

JORGE LUIS BORGES: "EL MAR ES UN ANTIGUO LENGUAJE QUE YA NO ALCANZO A DESCIFRAR"

ÍNDICE

- Caso Ever Given, José María Alcántara
- XXIII Congreso Internacional de Derecho Marítimo
- Ley de Comercio Marítimo No. 5-23
- Mar y Pesca Internacional, Luis Lucas Rodríguez
- Ciclo de Conferencias La Logística en el Comercio Internacional
- La Prescripción en Materia de Derecho Marítimo: La Conducta del Demandado, Álvaro A. Morales Riavs
- Reglamento de Aduanas No. 168-21
- Reconocimiento, ARB, Asociación
 Dominicana de Agentes de Aduanas
 ADAA
- XXIV Congreso Internacional de Derecho Marítimo
- Equipo Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, rama República Dominicana



EDITORIAL

Tenemos a bien presentar el boletín del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, rama República Dominicana en el cual les abordamos noticias relacionadas al comercio internacional en especial al marítimo, puertos, aduanas y la logística.

Importantes académicos del sector nos prestan su valioso tiempo para colaborar con esta edición con temas de actualidad que esperamos sea de su interés.

La participación de los representantes del iidmrd ha sido sumamente valiosa, asumiendo un liderazgo nato en la promulgación de la ley de comercio marítimo y del reglamento de aduanas. También, en el anteproyecto de ley de servicios logísticos.

Vale la pena destacar la celebración del XXIII Congreso Internacional del IIDM, realizado en Antigua, Guatemala el pasado 2022 en coordinación con su Presidente Don Omar Barrios y la Licda. Kamyla Barrientos.

Con este boletín continuamos aportando y difundiendo a la comunidad iberoamericana la socialización y la formación del derecho marítimo. Cabe destacar que en el cumplimiento de dichos objetivos, celebramos el primer diplomado de derecho marítimo, portuario y aduanero realizado en la historia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, incluyendo el primer Ciclo Iberoamericano sobre "La Logística en el Comercio Internacional".



ARBITRAMAIL CEDRIC BARCLAY N°31

José María Alcántara

Árbitro v consultor marítimo Fundador y pasado Presidente IIDM

"I must commend the Dale Carnegie method of persuasion, which is to tell the Arbitrator what you are going to say, then to say it and then to recite what you have already said" (Notes on the Essence of Arbitration, 1973)."

1.El caso "EVER GIVEN". El impacto legal.

El accidente mayor del período trimestral, sin duda del año 2021 y por muchos años, lo protagonizó el portacontenedor gigante "EVER GIVEN" mediante una varada en el Canal de Suez el 23 Marzo, que mantuvo bloqueada la vía de agua durante seis días obstruyendo el paso de 400 buques y cuyas implicaciones comerciales y consecuencias legales sólo han comenzado a producirse, a partir de unas pérdidas diarias de hasta USD15M durante la varada.

El Canal de Suez fue construido por el francés Fernando de Lesseps entre el Mediterráneo y el Mar Rojo durante 1859 a 1869, inaugurado el 7 Noviembre de 1869. Nacionalizado por Egipto en Julio 1956 bajo el gobierno de Gamal Abdel Nasser. En 1973 permaneció cerrado por causa de la guerra árabe-israelí y por la ocupación israelí de la península del Sinaí y la margen derecha del Canal tras la guerra del Yom-Kipur. El 6 Agosto 2015 se inauguró el "nuevo canal" después de acometer importantes obras de amejoramiento, dragado e instalación de 16 estaciones de monitoreo de tráfico, otorgándole más calado y mejores controles para la conducción del tráfico, por iniciativa del actual Presidente egipcio Abdul Fattah Al-Sissi. Tiene una extensión de 163 kms., una profundidad de 23/24 ms. (sólo 8 ms. cuando fue inaugurado en 1869), admite buques de hasta 240.000 grt., con un calado máximo de 20 ms. Por el Canal transitan de 50 a 76 buques por día, en convoy en ambos sentidos, siendo la duración del trayecto de 11 a 16 horas. Para cruzar el Canal la Autoridad Egipcia del Canal de Suez (SCA) dispone el embarco de dos Prácticos en cada buque, cuyo precio no está incluido en

la tarifa de peaje (toll). El Presidente de la SCA es actualmente el Almirante de Reserva de la Marina egipcia Osama Rabie. La vía del Canal es considerada de vital importancia para la economía mundial, por la que transita el 8% del comercio mundial (2/3 del petróleo consumido por Europa). Desde luego, sobre todo es vital para la economía egipcia que recibe en concepto de peaje una media de USD 251.000 por buque (en 2018 la SCA cobró USD 5.381 billones de un total de tráfico de 21.415 buques).

