



ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO
BOLETÍN OFICIAL



#1

Fundado en 1987. Miembro Consultivo del Comité Marítimo Internacional

“Ante este año sui generis y atípico que nos toca vivir, no ha quedado más que enfrentar la tempestad con otra óptica y seguir navegando en busca del tan ansiado mar calmo.”





Primera edición del Boletín Astrolabio del IIDM

CONTENIDO

06 MENSAJE DE LA PRESIDENTE

Contra viento y Pandemia

08 EDITORIAL

Desarrollo y Unificación del Derecho Marítimo
Iberoamericano

12 SALUDO DEL PRESIDENTE DEL CMI

15 FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

José Maura - Director FIDAC

17 SOBRE AS “REGRAS DE LISBOA”. BREVES NOTAS

M. Januário da Costa Gomes - Professor da
Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa

20 CUATRO PALABRAS SOBRE LAS REGLAS DE ROTTERDAM

Rafael Illescas - Catedrático de Derecho
Mercantil Presidente de SEAIDA

23 EVENTOS

25 NOTICIAS

27 TRADICIONES IBEROAMERICANAS

El día de los difuntos (México)



Contra viento y pandemia

Ante este año sui generis y atípico que nos toca vivir, no ha quedado más que enfrentar la tempestad con otra óptica y seguir navegando en busca del tan ansiado mar calmo.

Me ha tocado asumir la presidencia del IIDM a finales del mes de marzo en una coyuntura muy complicada a nivel mundial originada por la pandemia causada por el Covid-19; sin embargo, después de las primeras semanas en confinamiento, comenzamos a reinventarnos y reaccionamos como siempre, remando a contracorriente.

La tecnología nos ha permitido organizar eventos virtuales que han tenido una gran acogida y nos ha llevado a estar en contacto y mantenernos actualizados. En los primeros meses post declaración de pandemia por parte de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se desarrollaron muchos webinars sobre el Covid-19 en sí y el impacto en la industria marítima. Repercusiones desde el punto comercial y humano hicieron que se abordaran distintas temáticas que fueron de gran interés. Parece mentira, pero la humanidad se adapta a todo y, poco a poco, la rutina de reuniones online por Zoom se ha convertido en algo cotidiano e imprescindible para desarrollar nuestra actividad profesional y temas académicos.

Es así, como como el IIDM también se ha amoldado a esa dinámica y desde hace algunos meses atrás venimos trabajando distintos temas indispensables para que nuestro Instituto continúe navegando. Todo buque requiere de un capitán, pero éste no haría nada sin contar con una tripulación que apoye en la navegación. Me correspondió juntar a una tripulación de primer nivel que se encuentra trabajando desinteresadamente

por mantener a nuestro IIDM a flote y que, a través de varias Comisiones, se está logrando que a toda marcha el Instituto llegue a buen puerto.

Tuve el honor de participar en el Primer foro Nacional/Internacional: Industria Marítima vs. Covid-19, organizado por la Vicepresidencia de República Dominicana. Acto seguido, en el mismo mes, también



participé en otro foro sobre el mismo tema organizado por la Rama Venezolana del IIDM en conjunto con la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. También tuve el privilegio de inaugurar la primera edición de “Carta Náutica” de la Universidad Externado de Colombia con un tema importante sobre la denuncia de las Reglas de La Haya en mi país. Asimismo, fue muy gratificante participar en el Segundo Ciclo de Ponencias para estudiantes Universitarios organizado por la Rama Venezolana del Instituto y la Universidad Marítima del Caribe y Universidad Central de Venezuela.

Con mucho esfuerzo y ganas, logramos sacar adelante el primer webinar organizado por esta Presidencia sobre Nuevas Tecnologías en la Industria Marítima, contando con prestigiosos panelistas internacionales, y fue realmente un éxito. Tuvimos la suerte de que la Rama Chilena del IIDM, junto a Mundo Marítimo - gran portal de noticias relacionadas con nuestros temas -, también nos invitara a participar en un interesante webinar sobre la industria marítima y los puertos. También fue muy gratificante participar en un webinar muy especial organizado por la Rama de Guatemala del IIDM sobre Mujeres en el sector marítimo. Así también, a fines de septiembre estuvimos en un evento muy importante organizado por la Rama Argentina en conjunto con la Bolsa de Comercio de Rosario sobre Hidrovías. El martes pasado tuve el vvido a dar un salto tecnológico hacia adelante y activar al IIDM en todas las redes sociales (Facebook, Instagram, Twitter y YouTube) para mantener informados sobre los temas actuales e interesantes del sector marítimo a nuestros miembros logrando captar la atención de más profesionales a nivel internacional interesados en ser parte de nuestro IIDM.

Asimismo, hemos requerido la modernización de nuestra página web, que en estos momentos se encuentra en plena construcción. Nos permitirá que sea interactiva y contenga además de temas importantes, calendarios de actividades y temas institucionales, archivo documental histórico y moderno, legislación

actualizada; será una herramienta muy valiosa de carácter administrativo, académico, social y hasta tendrá un museo.

