

MV MEGATRADE VIRTUAL

Informe Semanal Digital de Carga Internacional de la Revista
MEGATRADE de Argentina. Dirigido por **DARIO KOGAN**

Año VIII N ° 292 2da. semana diciembre 2009

PLATAFORMA DE OPERACIONES MULTIMODALES



EXOLGAN
CONTAINER TERMINAL

Alberti 1780 (B1871ESF)
Dock Sud - Avellaneda
Buenos Aires - Argentina
Tel.: (54.11) 5811.9100

www.exolgan.com.ar

Es una Empresa del Grupo 



lancargo.com

Boeing 777F

Enfocados en nuestros clientes
y cuidando el medioambiente.

LAN 
CARGO

Reflexiones, opiniones, a contacto@revistamegatrade.com.ar
Suscripciones a *MEGATRADE VIRTUAL*, *REVISTA MEGATRADE* en versión impresa o electrónica,
suscripcion@revistamegatrade.com.ar,

Claves del mercado

AFIP Y CERA PRESENTAN FACTURA ELECTRONICA DE EXPORTACION

La AFIP y la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA) organizaron un seminario de presentación de la Factura Electrónica de Exportación, dando detalles de la forma y tiempo de implementación.

La apertura fue realizada por el titular del ente, Ricardo Echegaray, y el presidente de la CERA, Enrique Mantilla. La incorporación de las operaciones de comercio exterior al sistema le permitirá a la AFIP trabajar con unos 500.000 documentos emitidos en forma electrónica ampliando en forma

geométrica el número de 13.000 contribuyentes que hoy están en condiciones de operar.

En la reunión que contó con una importante respuesta de usuarios potenciales que colmaron el auditorio de la AFIP, estuvieron presentes los equipos técnicos del organismo y de la CERA

Javier Portal, Silvina Otero y Javier Bender funcionarios de AFIP y Aduana, - en la foto- explicaron los pormenores del sistema que en una primera instancia se instrumentará para los contribuyentes responsables inscriptos en el IVA. No habrá necesidad de reempadronamiento para los inscriptos en registros especiales aduaneros. En cambio si tendrán que empadronarse los que ya usan la factura electrónica para el mercado interno que serán unas 1000 empresas. Allí la infraestructura es la misma aunque los datos en este caso requieren de un desarrollo específico. "No hay que olvidar que ahora el que guarda la documentación es la AFIP, aunque el operador puede requerir las copias que necesite", señaló Portal.

"La factura electrónica de exportación mejorará el control, permitirá acompañar la operativa de la exportación y la calidad de los documentos", dijo agregó.

Habrà tres formatos para trabajar con factura electrónica. Por un lado el webservices que esta dirigido a grandes operadores o que manejan fuerte volumen de facturas que tienen sistemas de gestión como el SAP. Allí el servidor de la empresa dialoga con el de la AFIP que controla y emite el Código de Autorización Electrónica (CAE), para facturar. Luego el formato en línea, para el emisor de facturas no habitual. En este caso se ingresa la clave fiscal, se obtiene el CAE que se puede imprimir o enviar por medio electrónico al receptor y y la factura va a estar colgada en la página de la AFIP. Finalmente, el facturador on line plus que tiene más flexibilidad de carga, permitirá registrar la información por ejemplo, en un archivo excel. Un mismo operador puede utilizar dos sistemas.

Antes de la implementación, se va a contar con una herramienta de prueba un simulador en la web de la AFIP con un cuit ficticio.

Cabe recordar que los equipos técnicos de AFIP y CERA han tenido varios encuentros donde se han planteado puntos de mejora del sistema como ser, la posibilidad de agregar varias hojas a la factura, confeccionarla en varios idiomas, verla antes de dar el OK para obtener el CAE, o que se pueda emitir antes o después de obtener el permiso de embarque, entre otros. Como resultaba difícil implementar un modelo standard, se abre la posibilidad de incorporar textos de acuerdo a las exigencias de cada país.



Tres campos son obligatorios para completar la factura: el número, el permiso de embarque con el destino de la factura y el destino de la mercadería. Los tiempos que maneja la AFIP son: voluntario a partir del 15 de diciembre, obligatorio para grandes operadores a partir del 1 de marzo y para todos el 1 de mayo.

IMPRESIONANTE ACUERDO TANDANOR / VENEZUELA

Podría ser impresionante para la industria naval argentina si pasa del papel a la realidad. Se trata del acuerdo que firmaron Venezuela y Tandanor para la construcción de 50 barcasas tanques de 5000 m³, 10 remolcadores de 9000 hp. y 6 buques tanqueros de 10.000 a 20.000m³. Serán destinados a la nueva alianza FLUVIALVA entre el gobierno venezolano con su PDVSA y la empresa argentina Fluviomar que dirige Andrés Guzmán. Se trata de obras por U\$500 millones que pagará el gobierno de Chávez y varios años de trabajo para la industria naval argentina.

LOS NAVIEROS ARGENTINOS MAS UNIDOS

Se acerca una Federación de entidades navieras de la Argentina?

Así parece ser, luego del encuentro que reunió en un restaurant de la Costanera a tres presidentes de las Cámaras de armadores del sector: Claudio López de la Cámara Argentina de Empresas Navieras y Armadoras CAENA, Jorge Alvarez de la Cámara Naviera y Juan C. Fernandez Bazán de CARBA, además de otros directivos de entidades colegas, empresarios, gremialistas y funcionarios del sector y de la PNA.

El encuentro organizado por CAENA quiso mostrar a un armamento argentino unido para afrontar los desafíos que se vienen, limando diferencias históricas que en definitiva lo único que han hecho es limitar el desarrollo del sector.

Claudio López, como anfitrión agradeció la presencia de los funcionarios, - estuvieron el subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Ricardo Luján y el director nacional de Transporte Marítimo y Fluvial, Sergio Dorrego- directivos de cámaras empresarias y sindicalistas, en el almuerzo de fin de año que como hace ya unos años organiza CAENA. Claro que esta vez la reunión tuvo otros condimentos: mostrar un frente unido para trabajar juntos - quizá el anhelo de una federación de cámaras armatoriales? y por primera vez también estuvieron representantes de los gremios.

Precisamente Claudio López, destacó el diálogo que se esta abriendo entre las entidades empresarias del sector, más allá de haber sido un año difícil, y que es hora de pensar en abrir nuevos vínculos asociativos y superadores. "La coyuntura internacional que afectó fuertemente a la actividad, más algunos problemas locales, entre ellos menos carga, la falta de agua en el río y discusiones con los sindicatos, hicieron un año de los más complicados en mucho tiempo para la actividad. Pero hemos salido fortalecidos, aún en la

adversidad estamos dialogando entre los empresarios y demostramos unidad y que estamos en el camino correcto. Precisamente aquí en esta mesa se encuentra representada la totalidad del armamento de la República Argentina y esto no es casualidad. Es la visión y la inteligencia de los presidentes de la Cámara Naviera Argentina, Jorge Alvarez y de CARBA, Juan Carlos Fernández Bazán y de directivos de otras cámaras amigas que rápidamente acudieron a nuestro llamado y entendieron con nosotros que es necesario juntarse para avanzar en la problemática común sin condicionamientos”, dijo.

López también agradeció a las empresas de CAENA por el apoyo a la comisión directiva y resaltó la presencia de los gremios en la mesa - estuvieron desde el Centro de Capitanes, hasta Electricistas navales, Patrones y Baqueanos-, “esto es una muestra real y acabada de convivencia. Hemos tenido muchas diferencias durante el año en este frente pero con inteligencia lo hemos ido superando. Hago votos para que tengamos tiempos de paz y

coincidencias para hacer crecer nuestra actividad con una marina mercante más fuerte para todos”



La foto más requerida del encuentro fue la que reunió a los titulares de las cámaras armatoriales. Aquí vemos de izq. a der. a Jorge Alvarez de la Cámara Naviera, Juan C. Fernández Bazán de CARBA, Claudio López de CAENA y Horario Falinari de la Cámara de Remolcadores.