Las varadas de buques en el Canal no fue nunca un hecho infrecuente, aunque fueron liberados por los remolcadores que siguen a los convoyes. Suelen originarse tormentas de arena con alguna periodicidad.

El buque "EVER GIVEN" es del tipo VLCC (very large container Carrier).No. OMI 981 1000. GRT: 220.940. DWT :199.629. Capacidad carga: 20.388 TEUS. Eslora: 399,94 ms y Manga: 19,0 ms. Construido por el astillero IMABARI SHIPBUILDING, Japón, entregado en 2019. Pabellón de Panamá, registro Ciudad de Panamá. Tripulación: 25, de nacionalidad de India, contratados por el armador-operador Bernard Schulte (oficina de Mumbai). Naviero propietario: SHOEI KISEN KAISHA LTD, empresa constituida en Ciudad de Panamá y controlada por IMABARA SHIPBUILDING, de Armador-operador: (fletamento por tiempo) EVERGREEN MARINE, Taiwan, quien emitió los Bs/L para el transporte de la carga contenida en los 20.388 contenedores estibados a bordo, en Yantion, China, para entrega en Rotterdam, Holanda. Armador-(ship operator-technical manager): BERNARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT (EURESIA), con oficinas en Hong-Kong, Mumbai y Hamburgo. También operadores de los buques de la MSO Mitsui OSK Lines, de Japón. Sociedad de Clasificación: American Bureau of Shipping (ABS). Asegurador de Protección e Indemnización del propietario: UK P&I Club, London. Asegurador de P&I del Fletador: Assuranceforeningen

Gard.



ARBITRAMAIL CEDRIC BARCLAY N°31

"Lo que antecede fueron los datos. Los hechos se sucedieron a través de la detención del buque por la SCA egipcia el 24 Marzo, tras ser reflotado, en reclamación de aproximadamente USD 1 billón; la constitución del fondo de responsabilidad en Londres por el naviero-propietario conforme al Convenio LLMC 76/96, del que son parte el Reino Unido y Egipto; la declaración de Avería Gruesa por el Naviero; una importante reclamación por salvamento procedente del grupo de remolcadores liderado por Smit Tak que consiguió reflotar el buque; un principio de acuerdo alcanzado para liberar al buque de su detención en el Gran Lago Amargo entre la SCA egipcia y el Club de P&I del Naviero, después de más de 2 meses de paralización, que permitirá el levantamiento del embargo administrativo y la continuación del viaje del buque hacia el puerto europeo de destino. Estos hechos no han finalizado y muchos más transcurrirán en una cadena de "efecto dominó" por medio de un curso, que se antoja muy irregular, de reclamaciones de carga, de lucro cesante, de pérdida de ingresos del fletamento, de negociación con terceros varios intervinientes y con otros terceros afectados indirectamente.

A saber, de modo directo: la SCA egipcia y los Prácticos del Canal (i); el naviero-propietario (ii); los fletadores del buque (iii); los intereses de la carga (miles intra clasificables en relación con los 20.388 TEUS) (iv); los Salvadores (v); los aseguradores japoneses de casco-máquinas (vi); los aseguradores de P&I del buque (vii); los aseguradores de la cobertura FD&D del buque (viii).

Otros directamente afectados: los propietarios/ operadores de otros buques retrasados o desviados de sus rutas (i); los intereses de la carga transportada por otros buques retrasados o desviados (ii); los aseguradores de P&I de esos otros buques (iii); los aseguradores de FD&D de esos otros buques (iv); los aseguradores de los cargamentos transportados por otros buques retrasados o desviados (v); los aseguradores de lucro cesante de esos otros buques (vi).

