

SUMARIO

- EDITORIAL
- XV ANIVERSARIO PROPELLER CLUB BARCELONA
- EUROPEAN ASSOCIATION OF PROPELLER CLUBS
- ACERCÁNDONOS AL SOCIO
- TEMAS DE ACTUALIDAD

Más información en:
www.propellerclub.com

EDITORIAL

Estimados amigos y socios,

A punto ya de celebrar nuestro XV Aniversario, incluimos en este tercer Boletín un estudio realizado por Jean-Loup Girard, Consultor y miembro del Propeller Club de Sète, sobre las Autopistas del Mar, o Short Sea Shipping, sistema que consiste en definitiva en un tráfico marítimo regular de cabotaje entre puertos no muy distantes, en nuestro caso puertos europeos, mediante barcos tipo ferry que transportan carga rodada, remolques, camiones y automóviles.

Un antiguo y buen ejemplo de transporte marítimo de corta distancia es el que data de los años setenta, cuando la naviera italiana Traghetti Sardi constituyó la línea regular entre Génova y Barcelona con sus transbordadores canguro "Rosso", "Azurro" y "Bianco". Posteriormente, el grupo Bastochi llegó a un acuerdo con Ybarra y el servicio siguió prestándose, pero con buques mucho más modernos de la naviera española, hasta que, años más tarde, también Ybarra abandonó el servicio, vendiendo sus buques a Trasmediterránea, extinguiéndose aquel servicio entre ambos puertos.

El tema vuelve a estar ahora de actualidad en la Unión Europea, con el objetivo de descongestionar las ya colapsadas autopistas y carreteras y reducir de forma considerable la contaminación generada por la emisión de CO2 de los camiones.

Teniendo en cuenta la actual controversia existente sobre los aspectos realistas de este sistema, tanto en lo que se refiere a la rentabilidad del transporte como a la disminución de emisiones de CO2 y la concesión de subvenciones a las navieras, nos ha parecido interesante publicar el estudio en su versión original en francés, reproduciéndolo en este Boletín.

Como complemento, también reproducimos un artículo publicado días pasados en el periódico "La Voz de Galicia" relacionado con la concesión de subvenciones acordadas por la Unión Europea que, supuestamente, unas navieras perciben y otras no.



El MV Caroline Russ de Transfennica, el tercer buque que se incorpora al servicio de short sea shipping entre los puertos de Bilbao y de Zeebrugge

Como siempre, deseando una amena lectura, cordiales saludos.

Carlos Martínez – Campo
Past President y Socio Fundador
The Propeller Club Barcelona

XV ANIVERSARIO DEL PROPELLER CLUB DE BARCELONA

10 de NOVIEMBRE de 2009

El próximo martes 10 de Noviembre celebramos el XV aniversario del Propeller Club de Barcelona en el salón *Top City Skyline* del hotel Princesa Sofía.

La convocatoria ha sido adelantada en media horas, es decir, que nos encontraremos a las **13:00 horas**, porque Giovanni Scognamiglio, Presidente de la Asociación de Propeller Clubs de Europa, nos presentará la nueva estructura organizativa de la European Association of Propeller Clubs (EAPC) y las nuevas iniciativas de desarrollo e integración de los Propeller europeos, entre los cuales se encuentra el nuestro.

En el almuerzo conmemorativo nos reuniremos más de 50 personas, entre socios del Propeller de Barcelona, residentes y no residentes, miembros de otros Propeller de Europa y de España y otros invitados.

Además de destacar la asistencia de Giovanni Scognamiglio, que también es Presidente del Propeller de Nápoles, contaremos con la presencia de: Thierry Dahl, Presidente del Propeller de Le Havre; Meinrad Balet, Secretario de la European Association of Propeller Clubs; Pierre de Boutray, Presidente del Propeller de Sète; Ida Stier, Presidenta del Propeller de Las Palmas; Carlos Vicedo, Presidente del Propeller de Valencia; Félix Martín de Loeches, Vicepresidente del Propeller de Madrid; y Diego Carraso, Presidente del Propeller de Castellón.

