

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

REFLEXIONES SOBRE LA LEY DE NAVEGACIÓN(*)⁽⁴⁹⁾

RICARDO E. REVELLO LERENA

Como podrán imaginarse, no es mi propósito analizar todo su articulado; resultaría una tarea extensa, fatigosa y pesada, especialmente para ustedes en atención a lo avanzado de la hora y a esta altura del año. Me referiré a la ley en punto a la necesidad de su sanción, a las inmediatas críticas originadas con motivo de la misma, su estructura general, y en definitiva, nuestra opinión sobre ciertos institutos no regulados o deficientemente regulados .

I.

Resultaba evidente la necesidad de realizar una reforma integral del Libro III del Código de Comercio, que como ustedes saben, se refería a "LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE RESULTAN DE LA NAVEGACIÓN". Dicho libro, vaciado en los moldes de la navegación a vela, los adelantos de la técnica, la aparición del vapor y aplicación de moderno sistema de transporte y negocios, había quedado rezagado. Piénsese que el Código tiene 115 años de vida - Vélez Sársfield y Acevedo lo redactaron para la provincia de Buenos Aires por el año 1859 - . Luego la Comisión Reformadora de 1889 modificándolo parcialmente, pasó a ser Código de la Nación inspirado en el francés de 1807, Ordenanzas Colbert de 1681.

El sabio Vélez Sársfield, autor de suma prudencia jurídica, unido ello a las convenciones internacionales a las que nuestro país adhirió y la positiva exégesis interpretativa de nuestros Tribunales Federales, con su flexibilidad y aportes doctrinarios, permitieron elaborar una valiosa jurisprudencia y brindar una fuente de soluciones que permitieron subsanar el vacío legal.

II.

Sin pronunciarme sobre la oportunidad de la sanción del decreto - ley 20094/74 y del procedimiento seguido en la emergencia, formularé una referencia sobre el origen y desarrollo de la reforma que se materializara en definitiva con la sanción de la ley que hoy comentamos.

1) 15 de enero de 1973 el Poder Ejecutivo sancionó dicha ley, que entró

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

en vigencia a partir de los 60 días de ser publicada en el Boletín Oficial, es decir, tiene validez positiva desde el 1/5/73.

2) Como ustedes conocen tiene su antecedente mediato en el Proyecto del doctor Malvagni, redactado en los años 59/60 y oficialmente publicado en 1962 con las modificaciones sugeridas por la Comisión Asesora, Consultiva y Revisora que se constituyera a tal efecto con representantes de distintas entidades del quehacer marítimo. Ese fue el sustrato fundamental de la ley, producto de la preclara mente del distinguido maestro Malvagni quien perdiera la vida hace 6 años.

3) Las Instituciones invitadas a participar de la reforma del Proyecto de Malvagni fueron: Corte Suprema, Dirección Marina Mercante; Administración General de Puertos; P.G.M.; F.M.E.; Fanu; Inder, Cámara de Asegur.; Centro de Cabotaje; Centro de Navegación Transatlántica; Asociación Argentina de Derecho Marítimo; Centro de Capitanes; Centro de Baqueanos; Somu.

El Proyecto Malvagni no fue considerado por el Congreso y a partir del año 1966, fue objeto de sucesivas modificaciones por otra Comisión creada a fines de ese año que debía emitir su dictamen antes del 31/3/67 y luego por la ex Secretaría de Estado de Justicia (1969/70/71).

4) De esa nueva Comisión formaron parte el Comando en Jefe de la Armada, Prefectura Naval Argentina, Consejo Nacional de la Marina Mercante, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

5) El problema de la demora en expedirse radicó en razón de que otra comisión constituida para estudiar el régimen del personal embarcado debía pronunciarse a su vez.

6) Consecuentemente el Ministerio de Justicia y la Secretaría de la Marina Mercante por sugerencia del Ministerio de Obras y Servicios Públicos y del Ministerio de Trabajo coincidieron en la conveniencia de desglosar los libros dedicados a las normas laborales y penales del derecho de la navegación, como así también las contravencionales y disciplinarias, e incluirlas en leyes especiales ley 17371, Digesto, Reginave, Tribunal Administrativo de la Navegación). El problema de las normas laborales y/o del típico Contrato de Ajuste, al ser regulado aparte concuerda con el sistema seguido por algunas legislaciones extranjeras. Este tema dio motivo a más de un trabajo, o mesa redonda. Está vinculado a su autonomía legislativa, didáctica, doctrinaria y fundamentalmente jurisprudencial.

