



IIDM

Rama Argentina

Año 2, Newsletter n° 2
Abril 2023

BOLETIN DE ACTUALIDAD JURIDICA

Autoridades IIDM | Rama Argentina

Vicepresidente Titular

Juan Ignacio Penco

Vicepresidente Suplente

Mariano Gendra Gigena

Vicepresidente Segundo

Jorge M. Radovich

Secretaria

Liza Pozzi

Pro-secretaria

Florencia Otero

Tesorero

Esteban Vivanco

Pro-tesorero

Maximiliano Lapchin

Secretario Académico

Horacio Mohorade

Pro-secretario Académico

Leonardo Mainero

Comisión De Puertos

Mariano Gendra Gigena

Nélida Angelotti

Comisión De Cuenca Fluvio-marítimas

Javier Álvarez,

Comision Derecho Ambiental De La Navegacion

Jorge M. Radovich

Comisión Editorial

Coordinador

Erick Alejandro Oms

Miembros

Débora Aramayo
Mariano Fandini
Fernando Mohorade
Matías Bongiorno

EDITORIAL

Nos complace poner en sus manos una nueva edición del **Newsletter del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo**, cuyo contenido esperamos le sea de utilidad.

En la Sección Doctrina, encontrarán artículos de nuestros miembros: Ignacio Penco, Fernando Porcelli y Gisele Pipola, sobre diferentes tópicos. El primero, sobre la Ley de Cabotaje, el segundo, Piratas en el Delta del Paraná y el tercero, sobre el 40° aniversario de la Convención de Derecho del mar (CONVEMAR).

En la sección normativa, como siempre, se acompaña disposiciones de utilidad para la vida profesional de los lectores.

En la sección social, revivimos algunos momentos del coctel de fin de año del instituto y la participación de miembros en la “Conferencia sobre Desafíos Energéticos y

Transformación Digital de los Puertos”, organizado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Administración General de Puertos (AGP), donde participó como expositor nuestro Vice-Presidente de la Rama, el Dr. Ignacio Penco.

También, contamos con la publicidad del evento organizado por la Presidencia del Instituto en Londres para el próximo mes de julio del corriente año.

Por último, nuevamente la Comisión Editorial agradece a los lectores, a los colaboradores y todos los miembros del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, y les desea:

Buenos vientos.....

Comisión Editorial

BREVE HISTORIA DEL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO

El IIDM es una organización no gubernamental Iberoamericana, sin ánimo de lucro, que promueve la divulgación, unificación y modernización del Derecho Marítimo. Fue creada en 1985 y hoy abarca los países Iberoamericanos; además, cuenta con países adscritos como Alemania, Canadá, Estados Unidos, Francia, Italia y Reino Unido.

Nuestra institución impulsa el estudio, la investigación, el desarrollo y la unificación del derecho marítimo, el desarrollo profesional, la adquisición de conocimiento y la creación de redes profesionales de contacto y colaboración.

“El contenido y/u opiniones de los autores no representa al Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo – Rama Argentina”

JURISDICCIONES, CABOTAJE Y EXCEPCIONES A LA NORMA.



Juan Ignacio Penco

Abogado y Consultor. Ex Director de Actividades Navieras y de Planificación y Control de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante del Ministerio de Transporte de la Nación Argentina. Ha participado en representación de la autoridad argentina en el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Co-Redactor por la autoridad de aplicación de la ley 27419 de Marina Mercante y la integración fluvial. Miembro de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo y actual Vicepresidente titular por la rama argentina del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Expositor en varios cursos y congresos. Senior Partner del Estudio Jurídico Yildiz & Penco - Abogados.

Hace unos días nos enteramos por algunos medios, que la Federación de Empresas Navieras (FENA), denunció que la Prefectura Naval Argentina y el Ministerio de Transporte, a través de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, permitieron que un barco extranjero realice una operación de Alije en Zona Alfa, operación reservada solo para buques de Bandera Nacional, en virtud de las prescripciones de la Ley de Cabotaje y las sucesivas interpretaciones realizadas por la Autoridad de aplicación.

El 27 enero el B/T “STOLT VANGUARD” (IMO9274305) de bandera liberiana, que había zarpado desde el puerto de Bahía Blanca el 25 enero 2023, habría movilizado cargas (productos químicos y/o sustancias nocivas líquidas a granel) entre puertos argentinos sin contar con la debida autorización (waiver) que prevé el Artículo 6° de la Ley de Cabotaje Nacional (Decreto-Ley N° 19.492/44, ratificado por la Ley 12.980 y modificatorias).

Además, realizaría una operación de alije en la Zona Alfa del Río de la Plata con otro buque perteneciente al mismo arma-

dor, el B/T "STOLTBASUTO" (IMO 9351543), de bandera liberiana, sin el debido control de las autoridades argentinas, en franca violación a la Ley de Cabotaje, que reserva esta práctica para los buques argentinos.

¿Qué es concretamente la Ley de Cabotaje?

El Decreto N° 19.492/44, que reglamenta la Navegación y Comercio de Cabotaje Nacional, desde sus considerandos nos sitúa en la situación histórica reinante en ese momento, la cual, lamentablemente y a pesar del tiempo transcurrido, no dista mucho de la actual.

En los considerandos se manifiesta que "...la crisis que actualmente soporta el transporte de cargas en forma general, requiere la adopción urgente de medidas de aplicación inmediata para evitar los inconvenientes que afecten a la economía del país..."