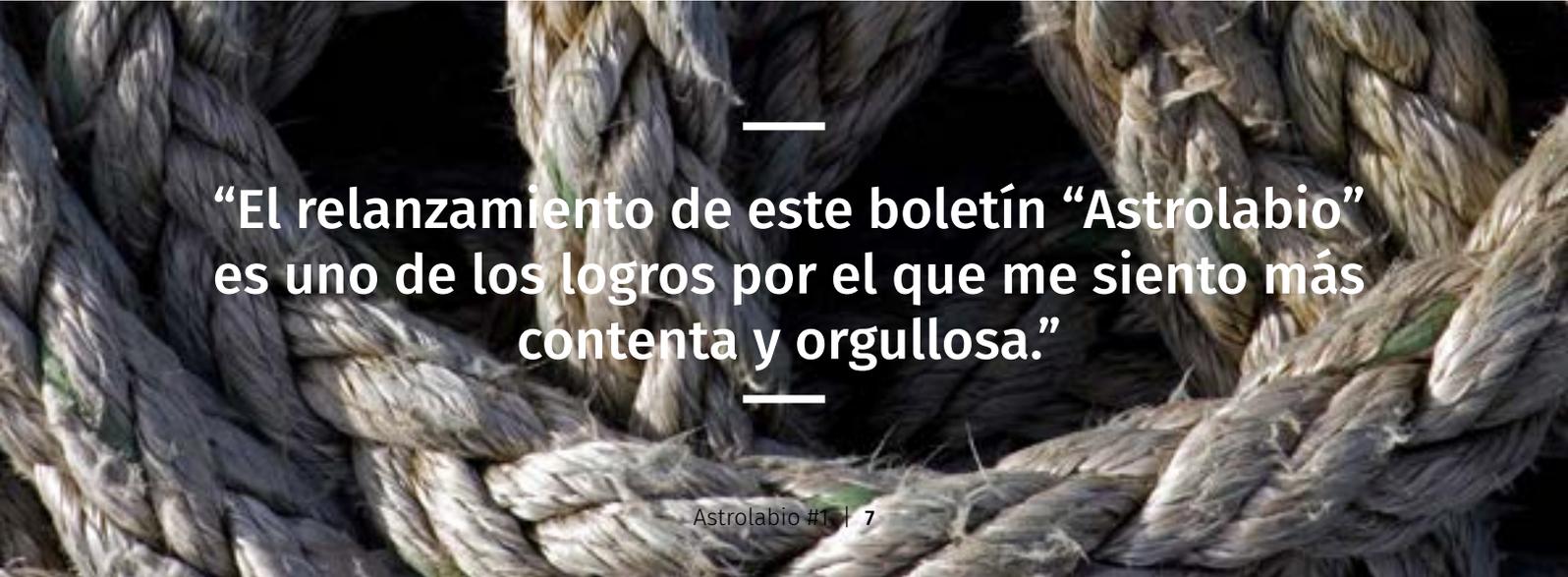
Seguiremos afianzando nuestra alianza con el Centro de Navegación de Uruguay, domicilio de nuestra sede institucional, para que en el año 2021 dictemos nuestro primer curso de derecho marítimo, íntegramente impartido por especialistas del IIDM. Este curso nos ha llevado a empezar a pensar en preparar un compendio de derecho marítimo del Instituto que servirá de base a futuros cursos.

El relanzamiento de este boletín “Astrolabio” es uno de los logros por el que me siento más contenta y orgullosa. La posibilidad de publicar temas de interés directamente en el boletín en nuestra nueva página web será un refrescante aire académico para los miembros del IIDM y podrá servir de fuente de consulta a diversos visitantes a nuestra web.

El viento nos es propicio para seguir navegando en aguas no tan familiares pero encaminados hacia buen puerto. Hay tanto por hacer, tanto por avanzar, pero estoy más que convencida que esta gran embarcación que es nuestro IIDM, navegará siempre adelante porque su tripulación siempre está dispuesta y es la mejor del mundo.

Rescato de sobremanera la gran unión y camaradería entre los miembros del Instituto. El factor humano, como lo expresé, es clave en esta navegación. No puedo nombrar a cada uno de mis incondicionales amigos, pero son piedras angulares, son todos mis “chief mates”, son una tripulación de lujo. Es un honor para mí, que me haya tocado comandar esta nave durante esta tormenta “Covid-19” sabiéndome acompañada de la mejor tripulación que un capitán pueda soñar tener. Siempre adelante.

editor@iidmaritimo.org



“El relanzamiento de este boletín “Astrolabio” es uno de los logros por el que me siento más contenta y orgullosa.”

Desarrollo y Unificación del Derecho Marítimo Iberoamericano

Con ocasión del re-lanzamiento del Astrolabio resulta oportuno reflexionar sobre uno de los principales objetivos de nuestro Instituto, como es el de “impulsar el desarrollo y la uniformidad reguladora del Derecho Marítimo en el ámbito Iberoamericano, coordinando su labor con otros organismos regionales e internacionales sean privados, oficiales o dependientes de las Naciones Unidas” (art. 1º, literal a, de los Estatutos del IIDM).

El desarrollo del Derecho Marítimo procura la actualización y la modernización de la regulación legal de las actividades marítimas, de acuerdo con los avances tecnológicos de la industria y las necesidades de promoción y facilitación del comercio, en condiciones de seguridad física, biológica, ambiental e informática. En diferentes eventos académicos del IIDM se ha puesto de presente la necesidad de avanzar en la creación y/o la actualización del marco legal para las actividades off shore, los buques no tripulados, la ciber-seguridad y las herramientas tecnológicas para la celebración y ejecución de contratos marítimos. La pandemia del Covid 19 nos ha obligado no sólo a introducir el concepto de bioseguridad en la navegación y los puertos, sino que nos ha enfrentado a necesidades aplazadas por décadas, como la regulación uniforme de los documentos electrónicos transferibles de transporte.

La unificación del Derecho Marítimo invita al análisis conjunto de los países iberoamericanos respecto de la conveniencia de ratificar o adherir a los principales convenios marítimos internacionales, entre los cuales se pueden mencionar las Enmiendas de 1995 y Enmienda de Manila de 2010 al Convenio internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, de 1978 (STWC); el Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo de 2006; el Protocolo de 1997 al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL de 1973 (Modificado por el protocolo de 1978) (MARPOL PROT 97); el Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen o puedan causar una Contaminación por Hidrocarburos de 1969 y su Protocolo de 1973 (INTERVENTION 69); el Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976 y su Protocolo de 1996 (LLMC); el Protocolo de 2003 al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1972 (FUND PROT 2003); el Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte de Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas de 1996, y su Protocolo de 2010 (NHS 96); el Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Contaminación por Derrame de Combustibles de Buques de 2001 (BUNKERS 2001);

“Con ocasión del re-lanzamiento del Astrolabio resulta oportuno reflexionar sobre uno de los principales objetivos de nuestro Instituto...”



“Impulsar el desarrollo y la uniformidad reguladora del Derecho Marítimo en el ámbito Iberoamericano, coordinando su labor con otros organismos regionales e internacionales sean privados, oficiales o dependientes de las Naciones Unidas”

el Convenio Internacional Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar de 1974 y su Protocolo de 2002 (PAL 74 PROTOCOL 2002); el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje de 1910; el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989 (SALVAGE 89); el Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de restos de Naufragio, 2007 (NAIROBI WRC); el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 y el Convenio sobre Embargo de Buques de 1999.

De igual manera, sigue vigente la discusión sobre el convenio sobre el contrato de transporte marítimo de mercancías mas apropiado para los países de la región,

entre las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya – Visby, las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam. La reciente denuncia de las Reglas de La Haya por parte de Perú ha puesto la materia de nuevo en la agenda.