EUROPEAN ASSOCIATION OF THE PROPELLER CLUBS

La European Association of the Propeller Clubs, EAPC (www.propellereurope.com), es una organización internacional, con fines no lucrativos, que actualmente cuenta con unos 2.000 miembros y 25 clubes asociados en Europa, vinculados éstos a puertos de todo el mundo, y que actúan en el campo de la industria del transporte.

El objetivo principal de la EAPC es apoyar al sector marítimo comercial, además de otros sectores relacionados como el de la logística, la aviación, los seguros o el bancario.

El trabajo de la EAPC está enfocado a crear una sólida red de negocios para los miembros asociados, intercambiando información relevante,

desarrollando proyectos internacionales comunes y favorables, forjando relaciones con instituciones nacionales y europeas, para, en definitiva, contribuir a establecer un mayor diálogo entre la industria europea del transporte y las instituciones encargadas de legislar.

Todos los miembros de la EAPC forman parte también del Propeller Club of the United States, fundado en 1927, que es el de mayor actividad a nivel mundial con unos 90 clubes asociados.

En el año 2007 se creó el Comité Internacional Permanente European-USA, integrado por representantes institucionales y expertos industriales de los sectores más representativos.

Miembros de la EAPC

1. Antwerp (Belgium)
2. Barcelona (Spain)
3. Cherbourg (France)
4. Concarneau Cornouaille France)
5. Dakar (Senegal)
6. Dunkerque (France)
7. Fort de France (Martinique)
8. Geneva (Switzerland)
9. Italy South (Italy)
10. La Rochelle & St. Onge (France)
11. Le Havre (France)
12. London (England)
13. L'Orient-Port Louis (France)
14. Lyon (France)
15. Madrid (Spain)
16. Marseille Fos (France)
17. Monaco
18. Nantes-Saint Nazaire (France)
19. Paris (France)
20. Point a Pitre (Guadeloupe)
21. Rouen (France)
22. Saint Malo (France)
23. Sète (France)
24. Strasbourg (France)
25. Valencia (Spain)

ACERCÁNDONOS AL SOCIO

Estimados socios y amigos,

Con la entrega de este Boletín se inicia una ronda de entrevistas y contactos con nuestros socios. Esta iniciativa nos brindará la ocasión de “acercarnos” al socio para conocerle un poco más; su “background” profesional, su opinión sobre diversos temas de actualidad y, especialmente, sobre el Propeller Club de Barcelona del que todos nosotros formamos parte.

En esta ocasión hemos creído procedente empezar con la entrevista al socio que, durante los dos últimos años, ha sido nuestro Presidente: Antonio Combalía, socio fundador del Propeller Club hace quince años y desde entonces miembro de la Junta Directiva.

Antonio Combalía
Socio fundador del Propeller Club de Barcelona



Antonio, has llevado muchos años al frente de tu empresa. ¿Qué nos podrías contar sobre sus inicios?

Lo primero que se me ocurre es mencionar que en 1998 celebramos el 75º Aniversario de su fundación. Explicar la historia de Comercial Combalía Sagrera

representaría narrar los episodios más importantes de la historia del siglo XX en nuestro país. Fue en 1923 cuando mi abuelo Emilio Combalía, junto con otros socios, dieron los primeros pasos para la creación de su propia compañía consignataria de buques y estibadora. Desde entonces hasta nuestros días, ¡ha corrido mucha agua bajo los puentes!

¿Cómo evalúas su trayectoria? Porque, habréis tenido dificultades como todo el mundo...

Nuestra compañía ha sido una entidad que, a pesar de los innumerables obstáculos padecidos a lo largo de su trayectoria, logró mantener una posición privilegiada como grupo de empresas vinculadas al transporte internacional, agencia de aduanas, transitaria y logística, contribuyendo constantemente al desarrollo del comercio, la industria y la cultura a través de todo el mundo. Precisamente, la divisa que domina las actividades del Propeller Club.

¿Y, cómo fueron tus inicios en el negocio de tu abuelo Emilio y de tu padre?