Y otros indirectamente afectados:perjudicados en puertos de destino del buque y de los otros buques retrasados o desviados (i); agentes marítimos en puertos de destino (ii); Distribuidores de contenedores en puertos de destino (iii); Agentes de carga y de aduana en puertos de destino (iv); Contratistas de reexpedición de mercancías en destino (v); proveedores de servicios portuarios en destino (vi); Financiadores de compraventas de cargamentos (vii); Gestores de alquiler de contenedores (viii); Comerciantes y consumidores de mercancías en destino (ix); Vendedores y compradores de mercancías en los buques retrasados o desviados. -astilleros y varaderos contratados (x); Reaseguradores de todos los seguros de buques, mercancías y de pérdidas de beneficios perjudicados por el impacto del siniestro (xi).

De ese panorama de intereses en juego y en riesgo puede esperarse un cuadro enormemente complejo de confluencia y cruzamiento de miles de reclamaciones, contractuales y extracontractuales, ejercitadas en jurisdicciones múltiples a lo largo de un impredecible número de años.

Ante ese horizonte sumamente espeso, las claves de impacto legal se erigen en relación de causa-efecto o en relación contributiva o en vía concurrente en torno a los siguientes temas: La causa del accidente (i); La responsabilidad por retraso en el transporte marítimo (ii); La responsabilidad derivada de daños a terceros (iii); La limitación de responsabilidad del naviero (iv); La avería gruesa y la obligación de contribuir (v); El cálculo de daños y perjuicios (vi); Los seguros de lucro cesante (vii); La eficacia del Convenios Internacionales Marítimos aplicables al suceso (viii).

Sobre esas problemáticas, y otras probables, se ha escrito ya mucho por anticipado, y se seguirá escribiendo por firmas autorizadas, que ocuparán nuestra atención y, en su caso, convergencia durante mucho tiempo. Ya hemos visto donde estamos en el caso del "Prestige" después de 19 años.



ARBITRAMAIL CEDRIC BARCLAY N°31

Sin embargo, dos aspectos emergen en mi opinión, ambos de carácter práctico:

-1) tecnológico: si se sostiene la noticia de que no se produjeron fallos técnicos y que la fuerza del viento había sido un agente del desastre (lo que invita a la duda), resulta necesario abordar el diseño técnico de la movilidad de esta gran embarcación y mejorarla a fin de que el sistema (una cadena totalmente mecánica principal con origen en un gran motor alternativo de combustión interna alimentado con combustible fósil que transmite rígidamente su movimiento al elemento final que es una gran hélice) pueda servir para controlar adecuadamente el par de la hélice en cambios de régimen necesarios por contingencias sobrevenidas. Es decir, mediante la propulsión eléctrica. Una maduración tecnológica para grandes buques eléctricos.

-2) la solución de controversias múltiples y complejas. La MEDIACION, concepto que no pudo ser desarrollado en el caso "Prestige" por razones varias (intervención de la jurisdicción penal, entre otras), sería la única fórmula disponible para evitar inmensos costes legales, salvaguardar un tráfico que precisa de la ruta de Suez, enfocar los verdaderos problemas con una comprensión adecuada del mercado, y no exponer a los afectados a fallos judiciales incomprensibles y aleatorios. La investigación de las causas del siniestro podrá seguir siempre su curso en el seno de la OMI y en los Estados responsables de hacerlo, pero los perjuicios derivados de los daños y, más aún, del ejercicio de las acciones legales que cientos de abogados estimarán pertinentes, sólo se acrecentarán con el paso del tiempo y la crudeza de las batallas legales y de aseguramiento de bienes.



2.La Avería Gruesa en el caso "Ever Given" (contribución de D. Raúl González Hevia).

El pasado 23 de abril, el portacontenedores de unas 104.000 TPM, de bandera japonesa, propiedad de Luster Maritime y, al parecer, fletado en ¿ "Time Charter –T/C-"?/ Casco Desnudo? a EVERGREEN Maritime Corporation de Taiwan, con 25 tripulantes indios y unos 2º.000 contenedores (20,124 TEUs) bordo encalló en el Canal de Suez, paralizando su tráfico hasta el día 29, fecha en la fue remolcado, por orden de la Corte de Ismailia al Gran Lago Amargo, donde sigue retenido en tanto sus propietarios no satisfagan los US\$916 m. que les reclama la Autoridad del Canal.