Muchos países iberoamericanos han ratificado o adherido a varios de los convenios mencionados, pero no todos lo han hecho, lo que implica que aún existe espacio de trabajo con esta herramienta de unificación del derecho marítimo, para lo cual el IIDM constituye un foro apropiado de análisis y reflexión, en el marco del respeto a la autonomía y la soberanía de cada país miembro, teniendo en cuenta su régimen legal interno y sus propios intereses en la industria y el comercio



“El Instituto ha hecho una importante contribución en otra de las herramientas para la unificación del derecho marítimo.”

marítimos.

El Instituto ha hecho una importante contribución en otra de las herramientas para la unificación del derecho marítimo, como es la propuesta de la Ley Modelo Marítima Iberoamericana. Se trata de un instrumento moderno y completo, que merece ser objeto de un trabajo permanente de actualización y promoción por parte del IIDM. Esta ley modelo constituye un eficaz mecanismo de unificación respecto de las materias que no son cubiertas o resueltas por convenios internacionales, así como para los países que opten por no ratificar dichos convenios, sino modernizar su Derecho Marítimo a través de leyes internas.

El campo de trabajo del Instituto se ha ampliado a la recopilación de la legislación marítima iberoamericana, que podrán consultar en nuestra nueva página web. Posteriormente, esta labor se podrá extender a la

recopilación de decisiones judiciales sobre la materia y de los usos y costumbres de la navegación y del comercio marítimo de la región.

La capacidad y la voluntad de trabajo del IIDM bien puede resultar en la elaboración de propuestas de regulación que constituyan un aporte al trabajo del CMI, de la OMI y de UNCITRAL, organizaciones con las que el Instituto mantiene una constante relación de colaboración.

editor@iidmaritimo.org

SALUDO DEL PRESIDENTE DEL CMI

Christopher Davis Comité Marítimo Internacional

Es un verdadero placer y honor para mí contribuir estas líneas para el relanzamiento de Astrolabio, el boletín del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

Ante todo, mis felicitaciones a Katerina Vuskovic en su capacidad de Presidenta del Instituto por organizar una conferencia virtual o “webinar” conjuntamente con la Asociación Peruana de Derecho Marítimo el día 11 de noviembre de 2020 sobre Convenios Internacionales de Transporte de Mercaderías por Mar, aprovechando la coyuntura de la denuncia por parte de Perú de las Reglas de La Haya. La calidad del programa con panelistas o ponentes de renombre mundial y la participación de UNCITRAL o CENUDMI fue realmente impresionante y un testamento al trabajo arduo por parte del Instituto y APDM para garantizar el éxito del programa. ¡Enhorabuena, como dicen los españoles!

También aprovecho esta oportunidad para reiterar el deseo por parte del Comité Marítimo Internacional de mantener una relación estrecha con el Instituto, ya que ambas organizaciones comparten la visión de promover la uniformidad del derecho marítimo tanto en Latinoamérica, como a nivel mundial. Hace poco más de un año tuvimos el placer de reunirnos en la Ciudad de México, D.F., para el Coloquio del CMI donde un gran número de miembros del Instituto participaron como panelistas o ponentes en el programa de trabajo. La participación de ustedes en nuestro Coloquio contribuyó al éxito de la conferencia y facilitó el intercambio de ideas y conceptos para seguir logrando la meta o la “raison d’être” del CMI. El programa social en México fue excelente y puso a lucir el calor humano y la sim-

patía carismática de los hispanoamericanos y nos dio la oportunidad de renovar amistades y hacer amigos nuevos.

En este último sentido, la Pandemia que estamos viviendo nos recuerda la importancia del contacto humano que dábamos por un hecho rutinario, y nos hace reflejar que una conferencia virtual o “webinar” nunca puede sustituir a una conferencia en vivo. Pero al mismo tiempo, tenemos que reconocer que los avances en tecnología que nos permiten participar en un “webinar” a un costo mínimo y con colegas ubicados en cualquier





parte del mundo con acceso a una conexión de internet es una maravilla. También reconozco que muchos de nosotros tenemos la suerte de poder seguir ejerciendo nuestra profesión sin interrupción y cómodamente desde nuestros hogares (e incluso participar en audiencias virtualmente y en algunas jurisdicciones participar en juicios virtuales). Según colegas ingleses, un juicio en torno a un caso de abordaje o colisión recientemente tuvo lugar en Londres en forma totalmente virtual, con el capitán de un buque rindiendo testimonio desde su camarote en alta mar. Nadie hubiera pensado que esto fuese posible hace un par de años y es probable que este modelo de juicio o audiencia va a ser más y más común a futuro, especialmente una vez que las compañías aseguradoras y los clientes perciban los ahorros en honorarios y costas.

Pero no todos hemos tenido esta suerte o la posibilidad de acomodarnos a esta nueva realidad impuesta por la Pandemia. Por ejemplo, según la Organización Marítima Internacional (OMI), hay más de 400,000 tripulantes que han sobrepasado el plazo normal de sus contratos de empleo y siguen esperando ser repatriados a sus hogares. En algunos casos, estos tripulantes llevan 15-16 meses (y hasta 19 meses en casos extremos) trabajando en forma continua y esperando su repatriación y reunirse con sus seres queridos. Esto no es solo una crisis humanitaria, sino que también pone en peligro la seguridad de la tripulación, los buques, y la mercancía o el cargamento que llevan a bordo, y contraviene el Convenio Marítimo Laboral (el cual ha sido ratificado por una mayoría de los países del mundo). Organizaciones como el CMI y el Instituto, en conjunto con la OMI y Gobiernos, pueden hacer su parte para sacar a la luz estas injusticias y ejercer presión para mejorar la situación de estos tripulantes que son considera-

dos “trabajadores esenciales.”

No quiero concluir estas líneas con pesimismo y, por lo tanto, prefiero mencionar las buenas y recientes noticias que varias vacunas para protegernos de la Pandemia están a punto de ser aprobadas y con suerte estarán disponibles para distribución a nivel mundial en pocos meses. Por lo tanto, tengo plena certeza que nos veremos otra vez muy pronto, e idealmente en Tokio para el Congreso Internacional del CMI, el cual está programado para el 26-30 de septiembre de 2021. ¡Hasta pronto entonces!

Saludos cordiales y un fuerte abrazo,

Christopher O. Davis

“Es un verdadero placer y honor para mi contribuir estas líneas para el relanzamiento de Astrolabio.”

Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos

José Maura
Director FIDAC

Es un placer desearle la enhorabuena al Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) por el lanzamiento del boletín Astrolabio. Deseo asimismo agradecerles por haberme invitado a participar en esta iniciativa que refleja, una vez más, el compromiso del IIDM con el derecho marítimo internacional.

En el campo de la unificación del derecho marítimo todavía queda mucho por hacer. Esta breve reseña sobre la importancia del sistema internacional de indemnización por daños causados por contaminación por hidrocarburos es solo el principio de la larga lista de normas que es necesario unificar tanto en Latinoamérica como en el mundo entero para proteger al medio ambiente y a las personas que dependen de éste.

Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) facilitan la indemnización económica de los daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos persistentes procedentes de petroleros que se producen en sus Estados Parte.

El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario son dos organizaciones intergubernamentales en vigor desde 1996 y 2005 respectivamente, y juntos conforman los FIDAC.

El desastre ambiental causado por el siniestro del Torrey Canyon en 1967, y también años después el Exxon Valdez en 1989, pusieron de manifiesto la necesidad de contar con un acuerdo internacional sobre responsabilidad e indemnización en el caso de derrames de tal magnitud. Es así como la comunidad internacional estableció, bajo los auspicios de la

Organización Marítima Internacional (OMI), el sistema internacional para indemnizar a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos.

El sistema internacional de indemnización se basa en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, ya ellos se suma el Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003. Estos Convenios se aplican a los derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque que ocasionan daños debidos a la contaminación en el territorio, mar territorial y zona económica exclusiva (ZEE) de un Estado Parte.

Los FIDAC son financiados por las empresas que reciben más de 150 000 toneladas de hidrocarburos (crudo y/o fueloil pesado) en los Estados Parte de los Convenios. Los contribuyentes pagan su contribución directamente a los FIDAC. Las contribuciones se calculan utilizando los informes de hidrocarburos recibidos que los Estados Parte presentan anualmente a los FIDAC. Aquellos que hayan padecido daños por contaminación en un Estado Parte puede presentar su reclamación a los FIDAC.

El objetivo de la Secretaría es asegurar el pago rápido y justo de indemnización a los perjudicados. En la gran mayoría de los casos, las reclamaciones se acuerdan extrajudicialmente. El Director está autorizado a pagar indemnizaciones hasta niveles predeterminados. No obstante, requiere la aprobación del órgano rector pertinente del Fondo (Comité Ejecutivo del Fondo de 1992) toda vez que una reclamación de lugar a una cuestión de principio no decidida previamente por los órganos rectores.

La Secretaría no sólo se dedica a la tramitación de reclamaciones, sino que también lleva a cabo actividades para el fortalecimiento de relación de los FIDAC con los Estados Parte, y la adopción y comprensión a nivel mundial del sistema internacional de indemnización. La Secretaría también colabora con la OMI para asistir a los Estados que deseen ratificar o adherirse el Convenio internacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP 2010). Este Convenio tiene como finalidad garantizar el pago de indemnización por los daños derivados del transporte marítimo de sustancias nocivas y peligrosas. Estas sustancias son fundamentalmente los productos químicos transportados por vía marítima. También se incluye el pago de la indemnización por los daños derivados de los derrames de gas natural licuado (GNL) y gas licuado del petróleo (GLP).

En la actualidad la navegación es más segura y esto se traduce en menos accidentes. Sin embargo, aún persiste el riesgo de que ocurran derrames importantes puesto que cada año se transportan por mar más de 2 000 millones de toneladas de crudo y fuel oil pesado. El transporte por mar de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas también presenta riesgos ya que el volumen de sustancias químicas transportadas por buques es muy elevado y sigue aumentando.

Los accidentes marítimos de este tipo presentan una magnitud y complejidad tal, que exigen una respuesta coordinada y la participación conjunta de los armadores, los aseguradores y de las autoridades de los Estados y del apoyo de los Fondos. Ejemplos como el Erika (Francia 1999) o el Prestige (España 2002) así lo demuestran.

La ratificación de los Convenios internacionales en Latinoamérica es muy desigual. Hay países como la Argentina, Colombia, Ecuador, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana y Uruguay que son parte del Fondo de 1992. Pero hay otros países muy importantes por su influencia en el mundo de hidrocarburos y por la longitud de sus costas como Brasil y Chile, que no lo son. Es de notar que ningún país latinoamericano es parte del Convenio del Fondo Complementario, lo que aseguraría un nivel muy superior de indemnización en caso de producirse un incidente.

También es crucial que América Latina se prepare para la consolidación del GNL como el combustible del futuro. El uso de GNL en el sector marítimo ya es una realidad y se espera un aumento sustancial del transporte de GNL en los años venideros. Los países latinoamericanos deben por lo tanto tomar nota de los desafíos que este proceso implica y hacer sus mayores esfuerzos para sumarse al Convenio SNP 2010 lo antes posible.

Con la pandemia de COVID-19 se ha dejado de lado el importante trabajo que se estaba llevando a cabo para facilitar el proceso de ratificación de los convenios internacionales en Latinoamérica y es importante retomarlo lo antes posible. Queda todavía mucho trabajo por hacer si América Latina quiere estar a la par de los otros países de la comunidad marítima que luchan por satisfacer las necesidades de una sociedad cada vez más consciente de la importancia de velar por el medio ambiente y las comunidades que dependen de éste.

Octubre 2020.



Sobre as “Regras de Lisboa”. Breves notas

M. Januário da Costa Gomes
Professor da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

I. As Regras de Lisboa (1987), cujo texto, em língua inglesa, está disponível no site do Comité Marítimo Internacional (CMI), são, assumidamente, um texto de soft law, não podendo, assim, ombrear com as Convenções (hard law) sobre a matéria da abalroação ou colisão entre navios, mais concreta e especificamente, (i) a Convenção de Bruxelas de 1910 para a unificação de certas regras em matéria de abalroação, (ii) as duas Convenções de Bruxelas de 1952 (“fruto” do famoso caso Lotus), relativas, uma à competência civil, outra à competência penal em matéria de abalroação e outros acidentes de navegação ou (iii) a COLREG (1972) – Convenção sobre o regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar.

Naturalmente que o complexo tema da abalroação entre navios é objecto de atenção normativa, directa ou indirecta, noutras convenções internacionais, a começar pela Convenção de Montego Bay, de 1982, mas os textos acima indicados são os que directamente respeitam à matéria.