Pensamos, en torno al tema, además, el beneplácito con que sería recibida la especialización o dedicación exclusiva de varios juzgados del trabajo tendiente a conocer excluyentemente los problemas interpretativos del contrato de ajuste que por el poder de subordinación

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

imperante en la relación, el ambiente en que éste se desarrolla y la posterior permanencia luego de la jornada de labor en el lugar de trabajo, importan un tratamiento de las cuestiones por demás singular y de características especiales.

7) Además el proyecto fue elevado a consideración de distintos organismos estatales, privados e interesados y especialistas del derecho de la navegación. Algunas de esas consultas configuraron modificaciones, como por ejemplo la elevación de los límites de responsabilidad del transportador.

EN DEFINITIVA, CON TALES ELEMENTOS Y ANTECEDENTES SE REDACTÓ Y LUEGO SE SANCIONÓ LA LEY QUE HOY COMENTAMOS, D. - L. 20094 DE LA NAVEGACIÓN.

8) Malvagni siguió en gran medida el método del Código de Navegación Italiano. Empero se incluyeron una serie de casi 150 artículos que integran el Título II de las Normas Administrativas que deberían ser desglosadas de la ley y formar parte de un decreto o ley complementaria, toda vez que son reglamentos y de competencia de la Prefectura Naval Argentina o de una ley de la Marina Mercante.

Es de señalarse que el Proyecto Malvagni y la Ley de Navegación constituyen un positivo avance, mejorando sensiblemente la regulación de los institutos, de como lo hacía nuestro viejo Código de Comercio.

III PRIMERAS CRÍTICAS FORMULADAS

A) Señalo que el primer análisis o comentario serio, producido en torno a la ley, se realizó con motivo de las Primeras Jornadas Nacionales de Derecho de la Navegación celebradas en Santa Fe en abril - mayo de 1973. En las mismas se realizaron varias sesiones de las que participaron profesionales de la materia, magistrados, peritos, especialistas del derecho de la navegación. No obstante estar invitados, lamentablemente no pudimos asistir tal cual nuestro deseo, por no hallarnos en el país.

Entre otros resultados se elaboró una Declaración que firmaron varios profesionales vinculados a la materia y mediante la cual se critica enérgicamente y severamente el régimen de responsabilidad del transportador, al que se considera más benévolo que el establecido por la Convención de Bruselas de 1924 sobre ciertas cláusulas en materia de conocimientos.

AA) No nos cabe la menor duda de que se hubieran podido incorporar algunas reformas de fondo o adecuar modificaciones que mejoren su texto. Además, por principio, toda obra humana es perfectible. La mejor solución es tratar las eventuales modificaciones a la ley y sancionarlas después de analizarlas detenidamente y no derogar lisa y llanamente su texto.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Sin perjuicio de ello, no comparto los malos tratos de que ha sido objeto la ley en este aspecto. La Convención de Bruselas de 1924 resulta ser un ordenamiento sumamente equilibrado. En tal sentido mucho se ha dicho y escrito, en favor de la posición del cargador: Por ejemplo a) Que el transportador dispone de elementos técnicos que aseguran suficientemente el traslado de los barcos y mercaderías por mar; b) Líneas regulares con perfecto sistema de comunicación; c) Pronósticos meteorológicos casi infalibles o detectables con mínima aproximación; d) La consecuente disminución de los riesgos (Doran, Deka, Radar).

Empero tales argumentos, no compartimos esa tesis. Hay que encontrarse en un puente de mando - y quienes estuvimos lo sabemos perfectamente - las alternativas que se nos brindan para en definitiva tomar una decisión acertada, tanto en modo como en el tiempo.