Mi formación inicial en el negocio familiar se desarrolló durante algo más de dos años en Nueva York, Bremen y Hamburgo, sede de algunas de nuestras representadas. A mi regreso, mi aprendizaje transcurrió por todas las secciones y actividades de la empresa, desde el primer peldaño, tal como requería el riguroso orden emprendedor de nuestros antecesores.

¿Qué hechos más notables destacarías de las actividades de la empresa?

Fundamentalmente, el espíritu de lucha y visionario de sus dirigentes y colaboradores que se han guiado siempre por la filosofía basada en el lema de “diversificarse para crecer”, una idea que sigue siendo válida en el momento actual, un mundo sin fronteras en la era del euro, de las telecomunicaciones, Internet, Alta Velocidad y otros aspectos de la globalización. Por otra parte, el aspecto social que ha regido nuestras actividades creando y manteniendo puestos de trabajo, incluso en circunstancias adversas en la economía de nuestro país.

Hablemos de ti y de tus gustos personales: Por ejemplo, ¿tu deporte favorito?

Practico el ciclismo, excursiones de montaña, navegación y el golf. También me gusta viajar, interesarme por otras culturas, la música, la lectura y el arte en general.

¿Comida favorita?

Cualquier comida bien condimentada en base a productos de calidad. No soy partidario de la cocina innovadora, ‘la nouvelle cuisine’.

¿Música?

Clásica, Mozart, Bach, Vivaldy, Haydn y otros grandes compositores de la época. También disfruto de la música de Jazz, los grandes instrumentistas y vocalistas clásicos.

¿Un libro?

En estos momentos estoy leyendo “Ragtime”, del escritor norteamericano E.L. Doctorow.





¿Idiomas?

Aparte de mis lenguas maternas, Castellano y Catalán, domino el Inglés, la lengua de los negocios del shipping, y me defiendo bien en

alemán y francés. Me encanta el italiano, aunque no lo domino.

Hablemos del Propeller Club ¿Qué crees haber conseguido en tus dos años de Presidencia?

En realidad no se puede hablar a nivel particular, porque el Propeller es un Club y por eso las tareas se llevan a cabo en equipo. Con la colaboración del equipo se ha conseguido por fin disponer de un domicilio social y tener unos nuevos Estatutos redactados y adaptados a la nueva Ley de Asociaciones registrados en enero de este año.

También durante dos años consecutivos hemos estado presentes con stand propio en el Salón de la Logística.

Hemos hecho realidad un antiguo proyecto de instaurar el Torneo de Golf Propeller Club, al que seguirán futuras ediciones.

Se hicieron los contactos preliminares con otros Presidentes para fomentar la relación y estrechar los lazos con otros Propeller Club españoles y europeos.

Se han celebrado varios actos lúdicos con la participación de nuestros socios.

También se ha creado un Boletín de Noticias dando cuenta de nuestras actividades y eventos que ha sido muy bien acogido por nuestros socios y simpatizantes.

Y un aspecto importante a destacar, que no podemos dejar sin mencionar, es el alto nivel de las personas que han asistido a nuestros almuerzos mensuales, aportando prestigio a nuestras reuniones en las que se han debatido temas de interés general.

¿Cómo ves el futuro del Propeller Club de Barcelona? Corren tiempos de crisis...

Los tiempos de crisis significan cambio, el cambio obliga a la adaptación a las nuevas circunstancias y fuerzan la imaginación, fortalecen la creatividad y

sirven de tamiz para los que pueden, o saben aguantar el temporal sin tirar la toalla. Mi pronóstico es que, mientras nuestras filas estén integradas por socios como los que tenemos, el camino está despejado y hay que seguir trabajando para continuar la misma línea de progreso que nos caracteriza.

¿Un consejo?

No acostumbro a dar consejos porque, generalmente, los consejos no se siguen. Pero sí me atrevo a hacer una recomendación: seguir esforzándose en continuar haciendo las cosas bien y hacerlas mejor porque, incluso en tiempos de bonanza, no se puede bajar la guardia.



Muchas gracias Antonio, nos veremos en la celebración del XV Aniversario el próximo día 10 de noviembre.