..."Que la Ley N° 10.606, promulgada en 1918, no se encuentra a tono con la evolución experimentada en el transporte fluvial y sus propósitos de protección de la marina mercante nacional y eliminación de exigencias reglamentarias, se ha visto desvirtuada en muchas oportunidades, como consecuencia del espíritu que ha guiado la formulación de reglamentos y ordenanzas."

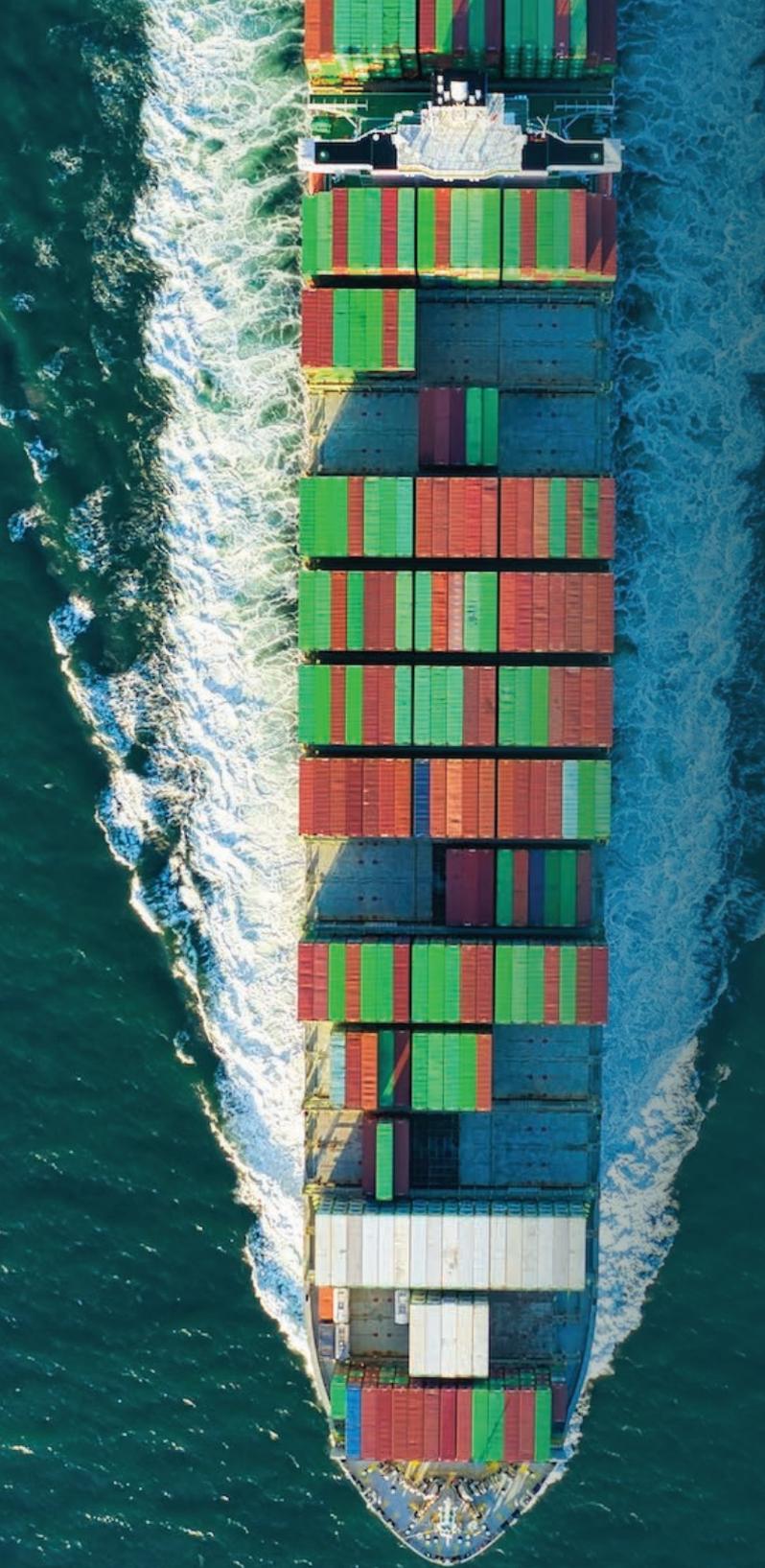
A su vez, el Artículo 1º, estableció que "La navegación, comunicación y comercio de cabotaje nacional serán practicados únicamente por barcos argentinos." en sintonía con la finalidad de proteger la flota de bandera nacional, por lo cual siempre se ha interpretado en este sentido la norma, independientemente de la Administración que se encuentre a cargo.

Si bien es cierto que al momento de dictarse la norma (año 1944), esta definió al cabotaje como la comunicación entre puertos de un mismo estado, la evolución de la navegación actualizó la definición y los criterios tenidos en cuenta para definirlo, obligó a la Autoridad competente a que ajuste los criterios a las nuevas necesidades. Sin ir más lejos, la ley de Actividades Portuarias en su Art. 2 amplía la definición de puerto, incluyendo por ejemplo radas, plataformas fijas o flotantes para alije de cargas, etc.

En tanto la doctrina ha definido que "...El comercio o navegación de cabotaje nacional comprende no solamente el transporte de mercaderías y personas, sino también los servicios de puerto y playa, las operaciones de salvamento, de alije y las de los remolcadores, lanchas y demás embarcaciones menores, que se realicen dentro de las aguas jurisdiccionales argentinas..." (Malvagni, Atilio, Curso de Derecho de la Navegación, Depalma, 1950, pág.283).