No debemos olvidar que nunca se conoce a ciencia cierta qué es lo que va a hacer la otra embarcación, que hay fallas humanas de apreciación, cómo van a desarrollarse las condiciones del tiempo o en definitiva cómo va a responder un determinado mecanismo. Desde un escritorio, a sotavento de los factores externos y de la cruda realidad, es muy fácil analizar y evaluar una conducta náutica. Se dispone de cartas, planos de estiba o carga, partes meteorológicos, etc. Y sus estudios o conclusiones pueden estar sumamente alejados de la secuencia fáctica ocurrida.

Además se dice que el sistema beneficia a los armadores extranjeros. A nuestro criterio no es real. ¿Acaso los consignatarios argentinos íntegramente indemnizados por sus aseguradores, no subrogan a éstos sus derechos con el alcance y medida de lo percibido, y acaso éstos no reaseguran en el Inder y éste a su vez en el extranjero el pago de tales siniestros? No nos engañemos tan fácilmente y hagamos de esto una cuestión de política económica. Las compañías de seguros fijan sus primas actuarialmente, jamás pierden, por el contrario, son fuente de riqueza y en tal virtud, ante el pago de una indemnización por más suculentas que fueran, éstos contribuyen con un mínimo porcentaje. Es el Inder y, en mayor medida, el reasegurador extranjero, el que aporta el quantum más importante de la suma a indemnizar.

Por otra parte, el derogado art. 909 del Código de Comercio que imponía la obligación al transportador de demostrar la fuerza mayor, resultaba muy difícil de acreditar y pocas veces judicialmente reconocida. La interposición de una acción por recupero tenía asegurado, bajo el régimen anterior, un alto porcentaje de éxito y en el caso de empresas fluviales pequeñas, por ejemplo, tales condenas terminaban ineluctablemente con el abandono de la embarcación o la quiebra de la empresa.

B) Asimismo el Instituto de Estudios Marítimos programó y realizó una serie de conferencias con un total de diez durante el año pasado, en donde se trataron diversos institutos de la ley. Tuvimos oportunidad de expedirnos sobre el tema "abordaje" el que, desde ahora señalo, ha sido

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

tratado con suma prudencia e incorporado los sabios principios de la Convención de Bruselas de 1910, la que no obstante sus 64 años de vida se mantiene vigente en el pleno normativo internacional.

C) Debo necesariamente hacer referencia a algo muy actual. Como producto de las críticas proclamadas a la ley, a mediados de este año se formó una comisión que se encarga del estudio, análisis y eventual reforma. Dicha comisión se encuentra trabajando bajo la presidencia del ministro de Justicia e integrada por prestigiosos especialistas de la materia, magistrados de Cámara, representantes del Comando General de la Armada, aunque señalo que en la misma predomina el sector que responde más a los cargadores que a los transportistas.

IV. ESTRUCTURA GENERAL

1) La ley se encuentra dividida e integrada en seis títulos: I. Sobre disposiciones preliminares; II. De las normas administrativas; III. El ejercicio de la navegación y del comercio por agua; IV. De las normas procesales; V. De las normas de derecho internacional privado; VI. Disposiciones complementarias y transitorias. Se consagra en su art. 1° el principio de la autonomía del derecho de la navegación por agua y la interpretación analógica, estableciéndose que debe aplicarse el derecho común en último término. Artículo que es igual al Código de la Navegación italiano del año 1942 con más "rigen los principios del Derecho Penal". La ley define al buque que puede ser público o privado como "TODA CONSTRUCCIÓN FLOTANTE DESTINADA A NAVEGAR POR AGUA, y artefacto naval, es "AQUEL QUE SE DESEMPEÑA COMO AUXILIAR DE LA NAVEGACIÓN PERO NO DESTINADO A ELLA AUNQUE PUEDA DESPLAZARSE SOBRE EL AGUA EN TRECHOS CORTOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE SUS FINES".

2) La ley en general es aplicable a cualquier tipo de navegación por agua y a los buques de pabellón argentino (no a los buques militares o de policía). Para los cuales la ley no establece ningún régimen.

3) El Título II se dedica a lo que ha dado en llamarse Normas Administrativas, regulando sobre los bienes destinados a la navegación y el régimen administrativo del buque para referirse luego al personal de la navegación y al régimen de a bordo. No obstante haberse desglosado normas de carácter laboral, se han mantenido muchas, las que necesariamente deberían integrarse con la ley 17371/67, y se nota un exceso de reglamentarismo.

