



ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO **BOLETÍN OFICIAL**





EL MAR, UNIENDO A LAS NACIONES



CONSEJO EDITORIAL

Omar Barrios Osorio / Presidente del IIDM 2022-2024 Wendy Martínez / Secretaria Permanente IIDM Guatemala Patricia Donis / Secretaria General Ejecutiva IIDM Kamyla Barrientos / IIDM Rama Guatemala Luis Cano / Coordinación de Revista Jorge Cruz / Diseño y Diagramación

Guatemala, junio de 2023.

Contenido

05 10

Mar, Transporte y Puertos XXIII Congreso Internacional Marítimos: de Derecho Marítimo

OPORTUNIDADES PARA EL BIEN COMÚN Omar Barrios Osorio / Presidente del IIDM

Retos y Oportunidades Error in Navigation as a Defense

OF CARRIER IN INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY SEA

Maja Radunovic / President of the Montenegrin Maritime Law Association de las Administraciones Marítimas

EN EL MARCO DEL OBJETIVO 14 DE LA AGENDA 2030 Carolina Romero / Universidad Marítima

XVI CONGRESO MARÍTIMO PORTUARIO

Mundial, Miembro IIDM

23 27

PARA EL MANEJO DE RIESGOS CIBERNÉTICOS

Dr. Bernardo Melo Graf Vicepresidente AMDM / Vicepresidente suplente IIDM

Seis Pasos La Necesidad de un

Comercio

Y PUERTOS SEGUROS

Diego Soria Espinel / Director de Seguridad Dole Fresh Fruit, Norteamérica y Europa

30 33

Guatemala UN PUNTO ESTRATÉGICO

Kamyla Barrientos / Wista Guatemala IIDM Rama Guatemala

La Explicación de la Aplicación Obligatoria

DE LAS REGLAS DE LA HAYA / VISBY EN CANADÁ

Marc De Man / Asociado Senior De Man, Pillet Abogados, Montreal, Provincia De Quebec, Canadá.

36

Nota de Agradecimiento Christopher O. Davis / Expresidente del Comité Maritimo Internacional

Coordialmente invitados a participar en el

XXIV CONGRESO INTERNACIONAL DE DERECHO MARÍTIMO Londres 2023

12, 13 y 14 de julio









Mar, Transporte y Puertos Marítimos:

OPORTUNIDADES PARA EL BIEN COMÚN

Omar Ricardo Barrios Osorio Presidente, Comisión Portuaria Nacional

consideraciones básicas como punto partida: 1) La Organización las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (conocida por sus siglas en inglés FAO Food and Agriculture Organization) explica que los "océanos, los mares y las zonas costeras ofrecen a la humanidad múltiples bienes y servicios medioambientales y culturales fundamentales para el bienestar humano, la seguridad alimentaria y la nutrición en el mundo." 2) Tres datos de investigación de la Comisión Portuaria Nacional determinan que el comercio exterior de Guatemala se realiza en un 79% por transporte marítimo internacional, que en 2021 existió un aumento en la carga de aproximadamente 7%

Podría citar a decenas de expertos y científicos que explican la importancia del mar, puertos y transporte marítimo, es indiscutible, agreguen que la República de Guatemala tiene el privilegio de tener acceso a los

por esa vía y en el actual gobierno,

se elevó la recaudación tributaria

en los puertos marítimos del país

de un 57% a un 61%.

dos grandes océanos, Atlántico y Pacífico, incluso nuestra Nación cuenta con más espacio marítimo que terrestre, pero ¿Cómo administramos con eficiencia y transparencia todo el potencial de nuestro país en materia de transporte marítimo, sistema portuario y el mar? Veamos algunos elementos.

1. Transporte como servicio y elemento económico

Existencuatroformasdetransporte para la carga y pasajeros: terrestre, aéreo, marítimo y ferroviario y el Estado debe fomentar su desarrollo, dejando claro que para la prestación de "cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez llenados los requisitos legales correspondientes por el solicitante, autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente." (Constitución Política de la República de Guatemala -CPRG-, artículo 131). Por lo anterior las personas individuales y jurídicas que prestan servicios de transporte se registran y obtienen autorización en entidades de carácter civil, es así como el transporte aéreo en la

Dirección General de Aeronáutica Civil, el transporte terrestre en Municipalidades o Direcciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, pero ¿Dónde se registran quienes prestan servicios de transporte marítimo? ¿Qué entidad Estatal garantiza a los usuarios de la carga marítima sus derechos?

transporte comercial, por naturaleza transnacional, también tiene organizaciones internacionales de carácter civil que se convierten en rectores y reguladores, por ello el transporte aéreo cuenta con la Organización Internacional de Aviación Civil, transporte Organización Transporte por transporte ferroviario Organización Internacional Ferrocarriles y por supuesto, transporte marítimo con Organización Marítima Internacional -OMI- y el Comité Marítimo Internacional -CMI-. ¿Son especializados en la materia los funcionarios que representan a Guatemala ante estos importantes organismos? ¿Qué convenios internacionales ha celebrado la República de Guatemala y su implantación y cumplimiento?



Otra gran limitación en los indicadores internacionales es que Guatemala no ha logrado desarrollar su marina mercante y el actual registro de buques no facilita que existan buques comerciales de nivel internacional y, hasta antes del actual gobierno, no se había impulsado el desarrollo de gente de mar, es decir 63 años de atraso donde no se impulsaron cambios y debemos actualizarnos en poco tiempo ¿Por qué no se desarrollaron esas áreas? ¿Cómo debemos hacerlo?

2. Dónde estamos bien: el sistema aduanero y la seguridad en el mar

Unodelosbaluartesdelcrecimiento de comercio exterior de Guatemala actual administración la aduanera, responsabilidad Superintendencia de la Administración Tributaria -SAT-; las autoridad aduanera es fundamental para el comercio exterior, porque dejó de ser solo recaudador tributario y pasó a convertirse en un facilitador. modernizó los procedimientos aduaneros, logró una excelente coordinación y cooperación interinstitucional, en especial con

las administraciones portuarias, fomenta transparencia y buenas prácticas con el sector privado y estableció la regla de cero tolerancia a la corrupción; además, generó estándares y buenas prácticas internacionales que son ejemplo en la Región.

Con relación a la seguridad en el mar el Decreto No. 20-76 estableció que el mar territorial de Guatemala es de doce millas náuticas y la zona económica exclusiva doscientas náuticas, determinando que es función del Ejército de Guatemala velar "por el respeto de los Derechos de la República" sobre ese espacio marítimo. Lo anterior lo realizan con el compromiso de las fuerzas de tierra, aire y mar; la dependencia responsable es la Marina de la Defensa Nacional, responsable de proteger y conservar los recursos naturales, así como la "preservación del marino, incluidos el medio control y la eliminación de la contaminación" (Decreto citado); además, dirigen el sistema de búsqueda y salvamento en el mar (SAR) entre otras funciones.

Ahora bien, por disposición constitucional el Ejército de Guatemala es un ente apolítico, se determina la estricta separación

por ello no pueden representar a Guatemala en organismos internacionales de transporte marítimo de naturaleza civil, incluso por eso la Comisión Portuaria Nacional -CPN- es, desde 1972, la representante del Estado de Guatemala en la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo -Cocatram-(antes Cocaap) y no la Marina de Guerra (fundada en 1959). Lo que es innegable es el valioso aporte que realizan los integrantes de la marina militar en las áreas que fueron desatendidas en el pasado, pero al estar limitados por la naturaleza de su competencia no pueden dedicarse a impulsar el desarrollo del comercio exterior vía marítima, pero si son el ente encargado de proteger el territorio marítimo de Guatemala, incluso se debe dotar de recursos para que enfrenten retos complejos como las actividades en el mar del crimen organizado.

de funciones militares y civiles y

La seguridad civil cumple un importante papel en el mar y vías navegables, lo cual es atribución del Ministerio de Gobernación, por conducto de la Policía Nacional Civil, y la participación de las autoridades locales para la generación de un modelo eficiente y de desarrollo de las ciudades portuarias es fundamental, debemos poner atención en ello.