El pasado 23 de abril, el portacontenedores de unas 104.000 TPM, de bandera japonesa, propiedad de Luster Maritime y, al parecer, fletado en ¿ "Time Charter –T/C-"?/ Casco Desnudo? a EVERGREEN Maritime Corporation de Taiwan, con 25 tripulantes indios y unos 2º.000 contenedores (20,124 TEUs) bordo encalló en el Canal de Suez, paralizando su tráfico hasta el día 29, fecha en la fue remolcado, por orden de la Corte de Ismailia al Gran Lago Amargo, donde sigue retenido en tanto sus propietarios no satisfagan los US\$916 m. que les reclama la Autoridad del Canal.

Entre las posibles causas del siniestro podrían estar desde dudas sobre la viabilidad del Canal, a lo largo de sus 160 Kms. y, sobre todo, en su entrada Sur para buques de la envergadura del "EVER GIVEN" (más de 400 m. de eslora, unos 40/50 m. de manga) con un imponente volúmen de contenedores sobre cubierta; una tempestad de arena, unida a un viento de 70 Kms. /hora e importantes corrientes; llegándose, incluso, a mencionar la actuación de los prácticos que, por otra parte, en el Canal de Suez como en otras situaciones tan sólo asesoran a los capitanes.

Los propietarios del buque recurrieron sin éxito, ante la Corte de Ismailia, el arresto ofreciendo una fianza para liberarlo, pero la Corte continuaba exigiendo el pago de US\$916 m. en efectivo para liberarlo. Con los datos disponibles, hasta ahora, dicha cantidad era en concepto de costes de salvamento y dragado, del 3



ARBITRAMAIL CEDRIC BARCLAY N°31

hundimiento de una embarcación, en los trabajos de rescate (en que podría haber muerto un trabajador implicado), y por los daños a la reputación del Canal; pese a que algunas fuentes señalaron que el Canal sólo dejó de percibir unos US\$10m, a US\$12m. por día de bloqueo. Estos últimos días parece que se va a alcanzar un arreglo entre la Autoridad del Canal y los propietarios del buque junto con sus aseguradores, para liberar el buque en una cantidad del orden de US\$550 m. en efectivo y con algún tipo de fianza.

La entidad propietaria del "EVER GIVEN", por su parte, ha adoptado las medidas lógicas para limitar y repartir responsabilidades, mientras se continúa investigando las causas de lo ocurrido y, a tal efecto, ha procedido a:

- Constituir ante la "Admiralty Court", de Londres, un fondo de limitación a tenor de lo previsto en los Convenios de Limitación de Reclamaciones Marítimas de 1976 y 1996 en función del tonelaje de arqueo del "EVER GIVEN", de unos US\$114m.
- Declarar avería gruesa (AG) con lo que los cargadores o, en su caso, sus aseguradores habrán de contribuir al pago de las partidas que sean admitidas en AG.

El seguro del casco está suscrito en Japón, por Mitsui Sumitomo, Tokio Marine y otras entidades en términos de las "Institute Time Clauses Hulls (ITCH)" modificadas con Cláusulas niponas, y su valor asegurado parece que debe ser del orden de unos €100m. a €110m.; y además el "EVER GIVEN" está inscrito en el UK P&I Club en relación con su responsabilidad frente a terceros, la carga transportada y otros riesgos no cubiertos bajo la póliza de cascos. Estas responsabilidades, serían probablemente objeto de otra cobertura adicional si el buque navegaba fletado en casco desnudo, pues en dicho caso al ser operado y tripulado por los fletadores parecería lógico que tuvieran garantizados los riesgos inherentes a sus cometidos.

De modo que la clausura del Canal, el arresto de buque y carga y su detención y traslado al Gran Lago Amargo afectan a la Autoridad del Canal, a propietarios, fletadores y tripulantes del buque, a los interesados en su carga y; asimismo, a quienes, garantizan sus daños, responsabilidades y lucro cesante, en un contexto de "bigger ships bigger losses", donde siguen coleando las del "MAERSK HONAM" y el "MOL CONFORT".

En primer lugar, con apoyo de expertos, comisarios de averías y peritos se han de establecer las causas de lo ocurrido, el alcance de los daños del buque, que según ahora parece son pocos; la cuantía del premio y gastos de salvamento; y las partidas de indemnizaciones a la Autoridad del Canal para, después, determinar lo que afectará a:

- La propiedad del buque, a su seguro de cascos y al Club de P&I
- Si fuera el caso a sus fletadores en casco desnudo y su Club de P&I.
- La carga y los intereses implicados en la misma o, en su caso, a sus aseguradores (muy probablemente bajo las "Institute Cargo Clauses (ICC)".
- La liquidación de AG, aclarando la versión de las Reglas de York-Amberes (RYA) aplicable por el Liquidador para preparar el Reglamento que será la prevista en la documentación que vincula buque y carga (conocimientos de embarque –C/E- y contrato de fletamento en "T/C" o en Casco Desnudo), y después con los pertinentes informes técnicos se podrá evaluar su repercusión sobre buque y carga, sus aseguradores e incluso sus Clubs de P&I.