*Equipo de Redacción
Propeller Club Barcelona*

TEMAS DE ACTUALIDAD

Jean-Loup Girard, Consultor y miembro del Propeller Club de Sète ha elaborado el siguiente estudio, que reproducimos en su totalidad, y que lleva por título "Emisiones de CO₂ de los transportes de mercancías". En unos comentarios preliminares, Jean-Loup Girard asegura que ha llegado a una conclusión definitiva:

"Si las autopistas del mar se limitan a líneas ro-ro, todo se quedará en una monumental comedia; las líneas "experimentales" (programa Marco Polo de la UE) cerrarán en cuanto cesen las subvenciones. La razón es simple: el ro-ro consume tres veces más de combustible que la carretera".

EMISSIONS DE CO₂ DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Mars 2009

J.-L. Girard Consultant
Tel 0033 467 721 497

Remerciements à tous ceux qui ont fourni les renseignements précis indispensables à cette étude, Alain GAMBIER, Christophe CHARLON, Chris ROWLAND, Estelle MORCELLO, Gilbert MEYER, Jean-Luc CHARLON, Jean-Paul JEANJEAN, Michaël MELEAGROS, Romain PAYS, Pascal FOUET.



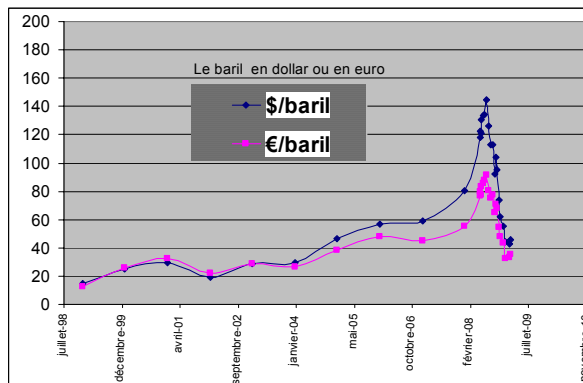
Préambule

Il est aujourd'hui indispensable de se soucier du dégagement de CO₂ de toutes les activités humaines et particulièrement du transport des marchandises. A ce propos, des idées reçues circulent quant à la suprématie supposée des transports par mer et par voie d'eau. La présente étude a pour but de montrer que les choses ne sont pas si simples ; entre un méga porte-conteneurs sur une ligne très tendue et un petit roulier qui fait des détours les écarts entre émissions de CO₂ à la tonne x km sont énormes.

Et, dans la comparaison entre modes de transport, deux facteurs nouveaux sont apparus depuis quelques années.

La hausse du prix du baril

L'envolée des prix du carburant de l'été 2008 avait posé de manière dramatique le problème des consommations.



Alors que, pendant près de 15 ans, le prix du baril oscillait autour de 20\$... Brusquement, en quelque 3 ans, il a été multiplié par 4, avant de retomber sous l'effet de la crise mondiale.

Néanmoins la leçon a porté et chacun s'attend, une fois passée la dépression, à voir le cours remonter très haut.

En effet, après le fol été 2008, la crise financière, et maintenant économique, ont ramené très bas les cours du pétrole. Les à-coups, provoqués par la spéculation, les irrégularités de la production et, pour l'instant, la baisse de la demande sont spectaculaires. Il n'en reste pas moins que les cours¹ sont déterminés par la confrontation de la demande de transport des milliards d'habitants des pays émergents, croissante, face à des réserves de pétrole et de gaz mal connues mais certainement finies.

Tout cela devrait conduire, en tendance sur longue période, à une hausse continue du prix du baril sitôt la crise passée.

Le changement climatique provoqué par le dégagement de CO₂

Après avoir été longtemps mis en doute par de nombreux pays, et en particulier par les plus gros consommateurs au monde², l'existence d'un effet de serre dû à l'usage excessif des combustibles fossiles fait depuis peu l'objet d'un consensus mondial.

¹ La hausse des cours a aussi des effets vertueux 1° de modérer le consommateur 2° de rendre économiquement viables de nouvelles techniques.

² En son temps, pas si lointain, Ronald Reagan déclarait «le mode de vie américain n'est pas négociable». Mais entre 2001 et l'été 2008, le plein d'un «SUV» américain est passé de 53\$ à 121\$, de quoi faire réfléchir... et de quoi mettre en cause les modèles américains et l'industrie automobile.