3. Pendientes de hace décadas

No cabe duda que el transporte por mar, puertos y servicios, buques y gente de mar son relevantes para impulsar el desarrollo de nuestra Nación, a pesar de eso la República de Guatemala es el único Estado en el continente americano que no ha determinado un órgano administrativo con competencia y atribuciones establecidas en ley (Decreto del



Congreso de la República) para ejercer como autoridad marítima portuaria que determine políticas y normas para impulsar y proteger el transporte marítimo comercial, innovación y regulación de los relevantes servicios marítimo-portuarios, determine oportunidades en zonas costeras, fomente nuevas terminales e instalaciones portuarias, que oriente y proteja a los usuarios de la carga y pasajeros, genere la transformación digital, que cuente con registros y procedimientos administrativos transparentes y que pueda ejercer el poder sancionatorio del Estado, así como coordinar con las demás entidades públicas y privadas, nacionales e internacionales, la protección de la vida en el mar y el medio ambiente, entre otras funciones.

En los últimos veinte años existen anteproyectos e iniciativas de ley que han querido solucionar el vacío legal, la mayoría de ellas transforma la actual CPN en la autoridad marítima y/o portuaria y solo una iniciativa pretendía que fuera el Ejército de Guatemala la cual, presumo, no fue aprobada

del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles, y pues, nadie podría contradecir al Poder Constituyente.

4. Comisión Portuaria Nacional como Autoridad Designada

Desde su creación en 1972 la CPN representa al Estado a nivel nacional e internacional en materia de transporte marítimo y portuario ante la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo -Cocatram- e integra la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos -CIP/OEA-; además participa en el Convenio de la Unidad de Control Conjunto Nacional de Contenedores -UCC-, impulsado por la Oficina de Naciones Unidas contra el Crimen y Delito y en la Asociación Americana de Autoridades Portuarias -AAPA-, entre otras entidades internacionales.

Una de sus atribuciones más



relevantes es ejercer en calidad de Autoridad Designada en materia del Código Internacional para la Protección de Bugues e Instalaciones Portuarias (Código PBIP) función que realiza desde el 2004, siendo líder en la Región en ese campo, incluso la CPN fue, en octubre 2022, anfitrión del Taller Modelo para Comités Nacionales de Protección Marítima realizado por la Organización Marítima Internacional y la Comisión Interamericana Contra el Terrorismo -CICTEde la Organización de Estados Americanos -OEA-, participaron representantes de países de la Región, es decir aporta a la integración centroamericana.

También la CPN es responsable registro y cumplimiento apartado del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar -SOLAS- en lo relativo a la verificación del peso bruto de los contenedores (VGM Verified Gross Mass). Es la entidad responsable de las estadísticas de transporte marítimo internacional y puertos, investigación, capacitación, congresos regionales, nacionales e internacionales y mucho más.

encuentra debidamente fundamentado que la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional debe ser de naturaleza civil, pero se debe tener claro que el proceso de su implementación debe considerar una transición ordenada, clara y transparente, aplicando el principio constitucional de descentralización en la administración pública, con un modelo de servicio civil que fomente la carrera administrativa por oposición y con reglas de rendición de cuentas.

Existirán personas, grupos y organizaciones que se opondrán a que se subsane el grave atraso de no contar con autoridad marítima y portuaria, imagino que les conviene que no exista quien pueda lograr el desarrollo para nuestra Nación, que no exista transparencia, les preocupará perder espacios privilegios, conoceremos quiénes son en la discusión que surja de este tema, expondrán argumentos inverosímiles, pero debemos tenerles comprensión, ser tolerantes y orientarlos en su confusión, el desconocimiento también es razón para que no exista cambio. Lo importante para nosotros, derivado de la

nos fue confiada, es dejar la ruta que hay que seguir, una solución y propuesta legal que tiene como punto de partida el respeto estricto al orden constitucional, las obligaciones internacionales contraídas y los fines del Estado ¿Se logrará en esta oportunidad? Si usted se suma a conocer y apoyar seguro que sí porque la responsabilidad es de toda la Nación. Contamos con ustedes para servir a Guatemala.



El 79% del comercio exterior de Guatemala se realiza por transporte marítimo internacional





XVI Congreso Marítimo Portuario

XXIII CONGRESO INTERNACIONAL DE DERECHO MARÍTIMO

La Comisión Portuaria Nacional Guatemala (CPN) y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), realizaron en conjunto el XVI Congreso Marítimo Portuario y el XXIII Congreso Internacional de Derecho Marítimo, el 2, 3 y 4 de noviembre, en el Hotel Soleil Antigua Guatemala, donde se hicieron presentes las autoridades, trabajadores y representantes de empresas dedicadas al sector marítimo portuario del país.

Se tuvo la presencia de expositores de talla internacional, así como la presencia del Presidente Constitucional de la República de Guatemala, el Dr. Alejandro Giammattei Falla, quien inauguró el evento y compartió la Visión Nacional y Regional del Desarrollo Marítimo y Portuario, además de enfatizar la importancia de la inversión y el desarrollo social y económico.

Giammattei, entregó la ordenanza al presidente de la Comisión Portuaria Nacional Guatemala (CPN) Omar Barrios Osorio, a fin de que la CPN, se encargue del "desarrollo e implementación de la Estrategia Nacional de Protección Marítima", que coadyuvará al impulso del Sistema Marítimo Portuario de Guatemala, además para que realice todas las organizaciones técnicas enfatizando la protección marítima y portuaria, asegurando los puertos marítimos de Guatemala para la certeza del comercio marítimo y la competitividad.

Por su parte, Omar Barrios Osorio, presidente de la Comisión Portuaria Nacional y del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, en las palabras de bienvenida al presente evento, destacó que el mar une sueños,

Durante su discurso, el presidente une finalidades, une a Guatemala, Giammattei, entregó la ordenanza al presidente de la Comisión Portuaria naciones aportando y construyendo Nacional Guatemala (CPN) Omar

Además se tuvo la presencia de distintos medios de comunicación quienes dieron cobertura a las distintas actividades realizadas durante los tres días de contenido, sumado a la transmisión en vivo de dos horas de la inauguración del evento por parte de TV Azteca Guatemala, donde se tuvo como previa distintas entrevistas a funcionarios públicos que asistieron al evento, además de varios actores y asistentes del evento, pudiendo lograr con esta acción, la difusión masiva de la actividad.

Cabe señalar que dentro del XXIII Congreso Internacional de Derecho Marítimo (IIDM) y el XVI Congreso Marítimo Portuario (CPN), se realizaron paneles de discusión y conferencias magistrales, con temas de relevancia para el sector marítimo portuario del país. Dentro del XXIII Congreso Internacional de Derecho Marítimo se contó con la presencia de diversar empresas patrocinadoras quienes expusieron sus productos y servicios a través de stands.

CONGRESO TRANSMITIDO A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

El XVI Congreso Marítimo Portuario y el XXIII Congreso Internacional de Derecho Marítimo, fue atendido por los distintos medios de comunicación nacionales e internacionales, tanto escritos, radiales y televisivos, quienes dieron cobertura a las distintas actividades realizadas durante los tres días del congreso.

Dentro de ello, se destaca que por primera vez en la historia del IIDM, se logró la transmisión en vivo de la inauguración del evento por la señal de TV Azteca Guatemala, donde se tuvo distintas entrevistas a funcionarios públicos, integrantes del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), resaltando su importante participación y visita a Guatemala.

Además se dio cabida para conocer los puntos de vista a varios actores y asistentes del evento, pudiendo lograr con esta transmisión tanto en TV Nacional como en línea, la difusión masiva internacional del congreso.

