las Convenciones Internacionales relacionadas tales como la CLC y la del Fondo, y la de Londres de 1976 sobre Limitación de Créditos Marítimos vigentes, y otras que no lo está como la HNS Convention (Convención sobre Sustancias Nocivas y Peligrosas), y la de Wreck Removal (Remoción de Restos Náufragos) que en libro se refiere como un borrador porque fue publicado en 2006, pero que fue aprobada en Mayo de 2007 en Nairobi. Compartimos la conclusión de este doctrinario

en el sentido que un marco claro de responsabilidad establecido en un convenio específico promoverá la admisión de buques en lugares de refugio, y por ello hemos apoyado desde un comienzo los esfuerzos del Comité Marítimo Internacional en este sentido, por oposición a la postura de la OMI.

En los dos Capítulos finales de este segmento se estudian los aspectos asegurativos de la materia, analizando las coberturas de Casco y Maquinaria y de Protección e Indemnidad, con sus exclusiones y limitaciones, por Patrick Donner; y los vinculados a la Avería Gruesa, donde Hugh Kindred efectúa una muy didáctica exposición del Instituto y su regulación actual por la versión 2004 de las Reglas de York-Amberes, a la vez que lo correlaciona con el objeto de este libro.

En la tercera parte de la obra, se estudia el tema desde las perspectivas nacionales de Australia, Bélgica, el Reino Unido, Dinamarca, Alemania, Estados Unidos y Canadá.

Advertimos que los conflictos entre las jurisdicciones centrales y regionales constituyen un problema difundido en los países relevados.

En ese orden, la experiencia australiana es muy interesante puesto que se trata, como nosotros, de una nación con estructura federal y nos enteramos que se han planteado conflictos entre las jurisdicciones locales y la federal, y de hecho los autores del capítulo claman por una mayor centralización de las decisiones. La aislada ubicación geográfica de Australia –en algún sentido similar a la nuestra en el mundo– así como la existencia de la gran barrera de coral y otras áreas particularmente sensibles ecológicamente le dan una impronta particular. Se incluyen como Anexo las Directivas para la evaluación de Riesgo para Lugares de Refugio de esa nación.

En Bélgica, explica el Profesor Van Hooydonk, el proceso de decisión ha devenido asimismo

complejo porque recientemente se han restituido facultades a cada una de las tres regiones autónomas del país –Flandes, Valonia y Bruselas– lo que en la práctica se reduce a Flandes por hallarse en esa región los puertos y potenciales áreas de refugio. Sin embargo, en los hechos actúa competentemente el Flemish Maritime Rescue and Co-ordination Centre (MRCC) con base en Ostende. En opinión del citado autor, en su país las decisiones sobre la admisión o no de buques con necesidad de asistencia en lugares de refugio ha tenido poca influencia por parte del Derecho, lo que debería llevar a los abogados a mantener un nivel bajo.

El sistema en el Reino Unido es mucho más conocido por los estudiosos de esta materia, mas en el capítulo respectivo se subraya la importancia de las medidas preventivas para evitar incidentes, entre las que ocupa destacado lugar el emplazamiento de cuatro buques especializados armados por el gobierno para asistir a las embarcaciones que lo necesiten, en sitios estratégicos. La intensa navegación en las aguas que rodean a Gran Bretaña y el haber sufrido tres de los veinte mayores derrames de hidrocarburos a nivel mundial han contribuido a crear un sistema práctico y que funciona apropiadamente, basado en planes de contingencia operativos y en la figura del SOSREP (Secretary of State Representative o sea Representante del Secretario de Estado), un funcionario técnico que toma las decisiones sin admitirse influencias ministeriales o políticas en general.