En concordancia con lo precedentemente manifestado, se ha incorporado a la Operación de Alije en el Rio de la Plata como operaciones protegidas por la Ley de Cabotaje, del mismo modo que las operaciones de abastecimiento de plataformas petroleras mediante buques del tipo Supply, y finalmente toda operación de exploración sísmica que se realizara dentro de la Zona Económica Exclusiva, para finalmente entender que la ley de cabotaje protege y reserva para los buques de bandera argentina toda operación comercial que se realice dentro de las ZEE y aguas territoriales, cumpliendo el espíritu de la ley y protegiendo la bandera nacional.

Sin perjuicio de ello y ante la imposibili-



dad de realizar una operación de alije por falta de un buque específico, o la falta de disponibilidad de un tráfico en particular, la Ley de Cabotaje, prevé un remedio para estos casos en su Art. 6º, el cual prescribe:

“Cuando por circunstancias excepcionales no sea posible abastecer de artícu-

los de primera necesidad una zona costera o cumplir un contrato por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente, queda autorizada la autoridad de rango ministerial en la que actúe la autoridad portuaria nacional, para otorgar permiso precario, en cada caso, a barcos extranjeros para realizarlo, y en tanto subsistan esas circunstancias de fuerza mayor, encontrándose la misma facultada para reglamentar el procedimiento, así como para delegar la mencionada autorización en quien designe.”

Es claro que la norma autoriza la excepción al cabotaje para casos de fuerza mayor, determinando que autoridad estará a cargo y que tipo de permiso se le pueden otorgar.

De esta manera, y mediante este procedimiento de excepción, a lo largo de los años se ha autorizado a realizar esta operación a diferentes tipos de buques, por ejemplo:

- Buques petroleros, a veces por la cantidad a transportar, a veces por el tipo de producto, y a veces incluso por estar en trámite su incorporación definitiva a la bandera.

- Buques Supply, de apoyo a plataformas petroleras, con permisos que se fueron renovando por más de 10 años debido a la falta de buques nacionales,

- Buques oceanográficos que fueron autorizados para realizar investigación sísmica y exploración en el subsuelo marino en busca de hidrocarburos, los cuales, en muchos casos, ni siquiera se aproximaron a puertos argentinos

- Buques “Chase” que escoltan a los buques sísmicos, desviando el tráfico

marítimo a fin que puedan mantener la velocidad necesaria para su operación. Estos buques que en muchas ocasiones también se encargan del abastecimiento de los buques sísmicos, no realizan una comunicación entre puertos nacionales, si no entre un puerto nacional y un buque de bandera extranjera en navegación.

Aclarado ya, lo que implica el cabotaje y la protección del mismo, no podemos desconocer que muchos de estos casos fueron asimilados por la Ley de Cabotaje, en base a interpretaciones que las autoridades portuarias fueron haciendo en cada caso especial, y es posible que existan aún casos que no han sido contemplados e incorporados expresamente mediante un acto administrativo, lo cual nos abre el siguiente interrogante: ¿Qué operaciones se encuentran amparadas o no por la Ley de Cabotaje?

A fin de resolver esta situación, creo que es importante tener en cuenta lo que refiere nuestra Ley de Navegación (N°20094), cuando regula en su Art. 1º, que “Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las normas de esta ley, por las de las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres. A falta de disposiciones de derecho de la navegación, y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común”.

En primer lugar, esta norma indica que la Ley de la Navegación se aplica a todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua, por lo tanto, esta situación debe ser resuelta conforme la propia ley.

Si bien la Ley de Navegación no determina que es o no cabotaje, ubica en tercer lugar a los usos y costumbres, por

lo que no puede desconocerse que hace mucho tiempo este tipo de operaciones fueron protegidas por la ley de cabotaje, y por lo tanto así deben ser consideradas.

Razón por la cual, las autoridades correspondientes deberían actuar en consecuencia e impedir este tipo de operaciones, que además de afectar la Soberanía Nacional, afectan el trabajo y las inversiones de los argentinos, más aún si tenemos en cuenta que por disposiciones de la Ley de Marina Mercante (N°27419), todo buque de bandera extranjera al que le sea otorgada una excepción al cabotaje superior a 30 días por año, sean, juntos o separados, deberá embarcar tripulación argentina.

Sin perjuicio de lo expuesto, algunas voces han defendido la operación de alije referida, manifestando que la Zona de Alijo Alfa, no es jurisdicción exclusiva del estado argentino, sino jurisdicción compartida como el resto de las zonas de alije (Alfa, Bravo, Charly y Delta), conforme lo normado en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, suscripto con la Republica del Uruguay.

Esto que, si bien es cierto, no deja de ser un error de interpretación, ya que el Tratado establece claramente que las autoridades nacionales (Aduana, Prefectura Naval Argentina, etc.) intervendrán en función del origen/destino de esa carga, por lo que podemos decir que si bien, desde el punto territorial la jurisdicción es compartida, está claramente determinada desde el punto de vista comercial y fiscal.