Este congreso fortalece y profundiza los lazos con los miembros de la comunidad marítima portuaria nacional e internacional.















Conferencia Inaugural

a Transversalidad en el Transporte Marítimo, Actividad Portuaria, Comercio Exterior y Régimen Aduanero / Conferencista: Ángel Ramos Brusiloff, Vicepresidente IIDM (República Dominicana).



Conferencias Magistrales

Elementos de un Sistema Portuario Eficiente / Conferencista: Jorge Durán, Comisión Interamericana de Puertos/CIP-OEA.

Operador Económico Autorizado: Enfoque al transporte marítimo y actividad portuaria / Conferencista: Marco Livio Diaz Reyes, Superintendente de Administración Tributaria, (Guatemala).

os retos del transporte marítimo en materia de seguridad / Conferencista: Diego Soria, Dole (Ecuador).

Reglas de Haya, Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam / Conferencista: Maja Radunovic, Presidente Asociación Marítima de Montenegro (Montenegro).

Jorge Durán / Secretario de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos.

Arbitraje: Caso Práctico Sobre Aplicación de Reglas Internacionales / Conferencista: Marc de Man, IIDM (Canadá).

Conferencista: Bernardo Melo, IIDM (México).

Régimen Jurídico de la Gestión Portuaria / Conferencista: Jennifer Cárcamo, CPN (Guatemala).

Retos y Oportunidades de las Administraciones Marítimas en el Marco del Objetivo 14 de la Agenda 2030 / Conferencista: Carolina Romero, World Maritime University (Suecia).

















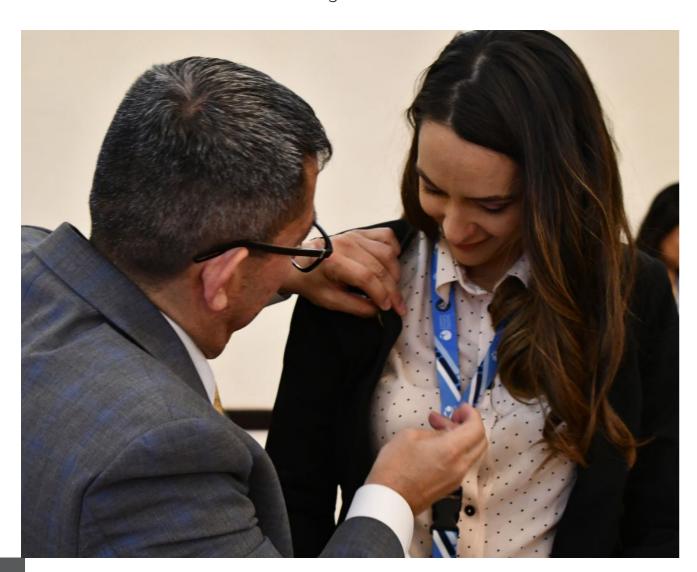




Error in Navigation as a Defense

OF CARRIER IN INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY SEA

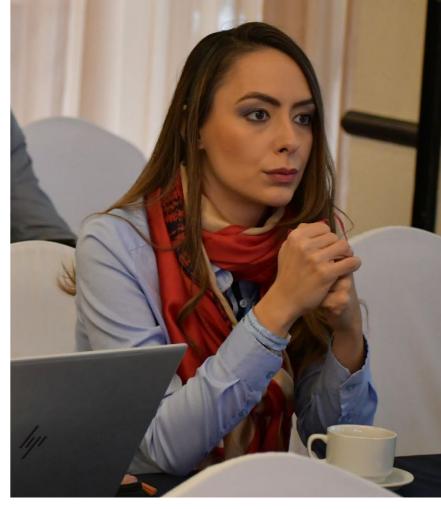
Maja Radunovic Attorney at Law, LLM in International Maritime Law President of the Montenegrin Maritime Law Association



Maja Radunovic President of the Montenegrin Maritime Law Association

Historically, the liability regime of carriage of goods by sea had been mostly working in favor of the shipowners, i.e. the carriers who were widely exonerated from liability for loss or damage to cargo. The conflict of interests between carriers and cargo owners resulted in creation of the first uniform international carrier regime, which standardized the right and liability of the parties, known as Hague Rules or later -Hague Visby Rules. Even though almost 100 years have passed since their initial adoption, the Haque-Visby rules still represent the most widespread regulatory regime in carriage of goods by sea and are applicable to almost each bill of lading issued nowadays.

The Hague-Visby Rules establish a presumed fault – based liability regime, with duty of the carrier to exercise due diligence in making the ship seaworthy and cargoworthy. Furthermore, the Rules provide immunities which can exonerate the carrier from liability in certain events, including nautical fault or error in navigation. It is important to distinguish nautical fault from commercial errors, i.e. acts, neglects or default in the management of the cargo. The Haque-Visby Rules impose a duty on the carrier to look after the cargo "properly and carefully",



so every error committed in that regard shall be deemed as a breach of the said duty of the carrier. Of course, this does not limit to carrier's actions only, but it includes the actions of all his servants and independent contractors. Since the Hague-Visby Rules do not strike the clear line between the two types of error, the courts of law have established a distinction between failures in cargo handling and failures in ship handling which indirectly affect the cargo. In first case, the carrier shall be liable, but in second shall be exonerated from liability.

This a bit controversial distinction between commercial and navigational error is more of a technical than a legal nature and it is considered as a method of risk distribution between carriers and cargo owners.

However, despite the mass acceptance of the Hague-Visby Rules worldwide, the error in navigation has still been subject to considerable criticism from cargo interests. Therefore, one of the main incentives of international liability regimes of carriers which intended to supersede the Hague-Visby Rules was to eliminate the error in navigation defense. The first to succeed so were the Hamburg Rules which made a significant shift from carriers' interest to cargo owning interest.

In fact, the Hamburg Rules generally provide less protection and immunities for the carrier than the Hague-Visby Rules. Unlike their predecessors, these Rules do not contain an exhaustive list of exceptions, therefore, the carrier could rely on error in navigation only if it manages to prove that



One of the main critics thereof is complete elimination of error in navigation

it undertook "all measures that could reasonably be required to avoid the occurrences and its consequences".

Even though the Hamburg Rules have not achieved the popularity of the Hague-Visby Rules (the Convention has not been ratified by leading maritime countries), due to their applicability in the ports of loading and/or discharge of the state party, it could well be that these Rules gain more usability in the future.

The latest international act dealing with lability of the carrier is United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008), better known as the Rotterdam Rules. It was envisaged to be a comprehensive legal act which would cover overall carriage of goods by sea and other related ways of carriage (multimodal transport) and therefore will not be limited to bills of lading only.

The Rotterdam Rules made even more drastic move and fully excluded the possibility of the carrier to invoke error in navigation as the defense.

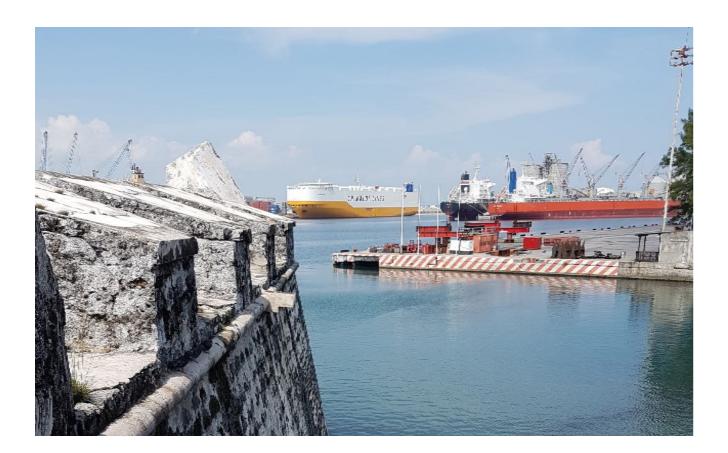
The liability of the carrier, as per the Rotterdam Rules, is a fault-based one, but with reversed burden of proof. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that it took place

during the period of the carrier's responsibility. However, the carrier could be relieved of all or part of its liability if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay were resulted or contributed by event from the exhaustive list prescribed by Article 17(3). Such list, however, does not make any reference to error in navigation and therefore, the carrier is prima facie liable for all damages or losses resulted from the nautical error.