La aproximación danesa a esta problemática presenta aristas muy interesantes. Esta nación es consciente de la importancia de brindar acceso a lugares de refugio, y tiene un listado de veintidós sitios para ello perfectamente individualizados según se presenten posibilidades altas o bajas de contaminación, todos ellos de conocimiento público. Dinamarca no considera recibir ninguna contraprestación como compensación por haber otorgado acceso a un lugar de refugio, y muy probablemente

sus organismos estatales no facturarán por los servicios prestados en tal calidad. Son pocos los Estados que han hecho públicos sus lugares de refugio, y resulta encomiable la consciencia de que lo que importa es salvar a los buques y evitar o reducir posibles eventos contaminantes.

Alemania estudia este tema desde 1992. En 1998, tras el siniestro del buque “*PALLAS*” en el Mar del Norte, el Ministerio Federal de Transporte designó una comisión que tomó el nombre Grobecker, que hizo treinta recomendaciones relativas a la prevención y manejo de accidentes marítimos. En 2002 se emplazaron ocho embarcaciones para asistir a buques que lo necesitasen en lugares estratégicos. De ellas, cuatro son remolcadores de asistencia fletados y cuatro buques multipropósito de propiedad estatal. Para solucionar las diferencias entre las autoridades de los cinco Länder que tienen costas y las autoridades federales, se creó el Comando Central para Emergencias Marítimas, con base en Cuxhaven, que comenzó a operar en Junio de 2003. Sorprende comprobar que Alemania no cuenta con una policía marítima federal como nuestra Prefectura Naval. Sin embargo, la actitud de Alemania parece favorable a la concesión de refugio, basada en un proceso de decisión transparente, sin lugares designados con antelación aunque muchos han sido evaluados, y con una fuerte tendencia a asegurar la compensación de los gastos y daños que provoque el permiso de acceso.

En los Estados Unidos rige un sistema distinto del internacional, puesto que ese país no ha ratificado las Convenciones Internacionales sobre Responsabilidad Civil vinculada a la contaminación por Hidrocarburos – normalmente mencionada como CLC- ni del Fondo Complementario a la anterior, y poseen una regulación propia conocida como OPA 90, por Oil Pollution Act de 1990. Sin embargo, el Sistema Nacional de Respuesta vigente en los EEUU ha adoptado las Directivas de la OMI

en el proceso de elaboración de la resolución concediendo o denegando la admisión.

En el Capítulo relativo al Canadá, nos enteramos no sin cierta sorpresa de varios incidentes en los cuales inicialmente se negó el acceso a un lugar de refugio, en forma contraria a lo que parece ser la actitud de los países anglosajones al respecto. La gran extensión costera y la riqueza de la ecología marina y de la interzona de este país hacen que la preocupación por una eventual afectación ambiental sea importante y que la cuestión bajo estudio se considere de importancia superlativa. Philip John, que a diferencia del perfil de los otros autores, es un antiguo Jefe de Máquinas y actual Ingeniero Naval que dirige una compañía naviera, expone una serie de pilares sobre los cuales considera debe asentarse una política canadiense sobre lugares de refugio, entre los que se cuenta un marco integrado de administración marina y costera y la utilización de las Directivas de la OMI mencionada *supra*.

En nuestra opinión, estamos ante una obra muy informativa y valiosa para un tema que consideramos esencial para la Argentina y los países de Latinoamérica, puesto que la actual tendencia de los estados ribereños de relativizar el derecho de los buques con necesidad de asistencia por temor a afectar la ecología y economía costeras se hace mucho más peligrosa en nuestros países por sus características institucionales y la probabilidad de interferencia de las esferas políticas sobre los estamentos técnicos. Por ello, resulta deseable que el Comité Marítimo Internacional continúe con sus esfuerzos destinados a que la comunidad internacional se concientice sobre la necesidad de trabajar en una Convención Internacional sobre Lugares de Refugio, que establezca la obligación de brindar acceso a un buque con necesidad de asistencia bajo ciertas condiciones, las garantías que pueden requerirse al efecto, y las consecuencias de responsabilidad que puede generar la decisión administrativa al respecto, entre otros temas instrumentales.