En el almuerzo estuvieron varios representantes de empresas navieras y directivos de CAENA como Federico Irrgang, Enrique Smiles, Angel Padilla, Gustavo D'amico, Alejandro Risler o Andrés Nadal y en representación del titular de la Prefectura Naval, estuvo el director de policía de seguridad de la Navegación, prefecto Ricardo Faletto.

Durante la reunión, y a propuesta de Jorge Alvarez, se hizo un minuto de silencio en memoria del recientemente fallecido y recordado empresario del sector, el reconocido Horacio López.

LOS NUMEROS DE LA RELACION CON BRASIL

Interesantes datos marcó la consultora abeceb.com en un informe sobre la relación comercial entre Argentina y Brasil. Los números muestran que en diez meses de 2009 Brasil exportó por el equivalente a 2,79 veces el total de las ventas externas de Argentina y que se agrandó la distancia entre las exportaciones de Brasil y las de Argentina en diversos rubros. Sin embargo, Brasil intensificó la primarización de sus ventas externas. Ahora el 52% de las exportaciones brasileñas son combustibles y productos primarios y sus derivados Señala abeceb.com que según datos de la OMC, en 10 años Brasil logró escalar sólo tres posiciones en el ranking mundial de exportadores, al pasar del puesto 25 al puesto 22 en que llegó en el 2008. En los últimos diez años Brasil pasó de representar el 0,93% del total de exportado globalmente, al 1,23% en el 2008, perfilándose como un nuevo protagonista en el marco global. En cambio, la Argentina ha descendido en dicho ranking del puesto 36

en 1998 al 45 para el cierre del año pasado reduciendo levemente su relevancia mundial como exportador del 0,48% a 0,44% en ese período.

“Lejos de algunas visiones exageradas acerca del potencial de Brasil, las cifras indican que todavía una parte importante de sus exportaciones dependen de los productos primarios (commodities) y los combustibles”, dice la consultora.

Los datos disponibles que cubren los primeros diez meses del año muestran que la crisis económica mundial ha profundizado aún más esta composición de sus exportaciones. En un contexto recesión global, los productos industriales de Brasil han sido los más afectados por la caída de la demanda, a diferencia de la de productos primarios y alimentos, sostenida principalmente por las compras de Asia. En el acumulado de los diez primeros meses de 2009, más de un tercio de las ventas que Brasil realiza al exterior son productos con escaso o nulo valor agregado (estos son productos primarios y combustibles).

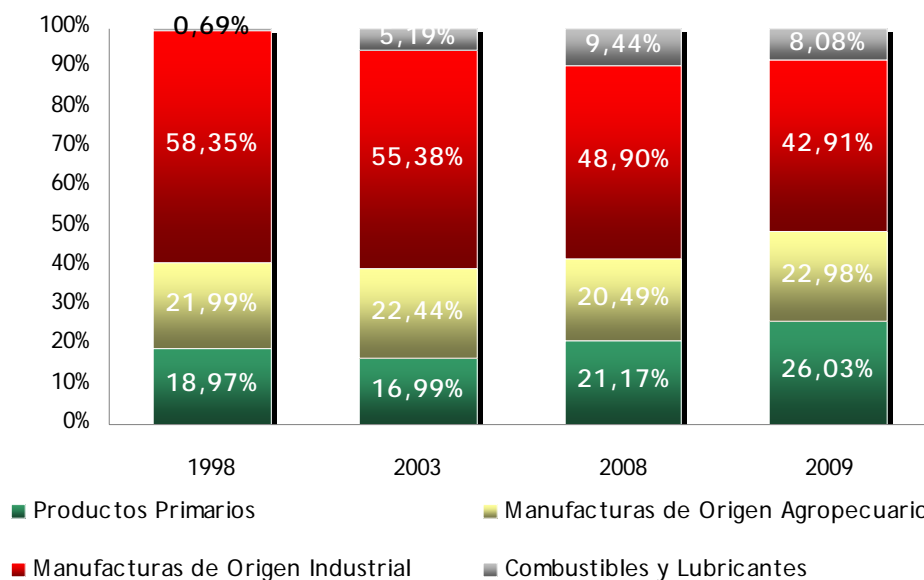
En el caso de Argentina, durante el 2009 se produjo también un cambio en la composición de sus exportaciones, aunque en el sentido inverso ganando lugar mercancías con mayor valor agregado frente a los productos primarios, dice abeceb.com.

De la evolución en la composición del las exportaciones de Brasil, uno de los datos más destacables es la importancia relativa que cobraron las exportaciones de combustibles, pasando de representar menos de un 1% de la canasta en 1998 a casi un 10% en los años 2008/2009. El otro dato significativo es que los productos primarios que solamente representaban un 19% de las exportaciones totales hace diez años, hoy representan un 26%. Mientras que la participación en la canasta exportadora de los productos manufacturados de origen agropecuario se ha mantenido constante durante todos estos años.

Por otra parte, los productos de origen industrial han ido reduciendo progresivamente su participación. Mientras que en 1998 las exportaciones de Brasil estaban compuestas en casi un 60% por manufacturas de origen industrial (MOI), en el año 2008 estas representaban menos del 49%.

Durante el año 2009 la crisis financiera global golpeo duramente a las economías exportadoras y Brasil no fue la excepción a la regla. Mientras que la demanda de alimentos se mantuvo estable en gran medida gracias a las compras de China, la demanda de productos industriales se contrajo debido a la fuerte retracción del consumo operada principalmente en los Estados Unidos. Este cambio operado en la demanda global provocó una fuerte reducción de las exportaciones de productos industriales, los cuales en el año 2009 representan menos del 43% del total.

Gráfico 1: Brasil: Exportaciones totales por grandes rubros. En porcentajes



Fuente: abeceb.com en base a MDIC

Siguiendo con el informe, en el caso de la Argentina, la composición de sus exportaciones no ha sufrido grandes variaciones si comparamos los años 1998-2008. En ambos años las manufacturas de origen industrial (MOI) representan un tercio de las exportaciones, mientras otro tercio corresponde a las manufacturas origen agropecuario (MOA). Por otra parte los productos primarios representan menos del 25%, y los combustibles no superan el 12%.

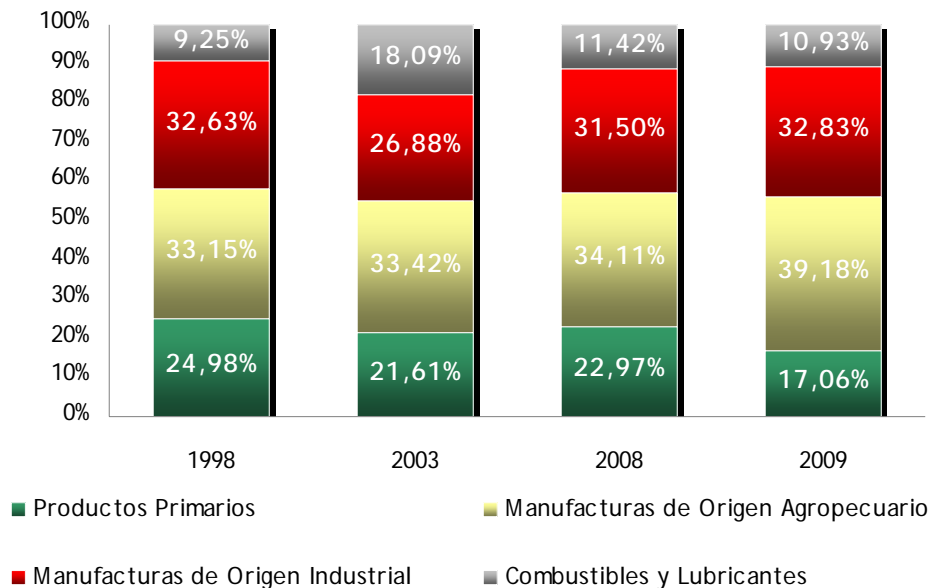
Si tomamos en cuenta el año 2003, en donde nuestro país comenzó a recuperarse de una de las peores crisis en su historia, es posible observar una fuerte contracción de la participación de las exportaciones industriales (-6%), y un incremento de los combustibles y lubricantes (+8%) en el total. "A pesar de esto, podemos concluir que este periodo de reprimarización de las exportaciones tuvo cierto carácter transitorio, ya que una vez recompuesta la estructura productiva destruida por la crisis, la Argentina volvió a una situación similar a la etapa previa", dice el informe.