Despite some good practical solutions produced thereby, the Rotterdam Rules have not entered into force, and it is unlikely that will change in the future at all. One of the main critics thereof is complete elimination of error in navigation from the list of carriers' defenses.

Conclusion

Even though the error in navigation reflects old times when carriage of goods was fully subject to perils of sea of all kinds, this legal defense has maintained over time and has it significant place even nowadays when the ship and cargo handling are almost completely within the control of the carrier. It seems that such defense will continue to serve as a compromise between interests of carriers and cargo owners, at least until some future legal instrument achieves prevalence, balancing the opposed interests in the same



RETOS Y OPORTUNIDADES DE LAS ADMINISTRACIONES MARÍTIMAS

en el marco del Objetivo 14 de la Agenda 2030

> Carolina Romero Universidad Marítima Mundial

La Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en el año 2015, en ella se incorporaron algunos de los Objetivos de Desarrollo del Milenio que no fueron alcanzados inicialmente, así como también nuevas metas. Interesa destacar que en la Agenda 2030, fue reconocida la importancia de los océanos en el desarrollo de las naciones y de hecho, el tema fue incluido bajo el Objetivo 14, con un mandato específico: "Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible".



Objetivo 14 de la Agenda 2030

El Objetivo 14 contiene una serie de metas y lapsos para la ejecución de determinadas acciones que estarían encaminadas a cumplir con su mandato. En aras de facilitar la implementación del Objetivo, se aplican metas específicas relacionadas con acciones urgentes para devolver la salud a los océanos, tales como la regulación efectiva de la explotación pesquera, la eliminación de subvenciones, la protección de los ecosistemas costeros y marinos.

También se aborda el tema de los efectos de la acidificación de los océanos, la designación de zonas marinas protegidas y principalmente, la lucha contra la contaminación marina. A los efectos de este estudio, enfocaremos la atención en lo que atañe a las Administraciones Marítimas, dejando de lado otros temas como el de la pesca o las subvenciones, asuntos complejos que requieren de mayor espacio para su tratamiento.

Carolina Romero Miembro IIDM

¿Qué son las Administraciones Marítimas?

Las Administraciones Marítimas (MARADs) son agencias o ramas del gobierno que, grosso modo, se encargan de mantener el registro de buques, el registro de la gente de mar y velar por el cumplimiento de los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI), materia de seguridad de bugues, protección del medio marino, formación y competencias de la gente de mar. Trabajan conjuntamente con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) acatando la normativa en relación con las condiciones mínimas de "trabajo decente" de la gente de mar en los buques.

las tanto, desempeñan funciones medulares para la actividad puesto que como instituciones están encargadas de ratificar e implementar los convenios de la OMI y de la OIT, elaborar normas, decretos y legislación subsidiaria, llevar el registro y la inspección de buques, ejecutar investigaciones de siniestros, operaciones de búsqueda y rescate, acciones de respuesta a derrames, asegurar la dotación segura de los buques y, por último, pero no menos importante, formular políticas.

La OMI como ente regulador

El marco regulatorio relativo a la contaminación del medio marino en Iberoamérica se encuentra principalmente regido por ocho convenios de la OMI, actualmente en vigor, siendo oportuno destacar que la eficacia de los acuerdos está en relación directa con el compromiso de las partes firmantes en su cumplimiento.

De lo anterior, surge la pregunta que nos ocupa en esta ocasión y que suscita interrogantes acerca de la gestión de las MARADs en Iberoamérica, en el sentido de identificar acciones claves institucionales con incidencia en el Objetivo 14 de la Agenda 2030. Es decir, ¿Cuál podría ser la contribución potencial de las MARADs de los países iberoamericanos para lograr el cumplimiento del Objetivo 14?

Para identificar las funciones claves se analizó la adhesión a los diversos convenios por parte de las naciones iberoamericanas que forman parte del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. En el caso de Puerto Rico, se tomó como referencia los convenios ratificados por los Estados Unidos de Norteamérica. Se encontró que la adhesión o suscripción a los convenios provee el soporte fundamental para dar viabilidad a las actividades de estos entes gubernamentales que tienen un rol central en la implementación del Objetivo 14.



A modo de conclusión: potencial contribución de las MARADs al Objetivo 14

1 Velar por la implementación y cumplimiento de convenios de la OMI sobre contaminación del medio ambiente marino.

2 Contribuir con el desarrollo e implementación de medidas para reducir las emisiones a la atmósfera de CO2 de los buques (Anexo VI del MARPOL), para disminuir los efectos de acidificación y eutrofización de los océanos.

3 Promover la ratificación e implementación de la versión modernizada del Protocolo de Londres.

ARatificar los convenios relativos a las acciones de intervención, respuesta y cooperación en caso de accidentes de hidrocarburos y otras sustancias.

5 Promover la ratificación del Convenio de Antiincrustantes AFS, los Convenios de Agua de Lastre y de Reciclaje.

 $6^{\text{Desarrollar nuevas soluciones y regulaciones contra la contaminación}} \\$

Apoyar iniciativas para declarar áreas marinas protegidas en zonas bajo dominio nacional, así como, contribuir con el desarrollo de legislación para su manejo.

Apoyar acciones para emprender actividades de limpieza en el espacio oceánico, por ejemplo, la recolección de plásticos.

Promover la recopilación y el intercambio de datos con la comunidad internacional de investigación para aumentar la comprensión del espacio oceánico, de la acidificación y su efecto en los ecosistemas marinos.



Seis Pasos

PARA EL MANEJO DE RIESGOS CIBERNÉTICOS

Dr. Bernardo Melo Graf Vicepresidente AMDM Vicepresidente suplente Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

l presente trabajo tiene como objeto sintetizar y explicar brevemente seis pasos para el manejo de riesgos cibernéticos que deben implementar a bordo de buques.

Sabemos que los buques deben seguir los ordenamientos y requerimientos de su país de bandera, pero en 2017 la Organización Marítima Internacional adoptó la resolución MSC.428(98) relativa a "Maritime Cyber Risk Management in Safety Management Systems (SMS)" (Manejo de Riesgos Cibernéticos Marítimos en el Manejo Seguro de Sistemas) en la cual se dice que un sistema de manejo de seguridad debe incluir el Manejo de Riesgos Cibernéticos Marítimos acorde a los requerimientos del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) y Directrices para la implantación del Código IGS.

Es imprescindible que las empresas armadoras le den la importancia que se merece al departamento encargado de la ciberseguridad.

La Agenda 2030 establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 Estados miembros de las Naciones Unidas



a que nos movemos rápidamente a una era en donde el "Industrial Internet of things" (IIoT) o internet de las cosas industriales se abre cada día más paso en todas las industrias, no tardaremos en ver que todas las embarcaciones estén interconectadas y dependientes de estas tecnologías para poder realizar las tareas del día a día.

Es por ello que es imprescindible que en la actualidad las empresas armadoras le den la importancia que se merece al departamento encargado de la ciberseguridad, tanto en las áreas de tecnologías de la información (IT), que es comúnmente el que mayor recursos obtiene, así como el de tecnologías de la operación (OT) sin olvidar los equipos o hardware y que esté íntimamente ligado con las más altas áreas de dirección de la empresa naviera, en constante actualización tanto del software como de los humanos encargados de ello.

Ahora pasaremos a identificar y describir cada uno de los seis pasos para el ciber manejo de riesgos.