4) Merece comentarse que actualmente se tramita ante la Corte Suprema un recurso iniciado por la Prefectura Naval Argentina e interpuesto con motivo de la interpelación que debe darse a la ley 16526

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

que habla sobre remoción de restos náufragos por parte del Estado y la jurisdicción del Tribunal Federal frente a tales pretensiones. Caso concreto es el de "Tien Chee"; considero útil la referencia, por eso la puntualizo.

5) El capitán, centro esencial del fenómeno navegatorio en el anterior régimen, ahora cede su lugar a otra figura importante que es el armador. Al capitán se lo define como "LA PERSONA ENCARGADA DE LA DIRECCIÓN Y GOBIERNO DEL BUQUE". En el antiguo Código de Comercio finalizaba diciendo "ES EL JEFE DEL BUQUE, TODA LA TRIPULACIÓN LE DEBE OBEDIENCIA EN CUANTO FUERE RELATIVO AL SERVICIO DEL MISMO". Decide aún en Junta de Oficiales y en ausencia ocupa el Oficial de Cubierta de mayor jerarquía y el contra maestre.

6) Además, entre otros datos o definiciones interesantes, podemos destacar las siguientes: la navegación puede ser marítima, fluvial, portuaria o lacustre; la propulsión mecánica, a vela o mixta; la navegación puede ser independiente o en convoy y éste a su vez a remolque, empuje o conserva. En el remolque transporte el mando está a cargo del remolcador, en el remolque maniobra el mando del convoy está a cargo del buque remolcado.

El personal es embarcado o terrestre.

El título III se refiere, como ya dijimos, al ejercicio de la navegación y el comercio por agua constituye lo que podríamos denominar el corazón de la ley.

1) El buque de más de 10 Tns. Buque mayor; para su construcción, modificación o rescisión debe hacerse por escrito, bajo pena de nulidad, en lugar de 6 como lo hacía el Código de Comercio. Es de destacar algo importante y que pone fin a una serie de problemas doctrinarios y/o interpretativos graves. La ley que hoy comentamos consagra la novedad de calificar al buque como UN BIEN REGISTRABLE, ENCONTRÁNDOSE SOMETIDO AL RÉGIMEN JURÍDICO QUE LA LEY ESTABLECE. Malvagni reiteró a la Comisión de 1966 que se había inclinado por el sistema del Código actual "PARA NO DEJAR LIBRADO A LA INTERPRETACIÓN EL ENCUADRAMIENTO DEL BUQUE ENTRE LAS COSAS MUEBLES E INMUEBLES". En tal virtud se suprime el en cuadro legal anterior que estatúa como mueble al buque y lo incorporaba dentro de su régimen evidenciando tal situación una manifiesta anomalía.

2) Armador; la figura del armador (art. 170) representa tal vez la más importante en torno al fenómeno navegatorio alrededor del cual gira, se desarrolla y desenvuelve todo el derecho marítimo. La nueva ley centra toda la responsabilidad en la figura del armador, instituto desconocido y no contemplado por el antiguo Código de Comercio que centraba su regulación legal en la figura del propietario.

Es quien utiliza un buque del cual tiene la disponibilidad en uno o más

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

viajes o expediciones, bajo la dirección y gobierno de un capitán por él designado en forma expresa o tácita. Cuando realice actos de comercio debe reunir las calidades requeridas para ser comerciante; en tal sentido pensamos que casi siempre ejerce actos de comercio y consecuentemente debe reunir tales calidades.

Su responsabilidad subjetiva la limita al valor que tenga el buque al finalizar el viaje más los fletes brutos, pasajes y créditos a favor del armador nacidos en el curso del viaje; todo ello en torno a la responsabilidad refleja por los hechos del capitán, tripulantes y dependientes. Malvagni adopta el sistema de limitación de U.S.A. desechando el de la Convención de Bruselas de 1957, apartándose también aquí del régimen del Código italiano y del forfatario de Rodiere.