Por último, la Ley de Cabotaje, prevé severas multas para los buques de bandera extranjera que realizan cabotaje sin contar con la excepción, esta modifi-

Art. 1° de la Ley N° 26.778 B.O. 27/11/2012, estableció:

Art. 48. - Los buques y artefactos navales extranjeros que efectúen navegación, comunicación o comercio de cabotaje nacional en violación de lo establecido en la presente ley y su reglamentación, serán sancionados con multa equivalente al triple del valor del flete o de los servicios efectuados. La autoridad de aplicación determinará el valor del flete o del servicio sobre el que se aplicará la multa. La Prefectura Naval Argentina será el organismo de fiscalización y, en tal sentido, constatada prima facie la infracción, dispondrá la interdicción de salida del buque o artefacto naval en puerto. Se considerará constatada la infracción, si ante la requisitoria de la Prefectura Naval Argentina, las unidades no tuvieran a bordo el certificado que las habilite para la actividad que se cuestiona. Esa circunstancia deberá ser comunicada al Cónsul respectivo y la medida se mantendrá hasta el depósito del importe de la multa o hasta la presentación de garantía a satisfacción de la autoridad de aplicación. El infractor podrá, dentro de los CINCO (5) días de notificada la sanción interponer recurso administrativo ante la autoridad de aplicación. La resolución que recaiga será apelable dentro de los CINCO (5) días, ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Como vimos, es de vital importancia la protección del cabotaje nacional, ya que es requisito mínimo a partir del cual podemos pensar una marina mercante nacional, que permita proyectar la economía argentina al mundo

Destacamos que finalmente, el 1 febrero 2023 la Prefectura Naval Argentina dispu-



so que el B/T "STOLT VANGUAR" (IMO 9274305), de bandera de Liberia, sea interdicto en puerto argentino en los términos del Art. 48° de la Ley de Cabotaje Nacional, debiendo informar de ello a la autoridad consular del Estado de abanderamiento del buque una vez efectivizada la medida y, complementariamente, iniciar actuaciones administrativas al capitán/armador/representante legal del buque por infringir lo normado en los Títulos 7 y 8 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre.(REGI-NAVE)

¿PIRATAS EN EL DELTA DEL PARANÁ?

En octubre de 2022 algunos medios locales publicaron unos artículos haciendo referencia a la existencia de piratas en el Delta del Tigre que sustraían motores de lanchas para su desarmado y utilización como repuestos.¹

¿Ahora bien, el título de la nota es correcto? ¿Los actos delictivos mencionados en la misma se pueden calificar como actos de piratería?

El Código Penal Argentino tipifica el delito de piratería en su artículo 198² en siete incisos imponiendo una pena de reclusión o prisión de tres a quince años a quienes resulten responsables de dicho delito.

El inciso 1 del art 198 del Código Penal dispone que se configura el delito de piratería cuando:

1° El que practicare en el mar o en ríos navegables, algún acto de depredación o violencia contra un buque o contra personas o cosas que en él se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida;

El inciso 1° del artículo 198 del CP define la acción típica de la piratería como la conducta de practicar actos de depredación o violencia contra un buque o personas o cosas que en él se encuentren.



Fernando L. Porcelli

Abogado egresado de la Universidad de Buenos Aires en 1990. Profesor Titular de Derecho del Transporte de la Facultad de Ciencias Económicas y Jurídicas de la Universidad de La Pampa. Dictado del módulo de "Derecho Marítimo" del Doctorado en Derecho Tributario y Derecho Mercantil de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Dictado de Cursos en la Universidad del Cono Sur de las Américas de la República de Paraguay. Miembro del Instituto Argentino de Estudios Marítimos. Miembro de Asociación Argentina de Derecho Marítimo Socio del Estudio Jurídico Porcelli -Derecho Marítimo-

Para Creus la depredación es un acto de pillaje por medio de intimidación o violencia, que implica la producción de daños de gran magnitud; y agrega que el sólo acto de abordaje constituye la violencia propia del delito, en palabras de Núñez, la depredación es un acto de pillaje o apoderamiento violento. La violencia puede ser moral o física.³

Las acciones típicas consisten en practicar actos de depredación contra un buque o contra personas o cosas que en él se encuentren. Por depredar se entiende la acción de robar, saquear con violencia y destrozo (Fontan Balestra p 294), es decir, es una forma violenta de ataque contra las personas, su integridad o propiedad ajena. La violencia consiste en aplicar medios violentos a cosas o personas para vencer su resistencia (RAE). Lejos de ser una utilización capciosa, el término violencia empleado por nuestra ley penal tiene un alcance más amplio que el de depredar, porque el uso de violencia no demanda el desapoderamiento de una cosa ajena (Gómez, p. 91).⁴

Observamos que para los doctrinarios penalistas la depredación es un acto de pillaje, término que según la definición de la Real Academia significa: Hurto, latrocinio, rapiña. o en su acepción militar robo, despojo, saqueo hecho por los soldados en país enemigo.

Está claro que el delito de piratería conlleva generalmente la sustracción o desapoderamiento de bienes a bordo de un buque con violencia siendo estos elementos esenciales para la configuración de este delito.

La presencia de intereses privados y la ausencia de autorización de parte de un Estado o potencia beligerante, son requisitos exigidos por la normativa para la configuración de la acción típica de la piratería.

El inciso 2 refiere a la piratería aérea.