La crisis financiera global afectó a las exportaciones argentinas en un sentido inverso a las de Brasil. Si bien se produjo una contracción en los volúmenes de ventas al resto del mundo, su composición sufrió cierta modificación a favor de los productos manufacturados derivados de commodities, y de mayor valor agregado.

En diez meses de 2009, las exportaciones de productos primarios representan un 17,06% contra un 22,97% en el año 2008, mientras que las manufacturas de origen agrícola (MOA) alcanzaron el 39% de participación frente a 33% de los años 1998 y 2003. Las MOI y los combustibles se mantuvieron en niveles similares a los del año anterior.

"De esta composición relativa de las exportaciones podemos destacar que en los últimos diez años el 34% del crecimiento de las exportaciones se explica por mayores ventas de MOA, mientras que las MOI explicaron el 30% de ese crecimiento. Durante 2009 esta tendencia se acentuó a favor de estos dos rubros con mayor valor agregado", agrega.

Argentina: Exportaciones totales por grandes rubros. En porcentajes

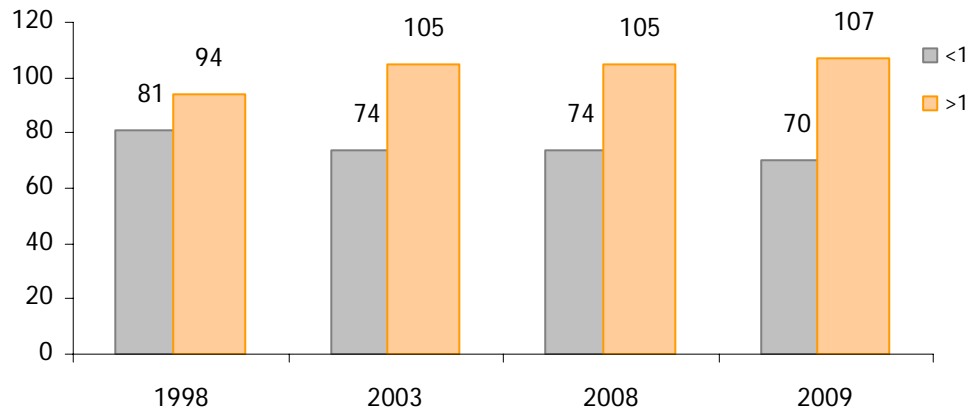


Fuente: abeceb.com en base a INDEC

Agrega el informe que en los últimos años, Brasil se ha situado como un competidor de Argentina en muchos productos que en el pasado nuestro país era exportador neto. En el total de exportaciones, la brecha entre los dos países se extendió en los últimos años ya

que durante 1998, el gigante sudamericano exportaba más de 1,9 veces que Argentina, diez años más tarde la distancia se agrandó a 2,82. Durante el 2009, la diferencia se mantuvo en niveles similares, aunque levemente se redujo a 2,79. Indagando respecto a los rubros exportadores, abeceb.com los segmenta en dos grandes grupos. Los que poseen mayor inserción internacional que Argentina y los que poseen menor inserción, para lo cual se realizó en ratio exportaciones brasileñas sobre argentinas. Respecto a 1998, en 2008 se amplió en 11 la cantidad de rubros brasileños que poseen mayor inserción que Argentina, llegando a 105 y en 2009 se extendió a 107 rubros. En cambio, los que poseen mayor inserción del lado argentino se redujeron de 81 a 70 entre 1998 y 2009.

Cantidad de rubros cuyas exportaciones son mayores ($B/A < 1$) y menores ($B/A > 1$) frente a las de Brasil.



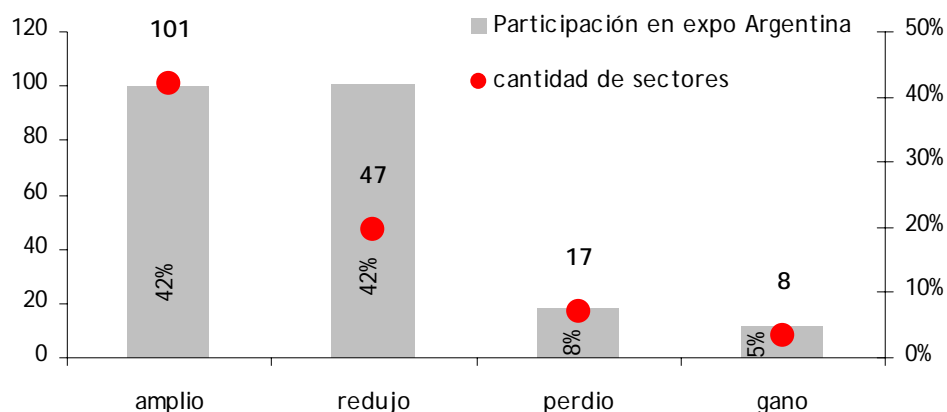
Fuente: abeceb.com en base a MDIC e INDEC

De ese universo, existen rubros que poseían menor competitividad que Brasil en el pasado, y que actualmente ampliaron la brecha exportadora. En este el informe encuentra 101 rubros representando el 42% de las exportaciones argentinas 2008.

No obstante, dentro de los que poseen menor inserción relativa frente a Brasil, se puede observar que existe un grupo de 47 rubros que redujo esta brecha. Estos representan también el 42% del monto de las exportaciones de 2008.

En el primer grupo se encuentran rubros industriales como máquinas y aparatos eléctricos, metales, papel, cobre, textiles sintéticos y carnes porcinas. En el segundo grupo aparecen rubros del complejo oleaginoso, plásticos, tractores, aluminio, metales preciosos, vinos, frutas y hortalizas y jugos entre los más destacables.

Cantidad de rubros que ampliaron (redujeron) la brecha exportadora frente a Brasil y aquellos que pasaron a exportar menos (más) cuando exportaban más (menos) que Brasil entre los años 1998 y 2008.



Fuente: abeceb.com en base a MDIC e INDEC

Con menos integrantes aparece un tercer grupo con aquellos rubros en los que Argentina poseía mayor inserción internacional frente a Brasil y hoy fueron superados por nuestro mayor socio comercial. Este grupo se compone por 17 rubros entre los cuales se destacan petróleo crudo, carnes bovinas, mineral de cobre, pieles y cueros, productos farmacéuticos, esencias especiales y arroz.

Por último, también existen aquellos que ganaron competitividad e inserción respecto a Brasil. Este grupo se compone por ocho rubros que representan el 5% de las exportaciones argentinas. En ellos se destacan los subproductos de la soja, grasas y aceites, plomo, pieles y cueros en bruto y artículos de relojería.

