

Revista

de

Ciencias Económicas

PUBLICACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO
DE GRADUADOS

La dirección no se responsabiliza de las afirmaciones, los juicios y las doctrinas que aparezcan en esta Revista, en trabajos suscritos por sus redactores o colaboradores.

DIRECTORES

Dr. Luis A. Podestá Costa
Por la Facultad

Emilio Bernat
Por el Centro de Estudiantes

José S. Mari
Por el Centro de Estudiantes

SECRETARIO DE REDACCIÓN

Carlos E. Daverio

REDACTORES

Silvio Pascale
Ovidio V. Schiopetto
Por la Facultad

Angel Boigen
Por el Centro de Estudiantes

Armando Massacane
Por el Centro de Estudiantes

Año XIX

Octubre, 1931

Serie II, N° 123

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CALLE CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

de Alberto Diez Mieres

El Congreso de Washington de 1931 de la "Cámara de Comercio Internacional" y el Derecho Marítimo

Continuando su obra de cooperación económica internacional uno de cuyos aspectos es la prosecución de la uniformidad de las leyes que rigen las transacciones comerciales, la Cámara de Comercio Internacional ha celebrado durante el corriente año en Wáshington su sexto congreso bianual.

Tiene particular interés para nosotros la decisión del Congreso de considerar el privilegio del pabellón como una de las principales trabas para la navegación marítima.

La política del privilegio del pabellón ha sido defendida por las naciones que poseen importante marina mercante. Y se ha defendido con el argumento sofisticado de que ese privilegio estimula el desarrollo de la marina mercante, desde que cada estado es libre de ayudar a estimular su propia marina mercante, pero no lo son los estados extraños para imponer ese estímulo a costa de una irritante diferencia y proteccionismo.

En igual sentido, la Conferencia Internacional de Armadores (International Shipping Conference) acaba de adherirse al principio de la igualdad de tratamiento de todos los buques que consagra la convención y el Estatuto sobre «régimen internacional de los puertos marítimos», convención que está pendiente de ratificación que han pedido insistentemente el Congreso de Roma de la Cámara de Comercio Internacional y otras agrupaciones competentes.

El privilegio del pabellón considerado en estos congre-

so comprende dos clases de medidas. Aquellas que aseguran a la navegación nacional una reducción de tasas por anclaje, muelle, puente, tonelaje, dragado y otros análogos, y aquellos otros que por medio de reducciones de derechos de aduana, facilidades especiales u otros medios desplazan los pasajeros o las mercaderías hacia los barcos nacionales.

No se han ocupado, en cambio, de uno de los alcances más arbitrarios de este privilegio que afecta gravemente los intereses del comercio argentino y el de las naciones de América que no tienen navíos.

Me refiero al privilegio del pabellón en cuanto a la aplicación de su ley y de su jurisdicción para juzgar los conflictos internacionales. Sometidas las cuestiones privadas a la ley y jurisdicción del pabellón quedan los fletadores a merced de la contraparte ante las dificultades de hecho que crea al cargador reclamante.

La navegación marítima está afectada también por dificultades aduaneras y consulares de las que se ocupó el Congreso de 1931 preconizando la ratificación general de la convención de 1923 sobre «simplificación de formalidades aduaneras». La Cámara de Comercio Internacional en el Congreso del año en curso insiste en la necesidad de unificar y de establecer sobre una base uniforme y razonable los derechos consulares, multas aduaneras y otros derechos análogos. Considera en sazón el momento para que la Sociedad de las Naciones y los gobiernos emprendan una acción apropiada que permita poner en práctica estos principios.

Por último se trató el tema de los reglamentos sanitarios de buques, objeto de la convención internacional de 1926 que mejoró las condiciones de la navegación y del comercio. En la reunión de 1931 se ha procurado uniformar los métodos sanitarios adaptados a fin de asegurar su eficacia, así como también ha condenado duramente ciertos trámites innecesarios establecidos por los reglamentos de la convención, tales como los que conciernen a las patentes de sanidad que casi han dejado de responder a su fin prístino y han resultado actualmente simples fuentes de recursos. Si es ya inadmisibles establecer reglamentos que no responden a su finalidad y que sirven únicamente para suministrar recursos fiscales, estos reglamentos son todavía más criticables, cuanto que obstaculizan la descarga rápida de los buques. La patente de sanidad que el Código de Comercio (ar-

tículo 925) obliga al capitán tener a bordo, puede considerarse sin incurrir en exageración como un anacronismo del derecho marítimo, reliquia que evoca los tiempos distantes en que se desconocía el telégrafo, y en que las primeras noticias del puerto de embarque llegaban al de destino junto con el navío que las traía. Análogas a esta vetusta disposición abundan en el Código de Comercio preceptos que han perdido su sentido y finalidad desde hace ya tiempo. La convención de 1926 y el Congreso de 1931 han acertado al señalar la necesidad de abolir las patentes de sanidad.