La usurpación de la autoridad de un buque mediante violencia con el fin de apoderarse de él o disponer de las cosas o personas de abordaje constituye otra

¹https://www.clarin.com/policiales/-piratas-delta-falta-repuestos-disparo-robo-lanchas-motores_0_uxMjsXdo3R.html

²ARTICULO 198. - Será reprimido con reclusión o prisión de tres a quince años:

1º El que practicare en el mar o en ríos navegables, algún acto de depredación o violencia contra un buque o contra personas o cosas que en él se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida;

2º El que practicare algún acto de depredación o violencia contra una aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo, o contra personas o cosas que en ellas se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida;

3º El que mediante violencia, intimidación o engaño, usurpare la autoridad de un buque o aeronave, con el fin de apoderarse de él o de disponer de las cosas o de las personas que lleva;

4º El que, en connivencia con piratas, les entregue un buque o aeronave, su carga o lo que pertenciere a su pasaje o tripulación;

5º El que, con amenazas o violencia, se opusiere a que el comandante o la tripulación defiendan el buque o aeronave atacado por piratas;

6º El que, por cuenta propia o ajena, equipare un buque o aeronave destinados a la piratería;

7º El que, desde el territorio de la República, a sabiendas traficare con piratas o les suministrare auxilio.

³Andrés José D' Alessio Código Penal : Comentado y anotado: Parte Especial (arts. 79 a306- 1era Ed .- Buenos Aires: La Ley, 200 pág. 633

⁴Gustavo E. Aboso. Código Penal de la República Argentina Comentado Concordado con jurisprudencia 6ta edición, Edit Bdfpag. 1300

conducta calificada como piratería.

La connivencia con piratas para la entrega de un buque su carga o las pertenencias de la tripulación, la oposición a que el capitán o la tripulación defiendan el buque de piratas, el equipamiento por cuenta propia o ajena de buques destinados a la piratería y el tráfico o el suministro de auxilio a piratas constituyen complementan la definición de actos de piratería.

La República Argentina aprobó por ley 24.543 la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar-

La Convención en la Parte VII sobre Alta Mar regula el delito de piratería en sus artículos 100 a 107.

El artículo 101 define el concepto de piratería y establece que constituyen dicho delito cualquiera de los siguientes actos:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una

aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

De dicha definición se desprenden los siguientes elementos esenciales para la configuración de la piratería marítima:

- Sujeto activo: que el acto sea cometido por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada;

- Sujeto pasivo u objeto: que el acto se dirija contra un buque o una aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos;

- Conducta prohibida: todo acto ilegal de violencia, detención o depredación;

- Móvil: que el acto sea cometido con un propósito personal;

- Lugar: que el buque o aeronave objetos del ataque se encuentren en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

En cuanto a los grados de participación, la definición se extiende a quienes participaron voluntariamente en la utilización de un buque o aeronave pirata, a quienes incitaron la comisión de actos de piratería o los facilitaron intencionalmente.⁵

Para el delito de piratería se requiere la

⁵ Silvina S. González Napolitano "La práctica de los Estados Latinoamericanos con respecto a la tipificación de la Piratería Marítima. pag. 160 Piratería en el siglo XXI: nuevos escenarios para el derecho internacional / Coordinado por José Alejandro Consigli. - 1a ed. - Buenos Aires: Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales- CARI, 2011. 185 p. ; 23x15 cm. ISBN 978-987-1558-03-2

presencia de dos buques o aeronaves de los cuales uno debe ser privado. No se considera piratería los actos delictivos efectuados por los pasajeros o tripulantes de un buque contra los pasajeros o tripulación de un mismo buque.

En cuanto al ámbito espacial de aplicación de la Convención con referencia al delito de piratería el Art. 101 dispone que delito allí definido debe cometerse “contra un buque o una aeronave en alta mar” o “en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”.

Sin embargo, el artículo 58(2) de la CONVEMAR extiende la aplicación de los artículos sobre piratería a la zona económica exclusiva, puesto que la jurisdicción del Estado ribereño en dicha zona se limita a las materias enunciadas en el artículo 56, inciso 1(b) de la Convención.⁶

Esta claro que la Convención no se aplica a los actos de piratería cometidos en el mar territorial, aguas archipelágicas y aguas interiores del estado ribereño reservando la calificación de dichos actos a la legislación local de dicho estado.

Encontramos similitudes en las conductas definidas tanto por el art 198 del CP como por el art 101 de la Convemar en tanto ambas normativas exigen que los actos delictivos sean efectuados con “violencia y depredación”. Ahora bien, mientras en la Convencion esta claro que se requiere dos embarcaciones, de la definición del tipo delictivo enunciado en el Código Penal, parecería que no es necesario. Está claro que en alta mar necesari-

amente se requiere de una embarcación, pero en el mar territorial y ríos interiores se podría atacar a un buque desde tierra.

Los actos de piratería implican un apoderamiento con violencia de bienes o cosas a bordo de un buque con fines personales. Notamos que de acuerdo a dicha definición el delito de robo estaría comprendido en el acto pirático. Originariamente el derecho alemán calificaba a la piratería como un robo calificado.⁷

El bien jurídicotutelado en el delito de robo es el de propiedad mientras que en el de la piratería es en general la seguridad pública y en particular la seguridad del transporte naval y aéreo, y la libertad de los mares. Soler considera que el bien jurídico tutelado constituyela libertad de los mares, ya que los actos piráticos afectan el libre desplazamiento por el mar o los aires, en razón del “influjo calificante del temor y la inseguridad que en otros suscita la idea de que por los desiertos del mar anda un bandolero poderoso y amenazante”, y continúa diciendo que “la libertad de los mares y el aire queda efectivamente coartada, porque se han puesto motivos de inseguridad en su tránsito, se han suscitado peligros extraños a los riesgos de la navegación misma (Soler, pp 638 y 639, en este sentido Nuñez p 99, Donna p 185)⁸

Mientras en el primero de los delitos se protege el interés individual en la piratería a través de la seguridad pública o la libertad de los mares se protegen las personas, el patrimonio y la seguridad de la naveg-

⁶Silvina Silvina S. González Napolitano p. cit. Pag 164.