O tema da compensação ou indemnização pelos danos decorrentes de abalroação esteve, desde a origem, nas preocupações do CMI, logo em 1896, na primeira conferência em Bruxelas: “a primeira área legal que deve ser discutida é a do regime legal das abalroações no mar”.

Antes das grandes codificações do Século XIX, a delimitação do perímetro dos danos a indemnizar e a determinação de qual dos navios deve suportar a indemnização devida e em que dimensão, foi objecto de atenção desde o Direito romano até à Ordenança da Marinha de Colbert (reinado de Luís XIV), de 1681.

II. A nível internacional, a Convenção de Bruxelas de 1910 dispõe, naturalmente, sobre os danos decorrentes da abalroação de navios, definindo quer as situações de suportação quer as de responsabilidade civil. Grosso



modo, a suportaçaõ acontece nas situações do artigo 2.º da Convençãõ, de abalroaçãõ por caso fortuito, força maior ou dvida sobre as causas da abalroaçãõ; diversamente, as situações de responsabilidade acontecem quando estejam verificados os pressupostos da responsabilidade civil, quer a abalroaçãõ seja por culpa de um dos navios (artigo 3.º), quer seja comum a ambos os navios (artigo 4.º). Nestes casos, que sãõ de responsabilidade civil, e, logo, de indemnizaçãõ por danos, a Convençãõ de 1910 nãõ delimita o perímetro dos danos indemnizãveis.

Como é sabido, o princípio geral que ressalta do Direito Civil, é o de que o lesado deve ser colocado, por via indemnizatória, na situaçãõ em que estaria se nãõ se tivesse verificado o facto lesivo. Tal significa que todos os danos (danos emergentes e lucros cessantes), incluindo as despesas, devem, a priori, ser considerados no cãlculo da indemnizaçãõ devida.

Ora, a Convençãõ de Bruxelas de 1910, nãõ obstante ter havido, nos trabalhos preparatórios, uma iniciativa nesse sentido, optou por nãõ regular especificamente a dimensãõ ou perímetro da indemnizaçãõ.

Foi na 33.ª conferência do CMI, realizada em Lisboa, em 1985, que foi constituído um grupo de trabalho, cujo texto foi aprovado no encontro anual do CMI, em 1987, com a designaçãõ “Regras de Lisboa” (Lisbon Rules).

Podemos resumir o objectivo do CMI recorrendo ao seguinte trecho de Rodire e Pontavice: “faciliter, acclrer et harmoniser l’indemnisation des dommages d’abordage”.

O âmbito destas Regras – s aplicãveis quando adoptadas pelos intervenientes em pleito relativo a uma colisãõ – , apenas o da determinaçãõ dos danos, conforme resulta claramente da Regra B (“shall apply to the assessment of the damages”), sendo também muito claro que as Regras (i) nãõ sãõ aplicãveis à determinaçãõ da responsabilidade e que (ii) as mesmas Regras nãõ prejudicam eventuais direitos de limitaçãõ de responsabilidade (“shall not extend to the determination of the liability or affect rights of limitation of liability”).

III. É, assim, algo circunscrito o âmbito de aplicaçãõ das Regras de Lisboa: para além de serem específica e directamente direccionadas à determinaçãõ dos danos, elas constituem, manifestamente, soft law, dependendo de adopçãõ pelos intervenientes num pleito.

Nãõ obstante, sem prejuízo de se reconhecer que a sua adopçãõ na praxis marítima e seguradora poderã estar aquém do previsto, as Regras de Lisboa assumem

particular importãncia.

Destaco, brevitatis causa, as Regras C, D e E. De acordo com a Regra C, os danos a atender sãõ (apenas) aqueles que possam ser razoavelmente considerados como consequência directa e imediata da colisãõ. É neste quadro (de resto ressalvado na Regra D) que a indemnizaçãõ deve colocar o “Claimant” na mesma posiçãõ financeira em que estaria se a colisãõ nãõ tivesse ocorrido.

Destaco ainda a Regra E, que dã expressãõ à actuaçãõ do princípio da boa f no quadro da responsabilidade civil, ao dar relevo à conduta do lesado, quando este pudesse ter mitigado os danos (“mitigation of damages”). É aqui de salientar a importãncia e a actualidade deste regime, destacando-se, a título de exemplo, entre outros, o que dispõ o artigo 7.4.8. (“Mitigation of harm”) dos “Unidroit Principles of International Commercial Contracts” (2016), no quadro, embora, da responsabilidade obrigacional – que nãõ no da responsabilidade aquiliana, que é o campo de actuaçãõ das Regras de Lisboa.

Destaque-se que a adopçãõ das Regras de Lisboa nãõ implica (conforme é, de resto, frisado na Regra A) qualquer admissãõ de responsabilidade (“Their adoption does not imply any admission of liability”).

Quanto ao mais, as Regras de Lisboa seguem a estrutura de outras Regras de soft law internacionais, com destaque, na área marítima, para as Regras de “York-Antwerp”, cuja última versãõ  de 2016. Assim, após uma primeira parte de Definições (“Vessel”, “Collision”, “Claimant”, “Damages”, “Total loss”, “Property”, “Freight” e “Detention”), que sãõ fundamentais para delimitar o perímetro aplicativo das Regras, surgem Regras alfabetadas e Regras numeradas.

A relaçãõ entre as Regras alfabetadas e as Regras numeradas , no essencial, uma relaçãõ entre o geral e o especial: as Regras alfabetadas constituem o regime geral, sendo aplicãveis sem prejuízo do que vem especificamente previsto nas Regras I (“Total loss”), II (“Damage to vessel”), III (Property on board”), IV (“Interest”) e V (“Currency”).

Importa, finalmente, destacar que as Regras de Lisboa nãõ têm o seu âmbito de aplicaçãõ circunscrito às situações de colisãõ entre navios reguladas pela Convençãõ de Bruxelas de 1910: elas podem ser adoptadas nas situações de colisãõ reguladas pelas legislações internas.  também, em princípio, indiferente que o litígio seja decidido por juízes ou por rbitros.

Lisboa, 31 de outubro de 2020.



Cuatro palabras sobre las Reglas de Rotterdam

Rafael Illescas
Catedrático de Derecho Mercantil
Presidente de SEAIDA

Solo unas palabras para insistir en algunos elementos esenciales de la Convención de 2008.

Someramente me referiré a los objetivos perseguidos por el legislador global cuando las RR fueron aprobadas y lo haré utilizando 4 palabras: modernización, flexibilidad, libertad y complitud.