De nombreux chargeurs se soucient donc maintenant de « l'empreinte carbone » de leur activité, et se mettent en quête de tous les moyens de la maîtriser, voire de la réduire.

La consommation de combustibles fossiles n'est donc pas seulement très coûteuse, elle nuit aux climats de la planète par l'émission de CO². Voilà donc deux bonnes raisons de se soucier des effets d'une activité grande consommatrice de produits pétroliers, le transport de marchandises.

Il s'agit ici de comparer, du point de vue de la consommation de carburant (ou d'énergie) et de l'émission de CO², les différents modes de transport concurrents, route, fer, mer, fleuve.

1. La méthode de comparaison

Bien entendu toute comparaison entre modes de transport devrait, pour être parfaitement exacte, envisager un transport de A à B par des routes précises pour des marchandises précises. Chaque cas est alors un cas d'espèce. Néanmoins il nous a paru utile de présenter une comparaison dans un cas théorique où les distances sont identiques, quel que soit le mode, et en vitesse de croisière; son but est de fixer des ordres de grandeurs.

Le parcours

Certes, une étude sur mesure, au coup par coup³, serait seule indiscutable ; mais elle n'a pas de portée suffisamment générale. Nous avons donc opté pour une évaluation des consommations en «croisière», c'est-à-dire en faisant abstraction des surconsommations au port, en ville, en manœuvre de gare, etc.

L'unité de transport

Notre étude porte:

- Sur le transport en vrac. L'unité de transport retenue est l'équivalent camion x km (le véhicule type portant 27t de marchandises).
- Sur le transport en conteneurs. L'unité est alors 2EVP x km, ou une semi remorque x km.

Dans les deux cas nous avons également évalué les émissions à la tonne x km.

³ Citons cependant quelques cas particuliers très illustratifs. Il s'agit de deux projets d'«autoroutes de la mer»:

1. La première étude concernait une Autoroute de la mer Valencia-Sète, qui aurait été assurée par des navires RO RO. Dans ce cas la voie maritime consomme 2.56 fois plus de produits pétroliers que la route
2. Autoroute de la mer Zeebrugge-Bilbao – en cas de navire full RO RO, la voie maritime consomme 2,7 fois plus de produits pétroliers que la route.

Autres hypothèses

Le parcours routier est compté sur autoroute.

Pour les transports terrestres, les dénivellations sont intégrées forfaitairement par le biais des consommations sur grande distance.

Les retours à vide ne sont pas pris en considération. Quel que soit le mode, ils posent des problèmes sinon identiques du moins semblables. Seule une étude de cas précise permettrait de les introduire.

Les conteneurs, et les remorques, sont comptés pareillement qu'ils soient pleins ou vides.

Dans le calcul du coefficient de remplissage sont considérés comme non remplis les slots libres ou les linéaires de garages libres. Lorsque les slots sont occupés, que ce soit par des conteneurs vides ou pleins, le bateau, ou le train, est considéré comme rempli. De même lorsque les garages d'un RO RO sont occupés par des remorques vides.

2. Les résultats

Les vracs (*)

Consommations de carburant et émissions de CO² dans les transports en vrac
(consommation en croisière, à l'exclusion des auxiliaires en escale, des entrées de ville ou de port, des manœuvres de port, de gare ou de parking)

	Consommation par unité de charge (g de carburant / equiv camion x km)	combustible	coef kg CO ₂ /kg essence	Emissions de CO ² par unité de charge (g de CO ² / equiv camion x km)	Emissions spécifiques de CO ² (g de CO ² / t x km)	consommation en litres Pétrole GO aux 100km par equiv camion
Vraquier de 170 000t de charge	15	6%	FO	3,40	51	1,9
Train de 1200t de charge payante, à traction électrique, en France					66	2,5
Vraquier de 20 000t de charge payante	35	13%	MO	3,35	119	4
BIBO de 23000t DW / sur ratière dissymétrique (aller plein retour à vide)	74	27%	FO	3,40	252	9
Convoy fluvial poussé de 4500t de charge	82	30%	CO	3,10	253	10
Automoteur rhodanien de 1100t de charge	150	55%	CO	3,10	478	18
Train à traction Diesel de 1200t de charge	238	87%	GO	3,10	760	28
Semi remorque / bennie sur route chargée à 27 tonnes	274	100%	GO	3,10	875	32