⁷Alejandro Tazza. Código Penal de la Nación Argentina Comentado. Tomo II Edit. Rubinzal -Culzonipag 322. Un primer concepto – en lo que se refiere al bien jurídico lesionado, llamado material (proveniente de la sistemática alemana), según el cual, dicho delito es una forma agravada de robo en el mar.

código Penal Argentino a través del bien jurídico tutelado de la seguridad pública protege al conjunto de bienes como la vida, la integridad personal, la salud, el bienestar y la propiedad de los ciudadanos como pertenecientes al conjunto de la sociedad.

Los artículos periodísticos que dan origen a este análisis al describir el modus operandi de los delincuentes refiere que se acercan en embarcaciones y los delincuentes cortan los cabos de las lanchas amarradas para luego sustraer su motor o la embarcación en su totalidad.

La sustracción de la embarcación por medio del corte de las amarras constituye un delito de robo de acuerdo a lo calificado en el Artículo 164⁸ por cuanto estamos ante el apoderamiento ilegítimo de una cosa mueble total o parcialmente ajena con fuerza en las cosas.

No existe duda alguna que dicho accionar se puede calificar como robo, pero ¿dicha conducta estaría inmersa en la calificación de piratería?

Ya hemos mencionado que una de las modalidades de la piratería es la sustracción de bienes con violencia o depredación que implica el pillaje o robo o apoderamiento violento de las cosas.

En ese orden de ideas la sustracción de las lanchas en el Delta se encuadraría en la calificación de piratería en la medida que esta se efectúe con la utilización de fuerza o violencia o depredación de la embarcación, máxime cuando dicho delito se ha generalizado generando una sensación de inseguridad en los pobla-

dores de la zona.

Mucho mas claro es el caso en que se sustraigan elementos de una embarcación de placer tripulada ejerciendo violencia a sus tripulantes utilizándose otra embarcación.

Se podría sostener que la sustracción del motor de una lancha es solamente un robo, pero en dicho accionar esta calificado dentro del tipo penal de delito de piratería, el cual ha sido regulado en otra sección del Código Penal en la que se protege a la seguridad pública como bien jurídico tutelado, imponiéndose penas mayores que al delito de robo.

Sin duda, el legislador ha calificado al delito de piratería como una conducta aparte del robo, siendo el primero mas gravoso, a pesar de que su accionar típico es casi similar al de este último.

Abona esta opinión el hecho de que el delito de piratería ha sido regulado en el Título VII el que norma los delitos sobre seguridad pública y que el art 163 inc. 5 del Código Penal tipifica como calificado al hurto de mercaderías u otras cosas muebles transportadas por cualquier medio y se cometiere entre el momento de su carga y el de su destino o entrega, o durante las escalas que se realizaren.

Sin duda, la intención del legislador fue diferenciar el simple delito de robo con el de piratería aun cuando la conducta típica del acto pirático sea similar al del primero, atento el bien jurídico tutelado en ambos delitos son diferentes.

¿Ahora bien, cuáles son las consecuen-

⁸ Art. 164 Código Penal Argentino. Será reprimido con prisión de un mes a seis años, el que se apoderare ilegítimamente de una cosa mueble, total o parcialmente ajena, con fuerza en las cosas o con violencia física en las personas, sea que la violencia tenga lugar antes del robo para facilitararlo, en el acto de cometerlo o después de cometido para procurar su impunidad.

cias de calificar el delito como robo o como piratería?

En primer lugar, las sanciones son más gravosas para el delito de piratería. Mientras el art 164 del CP prevé una sanción de un mes a seis años de prisión, el art 198 sanciona a los responsables de la comisión de delito de piratería con una pena de prisión o reclusión de tres a quince años.

Por otro lado, las pólizas de seguros de las embarcaciones de placer dan cobertura al robo con violencia sobre las personas o fuerza sobre las cosas de la embarcación, su motor los instrumentos de navegación u otros accesorios o elementos de la dotación normal de la embarcación asegurada. El hurto de la embarcación y motor está expresamente exclu-

do, mientras no se da cobertura a la piratería.

En resumen, consideramos que la conducta típica del delito de piratería podría comprender la de robo afectando dicha conducta a la seguridad pública como bien jurídico tutelado siendo dicho accionar sancionado más gravosamente que el delito de robo. Mas allá de esta conclusión, sin duda el delito de piratería en las aguas jurisdiccionales argentinas regulado por el art 198 del Código Penal amerita un análisis profundo e integral del derecho penal y marítimo máxime cuando no solo se producen sustracciones de y en embarcaciones de placer sino también de mercadería y bienes en buques comerciales.



40 AÑOS DE LA CONVEMAR



Gisele Pipola

Abogada egresada de la Universidad Nacional de la Plata. Oficial Fluvial de la Marina Mercante Nacional egresada de la Escuela Nacional Fluvial Comodoro Antonio Somellera. Especialista en Derecho Informático de la Universidad de Buenos Aires. Docente universitaria de la materia "Derecho Marítimo" en grado (Universidad Católica de la Plata) y posgrado (Instituto Universitario de Seguridad Marítima). Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Miembro del Equipo Interdisciplinario para el Control de los Espacios Marítimos y sus Recursos (EICEMAR) de la Prefectura Naval Argentina.

El mar, desde tiempos inmemorables, fue el principal conector de los países para realizar el comercio y la comunicación. Por intermedio de él, se pudo conocer ampliamente la geografía del planeta generándose una incipiente explotación pesquera que abriría paso al aprovechamiento de un sinnúmero de recursos económicos.