EL ARBITRAJE MARÍTIMO EN LONDRES

Por Miguel Roca López y Hugh Caldin
Editorial Aranzadi S.A.
Camino de Galar 15, Cizur Menor , Navarra
España
Primera edición 2007

por *Fernando Romero Carranza*

El Estudio de abogados español BLAS DE LEZO ABOGADOS, de la ciudad de Vigo España, ha publicado un interesante trabajo de 190 páginas que dirigen a los empresarios de la industria marítima y a los abogados de habla hispana especializados en derecho marítimo, siendo la primera que se publica en idioma español sobre el tema del Arbitraje Marítimo en Londres.

Se inicia el libro con una introducción al sistema legal inglés, la distinción entre Barristers y Solicitors los tipos de procedimientos en el derecho procesal civil, el uso de la mediación , costas procesales y recursos de apelación.

El capítulo II aborda el procedimiento que surge de la Arbitration Act de 1996, y las reglas de la London Maritime Arbitration Association (LMAA) efectuando un comentario respecto a los árbitros que ya no son miembros de la industria marítima que ocasionalmente actuaban como tales , sino que actualmente son profesionales con dedicación a jornada completa. El tribunal emite actualmente cerca de 450 laudos anuales. El Tribunal se constituye con tres árbitros, cada parte designa el suyo quienes nombran a un tercero.

Se efectúa un interesante y didáctico enfoque de las reglas básicas del Tribunal Arbitral, su composición, sus facultades y las reglas del procedimiento , indicando asimismo las facultades de las partes para lograr acuerdos respecto a como llevar adelante el arbitraje, pudiendo optarse por el procedimiento completo o por el de "on documents alone" es decir eliminando las costosas y complejas audiencias

de prueba. La voluntad de las partes es por lo tanto esencial en estos procedimientos.

Explican que si bien no es obligatoria la presentación de toda la prueba en las Claims submissions , o demanda, y en las Defense submissions , o contestación, el Tribunal puede penalizar a la parte que oculte pruebas o documentos que pudo presentar inicialmente pero que reserva para tender una emboscada a la contraparte, la penalización será la fijación de costas a quien actuó de esa manera aunque sea quien gane el pleito.

Explican el alcance del laudo arbitral, que puede ser fundado, o que las partes acuerden que no se expresen fundamentos, lo que significa renuncia a la posibilidad de un recurso de apelación., esta es una modificación esencial de las Reglas de 2006.

Respecto de las costas del arbitraje y honorarios de los árbitros, se reconoce que las Reglas le dedican a este aspecto mayor número de normas que a las del propio procedimiento, y dan ejemplos prácticos de costos de un arbitraje.

Trata luego la intervención del "solicitor" que representa a las partes, su designación, sus facultades y la forma en estimar y luego requerir a su cliente el pago de sus honorarios.

Se refieren asimismo a las reglas de los Procedimientos de Menor Cuantía o "Small Claims Procedure Rules", para casos que no excedan los u\$s 50.000 y no revistan especial complejidad jurídico técnica, donde actúa un solo

árbitro, el procedimiento se reduce, así como las costas que son fijas y determinadas.

En el capítulo III se describe un procedimiento tipo, y se presentan una serie de formularios y comunicaciones para las negociaciones “without prejudice”, textos en inglés para facilitar la labor de quienes se adentren en el procedimiento del arbitraje.

En el anexo IV se transcriben la Arbitration Act de 1996, Las Reglas Generales de la LMMA, Las reglas de procedimiento de los Small Claims, y las de las Fast and Low Costs Arbitrations, procedimiento que consideran de escasa aplicación.

El libro resulta realmente didáctico, práctico y muy útil par comprender e incluso aventurarse en el procedimiento y asumir el costo de un arbitraje en Londres

Reysa Ediciones

Tabare 1526

Tel.: 4919-7199

Octubre 2007