GRUPOS POR RUBROS EXPORTADORES

Principales rubros que ampliaron la brecha exportadora

Rubro	Mill U\$S 2008	Particip	B/A 2008	B/A 1998	dif Ratio B/A 2008-1998
Máquinas y aparatos eléctricos	604,9	0,864%	11,5	5,9	5,6
Resto fund hierro y acero	334,1	0,477%	30,2	19,4	10,8
Conservas y preparados de carnes	265,8	0,380%	7,7	1,5	6,1
Pasta para papel	129,7	0,185%	30,2	10,6	19,6
Vehículos de navegación marítima y fluvial	86,9	0,124%	17,7	3,9	13,9
Barras	85,5	0,122%	8,9	2,2	6,7
Azúcar de caña en bruto	63,5	0,091%	57,5	38,1	19,4
Calzado y sus componentes	33,9	0,048%	59,8	20,3	39,5
Cobre	20,0	0,029%	63,6	5,1	58,5
Vehículos y materiales para vías férreas y sus partes	15,8	0,023%	15,5	6,3	9,3

Fuente: abeceb.com en base a MDIC e INDEC

Principales rubros que redujeron la brecha exportadora

Rubro	Mill U\$S 2008	Particip	B/A 2008	B/A 1998	dif Ratio B/A 2008-1998
Aceite de soja	4895,9	6,992%	0,5	0,6	0,0
Soja	4583,2	6,545%	2,4	3,4	-1,0
Materias plásticas y artificiales	1478,1	2,111%	1,9	1,9	-0,1
Partes y piezas de vehículos y tractores	1284,5	1,834%	3,8	3,9	-0,2
Aluminio	805,3	1,150%	3,4	5,0	-1,6
Piedras y metales preciosos	783,4	1,119%	2,0	17,9	-15,9
Vehículos de navegación aérea	758,4	1,083%	7,8	37,2	-29,4
Vino de uva	641,4	0,916%	0,0	0,0	0,0
Resto frutas y hortalizas	474,2	0,677%	0,2	0,5	-0,3
Harina de trigo	435,5	0,622%	0,0	0,0	0,0

Fuente: abeceb.com en base a MDIC e INDEC

PRINCIPALES RUBROS QUE PERDIERON. Exportan menos que Brasil cuando en el pasado exportaban más.

Rubro	Mill U\$S 2008	Particip	B/A 2008	B/A 1998	dif Ratio B/A 2008-1998
Petróleo crudo	1691,0	2,415%	8,1	0,0	8,1
Carnes Bovinas	1497,0	2,138%	2,8	0,6	2,2
Mineral de cobre y sus concentrados	994,0	1,420%	1,2	0,0	1,2
Pieles y cueros preparados	927,4	1,325%	2,1	0,8	1,2
Productos farmacéuticos	627,7	0,896%	1,5	0,7	0,9
Aceites esenciales y reinosoides (perfume, cosmética, tocador)	512,4	0,732%	1,2	0,9	0,3
Arroz	236,5	0,338%	1,3	0,0	1,3
Resto combustibles	122,5	0,175%	1,4	0,4	1,0
Aparatos y dispositivos para calentado y cocción de material, y sus partes	107,3	0,153%	2,6	0,9	1,7
Uvas de mesa	88,7	0,127%	1,9	0,2	1,7

Fuente: abeceb.com en base a MDIC e INDEC

PRINCIPALES RUBROS QUE GANARON. Exportan más que Brasil cuando en el pasado exportaban menos.

Rubro	Mill U\$S 2008	Particip	B/A 2008	B/A 1998	dif Ratio B/A 2008-1998
Subproductos oleaginosos de soja	7127,5	10,179%	0,6	1,0	-0,4
Productos diversos de las industrias químicas	1731,4	2,473%	0,5	1,8	-1,3
Grasas y aceites	427,5	0,611%	0,4	2,3	-1,8
Grasas y aceites lubricantes	174,3	0,249%	0,4	5,6	-5,2
Otros aceites	77,6	0,111%	0,3	1,7	-1,5
Plomo	53,6	0,077%	0,0	4,3	-4,3
Pieles y cueros en bruto	6,4	0,009%	0,6	4,4	-3,8
Relojería y sus partes	5,1	0,007%	0,7	1,2	-0,5

Fuente: abeceb.com en base a MDIC e INDEC

130 ANIVERSARIO DE TANDANOR

La ministra de Defensa Nilda Garré reforzó el anuncio de la construcción de cuatro patrullas oceánicas en el complejo CINAR. Fue en la celebración de los 130 años de Tandador, astillero que ahora forma parte de dicho complejo y que contó con la presencia de autoridades nacionales, representantes de cámaras empresarias y autoridades de Armada y PNA.

“Tenemos sobrados motivos para festejar, una empresa consolidada, trabajadores comprometidos, accionista involucrado y consustanciado con la actividad, algo que nos permitió en muy poco tiempo tener un firme proceso de crecimiento superando los niveles históricos de actividad de la empresa”, señaló el presidente de Tandador, Mario Fadel - en la foto-.



Recordó que el astillero bajo la denominación de talleres navales de Marina fue creado durante la presidencia de Nicolás Avellaneda, el 10 de noviembre de 1879 en un viejo varadero a orillas del río Luján. Allí funcionó por 20 años y luego se trasladó a dársena norte. En 1922 se denominó arsenal naval Buenos Aires, hasta 1970, año en que tomó su nombre actual de Tandador. En 1972 se fusiona con CARENA talleres de reparaciones navales, que funcionaba precisamente en el predio actual del astillero.

Un hito importante para Tandador fue la construcción del sincrolift, a fines de los 70 principios de los 80, la plataforma de elevación de buques con una capacidad de 15 mil toneladas - de las más grandes del mundo- y la plataforma de transferencia, así como cuatro gradas que van entre los 150 y 200 mts que pusieron a Tandador en muy buenas condiciones de competitividad.

Fadel denunció la privatización irregular del astillero en los 90, vendiéndose fraudulentamente su planta de dársena norte, “muy lejos de los intereses de la industria naval y más cerca de intereses inmobiliarios. Hoy gracias a la acción del ministerio de Defensa, todos los responsables de esa venta están procesados y para el año próximo se espera su juicio oral”, advirtió.

Recordó también que en el 99 ocurre la quiebra del accionista privado, situación que puso en riesgo la continuidad de la empresa. “Hace 10 años, lejos de festejar sus 120 años, Tandador debatía su desaparición. La vocación y convicción de 150 trabajadores que quedaron en la planta, permitió mantener en vida al astillero. Por eso quiero hacerles llegar a esos trabajadores - unos 80 de ellos están aquí presentes- mi reconocimiento”, agregó el directivo.

Otro hito en la reciente historia del astillero fue la declaración del gobierno declarando la nulidad de la privatización y su recuperación sin costo alguno para el Estado nacional. Otro mojón, destacó Fadel, fue la decisión del ministerio de Defensa de constituir el complejo CINAR integrando Tandador y la planta vecina Alte Storni, -- el ex Domeq García- “Esto le impuso a nuestra gestión un doble objetivo, desarrollar un modelo de gestión con orientación de resultados que la haga sustentable en el tiempo sin aportes del estado y el de ser a la vez articuladores e impulsores activos de la industria naval argentina. Con mucho orgullo hoy podemos decir que hemos logrado el objetivo, generando las condiciones económicas y financieras que permite abocarnos en lo inmediato a encarar la encomienda establecida por el accionista en un diálogo franco con los actores de la industria naval”, agregó.