Así es como los Estados decidieron establecer, primariamente, normas de carácter consuetudinario para determinar paulatinamente las distintas atribuciones sobre los espacios marítimos.

Con el avance tecnológico, crecimiento económico y demográfico de diversos Estados es que surge la necesidad de establecer normas que permitan la pacífica convivencia entre ellos, teniendo basamento en un ordenamiento jurídico, distinguiéndose los distintos espacios marinos y los derechos que posee cada estado respecto de ellos.

El paulatino desarrollo de los intereses marítimos fue lo que generó la preocupación, en paralelo, de su regulación tanto a nivel nacional como internacional.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es considerada uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia, constituyendo uno de los instrumentos internacionales con mayores repercusiones

económicas, estratégicas y políticas.

Es una verdadera "Constitución de los Océanos", con un carácter claramente universal y aceptada como norma jurídica vinculante incluso por Estados No Partes, debido a que constituye, en sí misma, derecho internacional consuetudinario.

Su objetivo es, principalmente, dar solución a las cuestiones relativas al derecho del mar, entendiendo que el espacio acuático es común a todos los estados y su preservación y conservación conciernen al derecho internacional. En muchas ocasiones, los intereses se contraponen entre sí, requiriéndose un delicado y armónico equilibrio con los derechos de la comunidad internacional.

Entre los temas que aborda, podemos mencionar: límites de las zonas marítimas, zona económica exclusiva, plataforma continental y alta mar; derechos de navegación y estrechos para la navegación internacional; Estados archipelágicos; preservación de la paz y la seguridad en los océanos y los mares; conservación y gestión de los recursos marinos vivos; protección y preservación del medio marino; investigación científica marina; y procedimientos para la solución de controversias.

Con relación a este último (solución de controversias), es pertinente hacer alusión al carácter innovador ya que no existía, con anterioridad a la

Convención, ningún mecanismo exclusivo para la resolución de controversias concernientes al derecho del mar en el ámbito internacional. Anteriormente, los estados recurrían al arbitraje ad-hoc o a la Corte Internacional de Justicia. La CONVEMAR creó el Tribunal Internacional del Mar como órgano judicial independiente con competencia en las controversias relativas a la interpretación y/o aplicación de la Convención.

La Argentina ratificó la Convención en 1995 habiendo adoptado, incluso antes de la ratificación (en 1990) la Ley de Espacios Marítimos, que fueron trazados conforme las disposiciones de la Convención de 1982. La Ley 23.968 fue depositada ante el Secretario General así como las cartas que grafican las líneas de base y los límites de los espacios marítimos argentinos. Desde 1997, nuestra Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental trabajó en la presentación del límite exterior más allá de las 200 millas marinas, presentación hecha en el año 2009. Todavía existen cuestiones pendientes que se deberían enmendar para avanzar respecto de explotación y conservación de los recursos, especialmente aquellos que migran hacia Alta Mar o que, estando en Alta Mar, son poblaciones asociadas a nuestra Zona Económica Exclusiva. El Artículo 64 Anexo I de la CONVEMAR no incluye a ninguna especie del mar argentino como “altamente migratoria” y el término “transzonal” no

está mencionado en la Convención.

A su vez, otro tema a tener en consideración es la ocupación ilegal por parte del Reino Unido de las Islas Malvinas y el otorgamiento de licencias ilegítimas a buques - fundamentalmente españoles - que culminan depredando recursos migratorios pertenecientes a nuestro país.

No obstante, celebramos la existencia de la CONVEMAR como instrumento internacional indispensable para la solución de controversias y cuidado de los espacios acuáticos.

Solo tenemos este planeta y su preservación es vinculante para todos los que lo habitamos y lo habitarán (generaciones venideras), por lo que tomar conciencia de la magnitud y la importancia de la Convención es crucial para el cuidado del medio y los organismos (tanto vivos como no vivos) que nos rodean.



NOTICIAS & ACTUALIDAD

Algo de legislación interesante para compartir...

RESOLUCIÓN 43/2023

TARIFARIO PÚBLICO DE LAS TERMINALES CONCESIONADAS DE PUERTO BUENOS AIRES que como Anexo (IF-2023-28769039-APN-AGP#MTR)

[LEER MÁS](#)

RESOLUCIÓN 17/2023

Sede Social de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO en la calle Cecilia Grierson N° 488 dentro de la jurisdicción de PUERTO BUENOS AIRES.

[LEER MÁS](#)

DISPOSICIÓN 1/2023

Límites terrestres y acuáticos y las respectivas jurisdicciones portuarias de PUERTO NUEVO y PUERTO SUR del Puerto de BUENOS AIRES, son los aprobados y establecidos por la Disposición N° 36 del 25 de septiembre de 2001 de la entonces SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO, FLUVIAL Y MARÍTIMO.

[LEER MÁS](#)

DECISIÓN ADMINISTRATIVA 103/2023

Designase con carácter transitorio, a partir del dictado de la presente medida y por el término de CIENTO OCHENTA (180) días hábiles, al doctor Alejandro Fabián ECHEVARNE (D.N.I. N° 21.636.698) en el cargo de Director Nacional de Control de Puertos y Vías Navegables de la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, Nivel A - Grado 0 del Convenio Colectivo de Trabajo Sectorial del Personal del SISTEMA NACIONAL DE EMPLEO PÚBLICO (SINEP), homologado por el Decreto N° 2098/08.