3) En el Capítulo I, Sección 6 y 7 se regula la figura del agente marítimo y del capitán; ya nos hemos referido a este último. En cuanto al agente marítimo, establece dos categorías: el aduanero y el confidencial (consejero, asesor privado). El primero tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta y separadamente del capitán y/o propietarios y/o armadores no domiciliados en el lugar, señalando desde ahora su irresponsabilidad por las obligaciones de su representado. salvo. claro está, por hechos personales o las que surjan por leyes o reglamentos fiscales o administrativos.

4) El capítulo de los contratos de utilización de buque, en sus tres fórmulas clásicas locación, fletamento total o parcial y transporte de cosas, personas o buques, ha sido regulado en forma sumamente extensa y casuística. Con excepción de lo concerniente al transporte de personas, equipajes y cosas, sus disposiciones resultan ser supletorias y superabundantes, toda vez que la autonomía de la voluntad mantiene y conserva toda su vigencia. Como ya dijéramos, se incorporó al régimen de la Convención de Bruselas de 1924 ampliando en alguna medida la responsabilidad del transportador (\$ 400 argentinos oro por bulto o pieza y cada unidad de flete. El Proyecto de Malvagni establecía un valor en moneda nacional reajutable).

Este aspecto Malvagni lo defendió hace ocho años, quedando derogada la vetusta fórmula del art. 909 consagrado por el Código de Comercio.

En cuanto al transporte de personas, se consagran disposiciones que siguen los lineamientos de la Convención de 1961, superando de esa forma la laguna legislativa que tenía el Código de Comercio y protegiendo adecuadamente los intereses del pasaje.

5) Riesgos: El Capítulo 3 alude a los riesgos de la navegación resultando el principal de los mismos el abordaje. Frescos, graves y tristes recuerdos tenemos en tal sentido, además de recientes. La ley ha seguido a Malvagni quien a su vez se inspiró en la Convención de Bruselas de 1910; Proyecto González Gowland; L.N.A. y P.E. 1951 consagrando varios aciertos destacables y novedosos. Permítaseme definir el abordaje empleando la fórmula italiana; dice así: "LA COLISIÓN ENTRE 2 NAVES NO UNIDAS ENTRE ELLAS POR NINGUNA RELACIÓN CONTRACTUAL, QUE PRODUCE DAÑOS A LAS MISMAS Y

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

A LAS COSAS O PERSONAS QUE EN ELLAS SE HALLAN". Nuestra ley no lo define, pero, como ya dije, incorpora novedosas disposiciones:

1º) Asimila las soluciones caso fortuito y fuerza mayor con el dudoso; los daños serán soportados por quienes los hubieran sufrido (antes dudoso una sola masa los daños y luego distribuidos de acuerdo al valor de los buques y como avería gruesa).

2º) Culpa concurrente. - Principios de proporcionalidad y no compensación. Muy razonable y equitativo el principio. Castigaba al de pequeño porcentaje. Pienso que en todo A.B. c /buques en movimiento casi siempre pequeña cuota de culpa de alguno. Solidaridad en caso de muerte y lesiones personales.

3º) Unidad de convoy, tan discutido en doctrina y jurisprudencia trib. arb. P.M. L.N.A.

4º) A) Resarcir perjuicios que puedan ser considerados normalmente y razonablemente consecuencia del AB. excluyendo todo enriquecimiento injustificado. Antipático distinto de causas directas, mediatas y casuales.

B) Disminuir en todo lo que sea posible las consecuencias del AB. evitando perjuicios eludibles.

C) Indemnización plena, colocando al damnificado en tanto sea posible en la misma situación en que se encontraba si el accidente no se hubiera producido. Principio de la restitutio ad integrum.

5º) No resulta necesaria la protesta posterior al A.B. para iniciar acción.

6º) Sin contacto material, aplicable las disposiciones aunque no haya habido BR/13 colisión clause - del seguro inglés - . Caso típico chorro exp. de la hélice o rotura de amarras.

7º) Prescripción. Se eleva el plazo a dos años para iniciar acciones por resarcimiento tal cual prescribe el Código Civil para un hecho cuasidelictual.

8º) Asistencia y salvamento. Los trata conjuntamente. No hace diferencia sobre ambos institutos, consecuente con el criterio inglés de prestar auxilios (salvage) y con respecto a avería gruesa incorpora íntegramente las disposiciones de las reglas de York - Amberes de 1950, recientemente reformadas en abril de 1974 por el Comité Maritime Internacional.