La modernización, entiéndase, respecto de las diversas normas actualmente disponibles en orden a armonizar pretendidamente el derecho del transporte internacional de mercancías por mar. De entre tales diversas normas destacan por su amplio grado de aceptación universal las denominadas Reglas de la Haya de 1923 (en adelante RLH); por su edad resulta fácil comprender que la necesidad de su modernización es imperiosa. Las RLH, en efecto, se redactaron, y aún hoy así permanecen, en la ignorancia de progresos técnicos y jurídicos tan trascendentes para la navegación marítima como los siguientes: el contenedor, la meteorología, la electrificación, la multiplicación de la nocividad de las cargas, la consolidación monetaria mundial, entre los más llamativos. Son los enumerados inventos del siglo XX en su totalidad que han alterado sustancialmente las condiciones en las que se desenvolvía el transporte marítimo de mercancías cuando se aprobaron las RLH. Una disciplina global de dicha modalidad de transporte elaborada en el siglo XXI no puede permanecer en la ignorancia de las nuevas realidades materiales y de sus efectos sobre el contrato y su cumplimiento: seguridad, información, previsibilidad y certidumbre. La contemplación legal de causas y efectos apuntados es lo que considero el contenido de la nota de modernización que las RR elaboradas ofrecen.

La flexibilidad de las RR estriba en la circunstancia de que el nuevo conjunto normativo no se limita a establecer la disciplina de un único contrato de transporte marítimo de mercancías. Lo hace de tres. De este modo ofrece a los interesados en la celebración de

contratos de tal índole tres modalidades jurídicas de organizarse sus servicios y relaciones y elegir entre ellos: el contrato de mero transporte marítimo de mercancías, el contrato de transporte más que marítimo (o maritime plus) y el que ha venido a denominarse contrato de volumen.

El primero de ellos concuerda en términos generales con los gobernados por las diversas normas que en la actualidad conviven y se caracteriza por constituir sus límites –los límites geográficos del transporte disciplinado– los respectivos puertos de carga y descarga de las mercancías trasladadas [1]. El segundo llega más allá y permite gobernar conforme a unas mismas reglas el transporte cuyos límites geográficos están constituidos por el lugar de carga y el lugar de descarga sin necesidad de que constituyan puertos de mar sino lugares del interior [2]; para la celebración de este tipo de contratos se requiere no obstante que un tramo marítimo internacional haya de ser recorrido sin perjuicio de que otro u otros tramos hayan igualmente de serlos mediante cualesquiera otros modos de transporte –terrestre, aéreo o por aguas



interiores-. Por último, las RR habilitan a las potenciales partes de un contrato de transporte marítimo para la celebración del denominado contrato de volumen. Tal contrato permite a sus partes excluir la aplicación de algunas de las normas imperativas que la Convención establece para las otras dos modalidades negociales anteriormente indicadas. En especial en lo concerniente a la responsabilidad del porteador y sus límites cuantitativos. A cambio de ello, ciertas cautelas en punto a la celebración y sustancia contractuales deben ser observadas y susceptibles de prueba [3].

La libertad está precisamente relacionada con la flexibilidad ahora evocada. En efecto, el contrato de volumen constituye no tanto una excepción a la regla de la imperatividad de la Convención -salvo que en su texto expresamente se indique lo contrario, el no tan habitual a lo largo de sus preceptos "salvo pacto en contrario"-, sino una segunda regla de libertad en tal caso; regla de libertad que ciertamente convive con la regla de imperatividad que preside sobre las dos primeras variantes negociales mencionadas [4] y de las que la regla de libertad se encuentra muy alejada. Puede afirmarse que en ese tercer tipo de contrato las partes gozan de amplia libertad en punto a regular sus relaciones negociales de transporte marítimo o más que marítimo sin apenas excepciones[5]. La Convención consagra la una y las otras expresamente así como los requisitos a ser satisfechos para que el contrato de volumen adquiera plena validez. En su observancia, la libertad -puede afirmarse- llega por primera vez a lo largo de los últimos siglos al transporte marítimo internacional de mercancías.

Con la palabra *complitud* -mejor que la académica *completitud*-, por último, pretende significarse que el contenido de la Convención se extiende a la gran mayoría de los aspectos propios del contenido de un contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Por el contrario, las diversas Convenciones actualmente vigentes en materia son muy poco ambiciosas en punto a disciplinar el contenido material del contrato que pretenden armonizar. Durante casi un siglo, el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías ha sido solo parcial y escasamente gobernado por instrumentos internacionales. Los regímenes internacionales sucesivos establecidos por dichos instrumentos y aún vigentes nunca han sido regímenes completos o integrales sino tan solo parciales y limitados.

Las RLH únicamente tienen por objeto la disciplina de la responsabilidad del porteador marítimo cuando con ocasión de la contratación del transporte se ha emitido un conocimiento de embarque. Es cierto que

las disposiciones armonizadoras de la responsabilidad del transportista son completas e integrales pero no lo es menos que ningún otro elemento significativo de la relación contractual entre cargadores y porteadores se regula en tales Reglas. Este planteamiento de la unificación internacional es a menudo denominado planteamiento documental o documentario: solo la emisión de un conocimiento de embarque determina la sumisión de la responsabilidad del porteador al régimen uniforme internacionalmente convenido.

Esta situación cambió con la aprobación en 1978 de las Reglas de Hamburgo (en adelante RH). Estas esgrimen una aproximación más contractual -menos documental- al régimen del transporte marítimo. Se trata de un instrumento más amplio que ofrece soluciones no solo para la responsabilidad uniforme del porteador sino también para otros potenciales conflictos contractuales -responsabilidad del cargador, documentos de transporte, reclamaciones, acciones entre otros-. Sistemáticamente las disposiciones de las RH no siguen ni la secuencia ni el contenido contractuales o típicas de un régimen contractual; no obstante las materias objeto de las RH son más amplias que las RLH y en parte su estructura recuerda la de cualquier otra disciplina contractual. Ello no obstante, las RH están lejos de otorgar cobertura en toda su extensión a la íntegra relación comercial del transporte.

Con las RR la evolución del tratamiento legal del transporte marítimo internacional ha adquirido definitivamente una estructuración contractual pura. Basta leer el texto de 2008 y compararlo con el de sus predecesores históricos para comprobar que el objeto de las Reglas de 2008 es mucho más amplio y estructurado que los de las respectivas Reglas de 1923 y 1978.