Les conteneurs (*)

Consommations de carburant et émissions de CO² pour 2 conteneurs TEU ou une remorque routière
(consommation en croisière, à l'exclusion des auxiliaires en escale, des entrées de ville ou de port, des manœuvres de port, de gare ou de parking)

	Consommation par unité de charge (g de carburant / equiv remorque x km)	combustible	coef kg CO ₂ /kg essence	Emissions de CO ² par unité de charge (g de CO ² / equiv remorque x km)	Emissions de CO ² spécifiques (g de CO ² / t x km)	coef en litres Pétrole GO aux 100km par equiv remorque
Train de 1400t brut, à traction électrique, en France				69	2,7	2,5
Train de 1100t brut, à traction électrique, en France				69	2,7	2,5
Porte conteneurs Type Emma M de 15 000 TEUs	39	15%	FO	3,40	131	5,2
Porte conteneurs de 8 500 TEUs	70	26%	FO	3,40	239	9,5
Train de 1000t brut, à traction Diesel	104	39%	GO	3,10	331	13,3
Freeder de 1700 TEUs	100	38%	FO	3,40	341	13,6
Feeder de 900 TEUs	111	42%	FO	3,40	378	15,1
Navire Reefer à remplissage dissymétrique, aller 90% retour 80%	165	62%	FO	3,40	561	22,4
Navette fluviale capacité 144 TEUs	191	72%	GO	3,10	609	24,4
Tracteur « semi-remorque sur autoroute	266	100%	GO	3,10	849	33,9
RORO de capacité 188 remorques à vitesse réduite (20noeuds)	324	122%	FO	3,40	1102	44,1
RORO de 188 remorques à vitesse normale (22noeuds)	455	171%	FO	3,40	1546	61,8
RO RO de 112 remorques de capacité	672	253%	FO 30%	3,40	2284	91,4

sur indication contraire le remplissage est de 80%

(*) Debido a las características técnicas del boletín, estos dos gráficos no se han podido reproducir a su escala original. A aquellos que les pueda interesar, los tenemos a disposición en formato pdf.

3. Conclusions

A l'évidence, entre le transport le plus polluant et le transport le plus durable, l'écart d'émissions de CO² par tonne x km est énorme... de 1 à 50.

Dans le transport maritime même, les écarts sont considérables, de 5g de CO² par tonne x km pour un méga porte-conteneurs jusqu'à 91g pour un RO RO de taille modeste.

Le mode routier, contrairement aux idées reçues, ne se place pas si mal, surtout lorsqu'il s'agit de transporter des lots de petite taille. Pour le transport des conteneurs il est de 50% plus émissif que la navette fluviale mais un tiers moins que le RO RO. Ca n'est pas un hasard s'il domine à ce point le marché aujourd'hui; Toutefois, dans l'avenir, en plus des considérations de durabilité, le transport routier pourrait souffrir du renchérissement inévitable du pétrole et du gaz qui semblent irremplaçables pour ce mode.

Les autoroutes de la mer n'ont toujours pas connu l'essor que promettaient les inventeurs du concept. A notre avis elles ne peuvent se développer qu'à plusieurs conditions difficiles à réunir:

- Bénéficiaire d'un parcours de A à B favorable à la mer (entre l'arc et la corde le gagnant sera celui qui tient la corde)
- Autant que possible transporter du conteneur, bien meilleur du point de vue des émissions de CO² que le RO RO, lui-même catastrophique.
- Miser sur des prolongements terrestres ferroviaires

Les écarts, dans le cas simple d'une comparaison en vitesse de croisière, sont déjà très importants et ils pourraient être soit amplifiés soit atténués par les circonstances précises de tel ou tel cas. La plus grande modestie est donc nécessaire avant de tirer des conclusions définitives ; une comparaison entre modes de transport d'un point A à un point B est, rappelons le, chaque fois un cas d'espèce...Ce qui ne nous empêche pas de livrer la présente étude à tout lecteur intéressé par l'avenir de sa planète.