Asimismo, los mercados de seguro podrán estar afectados por cualesquiera perjuicios y pérdidas exigibles a causa de la encalladura en relación con coberturas de "Blocking and Trapping", "Trade Disruption", "LOH", "DSU" u otras que cubran supuestos de congestión en canales o zonas en que se registre un bloqueo, retrasos, etc.



ARBITRAMAIL CEDRIC BARCLAY N°31

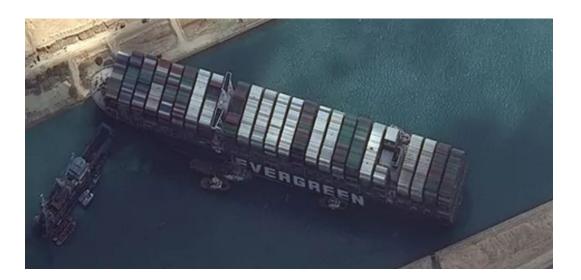
Los daños del "EVER GIVEN" están cubiertos bajo las "ITCH" al igual que su contribución a la AG en términos del Reglamento del Liquidador nombrado por la naviera propietaria (al parecer Richard Hoggs), y otras partidas. Y las "ICC" cubren, de modo similar, los riesgos que afecten a la carga.

Las indemnizaciones por averías particulares (AP), o daños físicos cubiertos, las determinan los comisarios y peritos expertos nombrados al efecto. En AG la versión de RYA aplicable, servirá para establecer el Reglamento que fijará la liquidación en base a los valores de buque, carga y flete (el "EVER GIVEN" podría valorarse de unos €100 m. a €110 m. y la carga quizás en unos €400m., con lo que la proporción sería de uno a cuatro para ambos). Además, a tenor de la versión aplicable de RYA (que podría ser de 1974, 1994 o de 2016), los costes de remolque y salvamento no tendrán el mismo tratamiento; puesto que las posteriores a 1990 al referirse a los artículos 13 y 14, del Convenio sobre Salvamento de 1989, incorporan previsiones que modifican las anteriores, lo que da idea de la importancia del dato; y, además, unas y otras presentan también otras diferencias en sus Reglas Alfabéticas y Numéricas.

En un tráfico operado, cada día, por menos buques de más tonelaje estos datos apuntan lo lógico que sería nombrar un Coliquidador, de parte de los intereses de la carga, para que colaborara con el designado de parte del buque, en preparar el Reglamento, pues en la economía de escala donde "big is beautiful", se tiende a disminuir costes, y no cabe imaginar que se detenga la construcción de buques de la envergadura del "EVER GIVEN". En todo caso, en la designación de Liquidador "the shipowner must act reasonably" (debe ser razonable).

UNCITRAL, UNCTAD y el CMI intentan, con igual finalidad, equilibrar los intereses de navieros e interesados en la carga, desde la década de los 70, del SXX, como se refleja en las Reglas de Hamburgo, de 1978, y ya en el SXXI, en las Reglas de Rotterdam, de 2008, que de lograr más eco, en materia de

ratificaciones, equilibrarían las posiciones de buque y carga y, las segundas adaptándolas, al mismo tiempo, al mundo digitalizado en que hoy actúan armadores, comerciantes y fabricantes, a través de canales logísticos, donde es imprescindible operar en tiempo real y con entregas eficaces.





En parecida línea desde el año 2000, la liquidación en AG, ha preocupado al CMI y a la "International Union of Marine Insurance (IUMI)", dado que en gran medida es sufragada por el seguro, como quedó patente al explicar la IUMI que de un total de desembolsos en AG de unos US\$300 m./año, y con una siniestralidad en cascos de unos US\$600m., el 67% recaía sobre mercancías, lo que significa que cascos contribuye menos.

Ambos CMI y IUMI aconsejaron limitar las admisiones en AG, a los gastos incurridos "en peligro" y reemplazar la noción de "aventura marítima común" por la de "seguridad común".