Dr. Bernardo Melo Graf Vicepresidente AMDM / Vicepresidente suplente IIDM

En primer lugar debemos pasar a referirnos a los riesgos y afectaciones que se enfrentan para luego saber cómo podemos manejarlos y así proteger la operación de los buques. Los incidentes cibernéticos pueden afectar los equipos operativos del barco como lo sería la afectación a los sensores que permiten saber las condiciones actuales del buque y cómo responde a los comandos de navegación, las cartas o mapas electrónicos y esto puede provenir de fallas en los aplicativos por "bugs" o por alteraciones externas hechas por piratas informáticos.

El tráfico marítimo tiene una amplia gama de protagonistas en la cadena logística y por tal los buques interactúan con un enorme número de personas que los expone a ser fácilmente atacados, además de que en la industria no siempre se cuenta con equipos de última generación, ni se encuentran en constante actualización por lo que podemos ver comúnmente equipos que sus fabricantes los han etiquetado como de legado u obsoletos y ya no tienen soporte y actualizaciones, pero aún así se siquen usando diariamente en un sin fin de embarcaciones a nivel mundial.

También es común que se vean equipos abordo que se encuentran siendo monitoreados desde las oficinas del armador como tecnologías de la información que están constantemente conectados para obtener información de las actividades del buque y así poder eficientar los recursos de su operación, dejándolos al descubierto para ser la puerta de entrada de ataques cibernéticos, además también es sabido que los buques intercambian gran cantidad de información con proveedores de servicios de tierra como lo son los agentes navieros o los puertos y que muchas veces esta información es sensible y dado



24 pev//

IDENTIFICACIÓN DE AMENAZAS

Es necesario, entender las posibles afectaciones o males que puede sufrir el buque por agentes externos, así como por agentes internos que puedan dañar total o parcialmente la operación o navegación.

2 IDENTIFICACIÓN DE VULNERABILIDADES

Conocer lo que tenemos es uno de los pasos más importantes y por ello debemos generar inventarios de todos los sistemas, tanto los que se conecten a internet directa o indirectamente, así como los que no tienen conectividad, ello para tener un mejor entendimiento de las capacidades operativas y las consecuencias de las fallas o inhabilitaciones de esos equipos nos llevará a saber cómo podemos lidiar con su ausencia o parcial operación.

3EVALUACIÓN DE EXPOSICIÓN A RIESGOS

Debemos de realizar esta evaluación para poder determinar la probabilidad de que nuestra vulnerabilidades puedan ser aprovechadas por piratas informáticos ya sea por una específica vulnerabilidad o por el uso de varias al mismo tiempo para ganar acceso a los sistemas informáticos.

Es preciso conocer el impacto que tendría un ataque antes que se detone o inclusive una simple falla.

4 ELABORACIÓN DE PLANES DE DETECCIÓN Y PROTECCIÓN

La mayoría de las ocasiones los ciberataques no son directos e inmediatos, por lo que rutinas de revisión y detección ayudan a proteger de los ataques desactivándolos en tiempo antes de que causen un daño e incluso la detección temprana puede advertir de fallas provenientes de "bugs" o errores informáticos o fallas en equipos por su antigüedad.

5 PLANES DE RESPUESTA

Que todas las áreas involucradas en el uso de los equipos conozcan cómo deben reaccionar ante el escenario de un incidente es crucial para la operación e inclusive la supervivencia de las personas y la embarcación en alta mar.

6 PLANES DE RECUPERACIÓN DE INCIDENTES DE SEGURIDAD CIBERNÉTICA

Una vez que ha pasado lo urgente e inmediato y que se ha logrado estabilizar la situación, debemos de conocer la ruta para restablecer la normalidad tras un incidente y cómo reajustar todos los rubros anteriores a la luz de la experiencia para evitar que pueda volver a suceder.

Como se puede apreciar en los pasos anteriores, la multiplicidad de personas involucradas en el manejo de tecnología es mucha, desde los marinos en cubiertas inferiores, hasta el capitán en el puente de mando, mismos que interactúan con la oficina del armador, agentes navieros, terminales portuarias, representantes de PANDI, casas clasificadoras, autoridades de todos los ámbitos y un sin fin más de personas que pueden voluntaria o involuntariamente afectar la operación cotidiana de los sistemas informáticos y operacionales.



La Necesidad de un Comercio

Y PUERTOS SEGUROS

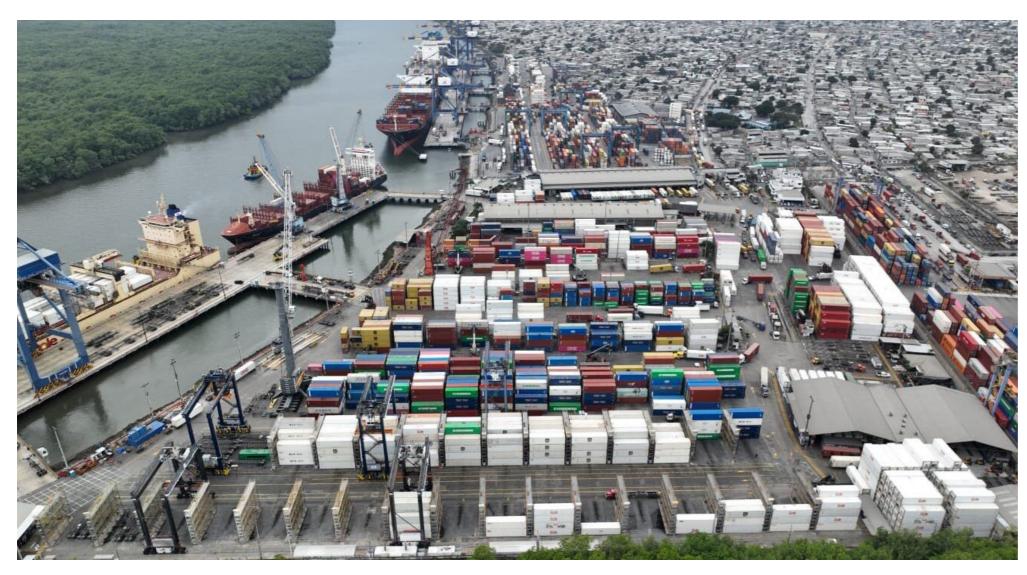
Diego Soria Espinel Director de Seguridad Dole Fresh Fruit Norteamérica y Europa



mundo contemporáneo visto dentro de ámbitos portuarios, navieros y desde luego en el comercio internacional, ha sufrido un incremento notable de riesgos provenientes en su mayoría del crimen organizado internacional y que afecta gravemente a la seguridad de todos los componentes de esta cadena logística de exportaciones o importaciones desde cualquier lado del mundo.

El incremento de producción de drogas en Suramérica y por ende mayor procesamiento de estas, ha obligado a las organizaciones criminales a multiplicar sus tentáculos o redes delictivaxs para impulsar el tráfico o envío ilegal de drogas hacia los mercados de mayor consumo en el mundo; siendo esta una de las causas por las cuales los sectores exportadores de Latinoamérica en especial, se tornen blanco potencial del crimen y sus fines oscuros.

Es por esta razón que actualmente los mercados internacionales, ya no solo requieren de la buena calidad de sus productos, sino también productos seguros que les brinden la tranquilidad de no ser afectados por los tentáculos de organizaciones criminales que trafican droga y usan el medio marítimo internacional como una plataforma de envío de narcóticos, armas o insumos que sirven para el procesamiento de estas sustancias ilícitas.





Diego Soria Espinel / Director de Seguridad Dole Fresh Fruit, Norteamérica y Europa

El incremento del consumismo de drogas sintéticas o tradicionales en la humanidad, han sido factores que han generado el descontrol de esta problemática en muchos países en el mundo; pues trae consigo no solo la afectación de la salud de los seres humanos, sino la descomposición del núcleo familiar y el desgaste acelerado de los valores, principios y tradiciones de la sociedad.