El nuevo instrumento ofrece un casi completo e integral conjunto de disposiciones relativas a la definición y disciplina del contrato: no se limita a resolver una única, si bien compleja, cuestión cual la de la responsabilidad del porteador. Las RR poseen un objetivo mucho más amplio: establecer una completa disciplina uniforme del contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. La aproximación del Convenio, por tanto, es completamente contractual, no parcial o limitada a ciertos aspectos del contrato, con abandono del resto de la disciplina del negocio a las disposiciones nacionales que resulten aplicables: definiciones, obligaciones de las partes, responsabilidad de las partes, documentación, cumplimiento, electrificación y subsiguiente derecho de control, reclamaciones, jurisdicción y arbitraje integran los componentes más relevantes del Convenio.

Tal completo –o casi completo [6] - régimen contractual uniforme constituye tanto el núcleo cuanto el resultado del planteamiento contractual puesto en acto por las RR. Al así actuar las Reglas de Rotterdam no hacen sino seguir la estela de ciertas recientes convenciones –más bien pero no exclusivamente regionales- relacionadas con la armonización internacional de la disciplina de otros modos de transporte [7] .

[1] Artículo 5 (a) y (d) RR.

[2] Artículo 5 (b) y (c); artículo 26 RR.

[3] Artículo 80 RR.

[4] Artículo 79 RR.

[5] Los límites a la plena libertad contractual de las partes del volumen se citan en el artículo 80.4 RR donde se mencionan los preceptos que consagran las denominadas reglas superimperativas –navegabilidad del buque, armamento y equipación –ambos durante todo el viaje- por la parte del porteador y, por la parte del cargador, obligaciones de información, instrucciones

y documentos tanto de mercancías inocuas como peligrosas.

[6] En efecto, no puede dejar de mencionarse que las RR no disciplinan de modo específico el flete si bien resulta mencionado en más de una ocasión a lo largo de sus disposiciones; tales son los casos de los artículos 1.1; 1.28; 42 y 60.

[7] Es el caso del Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956, relativo al transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) y su Protocolo de 1978; el del Convenio de Berna de 9 de mayo de 1980, relativo a los transportes internacionales por ferrocarril y su Protocolo de 1999 (COTIF-CIM). Más recientemente, el caso de la Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CNMI) hecha en Budapest el año 2000. La palabra “contrato puede comprobarse que incluso aparece en el nombre del instrumento de 2000.



EVENTOS



Durante el año 2020, el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo ha organizado, apoyado o participado, bien sea a través de su Presidenta, o algunos de sus miembros, en distintos eventos relacionados con el estudio, divulgación y desarrollo del derecho marítimo en nuestra región. Entre dichos eventos, podemos mencionar los siguientes:

- Webinar conjunto IIDM y APDM: Presente y perspectivas de las Reglas sobre Transporte Marítimo de Mercancías. Noviembre 2020.
- Diplomado Capacitación Marítima-Portuaria-Aduanera, VP Dominicana y Escuela de la Judicatura de RD.
- Webinar Rama Argentina del IIDM y la Bolsa de Comercio de Rosario. Hidrovías Regionales: cuestiones jurídicas y económicas. Martes 29 y miércoles 30 de septiembre de 2020.
- Abriendo espacios y cerrando brechas. “Mujeres en el sector marítimo portuario”, 28 de agosto 2020, Guatemala.
- “I Foro virtual panhispánico sobre la enseñanza del derecho marítimo”. Lunes 31 de agosto y martes 01 de septiembre de 2020. AVDM – IIDM



- Nuevas tecnologías en la industria marítima, 10 de septiembre de 2020. IIDM
- 2º Ciclo de ponencias para estudiantes universitarios. 13 y 14 de agosto de 2020
- Departamento de Derecho Comercial de la Universidad Externado de Colombia presente Carta Náutica. Miércoles, 7 de julio de 2020
- FORO VIRTUAL INTERNACIONAL. Sobre la incidencia del Covid-19 en el transporte marítimo. Perspectivas jurídicas hispanoamericanas. Organizan: Rama Venezuela del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y Universidad Católica Andrés Bello.
- PRIMER FORO NACIONAL-INTERNACIONAL INDUSTRIA MARÍTIMA VS. COVID-19. EXPERIENCIAS Y RETOS A SEGUIR. 14 y 15 de mayo. Vicepresidencia IIDM República Dominicana

Sec.permanente@iidmaritimo.org.

NOTICIAS

A stack of newspapers is shown in a close-up, slightly blurred perspective. The papers are stacked on top of each other, with some pages visible. The word "NOTICIAS" is overlaid in large, bold, white capital letters across the top portion of the image. The background is a soft, out-of-focus blue-grey color.

Perú denuncia las Reglas de La Haya:

El 12 de mayo de 2020, mediante Decreto Supremo 012-2020 RE, el Gobierno Peruano denunció el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 1924, conocidas mundialmente como Las Reglas de La Haya. La denuncia entrará en vigor en mayo 2021. Dicha denuncia no ha sido motivada por el Gobierno y genera dudas e incertidumbre sobre si se ratificará alguna otra Convención Internacional. Es necesario un debate técnico y académico del cual el IIDM formará parte junto a la Asociación Peruana de Derecho Marítimo.

Ciberataque a la OMI:

El 2020 ha sido un año cargado de desafíos y grandes amenazas, una de las más contundentes ha sido el Covid- 19, que logro paralizar el mundo. Pero además, hemos sido testigo de otro tipo de amenazas a la seguridad, como consecuencia de otro riesgo emergente, los ciberataques o delitos informáticos. El robo de datos, Ransomware y posterior chantaje económico están convirtiéndose, en los retos a combatir y superar en este siglo XXI. Este 2020, Tesla recibió una oferta de un grupo criminal para introducir un malware en su fábrica . La Bolsa de Nueva Zelanda fue afectada, por un ataque que logró tumbar el sistema. Mapfre sufrió un ataque de ramsomware impactado

y ralentizando su sistema su sistema informático y actividad. Y pudiéramos listar otros casos como ejemplos: Fresenius, Grubman Meiselas& Sacks, Esyjet, Honda entre otros. En esta oportunidad te traemos la noticia de otros ataques perpetrado en nuestro mundo marítimo; esta vez las víctimas han sido la OMI y una naviera francesa.