Las buenas condiciones económicas y financieras de la empresa con resultados positivos permitió realizar en los últimos meses importantes inversiones, sistema informático

integral, maquinarias, herramientas y equipos como ser plataformas para trabajo en altura, andamios, equipos de soldar, medidores de ultrasonido, auto-elevador, bombas, así como fuertes inversiones en el corazón de Tandano que es el sincrolift y la plataforma de transferencia. "También apuntamos a la recuperación y ampliación de la todavía insuficiente infraestructura edilicia, la ampliación del comedor de trabajadores y el sistema de agua potable. A pesar de la dura crisis mundial que afectó la actividad naviera hemos estado con actividad a pleno. Además logramos reinsertar a Tandano en el mercado de reparación e incursionar en el de la construcción, avanzando en nuestro sistema de calidad garantizando plazos y con precios competitivos como base indispensable para la satisfacción de los clientes, ya sean oficiales o privados nacionales o extranjeros, de allí que podemos decir que desde el 2007 a esta parte hemos triplicado nuestra facturación y para el 2010 prevemos quintuplicar los ingresos, con la idea de incluir mas mano de obra", agregó Fadel

A esta ocupación, se le han sumando dos desafíos: la reparación de media vida del submarino San Juan - recordamos que la última reparación importante de media vida de un submarino de la Argentina se realizó en Brasil- y la reparación integral del Alte Irizar insignia de la campaña antártica. "Debemos agradecer al Ministerio de Defensa y a la Armada por haber confiado en esta empresa. El antagonismo entre lo privado eficiente y lo

estatal ineficiente no existe. Aquello fue solo una frase publicitaria del modelo de los '90, demostramos que hay otro modelo posible: empresas estatales tan eficientes como las privadas, bien administradas y generadoras de empleo genuino que acompañen el crecimiento de la industria nacional. Con todo ello aspiramos a fortalecer el sentido de pertenencia de nuestros trabajadores en la empresa. Este festejo sirve para reafirmar ese compromiso y para que se sientan orgullosos de pertenecer a una empresa centenaria como pocas. Hoy festejamos sin zozobras ni



problemas laborales con la certeza de que el camino emprendido nos muestra un horizonte de trabajo por muy largo tiempo. Estamos trabajando para que dentro de pocos años Tandano tenga el lugar de privilegio que nunca debió perder entre los grandes astilleros de la región".

Por su parte, la ministra Garré - en la foto con Fadel desplegando la placa recordatoria del 130 aniversario- destacó que fue este gobierno el que inició la recuperación de la infraestructura que nuclea hoy a Tandano y el Alte Storni en el Complejo CINAR. "La constitución de este complejo fue concebida para potenciar los recursos productivos en manos del Estado ya sea en infraestructura, tecnología y recursos humanos con la expectativa que a el se le sumen todos los actores de la industria naval públicos o privados de manera directa o indirecta, asociándose, complementándose o articulando políticas que impulsen el desarrollo de la industria naval nacional. En ese sentido el gobierno ha tomado la decisión de confiar al CINAR la reparación de media vida del submarino San Juan y del rompehielos Alte Irizar. Estas obras, una vez concluidas pondrán a este complejo en un lugar de privilegio en el mundo de las reparaciones navales. Además el CINAR aspira a logros mayores, sueña en constituirse en un gran astillero de diseño y construcción", dijo Garré.

Por otro lado anunció la construcción de cuatro patrulleros oceánicos multipropósito. "Estos equipos resultarán la mayor inversión para equipamiento naval para la defensa en mas de una década: \$600 millones, para la preservación de la soberanía nacional en nuestro litoral y zona exclusiva económica. Con estas obras, además de cubrir las

necesidades operativas de la defensa nacional, queremos defender el trabajo argentino y el desarrollo de las capacidades de la industrial naval”, dijo.

Según la funcionaria, Tandanor se encuentra en crecimiento sostenido y una gestión con resultados positivos; por eso ha instruido al directorio para que las utilidades generadas sean reinvertidas en el mejoramiento de las condiciones laborales de los trabajadores, capacitación, herramientas, maquinarias y equipos y recuperación de la infraestructura industrial. “En este proceso no pueden estar ausentes las instituciones académicas afines. Así avanzamos en acuerdos con la UBA para la capacitación de los jóvenes para una tecnicatura en ingeniera naval con prácticas en el astillero. El capital humano de ingenieros formados en saberes de alta calidad es algo crucial. Cuando no hay trabajo quiebran las empresas y quienes poseen la capacidad para crear y hacer se van buscando otros horizontes y no se reproducen esas habilidades en las nuevas generaciones. El volver a forjar líneas de formación para antiguos y nuevos trabajadores de la industria es otra reconversión vital, núcleo de cualquier iniciativa que queramos llevar en esta actividad o cualquier otra”, dijo Garré.

Finalmente señaló que en suma, la razón de ser de CINAR es desarrollar y sostener un parque industrial naval de alta calidad que permita satisfacer requerimientos civiles y militares de construcción, reparación, modificación y otras actividades afines formando recursos humanos, apoyando la investigación y el desarrollo para la aplicación de nuevas tecnologías, obteniendo competitividad a nivel internacional a fin de contribuir a satisfacer las necesidades estratégicas de la Defensa y el desarrollo industrial del país.

Frente a ese objetivo, dijo, el complejo pasó del estado de quiebra virtual a hoy que cuenta con 530 trabajadores directos y 700 contratistas, sin conflictos laborales serios y con pagos al día. “La facturación se ha triplicado desde el segundo semestre del 2007 y trabajando con mucho buques extranjeros de gran porte, revirtiendo la mala imagen que podrían tener las empresas estatales que necesitaban aportes oficiales para cerrar su presupuesto. CINAR aporta al Estado y genera sus propios recursos saliendo a competir al mercado internacional. Estos recursos permiten capitalizar a la organización posibilitando su crecimiento constante y con un futuro por delante que le resulta nuevamente promisorio. Estará en el claro discernimiento, en la férrea voluntad de quienes protagonizamos esta historia hacer de los anhelos, esfuerzos y sueños una nave robusta, cómoda, bella, surcando el océano en pos de los horizontes recuperados”, dijo Garré.

Varias plaquetas recordatorias por los 130 años de Tandanor. Por ejemplo, una entregada por Pablo Noel, en representación de la Federación de la Industria Naval Argentina, y otra por Silvia Martínez por la Cámara de la Industria Naval Argentina que reúne a los trabajadores del SAON.

ADUANA DECLARA DE INTERES EL CONGRESO MUNDIAL DE DESPACHANTES

La directora general de Aduanas, Silvina Tirabassi declaró de interés institucional el Congreso Mundial de Despachantes de Aduana y la Asamblea Anual de la International Federation of Custom Brokers Associations - IFCBA- que tendrá lugar en Buenos Aires entre el 4 y el 7 de mayo próximo y que es organizado por el Centro Despachantes de Aduana. Entre los considerandos, la funcionaria señala que el Despachante es un actor importante en la cadena logística internacional de mercaderías, siendo el Centro un organismo comprometido con la ética y moralidad de sus integrantes, que coadyuva a elevar el nivel del ejercicio de sus tareas brindando un constante apoyo en los aspectos técnicos y operativos de las mismas. Por su parte, destacó Tirabassi, la IFCBA es una entidad compuesta por más de 30 asociaciones de despachantes de aduana de distintos países que participa activamente en la OMA a través del grupo consultivo del sector privado, respecto

de las deliberaciones tendientes a implementar el marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global.

La declaración de interés también tiene que ver con la participación de destacadas personalidades y profesionales, la importancia de los temas a tratar en el encuentro, permitiendo intercambiar opiniones sobre las mejores prácticas comerciales a nivel internacional

ARMADORES LOCALES DE SEMARBRA PIDEN MEJORES CONDICIONES PARA COMPETIR

La sede Buenos Aires de SEMARBRA, Servicios de Transporte Marítimo Argentina Brasil/MERCOSUR - ex Conferencia Marítima de Fletes Argentina Brasil- ente que reúne a líneas navieras y que organiza operativamente la prestación de los servicios del acuerdo bilateral; reunió a armadores, cámaras empresarias del sector naviero y funcionarios en un cocktail de fin de año realizado en Forum Puerto Madero.

Ante una amplia concurrencia, se pudo ver al subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Ricardo Luján, el director de Transporte Marítimo y Fluvial, Sergio Dorrego, a los titulares de CAENA, Horacio López, de la Cámara Naviera, Jorge Alvarez, de la Cámara de Remolcadores, Horacio Falinari, de CARBA, Juan C.Fernández Bazán, del Centro de Navegación, Javier Dulce, junto ejecutivos de empresas miembros de SEMARBRA, Antares Naviera, Argenmar, Ultrapetrol, Petro Tank, Fluviamar, Navenor, Navisupe, Servicio de Transportes Navales, Vessel y Navenor.