Muchos estados y gobiernos ante esta problemática han tratado desesperadamente en medio de crisis económicas de implementar estrategias contra el crimen organizado, muchas de las cuales han resultado inadecuadas o fallidas por los grandes intereses económicos que están de por medio o simplemente por falta de recursos asignados a las autoridades de control.

Entonces es evidente que el crimen organizado tiene una serie de aristas punzantes e ilícitas que combatir, no solo desde los estados desde sus entes de control militar o policial, sino generando políticas orientadas a mejorar la salud de sus pueblos, fortalecer las leyes que sancionen el crimen y además promover un comercio seguro con la participación activa de todos los componentes de la cadena logística internacional.

El sector privado portuario y exportador, deben ser los mejores aliados de los gobiernos y autoridades de control para fomentar el comercio seguro Los exportadores tienen la enorme responsabilidad de asegurar sus cargas y los puertos que reciben sus productos lo propio; considero que la estandarización de estos dos sectores en temas de seguridad logística y portuaria son fundamentales para reducir los riesgos del narcotráfico.

Las opciones no son muchas desafortunadamente y los puertos se constituyen en elementos claves para la prevención o bloqueo de tráfico de drogas hacia el mundo por medios marítimos comerciales; las estadísticas de capturas de droga son mediciones importantes de fórmula inversa para determinar los niveles de seguridad existentes en las instalaciones portuarias.

Buenas prácticas de seguridad portuaria, controles no tradicionales y claros lineamientos de protección son los que mejores aliados de las autoridades de control y exportadores pueden encontrar en los puertos, NAPORTEC en Ecuador, Terminal Portuario de Santa Marta en Colombia y otros en la región muestra de aquello; razón por la que es necesario conocerlos y fomentar alianzas de seguridad portuarias en la región que contribuyan a reducir las amenazas.

El sector privado portuario y exportador, deben ser los mejores aliados de los gobiernos y autoridades de control para fomentar el comercio seguro a través de puertos y flotas navieras alrededor del mundo.



Guatemala

un punto estratégico

Kamyla Barrientos Wista Guatemala IIDM Rama Guatemala



Kamyla Barrientos / Wista Guatemala IIDM Rama Guatemala

uatemala es conocida por sus volcanes, montañas, lagos y ser el país de la eterna primavera, pero, estando ubicada entre dos océanos, ¿Por qué aún no somos conocidos por nuestro Sistema Marítimo y Portuario?

Del 3 al 7 de octubre del 2022, se llevó a cabo en la Ciudad de Guatemala y bajo la organización de la Comisión Portuaria Nacional (CPN), en su calidad de Autoridad Designada para la verificación del Código de Protección para los Buques e Instalaciones Portuarias, el Taller Subregional sobre Modelo de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la Protección Marítima desde el enfoque integral de Gobierno.

La Comisión Interamericana contra el Terrorismo de la Organización de Estados Americanos (CICTE/OEA), fue el enlace para que expertos internacionales en materia de protección marítima como Andrew Clarke (OMI), pudieran compartir un vasto conocimiento con los actores que ejercen la protección marítima en sus diversos países, así como el experto y autor de la Guía de Protección Marítima y Código PBIP, John Platts (CICTE-OEA).

El tema de "protección" abarca un amplio espectro que en la mayoría países hispanohablantes confundimos con el término seguridad; "safety" y "security", dos términos que en inglés se refieren a dos grandes mundos, mientras que en su traducción literal al español solemos confundirlo con lo que es "seguridad". Es por ello que el taller que tuvimos durante una intensiva semana fue elemental, para unificar términos, determinar competencias de los entes que deben formar parte en este ámbito y sobre todo adquirir conocimientos que ahora debemos implementar.

Durante el evento descrito se desarrollaron discusiones al más alto nivel para la toma de decisiones en momento de crisis de los escenarios hipotéticos que se plantearon, lo cual permitió la interacción institucional de funcionarios de aduana, migración, agricultura, finanzas, transporte, relaciones exteriores, marina de la defensa, entre otros,

que son actores esenciales para integrar el Comité Nacional de Protección Portuaria y coadyuvar a los gobiernos en momentos de que existan, ya sea amenazas o que estas se concreten, atentando de esa forma contra la protección portuaria y marítima.

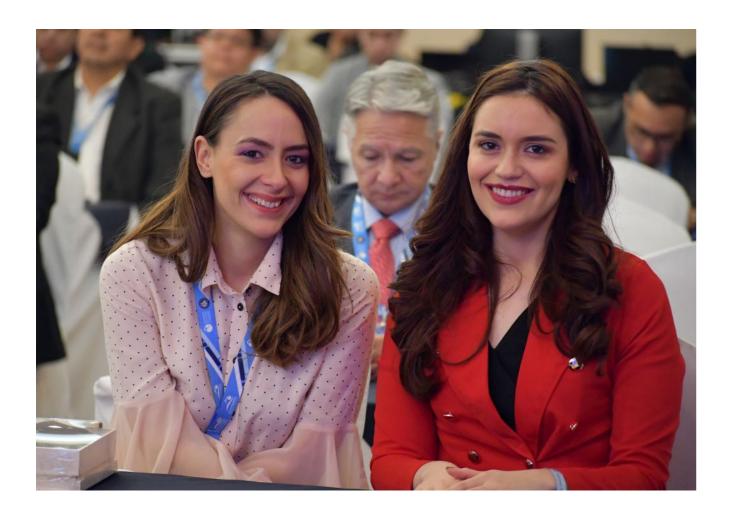
Parte fundamental del taller regional, fue exponer la agenda del gobierno del Presidente Constitucional Dr. Alejandro Giammattei, con relación a la decisión asumida de nombrar a nivel de Jefatura de Estado como Autoridad Designada a la Comisión Portuaria Nacional cumple un papel protagónico dentro del marco global de la protección portuaria y de transporte marítimo, papel que lo ha desempeña efectivamente la Comisión Portuaria Nacional desde hace dieciocho años, bajo el liderazgo del Licenciado Carlos Avelar Mateo, actual Director de Protección Portuaria de la CPN, y su equipo, con el respaldo total de la actual administración, manteniendo una presencia continua en el sistema portuario nacional, a través de actividades de capacitación en el Código PBIP y la Guía sobre protección marítima, inspecciones, auditorías, prácticas y asesorías, entre otras actividades.

Entrega de reconocimientos por su labor en la mejora continua del sector Marítimo



Taller regional con el apoyo de la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala





El enfoque integral de Gobierno que presentó la OMI en el presente evidenció la necesidad inherente implementar adecuadamente el Comité Nacional de Protección Portuaria, que lo integran directamente solo dos instituciones del Estado, habiendo determinado en esta temática la importancia de la interinstitucional coordinación en igualdad y que no dependan de convenios, que se encuentre establecido normas procedimentales.

El taller regional denominado "Una descripción general del modelo OMI sobre el enfoque integral del gobierno para la protección marítima", que contó con la presencia de autoridades de México, Costa Rica, Panamá y Guatemala, resaltó la importancia

de la interacción de las agencias del gobierno que deben integrar el Comité Nacional de Protección Marítima, que cabe resaltar, abarca el ámbito portuario en su totalidad, por lo que se determinó que debe existir además, un registro nacional de riesgos y es vital para la región, pero especialmente para nuestro país, la confección de una estrategia nacional de protección marítima, que incluya todos los elementos esenciales para evitar que amenazas se concreten afectando la protección marítima y por ende el comercio internacional por la vía

El Presidente de la Comisión Portuaria Nacional, el Licenciado Omar Barrios Osorio, resaltó en su intervención la relevancia de comprometernos con estos temas y desarrollar los instrumentos que sean necesarios para el desarrollo eficiente de nuestro país y por supuesto de la región.