Bioseguridad en los puertos:

Uno de los efectos de la pandemia del Covid 19 es la introducción del concepto de bioseguridad en los puertos y en las actividades marítimas. Desde inicios de la pandemia la OMI expidió la Circular Circular 4204 y sus adendas (en coordinación con la OMS), en las que se recomienda adoptar medidas de bioseguridad en los puertos. En Colombia, el Ministerio de Salud y Protección y Protección Social expidió la Resolución N° 904 del 11 de Junio de 2020, en la que adopta el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del Covid-19 exclusivamente para el manejo de transporte de carga en el sector portuario. Esta medida, y otras similares que se han tomado en varios países, es la prueba de que es posible que el concepto de bioseguridad haya llegado para quedarse en los sectores marítimo y portuario.

Sec.permanente@iidmaritimo.org



TRADICIONES IBEROAMERICANAS



Esta sección tiene el propósito de ilustrar acerca de algunas tradiciones culturales, gastronómicas, literarias y musicales, entre otras, de los países que integran nuestro Instituto, con el fin de promover el conocimiento de nuestros países y la integración entre sus miembros.

El día de los difuntos (México)

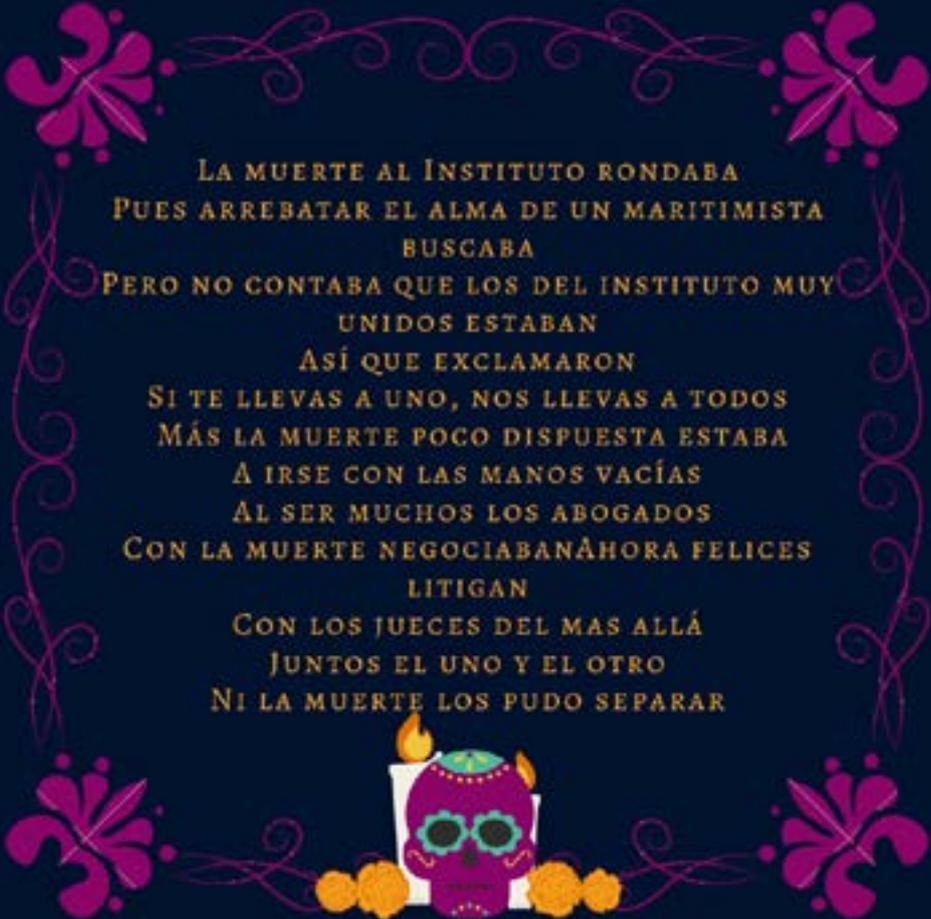
En México, la tradición popular celebra el Día de los Difuntos el 2 de Noviembre de cada año. De acuerdo con la costumbre, es el día en que los familiares y las personas queridas que han fallecido regresan a los hogares de sus seres queridos para visitarlos y volver a reunirse. Por ello, en muchos hogares se elaboran altares en los que se ponen fotos de los familiares y amigos fallecidos, y se preparan o se alistan las cosas que más les gustaban a los difuntos, como comidas, dulces o licores. Esto con el propósito de recibir a quien los visita desde la tierra de los muertos y recibir, con júbilo y alegría, esa nueva ocasión de reunirse. En México, el Día de los Difuntos no es un día de tristeza y

dolor por quienes han partido, sino un día de alegría y celebración para recordarlos. Para los Mexicanos, cada persona muere tres veces: La primera muerte ocurre cuando una persona deja de respirar y la vida abandona su cuerpo; la segunda muerte sucede cuando la persona es enterrada, momento en que regresa a la tierra y se funde con la madre naturaleza; la tercera muerte, esa sí la definitiva, es cuando ya no queda nadie quien te recuerde en la tierra, cuando todos se han olvidado de tu memoria y ya no puedes venir a visitar a nadie en el Día de los Difuntos, porque tus recuerdos también han muerto.



Una de las costumbres del Día de los Difuntos es la composición y dedicación de unos versos a personas a quienes queremos y apreciamos, no necesariamente fallecidas. Estos versos reciben el nombre de “Calaveritas” y están llenos de humor y expresiones de cariño y aprecio hacia quien van dedicados. Son enviados a su destinatario a través de un mensaje o una tarjeta, o bien publicados en un diario. En esta oportunidad, nuestro querido amigo Bernardo Melo, miembro del IIDM, ha compuesto la siguiente “Calaverita” para los miembros del IIDM.

Bernardo Melo



LA MUERTE AL INSTITUTO RONDABA
PUES ARREBATAR EL ALMA DE UN MARITIMISTA
BUSCABA
PERO NO CONTABA QUE LOS DEL INSTITUTO MUY
UNIDOS ESTABAN
ASÍ QUE EXCLAMARON
SI TE LLEVAS A UNO, NOS LLEVAS A TODOS
MÁS LA MUERTE POCO DISPUESTA ESTABA
A IRSE CON LAS MANOS VACÍAS
AL SER MUCHOS LOS ABOGADOS
CON LA MUERTE NEGOCIABAN AHORA FELICES
LITIGAN
CON LOS JUECES DEL MAS ALLÁ
JUNTOS EL UNO Y EL OTRO
NI LA MUERTE LOS PUDO SEPARAR



Instituto Iberoamericano de
Derecho Marítimo
Autor: Bernardo Melo