Omar Meggiolaro, titular del SEMARBRA recordó los objetivos de la entidad: disciplinar el transporte marítimo bilateral, y estrechar relaciones entre las marinas mercantes de ambos países y concienciar sobre los nuevos desafíos: la necesidad de recrear en el corto plazo las ventajas competitivas que requiere la bandera argentina a través del dictado de normas de promoción naviera que le permitan posicionarse, crecer y desarrollarse en el actual intercambio bilateral y en el futuro mercado naviero del Mercosur.

Señaló que la proximidad de la puesta en marcha del Acuerdo Multilateral, que implica la libre circulación del transporte marítimo sin establecimiento de cuotas ni fletes pre acordados, deberá lograrse como máximo el 7 de diciembre del 2015, "lo que nos obliga a exigirnos para adoptar en el menor tiempo posible, las medidas que sean más eficaces para contar en el breve plazo, con la oferta de transporte marítimo y la infraestructura portuaria, que nos garanticen una presencia de buques de bandera argentina en el tráfico regional, capacidad de atender con regularidad y eficiencia las necesidades del comercio exterior de bienes y servicios", dijo.

Meggiolaro recordó que los países de la región quieren concluir las negociaciones del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo lo antes posible "una vez alcanzado este acuerdo, las marinas mercantes más eficientes del MERCOSUR serán quienes realicen los servicios de transporte marítimo que demande el mercado regional", agregó

Advirtió que los países vecinos muestran un constante crecimiento en incorporación de buques, nuevas construcciones e incremento de la infraestructura portuaria, siendo así más competitivos en la prestación de servicios generando un mayor desarrollo a sus economías. Se extendió diciendo: "La Argentina no puede quedarse solo en discursos y anuncios esperanzadores. No nos queda margen para la espera. Es hora que se tomen las disposiciones necesarias y concretar en los hechos la realidad impostergable para nuestra marina mercante, promoviendo una legislación apropiada para que el armamento cuente con las facilidades de contingencia necesarias. Es decir colocarse en condiciones para recuperar paulatinamente el rol histórico de esta actividad económica. Desde SEMARBRA creemos que existiendo conciencia acerca de lo que esta en juego, es decir el futuro de la actividad misma y voluntad férrea para crear las ventajas competitivas que el sector requiere, ese objetivo nacional es posible de alcanzarse en el breve plazo. Con esa

finalidad la entidad se abre a la comunidad marítima para intercambiar ideas con las entidades armatoriales, asociaciones de trabajadores, los funcionarios del gobierno nacional, legisladores, cargadores y representantes de la industria naval. Ello como un camino común para la reflexión y perseverancia hacia la recuperación de este sector económico y la concreción de un objetivo nacional: posicionar a la Argentina en el mercado de transporte marítimo del MERCOSUR”.

Omar Maggiolaro, titular de SEMARBRA recibió una distinción por su trayectoria en la actividad. En la foto acompañado por directivos de la entidad, Angel Padilla, Adriana Alejo y Gustavo D´amico



Representando a la parte brasileña del SEMARBRA estuvo Ricardo Pereira quien en un aparte señaló ante la requisitoria de este medio, que el armamento de la región tiene la capacidad para responder a la demanda del mercado y que no hay limitaciones para la carga porque de no haber oferta de bodega disponible hoy en día la tercera bandera puede acceder en forma casi automática. “Hoy la competencia es amplia, aunque se necesitan más facilidades para construir y promover más la bandera regional”, señaló. Sorprendió cuando nos dijo que los astilleros brasileños están muy enfocados a ser proveedores de Petrobrás, mientras que los pedidos dedicados a carga general están en un segundo plano. “En Brasil todavía resulta más barato importar un buque nuevo que construirlo allí”, dijo.

Por su parte, Fabio Siccherino de Log In, el armador brasileño, nos dijo que es la única empresa de línea de la región que esta construyendo buques en ese país, precisamente ya esta avanzando el primero de una serie de cinco con capacidad de 2.800 teus. y que entrará en servicio el año próximo.

En la foto de la izquierda directivos de Cámaras del quehacer naviero. A la derecha, representantes de las líneas que forman parte del SEMARBRA.





Sergio Dorrego, el titular del Comando de Transportes Navales, Carlos Villa, el secretario de la Liga Naval, Fernando Morales y el titular de CARBA, Juan Carlos Fernández Bazán

REUNION DE CABUSA EN EL TIMON

Con motivo del cierre del año, la Cámara de Empresarios de Buceo y Salvamento (CABUSA) realizó un encuentro en el Timón Club, donde estuvieron ejecutivos, funcionarios y representantes de PNA y Armada. Estos fueron recibidos por miembros de la entidad como Carlos Paz, Alberto Rodrigo, Gustavo Nordenstahl y José M. Palazuelos, entre otros. En la foto de izq. a der. podemos ver al maritimista Jorge Radovich, Carlos Paz, presidente de CABUSA, el director nacional de Transporte Marítimo y Fluvial,

50 ANIVERSARIO DEL CONSEJO DE INGENIERIA NAVAL

El Consejo Profesional de Ingeniería Naval celebró sus 50 años. Lo hizo con una recepción muy concurrida en el Claridge donde asistieron, autoridades, directivos y profesionales del sector, así como representantes de la Armada y Prefectura Naval Argentina. Allí se hizo un racconto de la actividad, con imágenes de las obras emblemáticas, que sirven como base para un libro que se publicará próximamente y que cuenta la historia de las personalidades que hicieron a la ingeniería y a la industria naval. "Era justo que tanto talento y esfuerzo puesto en las obras por aquellos que hicieron la industria naval estuviera recopilada, documentada y editada en un libro para mostrar la dimensión de lo realizado. Viendo esas imágenes resulta una satisfacción formar parte de un grupo de hombres que participaron en el proyecto, construcción, operación



y reparación de embarcaciones, cualquiera sea la tarea y el tipo, desde deportivas, hasta chatas, graneleros, petroleros, barcasas o plataformas petroleras- el espíritu que lo rodea es el mismo: trabajo en equipo, esfuerzo, sacrificio y dedicación”, señaló el titular del Consejo, Ricardo Ferrer *(en la foto)*

El directivo agradeció a los armadores y astilleros por creer en los ingenieros navales y en el CPIN para llevar adelante sus proyectos y así como al Estado, aunque señaló que aún se necesitan más profesionales. “Las universidades deben capacitar a los futuros ingenieros que recién tendremos en 10 años. Necesitamos más proyectos y construcciones y que astilleros y armadores firmen más contratos y que el Estado no este ausente y participe a través de sus instituciones porque no hay actividad marítima en países donde no se toman decisiones políticas orientadas en esas dirección”, advirtió.

Ferrer destacó avances del Consejo en la facilitación de los trámites para la confección de encomiendas de obras, la implementación del Acervo para registro y certificación de encomiendas y como hitos importantes el Congreso Mundial de Ingeniería que tendrá lugar en el 2010 y el Congreso Copinaval que se viene en el 2011.

“Desde el 2000 hemos crecido mucho y lo muestra la matrícula que pasó de 100 en ese año a más de 500 de hoy. Esto es sustentable si el desarrollo no se detiene y podemos mantener los equipos de trabajo en estudios, astilleros, armadores y sobretodo de una gran mayoría que se desarrolla como profesional independiente en la actividad de la ingeniera naval y naval partista y que necesita continuidad. Si la actividad se detiene mucho de lo logrado se terminará perdiendo”, agregó Ferrer.