9º) Seguro: El contrato de seguro marítimo se rige por las disposiciones generales de la Ley General de Seguros en cuanto no fueren notificadas por la presente. El Proyecto Malvagni actualizó las normas del Código de Comercio: 1º) en función de las cláusulas contenidas en las pólizas y 2º) principios sentados por la doctrina y la jurisprudencia.

El Título IV contiene normas procesales que en conjunto agrupan las soluciones para los distintos institutos, método que consideramos erróneo toda vez que mucho más funcional y sistemático hubiera sido incorporadas al tratar cada uno de los mismos. Art. 515, competencia federal para entender en causas emergentes con la navegación interjurisdiccional o que puedan considerarse conexas a éstas.

Luego de establecer la aplicación supletoria del Código Procesal y los distintos tipos de procesos, incorpora en su art. 518 una novedosa

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

disposición al establecer la posibilidad de producir extrajudicialmente las pruebas. Práctico el sistema y loable la intención empero, si en la diaria práctica judicial y sin perjuicio del cordial y respetuoso trato que nos brindamos con los distinguidos colegas de siempre, se plantean ante el Tribunal problemas en torno, por ejemplo, a la redacción de un interrogatorio, pienso lo que será su respuesta sin empleado, sin secretario, sin juez. No obstante señalo que en la práctica reciente y actual está dando algunos resultados positivos, máxime teniendo en cuenta lo difícil que resulta ubicar con la anticipación debida a los tripulantes que navegan.

En orden al procedimiento sobre abordaje, la ley, recogiendo íntegramente el Proyecto Malvagni, introduce una reforma trascendental en esta materia. Podemos ubicar a grandes rasgos tres etapas: A) El carácter forzoso de árbitros amigables componedores del art. 1269 fue interpretado jurisprudencialmente en forma reiterada laudando según su leal saber y entender, criterio robustecido en el caso "Isusi Monte Urbasa c/Rosa Maersk" (1955).

B) En 1967, en autos "Bussio Hnos. c/Belloro", la Corte determina no forzoso ese procedimiento, declarando expresamente inconstitucional dicho artículo; tramitándose de ahí en más los juicios en forma ordinaria con el asesoramiento pericial, naval y la decisión a cargo del juez.

C) El período iniciado con la ley que comentamos crea una normativa con asesoramiento y participación de los peritos en juicios de naturaleza especial. En la práctica, como dijera Malvagni: "Eran designados con tal carácter marinos de guerra o mercantes en cuanto sus conocimientos técnicos y condiciones morales, pero las cuestiones no son solamente técnicas sino jurídicas y los laudos irrecurribles han provocado en más de una ocasión profundas disconformidades" (Apreciación pecuniaria, de los daños, moneda, cambio y tipo de interés, desvalorización monetaria) (Brasil, tal vez, el mejor).

El Título V se refiere a las normas de derecho internacional privado en donde se ha recogido las soluciones impuestas por la doctrina y en especial modo por el Tratado de Montevideo de 1940; el Código de la Navegación de Italia; la Convención de Bruselas de 1952; tanto en lo concerniente a la ley aplicable como al tribunal interviniente. Con el objeto de proteger los intereses nacionales. Se ha consagrado la nulidad de las cláusulas atributivas de jurisdicción (Compte c/Ybarra). Esto es importante

y la realidad indica que hay que hacerse fuerte en la redacción y/o celebración de contratos con armadores extranjeros - por ejemplo - quienes invariablemente imponen el sometimiento de las cuestiones emergentes del contrato a tribunales o arbitraje en Londres o Nueva York. Ello, tanto en los fletamentos por viaje o por tiempo, en sus fórmulas clásicas War Ship Oilvoy - Exxon - Gencon/Baltim y más recientemente el Liner Time/68.

Estimamos que hay argumentos para imponer nuestra jurisdicción: 1º) Ejecución en la República Argentina. 2º) Cargadores argentinos. 3º) Uno

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

de los contratantes argentino.

V. CONCLUSIONES

Sin duda la ley constituye un positivo avance con respecto al viejo Código de Comercio.