Se trata de unirnos y trabajar interinstitucionalmente para el desarrollo de nuestra nación y evitar que los egos de sujetos, intereses particulares y otras circunstancias sigan perjudicando otras décadas más. Debemos dar el primer paso en Latinoamérica y la CPN cuenta con el recurso humano para lograrlo.

Se trata de unirnos y trabajar interinstitucionalmente para el desarrollo de nuestra nación



LA EXPLICACIÓN DE LA APLICACIÓN OBLIGATORIA

de las Reglas de la Haya / Visby En Canadá

> Marc De Man Asociado Senior De Man, Pillet Abogados Montreal, Provincia De Quebec, Canadá.

Cuando era un joven estudiante, después de haber terminado un par de diplomas, fui aceptado en la Facultad de Derecho de la Universidad de McGill en Montreal. Eso fue un gran privilegio personal porque en esa época, sobre 8,500 aplicaciones, se aceptaban solamente 90 estudiantes. El lema de la Facultad era el siguiente:

1 El primer año, te asustan hasta la muerte (solo se graduaban 28 estudiantes después de tres años)

2El segundo año, te hacen trabajar hasta la muerte y;

3El tercer año, te aburren hasta la muerte En mi caso, fue diferente, porque en el tercer año, tomé el curso de ADMIRALTY LAW.

El profesor era nativo de Nueva Zelanda, esto fue antes de la época de los cursos de William Tetley, llamado Bradley, quien entraba en la clase y se instalaba con sus botas sobre su mesa de profesor, encendía su pipa (en esa época fumaban en clase hasta los estudiantes) y empezaba a hablarnos del derecho marítimo.



Marc De Man / Asociado Senior De Man, Pillet Abogados, Montreal, Provincia De Quebec, Canadá.

Era una delicia escucharlo. Había todo el aspecto histórico, yendo a la antigüedad con los fenicios y la avería gruesa, la ley de Rhodos, los Rooles de Olerón (en francés Rôles d'Oléron) o Juicios de Olerón establecidos por Eleonora de Aquitaine, todas las naves tenían el nombre de mujeres: Diana, Ángela, entre otros, uno se podía imaginar tempestades de mar, los pescaditos saltando en el aire, las cargas mezcladas en las bodegas de la nave. Era, sin ninguna duda una materia romántica par excellence que personalmente, yo absorbía con placer y bien relajado.

Nada comparado a otras materias secas, como el derecho fiscal o municipal. Uno de los primeros temas enseñados por el profesor Bradley trataba del Bill of Lading, conocimiento de embarque, recibo de la mercancía, prima facia prueba del contrato de transporte y documento de título.

Vamos directo al grano. La decisión del 7 de junio de este año de ARCEN-CIEL Produce Inc. Vs. GREAT WHITE FLEET. Corte Federal citado como 2022 FC 843, trata específicamente sobre las características del conocimiento

de embarque, la aplicación de los artículos 43 y 46 del Canadian Marine Liability Act y las Reglas de La Haya Visby y su artículo 1 (b) que define el contrato de transporte. Los hechos son los siguientes: • Cargas de frutas tropicales transportadas desde Puerto Limón en Costa Rica a Puerto Barrios en Guatemala. Desde Guatemala a Wilmington, Delaware, Estados Unidos y de allí a Toronto, Ontario, Canadá.

Las cargas llegaron dañadas, fueron intentadas acciones en justicia contra el transportista marítimo, Great White Fleet, una subsidiaria de Chiquita.

Dentro de esta acción. Great White Fleet presentó una moción para suspender los procedimientos, invocar la cláusula de jurisdicción situada detrás del instrumento de transporte, para enviar el caso al US District Court. Southern District of New York, U.S.A. Los intereses de la carga deseaban que la Corte Federal guarde su jurisdicción y que la ley aplicable sea la de Canadá. La moción invocó tres artículos de ley.

El primero es el artículo 1 (b) de las Reglas de La Haya-Visby, que define los contratos a los cuales las Reglas se aplican como contrato de transporte cubiertos por un conocimiento de embarque u otro documento similar de título. En inglés, "contract of carriage covered by a Bill of lading or any similar document of title". Este artículo se adjunta al Marine Liability Act of Canada. El artículo 43 del Marine Liability Act provee que las Reglas de La Haya-Visby tienen fuerza de ley (de aplicación obligatoria) en relación con contratos para el transporte de bienes por aqua. En inglés, "contracts for the carriage of goods by water".

El artículo 46 del Marine Liability Act permite a la parte reclamante, la institución de procedimientos legales en Canadá, a pesar de una cláusula de selección de fórum en un contrato para el transporte

de bienes por aqua. En inglés, "contract for the carriage of goods by water". El Marine Liability Act no define un contrato de transporte. La naturaleza y la caracterización del documento de transporte en este caso fue el tema principal de la moción para suspender. Si el documento de transporte fuese un Bill of ladina, u otro documento de título, los intereses de la carga podrían permanecer con su litigio en Canadá. Si el documento de transporte no fuese un Bill of lading u otro documento de título, los intereses de la carga tendrían que proceder en Nueva York sujeto a la ley americana (COGSA). La Corte, en esta decisión de más de 168 párrafos y 73 páginas, entró en un análisis muy profundo de la función de un conocimiento de embarque y particularmente, cuando decimos que es un documento de título. Para la Corte esto significa un documento de transferencia de la carga. También, la Corte describió en detalle el por qué y cómo se crearon las Reglas de la Haya y las Reglas de La Haya-Visby. La Corte concluyó que las palabras "contratos de transporte de bienes por aqua" (en inglés, "contracts for the carriage of goods by water") que se encuentra en los artículos 43 y 46 del Marine Liability Act de Canadá deben significar un contrato para el transporte cubierto por un conocimiento de embarque u otro

La Corte examinó en detalle el documento de transporte. Como pueden ver, este documento se intitula International Bill of Lading, Non Negotiable. La Corte al examinar este documento. lo caracterizó como un documento híbrido (hybrid document en inglés). Como ustedes saben, el conocimiento de embarque es emitido en tres originales, uno para el transportista, el otro se deja con el Capitán de la nave y el tercero se emite al expedidor que lo envía al destinatario para que este último tome posesión de la carga al

documento similar de título.

destino. En este caso, solo se emitió un documento de transporte, con copia enviada al destinatario.

El hecho que el documento de transporte era simplemente un recibo. El hecho que el documento de transporte no fue firmado. Todos estos factores persuadieron a la Corte de determinar que documento de transporte en realidad era emparentado a un SEA WAYBILL y que no caía sobre la definición de un contrato de transporte, tal como lo define las Reglas de La Haya-Visby y por consecuencia, los artículos 43 y 46 del Marine Liability Act no tenían aplicación. Esto significa que el transporte liner podría disfrutar de todas las limitaciones o exoneraciones de responsabilidad, similar a la situación que existía antes de la Convención de Bruselas de 1924.

Además, el transportista liner podrá beneficiarse de la cláusula de jurisdicción y derecho encontradas en los términos y condiciones de este documento de transporte. Los abogados representando los intereses de la carga se enfocaron sobre el objetivo del artículo 46 del Marine Liability Act y argumentaron que este artículo existe para proteger el destinatario mediano y pequeño, permitiéndoles que ejerzan sus reclamaciones por daños a la carga en su jurisdicción, en este caso en Canadá, en vez de estar obligado a someterse a jurisdicciones y leyes extranjeras.

La carga deseaba una interpretación amplia de este artículo. La Corte reconoció el objetivo del artículo 46 del Marine Liability Act para remediar el deseguilibrio entre transportistas operando en el liner trade y expeditores y destinatarios de carga transportadas por estos transportistas liner, pero reitero que el documento de transporte en el caso en frente de la Corte era equivalente a un SEA WAY BILL, y por lo tanto afuera del ámbito

de las Reglas de La Haya-Visby y los artículos 43 y 46 del Marine Liability Act. La Corte describió cómo otros países sujetos a las Reglas de La Haya, han enfrentado este problema por intermedio de legislación nacional.