Mars 2009
J.-L. Girard Consultant
Tel 0033 467 721 497

Artículo publicado en "La voz de Galicia" (*)



UE

Bruselas investiga las ayudas a la autopista del mar Vigo-Nantes

La financiación concedida por los Gobiernos puede distorsionar la competencia

M. Sio Depeso 21/10/2009

Valoración (2 votos)

Europa desconfía de sí misma. La Comisión Europea, impulsora del proyecto estrella de las autopistas del mar, espera los resultados de una investigación para determinar si las ayudas concedidas a la primera ruta (Algeciras-Vigo-Saint Nazaire-Nantes) suponen un elemento de competencia desleal para el resto del sector.

El comisario de Transportes de la UE, Antonio Tajani, ha pedido información a los Gobiernos de Francia y España respecto a sus planes de concesión de ayudas estatales para la financiación de la línea Vigo-Nantes -que será operada por Acciona Trasmediterránea- y también de la segunda ruta, Gijón-Nantes -adjudicada a Grimaldi y Louis Dreyfus Armateurs-. «Una vez que la Comisión reciba la notificación de la ayuda estatal prevista, se evaluará cuidadosamente su compatibilidad con el mercado común», informó el eurocomisario en una notificación escrita.

La explicación de Tajani es el resultado de una interpelación formulada por la eurodiputada holandesa Corien Wortmann-Kool (del Partido Popular Europeo) en la que denuncia que la Comisión Europea «aún no ha sido informada» acerca de la subvención estatal otorgada a ambos corredores marítimos y pregunta al Ejecutivo comunitario qué medidas adoptará si no se comunica esta ayuda.

Wortmann-Kool sostiene que el apoyo concedido en forma de subvención -30 millones de euros para un período de 5 años por cada nueva conexión- «supera de lejos los porcentajes de financiación pública permitidos por Bruselas en virtud de las normas de los programas TEN T y Marco Polo, así como las directrices sobre el transporte marítimo».

En su argumentación, la europarlamentaria explica que «empresas como Transfennica, que prestan un servicio de cabotaje entre Bilbao y Zeebrugge (Bélgica), ya sufren importantes desventajas competitivas a raíz de estos anuncios».

Fuentes consultadas especulan con la posibilidad de que esta interpelación y la investigación abierta a instancias de Tajani puedan suponer un nuevo retraso en la puesta en marcha de la autopista marítima Vigo-Nantes, que tiene otro frente abierto en la crisis y la consiguiente caída de los tráficos, que cuestiona su rentabilidad.

(*) Este artículo puede consultarse en la dirección:

http://www.lavozdegalicia.es/galicia/2009/10/21/0003_8051164.htm

TEMAS DE ACTUALIDAD

Reproducimos a continuación dos artículos de dos socios del Propeller Club de Barcelona. Por un lado, el de Albert Badia sobre las Reglas de Róterdam; y por otro, el de Mónica Comas sobre un caso de robo de un semi-remolque. Ambos aparecen publicados en el boletín AACNI LEX de mayo-agosto de 2009.

Los artículos aparecidos en el Boletín son meramente la opinión de su autor y no representan la opinión del Propeller Club o de sus miembros.

Las Reglas de Rotterdam: borrón y cuenta nueva

Con la llegada de las Reglas de Rotterdam se nos va todo lo que aprendimos de sus predecesoras. Vienen a sustituir las conocidas Reglas de La Haya, el Protocolo de Visby y las Reglas de Hamburgo. El nuevo texto legal lo cambia casi todo, o si se prefiere, no deja casi nada de lo que aprendimos.

Aprobadas el año pasado por la Asamblea General de Naciones Unidas, durante este mes de septiembre se abre el período de firma y ratificación por parte de los Estados contratantes. El nuevo texto entrará en vigor 12 meses después de que 20 de los países miembros lo hayan ratificado.



Las Reglas de Rotterdam se muestran en 18 capítulos, la friolera de 96 artículos y una lista de 30 nuevas definiciones y términos, -tan neutros y asépticos-, como “parte ejecutante”, “parte ejecutante marítima”, “parte controladora” o “cargador documentario”.