Además de los detalles del recorrido de la Regata del Bicentenario, una iniciativa de las Armadas de Chile y Argentina, que contará con la presencia de un buen número de embarcaciones emblemáticas de América del Sur y Europa en un recorrido por todo nuestro continente, del anuncio de Berta Assie, presidenta de la Asociación Argentina de Ingeniería Naval de la XXII edición del Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria, a realizarse en Buenos Aires en septiembre de 2011 y de los detalles de la construcción de la Goleta del Bicentenario Santa María de los Buenos Aires por parte del capitán de navío Jorge Luis Canoura, responsable técnico de la misma; una de las personalidades presentes en la celebración de los 50 años del CPIN fue el Jefe del Estado Mayor General de la Armada, almirante Jorge Omar Godoy. Este señaló que para que existan ingenieros navales y una vocación por seguir esta carrera, es necesario comprender que tenemos un país marítimo. “A partir de allí los argentinos tenemos la obligación desde cada lugar de trabajo de ser actores protagónicos en la generación de una conciencia marítima. Desde lo que es la Defensa Nacional, la Armada esta promoviendo desde distintos ámbitos, el interés por las cuestiones del mar y así estamos empujando una serie de proyectos. Por ejemplo, apuntalando el desarrollo del polo industrial del CINAR donde hay una gran infraestructura en Tandano con posibilidades de convertirse en un gran astillero y eso es lo que pretendemos”, dijo. Agregó que desde el 2003 la Armada ha avanzado mucho en este proyecto, donde se recuperó capacidad, máquinas, se formaron soldadores, se construyeron barcasas, encarando la media vida de un submarino, reparando una lancha rápida de muchos años y encarando la construcción de la Goleta Santa María de los Buenos Aires - que fue diseñada por el reconocido Germán Frers quien estuvo presente en la celebración- y el proyecto de construcción de patrulleros de alta mar. Godoy también destacó otros dos pilares de la industria naval: Río Santiago y Puerto Belgrano.

Finalmente el secretario del CPIN y responsable de la carrera de ingeniería naval de la UBA, Mario Colpachi, - *en la foto a la der. junto al Alte. Godoy al centro y Ferrer a la izq-* al hacer el cierre del encuentro señaló: “El Consejo, existe para asegurarle a nuestra sociedad que las embarcaciones que se hagan en el país estén pensadas y construidas adecuadamente. Ello



exige de los ingenieros navales ciertas cualidades que otras personas no necesitan poseer. A diferencia del médico, que trabaja con lo más valioso que posemos, como es la vida humana, y cuyo compromiso consiste en emplear todos los recursos que posea para atender a un paciente sin poder asegurar el resultado, el ingeniero manipula objetos menos importantes pero está siempre obligado al resultado correcto. Otra característica, ya no exclusiva ni obligatoria pero sí muy presente en los ingenieros navales es la vocación y, en cierta forma, el espíritu del pionerismo. Cuando se pregunta a un estudiante de nuestra profesión por qué la eligió, muchas veces se escucha esta respuesta: "no es lo mismo que otras ingenierías, te tienen que gustar mucho el mar, los barcos..."

Bioy Casares, en un relato sobre la felicidad humana, clasificaba a los hombres en dos grupos: el de aquellos que son felices con lo que deja de ser maravilloso en la posesión y el de los que son felices solo con la posesión. Los primeros, decía, construyeron nuestra civilización de Occidente. Probablemente muchos ingenieros navales pertenezcan a este grupo. Por eso, en este momento de felicidad, quisiera invitarlos a que brindemos por el recuerdo de nuestros maestros, por el de los colegas que ya no nos acompañan -aunque si sus obras-, por los momentos que compartimos durante la vida profesional, por el futuro de nuestra profesión y, en las vísperas del Bicentenario, por el futuro más promisorio para la Patria".



EL CENTRO DE NAVEGACION REUNE A SU GENTE

El Centro de Navegación realizó su tradicional reunión de fin de año en el Claridge Hotel. Recibidos por el titular de la entidad, Javier Dulce, -en la foto-, los agentes y operadores del comercio exterior, tuvieron una velada distendida. Como siempre, Patrick Cambell, el secretario de la entidad, le puso un toque de animación al encuentro. Hubo mucha charla y más allá de las penas que se contaron por un año muy difícil para las líneas navieras, no faltó música y diversión...

CAPITANES BUSCANDO EL DIALOGO

Más allá de la situación conflictiva que se ha vivido este año entre el Centro de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante y los armadores, el titular de la entidad, Marcos Castro se mostró abierto al diálogo, aunque reconoció que la pelea dejará secuelas.

Fue en la celebración del día del Marino Mercante que reunió a los socios de la entidad. Castro hizo un análisis del conflicto que puso en vilo la relación del gremio con las cámaras empresarias y con gremios colegas, destacó el logro conseguido con el acuerdo por 0,80 de franco compensatorio - un virtual 1 x 1- la mayor conquista social de los últimos 30-40 años por parte del gremio, según afirmó, y que no genera distorsiones en la ecuación económica del armador; pero insistió en que ahora es tiempo de acordar y bajar los decibeles del conflicto..

"Debemos dejar de lado resentimientos, no olvidar, pero ir con la frente alta, recomponer las relaciones en el sector. Hay intereses muy fuertes que quieren que nada cambie. El

1010 permitió una recomposición parcial de la situación de la marina mercante, pero hay que cuidarse de que de un plumazo no se borre todo lo hecho. La misma fuerza que ponemos para defender los derechos hay que utilizarla para tener la paciencia y cohesionarnos con los actores del sector para lograr el anhelo de una marina mercante como se merece un país para todos”, reflexionó.

El directivo, al presentar el libro *Crónicas Barqueras* de Juan C. Carrión, sobre anécdotas pasadas de viajes en buques argentinos, señaló que no se trata sólo de recuerdos vagos. “Hay que volver a ese pasado de una flota argentina navegando por todos los mares del mundo, esa flota que estaba trabajando por el interés nacional. Leer ese libro nos hace recordar y renovar el pensamiento de que hay que volver a ese pasado, lógicamente modernizado y adecuado a los tiempos. Porque al hablar de una marina mercante grande, pujante, estamos hablando de algo necesario. No se trata de un invento de alguien que quiere colocar más puestos de trabajo. Esperamos que los gobernantes se den cuenta de ello. Necesitamos una marina mercante acorde con las necesidades de la Nación”, agregó.

En el encuentro fue muy interesante la mesa que este cronista compartió con viejos capitanes y oficiales que contaron anécdotas de sus derroteros por las aguas del mundo. El tiempo afuera de sus hogares, las comunicaciones con sus familiares, - “había que formar fila y si no había nadie en casa perdías el turno”, nos dijeros- las precarias condiciones de vida en algunos buques y cómo se las ingeniaban para enfrentarlas, entre otros comentarios. De todos modos, todos coincidían en que si pudieran volver a navegar ahora lo harían con gusto...

LIMITE DE RESPONSABILIDAD DEL PRACTICO

La cuestión de poner un límite a la responsabilidad civil del práctico se viene debatiendo intensamente de hace un tiempo a esta parte, teniendo en cuenta las demandas que se han iniciado a varios de estos profesionales por cifras millonarias frente a la escasa capacidad patrimonial de los mismos.

Precisamente, el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, editó un

libro escrito por el especialista brasileño Matusalém Gonçalves Pimenta que aborda esta cuestión, con el nombre “Responsabilidad Civil del Práctico”, detallando la problemática que se da tanto en Argentina como en Brasil, publicación que fue presentada en el auditorio del Centro.