África del Sur. Nueva Zelanda. los países escandinavos y otros, han solucionado el problema. Por ejemplo, Australia en los artículos similares a los artículos 43 y 46 del Marine Liability Act de Canadá, han introducido la palabra "sea carriage documents" o documentos para el transporte por mar para reemplazar contratos de transporte cubiertos por un conocimiento de embarque u otro documento similar de título (contracts for the carriage of goods by water, covered by a Bill of lading or any similar documents of title). Además, la Corte indicó que las Reglas de Hamburgo y Rotterdam no presentan los problemas que surgen de las Reglas de La Haya-Visby. De hecho, la Corte sugirió que Canadá se ha quedado atrás de los tiempos modernos y el remedio a todo este problema queda sobre las espaldas del Parlamento Canadiense o el legislador y no es materia para la Corte. Esta decisión, aunque bien articulada, tiene consecuencias serias para los intereses de la carga y nosotros que somos abogados maritimistas.

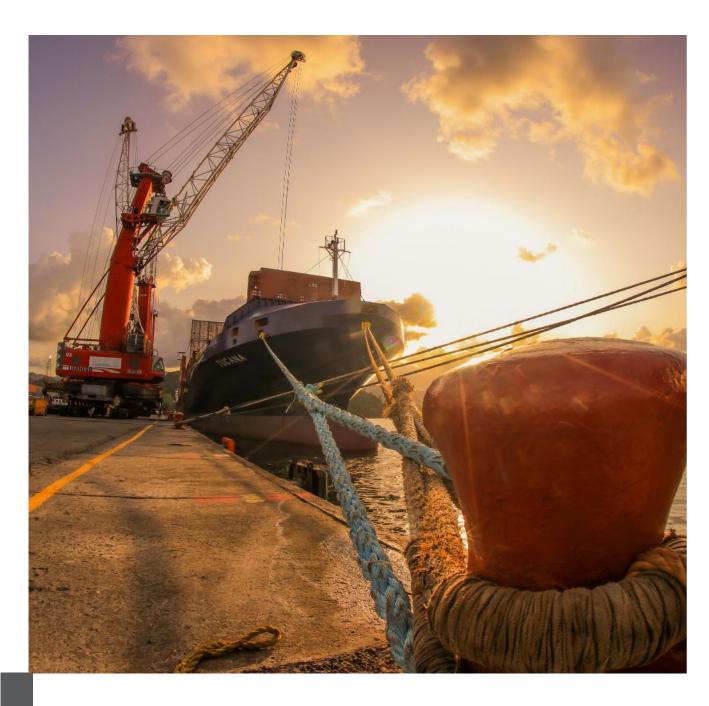
El uso de SEA WAY BILLS en el liner trade es hoy en día común y los intereses de la carga en frente de daños a la caraa que están bajo un SEA WAY BILL se exponen a la merced del transportista por mar. Sin la protección de las Reglas de La Haya-Visby la carga será enfrentada por todo tipo de cláusulas exculpatorias y cláusulas de selección de jurisdicción y ley, que causarán perjuicios muy serios contra los derechos de los que reclamen daños a la carga contra la nave. Para los países que se basan hoy en día sobre las Reglas de La Haya-Visby que no han enmendado su legislación, para remediar lo que describo, hay problemas graves. De hecho, la red de seguridad creada por las Reglas de La Haya-Visby ha sido destrozada. La Asociación Canadiense del Derecho Marítimo (Canadian Maritime Law Association) en conjunto con Transport Canada presentarán enmiendas al Parlamento en el futuro cercano para remediar esta situación.



Nota de Agradecimiento

APRECIADOS AMIGOS Y COLEGAS

Christopher Davis Ex Presidente del Comité Maritime International



Es un honor (y deber) para mí escribir estas líneas breves de agradecimiento al Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), a sus miembros, y en particular a los dos últimos presidentes del IIDM, la Dra. Katerina Vuskovic y el Dr. Omar Barrios, por todo el apoyo que me brindaron a nivel personal y profesional durante los últimos cuatro años como presidente del Comité Marítimo Internacional (CMI).

También fue un verdadero placer ver a muchos de ustedes en Amberes en octubre del 2022, después de casi tres años de pandemia. Como recordarán, en Amberes celebramos 125 años de aniversario de la fundación del CMI, una organización dedicada a promover la unificación o armonización del marítimo, al igual que el IIDM que desempeña un papel importante como miembro consultivo del CMI. Después de los años difíciles de pandemia, para muchos de nosotros la conferencia en Amberes fue la primera vez que nos vimos en persona desde el coloquio del CMI en la Ciudad de México en septiembre y octubre del 2019.

Aproximadamente 400 delegados asistieron a la conferencia en Amberes y recibieron una copia de la historia del CMI durante los últimos 50 años (1972-2022), la cual fue publicada en Génova en octubre del 2022 en tres idiomas (español, francés e inglés). Los autores son Giorgio Berlingieri y Stuart Hetherington, y Patrick Griggs aportó un prólogo, y yo aporté un breve "foreword" y un "afterword" al principio y al final del libro. Espero que tengan la oportunidad de leer el libro y la historia ilustre del CMI, la cual

empieza donde Albert Lilar y Carlo van den Bosch terminaron su historia de los primeros 75 años (la cual fue publicada en 1972). Tengo entendido que el libro también será accesible en forma electrónica por medio del sitio web del CMI (comitemaritime.org) en un futuro cercano.

en Amberes aprobamos (con el apoyo del IIDM y su membresía) los "Guidelines" y "Security Wordings" para avería gruesa lo cual quedó pendiente desde la conferencia del CMI en Nueva York en el 2016. Y como bien saben, CENUDMI aprobó el Convenio para ventas judiciales de buques a finales de junio del 2022 (basado en un borrador elaborado por el CMI), y la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó el Convenio en diciembre del 2022. También cabe mencionar aue terminamos el proyecto en torno a la interpretación uniforme para limitar (o romper) la responsabilidad de armadores (el cual fue aprobado por la Asamblea de la OMI en 2022), y hemos formado un nuevo grupo de trabajo para estudiar la revisión del Convenio de 1910 en torno a abordaje (en conjunto con el Comité Jurídico de la OMI y grupos de la industria como ICS, IUMI y IGP&I). Todo durante tiempos de pandemia y con el aporte importante de trabajo por parte de muchos miembros del IIDM.

El CMI sique impulsando y promoviendo el trabajo abogados marítimos jóvenes (formaron parte del programa principal de la conferencia en Amberes, como lo hicieron por primera vez en México en el 2019) una iniciativa que fue ideada por José María Alcántara y John Hare en Toledo en 1994. Y por



Christopher O. Davis / Ex Presidente Del Comité Maritime International

primera vez, invitamos al "yCMI Chair" a participar en la reunión del Consejo Ejecutivo del CMI en Amberes en octubre del 2022. Finalmente, el concurso anual de ensayo para abogados marítimos jóvenes sique en pie y acabamos de anunciar las reglas para el concurso de este año (las cuales aparecen en el sitio web del CMI). Volviendo al motivo principal de estas líneas, quiero recalcar que ha sido un honor y privilegio para mi contar con el apoyo del IIDM v su membresía durante estos últimos cuatro años, y que aprecio mucho la amistad, el calor humano, y la simpatía carismática iberoamericana de los miembros del IIDM. Espero verlos otra vez en un futuro cercano, y mientras tanto, tengo plena confianza que los lazos estrechos que existen entre el CMI y el IIDM seguirán fortaleciéndose.

Saludos cordiales.











- PARTICIPACIONES
- RECONOCIMIENTOS
 - VISITAS



- WEBINARIOS
- ACTIVIDADES



















ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO BOLETÍN OFICIAL