El fenómeno navigatorio en torno del cual se desarrolla nuestro derecho marítimo, avanzó en los últimos diez años aceleradamente. Los porta "containers" o transporte unitarizado; los buques tipo "Lash" o "Seabee" donde mediante el desembarco automatizado de 80 lanchas de 500 Tons. cada una, descargan todo su porte de 40.000 Tons. en menos de 20 horas, constituye un hecho que demuestra que la técnica supera al derecho y a su consagración normativa.

En 1961 se sancionó una Convención sobre responsabilidad de buques nucleares; la O.C.M.I. en el año 1969 y 1971 con motivo del accidente del Torrey Canyon ha sancionado 3 Convenciones que introducen el sistema de la responsabilidad objetiva, para sus propietarios y/o armadores o explotadores.

Últimamente, más precisamente en noviembre de 1973, es decir hace un año, se celebró en Londres una Conferencia Internacional sobre Contaminación Marina. Tuve oportunidad de asistir como representante argentino y tal cual fue su objetivo se elaboró y redactó una Convención sobre pollution at sea, que no solamente prevé o sanciona el derrame de petróleo al agua, sino, y esto es lo importante, de cualquier otra sustancia nociva.

CRÍTICAS

Brevemente, y para finalizar, señalaré algunas críticas que a nuestro criterio deberían tenerse en cuenta para la futura reforma de la ley.

1) En el supuesto de embargo pedido judicialmente, la ley consagra la tendencia jurisprudencial de hacer lugar al mismo; no obstante se puede exigir al embargante caución suficiente para responder por daños y perjuicios, lo que dificulta sobremanera su viabilidad y hace su otorgamiento caprichoso y de apreciación subjetiva.

2) Muy poco se habla sobre una institución tan importante como resulta ser la arribada forzosa, como así también, en otro orden de cosas, existe una suerte de contradicción entre el art. 131 inc. m) y el 208 - denuncia sobre hechos extraordinarios ocurridos en navegación.

3) Se ha establecido un complicado y engorroso sistema de reconocimiento y/o verificación de mercaderías, complejo y poco claras sus soluciones. La Aduana no colabora en la medida de lo necesario, las facilidades recíprocas que las partes deben brindarse, no se dan;

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

conceptos poco claros: diarios de mayor circulación; término fehaciente; el tema es necesaria materia de reforma, empero, con fundamento a: 1º) La simplificación del sistema y 2º) mantener el equilibrio entre los intereses de la carga y del transportador.

4) Para los casos de abordaje no se han previsto soluciones para supuestos como el ocurrido en Alijos; colisión entre remolcador que remolcado; para el caso de abordaje en una botadura, en punto a la carga nada se dice.

5) En el régimen de la ley que comentamos se le da un fraccionado tratamiento a la figura del capitán, desarticulando metodológicamente el estudio y comprensión de tan importante instituto de quien ya no es el "señor de la nao" o el "primero después de Dios".

6) No se tuvo en cuenta, por ejemplo, en el art. 596, recursos sobre sumarios administrativos, la creación del Tribunal Administrativo de la Navegación.

7) Para el supuesto de naufragio o pérdida del buque la reaparición de un tripulante que se consideraba desaparecido no da derecho a reintegro de las sumas percibidas, configurando tal actitud un indebido enriquecimiento.

8) En cuanto a los "containers" se mencionan muy vagamente y los buques tipos Lash no se tienen en cuenta para nada. Lo mismo sobre ventas marítimas, nada se dice.

9) Es de señalar la extensión y excesivo casuismo con que se regula el contrato de utilización de buque, donde en definitiva rige el principio de la autonomía de la voluntad. Con las limitaciones que impone el más fuerte.

10) También destacamos algunos defectos de redacción como, por ejemplo, en la innovación en algo tan importante como la limitación de la responsabilidad, mencionar el argentino oro y el peso argentino oro, que son dos unidades monetarias de distinto valor y cotización.

En fin, el derecho es en esencia conducta humana en interferencia intersubjetiva. Nuestros Tribunales Federales, muy estudiosos y capacitados para interpretar tales conductas, con apoyo a la estructura legal comentada, tienen la última palabra.