En el encuentro, estuvo el propio Gonçalves Pimenta, el subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Ricardo Luján, el director de transporte Marítimo y Fluvial, Sergio Dorrego y el presidente de la Cámara de Actividades de Practicaje y Pilotaje, Jorge Bolis. También compartió el panel la Dra. Nélide Angelotti quien escribió un capítulo especial sobre el tratamiento de la responsabilidad administrativa, civil y penal de los prácticos en la Argentina. *(En la foto de izq. a der. Bolis, Gocanlves Pimenta, Castro, Luján y Angelotti)*



El presidente del Centro de Capitanes, Marcos Castro, dio la palabra al autor no sin antes recordar los enormes desafíos y responsabilidades legales que implican hoy en día para un capitán o práctico estar al frente de un buque. "El riesgo potencial es muy grande. A veces es mejor no saber que les puede esperar...", dijo. Agregó que el libro es de gran trascendencia tanto para la comunidad marítima como para concientizar a los legisladores sobre la necesidad de cambiar las normas que rigen la responsabilidad del práctico. Goncalves Pimenta es licenciado con postgrado en Ciencias Náuticas (CIAGA-RJ), licenciado en Letras en portugués y griego, licenciado en Derecho, Abogado Marítimo, miembro del Centro de Capitanes y del Consejo Nacional de Practicaje de Brasil, de la International Maritime Pilots Association de Londres, de la Asociación Brasileña de Derecho Marítimo, y directivo de empresas de practicaaje de Río de Janeiro.

En su exposición el especialista hizo la defensa de la responsabilidad subjetiva y limitada del práctico e insistió sobre su rol: "debe ser libre y no estar sujeto a las presiones e intereses comerciales. El práctico esta para minimizar el riesgo del armador y estar cada día más capacitado".

En el mundo hay unos 8000 prácticos. En un relevamiento de la IMO se detectó que de los buques con práctico el índice de siniestralidad es de 0,0003%, es decir 3 accidentes cada un millón de maniobras.

Si bien mostró una legislación de Lisboa de 1815 donde decía que si el accidente de un buque era generado por la negligencia del práctico, a este le correspondía ser azotado y si era por dolo debía ser colgado del palo mayor del buque siniestrado, los tiempos, por suerte han cambiado.

El autor señaló que con la evolución de las convenciones internacionales, al práctico se lo exoneraba civilmente en caso de un siniestro porque el seguro del armador lo cubría, más allá de las sanciones administrativas que le podían caer; pero luego apareció una tendencia de revisar ese concepto. Los países centrales tuvieron una solución al tema pero en los nuestros quedó la cuestión en el aire. Ultimamente comenzaron a llegar demandas por acciones civiles millonarias que si bien difícilmente puedan prosperar, complican la vida y el trabajo del práctico, y por ende también los costos del servicio.

Goncalves Pimenta señala que la relación jurídica armador práctico es un híbrido y recordó que el práctico no se puede equiparar al capitán o la tripulación porque es un consejero, nunca esta al mando del buque. Aquí aparece la disyuntiva en la responsabilidad: si el capitán tiene forma de saber o no y si actúa en consecuencia ante un error del práctico. También señaló las soluciones que se han dado en otros países, limitando la responsabilidad y en cierta forma colocando un valor simbólico. Por ejemplo 1000 libras y el valor de un servicio de practicaaje en Inglaterra.

Pero la mejor solución para el autor es la de Francia, que señala que el práctico no es responsable pero debe depositar una garantía ante el armador de 10.000 euros.

En Brasil hay 300 prácticos, para mover millones de toneladas de carga que hacen a casi el total del comercio exterior del país con buques que utilizan infraestructura, canales, puertos que hacen al interés nacional. "Evidentemente no se puede esperar que salga una ley por la presión de ese pequeño número de profesionales. Pero el Estado debe tener interés de que el práctico cuente con un respaldo legal para que no tenga presiones al realizar su actividad que ponga en riesgo la infraestructura y el medio ambiente", agregó el autor.

La Dra. Angelotti, resaltó que el practicaaje es un servicio público y el beneficiario de su actividad es el interés general al proteger la infraestructura y el medio ambiente.

Advirtió que la tendencia en las nuevas convenciones de transporte marítimo - por ejemplo las nuevas Reglas de Rotterdam- en los casos de exoneración incluye a los prácticos y se bajan notablemente los límites de responsabilidad. Para Angelotti habría que propiciar un cambio en la legislación local estableciendo un límite simbólico. "La defensa de los intereses de los prácticos es la defensa de los intereses nacionales", señaló.

AAACI HIZO SU BALANCE

La Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (AAACI) reunió a los operadores del sector en el Modena de Recoleta, con motivo del fin de año y sus directivos dieron detalles del congreso ALACAT ASSEKURANSA que organiza la entidad.



“Esperamos un 2010 menos complicado que este año, aunque desde la Asociación siempre preferimos ser optimistas, vemos un contexto local conflictivo que no atrae las inversiones ni genera un buen clima de negocios, así que esperamos que se superen las diferencias”, señaló el titular de AAACI, Jorge Pereira. (en la foto a la izq.)

Además de destacar la tarea de capacitación que desarrolla la entidad- más allá de la crisis, la demanda

no disminuyó en ese sentido- los docentes de la AAACI realizaron cursos en el interior - como Neuquén, Rosario y Córdoba- y el exterior.

Además Pereira anunció que del 2 al 5 de mayo se desarrollará en el Alvear de Buenos Aires un nuevo congreso de ALACAT - Asociación Latinoamericana de Agentes de Carga- con la organización de AAACI que tiene producción de la compañía de seguros especializada Assekuransa.

Precisamente, el titular de Assekuransa, Juan Angel González (en la foto a la der.), destacó la evolución que ha tenido la compañía en el mercado del seguro para los agentes de carga y para la mercadería en toda la región y que la empresa pondrá todo el esfuerzo y el talento para que la producción del ALACAT 2010 Assekuransa tenga el mayor de los éxitos. Con el lema “Hacia un comercio seguro”, entre la temática, González señaló que el Congreso debatirá tópicos que van más allá de la tarea del día a día del agente. Por ejemplo, cuestiones que van hasta lo estratégico: si la tarea del operador de transporte se limita al negocio o implica servicio, debatir el rol que le compete en la cadena del traslado de mercancías, los problemas en común, y su participación en entidades de cúpula. Comprometieron su presencia empresas de Latinoamérica, EE.UU., Europa, y de las asociaciones italiana, española y portuguesa, entre otras.



DIA DEL MARINO MERCANTE

En el predio “La Montenera” de Ensenada, el Sindicato Flota Petrolera e Hidrocarburífera, reunió a su gente y convocó a gremios colegas e invitados especiales en un encuentro de camaradería con motivo del Día del Marino Mercante.

En un típico asado criollo llegaron salutations de parte de las máximas autoridades del Sindicato Flota Petrolera e Hidrocarburífera: el



secretario general Alberto Virasoro y el secretario adjunto Federico Virasoro. Estuvieron presentes los miembros de la comisión directiva; Jorge Fedenczuk, Julio Alegre, Daniel Fernández, Daniel Ocampo, y Jorge Guidolin. Asimismo el presidente de CARBA, Juan C. Fernandez Bazán, Roberto Coria, titular del sindicato de Guincheros y Grúas Móviles y delegado de la CGT Nacional, Daniel Amarante, secretario adjunto de dicho gremio; Ariel Delgado del sindicato de Capitanes y Baqueanos Fluviales; representantes empresarios, como la titular de la Cámara de la Industria Naval Argentina, Silvia Martínez y el director de la carrera de ingeniera naval de la UTN regional Buenos Aires, César Legaspi. Además, representantes de los gremios de la CGT regional La Plata de la UOM, Antonio Di Tomaso, SMATA, José Bandeira, Obras Sanitarias, Silvia Nani, Gas y Afines, Alberto Pereira, AERI, Jorge Valdorío, SUEME, Susana Laburu, Sindicato de TV, Miguel Pellatti, Camioneros, Miguel Forte y Gastronómicos, Francisco Grasso.

= => Si desea ser removido envíenos un mensaje a suscripcion@revistamegatrade.com.ar