Operan más allá “de grúa a grúa” (“tackle to tackle”) y se aplican al transporte internacional de “puerta a puerta” (“door to door”), convirtiéndose - aunque velada e inconfesadamente- en un auténtico convenio multimodal.

Las nuevas reglas permiten a cargadores y aseguradores a extender la responsabilidad del porteador hacia otros agentes. Con ellas reaparece el espectro de la acción directa contra los subcontratistas (terminales, estibadores, almacenes, etc.), dejando en entredicho a la tan socorrida Cláusula Himalaya.

El límite general de responsabilidad por daños en las mercancías se amplía, pasando a ser el mayor entre 875 DEG/unidad de carga y 3 DEG/kg. Se prevé, además, una responsabilidad por retraso de hasta 2,5 veces el precio del flete. El plazo para ejercer acciones judiciales se amplía hasta 2 años.

Con la llegada de las Reglas de Rotterdam, se aconseja la revisión y modificación de los conocimientos de embarque de línea regular, los contratos de “forwarding” y las pólizas de seguro marítimo. Tardaremos en aprender la nueva terminología, las primas de los seguros se encarecerán y, capeado el temporal de la crisis, también lo harán los fletes. Aunque existen caminos para zafarse de ellas, lo cierto es que las Reglas de Rotterdam abren un período de (aún) mayor incertidumbre en el transporte marítimo.



Albert Badia
Abogado - Socio
AACNI

TRANSPORTE TERRESTRE

Robo de semi-remolque aparcado Nocturnidad

Con el fin de resarcirse del pago efectuado a su asegurado y subrogada en la posición de éste, la aseguradora AIG Europe ejerció acción de repetición contra Transportes Capmany S.L. resultante de dolo o culpa grave en la ejecución del contrato de transporte.

El transportista había cargado en los almacenes del expedidor bañeras, inodoros y sanitarios que debían viajar a Burgos y Santander. Tras la carga, dejó estacionados los dos semi-remolques en su propia parcela durante toda la noche. Al día siguiente, cuando iba a emprenderse el viaje, los dos semi-remolques y la mercancía habían desaparecido. Los dos vehículos aparecieron tres días mas tarde, pero la mercancía corrió peor suerte.

La cuestión clave era determinar si la conducta de la demandada podía calificarse de dolo eventual y, por ende, su responsabilidad sobrepasaba los límites indemnizatorios de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y el Real Decreto 1211/1990.

El transportista alegó la existencia de fuerza mayor o caso fortuito y que, en todo caso, su conducta no constituía un incumplimiento consciente de sus obligaciones de guarda y custodia. La sentencia de primera instancia condenó al transportista al pago, en su totalidad y sin límites, al observar que la mercancía había quedado toda la noche sin vigilancia directa o indirecta, que la zona del almacén no estaba especialmente habitada o transitada al ser un polígono industrial, y que la única justificación fue el descanso de uno de los conductores. Tales circunstancias, -apunta la sentencia-, permitieron perpetrar el robo de las mercancías con cierta comodidad para acceder al recinto y retirar los remolques cargados.



La Audiencia confirma la sentencia y entiende que el transportista no adoptó medidas de seguridad con la intensidad necesaria como para asegurar el efectivo cumplimiento de la guarda y custodia de las mercancías. Para ello, tuvo en cuenta los siguientes factores: haber dejado los semiremolques cargados durante toda la noche, en un aparcamiento mal iluminado, en un polígono industrial, de fácil acceso, vallada la parcela por tres de los lados (uno de ellos con una puerta corredera y el cuarto dando a una riera). Consideró la Audiencia que había nula vigilancia y mínimo control.

La Sala condenó al transportista al pago de la totalidad de la suma reclamada, sin ningún límite, y le impuso las costas.

Sentencia de la A.P. de Barcelona de 02.06.09.



Mónica Comas
Socio - Abogado
AACNI

Actuó para los demandantes

Para cualquier consulta o sugerencia dirigirse a:

carlos@martinez-campo.com

jucontel@yahoo.es