[LEER MÁS](#)

COCKTAIL DE FIN DE AÑO

La Rama Argentina del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, en su cocktail de fin de año realizado en los salones del Centro de Oficiales de la Prefectura Naval Argentina, presentó su primer Newsletter con publicaciones de miembros locales del instituto, normativa de importancia y noticias de carácter social sobre la participación de la rama local en diferentes eventos.

La Comisión a cargo, se encuentra conformada por los Drs. Erick Alejandro Oms, como coordinador y de cinco miembros, la Dra. Debora Aramayo, y los Dres Mariano Fandiño, Fernando Mohorade, Aldo Brandani y Matías Bongiorno.

El evento contó con la participación de las autoridades locales del Instituto, miembros de la Prefectura Naval Argentina -entre los que se encontraban el Prefecto General Miguel Ángel Reyes entre otros -; el empresario del sector naval Jorge Propios y el resto de los miembros de la rama local del instituto.

Luego de las palabras en formato virtual del actual Presidente del Instituto el Dr. Omar Barrios desde Guatemala, el Vicepresidente por la Rama Argentina el Dr. Ignacio Penco y el Vicepresidente Suplente Mariano Gendra Gigena, remarcaron la importancia de las publicaciones y la difusión del Derecho Marítimo para el sector, e invitó a las personas interesadas en formar parte del instituto que se acerquen al mismo.

También se contó con las palabras del Dr. Oms como coordinador de la comisión y de los integrantes la Dra. Aramayo y los Dres. Fandiño y Mohorade.

Por el Instituto Iberoamericano, además de su Vicepresidente, se encontraron presentes los Dres. Aramayo, Fandiño, Angelotti, Gendra Gigena y Oms.

Previo a su culminación el Dr. Javier Álvarez en su carácter de ex presidente, invitó a las nuevas generaciones a trabajar por la unidad de la Rama Argentina y la continuidad de los trabajos antes realizados, como el Ebook presentado en el año 2021.



Organizan:



AGP



Ministerio de Transporte
Argentina



TALLER “DESAFÍOS ENERGÉTICOS Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL DE LOS PUERTOS”

Durante los días 20 y 21 de Marzo, el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo IIDM – Rama Argentina, fue invitado a participar a través de sus miembros en el Taller “Desafíos energéticos y transformación digital de los puertos”, organizado en el marco del Programa de Gestión Portuaria de la UNCTAD –TrainForTrade, conjuntamente con la Administración General de Puertos (AGP) y el Ministerio de Transporte de la Nación.

El evento fue coordinado por el Centro Nacional de Capacitación Portuaria (CEN-CAPOR), dependiente de la AGP, y las exposiciones versaron sobre diferentes estrategias, oportunidades y herramientas disponibles para avanzar en los procesos de digitalización e integración de sistemas de gestión portuaria, así como estado de desarrollo de nuevas energías renovables para abastecer el funcionamiento de los puertos, y brindar nuevos servicios a la navegación.

Con presencia del interventor de la AGP, José Beni, junto a autoridades portuarias de nuestro país y asistentes de toda la región (como Brasil, Uruguay y Paraguay), los paneles estuvieron a cargo de directivos de distintas empresas que desarrollaron sistemas de aprovechamiento de energías renovables y estado de digitalización en la operatoria portuaria.

Asimismo, estuvieron presentes Gonzalo Ayala, Responsable del Programa de Gestión Portuaria de la UNCTAD para América Latina y el Caribe y Antonis Michail, Director Técnico de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH).

En la segunda jornada se trataron temas relacionados con la “Transformación digital e innovación en los puertos”, y en el panel titulado “Argentina en la era digital”, el Vicepresidente titular del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo IIDM – Rama Argentina, Dr. Ignacio Penco, expuso sobre Ciberdelincuencia en la Industria Marítima y manifestó como conclusión que:

- Los actos de ciberdelincuencia contemporánea son un peligro cierto y real para el transporte por agua, poniendo en peligro constante, tanto a personas como así también cargas y embarcaciones. En consecuencia, es de vital importancia que la comunidad internacional continúe su lucha contra esta práctica delictiva, implementando las recomendaciones y guías ofrecidas por los Organismos Internacionales y, por otro lado, es un deber de los Estados actualizar su legislación penal para tipificar esta “nueva forma de delinquir” y así poder castigar a los culpables.

- Enfatizar en el aspecto económico que adquiere el ciberdelincuencia, encareciendo considerablemente los costos de la cadena comercial a causa de las medidas que las compañías navieras deben tomar para prevenirlo y combatirlo (dispositivos electrónicos, contratación de personal especializados en IT, etc.)

Como cierre del evento se invitó a los participantes a realizar una navegación por el frente costero del Puerto Buenos Aires, a fin de conocer su operatoria.

Organizan:



AGP



Ministerio de Transporte
Argentina



La Presidencia del Instituto junto a la Rama del Reino Unido, organizan para el próximo mes de julio el XXIV CONGRESO INTERNACIONAL DE DERECHO MARÍTIMO

<https://www.iidmaritimo.org>



📅 26 y 27 de abril, CABA

Jornadas Marítimas y Portuarias 2023

Anotate en cencap.or.ar/inscripciones

Organizan



Administración General de Puertos



Ministerio de Transporte Argentina

La Rama Argentina, junto a la Rama de Brasil y la Administración General de Puertos, organizan las Jornadas Marítimas y Portuarias 2023, a celebrarse los próximos días 26 y 27 de abril.