ARBITRAMAIL CEDRIC BARCLAY N°31

Consideraciones recogidas en la versión de RYA de 2004, que incorporó observaciones formuladas en una reunión del CMI, en Toledo, en septiembre del 2000. Pero dicho criterio no logró eco entre armadores y operadores de buques ni fue trasladado a conocimientos de embarque (C/E), contratos de fletamento ni a los textos de la "Baltic International Maritime Conference (BIMCO)". Y algo parecido ocurrió con la de 2014 tampoco reflejada en C/E ni en los clausulados de BIMCO.

Esta situación impulsó otra versión en 2016 que parece haber logrado mejor acogida de parte de los armadores, pero que si bien recoge alguna sugerencia de las anteriores citadas, en tanto: dispensa de contribuir a las mercancías de bajo valor; agiliza los procesos de liquidación; faculta al liquidador, a falta de datos a estimar las admisiones; y fija los intereses anualmente en términos ICE o LIBOR, del primer día de cada año; incorpora sólo algunas propuesta de 2004, y no recoge las sugeridas por IUMI, pues admite salarios y manutención de tripulantes en puerto refugio; acepta el salvamento en AG, sujeto al criterio del liquidador, si la inclusión supone en términos económicos una diferencia significativa; pero no admite el coste de las reparaciones provisionales por daños accidentales en puerto refugio.

El CMI que custodia las RYA, que sólo tienen valor convencional, sancionado, eso sí, por una tradición milenaria y por su consistente incorporación contractual, había recomendado:

- Limitar la AG a los sacrificios y gastos intencionales...para la seguridad en momentos de peligro real y preservar los bienes comprometidos en la expedición
- Rechazar incumplimientos de "ISM", "SCTW" o Reglas de Entidades Clasificadoras
- Abolir gastos sustitutivos por transbordo de carga en un puerto refugio fuera del "grip of peril" (momento de peligro)
- Evitar en los salvamentos sucesivas revisiones de reparto de pagos y excluir los del art. 14 del Convenio de 1989, ya citado.

Pero la revisión de 2016, fue muy limitada en relación con las propuestas del CMI y la IUMI y este planteamiento de la AG no parece lógico en momentos en que el tráfico marítimo requiere integrar intereses, de clientes y proveedores, en el entorno del internet de las cosas de que son parte los buques y todos los medios de transporte.

El "EVER GIVEN" navegaba por un Canal que atraviesan más de mil millones de toneladas de mercancías al año, en más de 18.000" buques y, por tanto, vital para el tráfico; pero estas puntualizaciones podrían ser relevantes, también, para buques similares que siguen rutas menos conocidas donde no se han registrado acontecimientos como los del Canal de Suez de 1956 a nuestros días.

3.Los LMAA Terms 2021

La London Maritime Arbitrators Association (LMAA) acaba de publicar su última revisión de 2021 sobre sus reglas de procedimiento. Se trata de una actualización que sigue a la anterior de 2017. Desde entonces se produjeron cambios importantes en la celebración de las vistas (hearings), debido en parte a la organización en modo virtual por causa del Covid19 y en actualizaciones de valor comparativo con los requisitos sobre costas y declaraciones testificales en los Tribunales británicos.

Los principales cambios que figuran en las reglas de 2021 son los siguientes:

-Párrafo 8(b)(v): un nuevo texto al final del subpárrafo (v) permitirá a los dos árbitros emitir decisiones, órdenes y laudos en el supuesto de que el tercer árbitro dimita o no pueda continuar.
-Párrafo 10 – Arbitro único: si una de las partes no designa su árbitro dentro del plazo de 14 días (o el que se haya acordado) contados desde el día en que recibió el aviso para designación de la parte iniciadora del arbitraje, esta parte podrá nombrar a su árbitro designado como árbitro único de la controversia sin necesidad de notificar aviso alguno ulterior a su contraparte.



ARBITRAMAIL CEDRIC BARCLAY N°31

- -Párrafo 10 Arbitro único: si una de las partes no designa su árbitro dentro del plazo de 14 días (o el que se haya acordado) contados desde el día en que recibió el aviso para designación de la parte iniciadora del arbitraje, esta parte podrá nombrar a su árbitro designado como árbitro único de la controversia sin necesidad de notificar aviso alguno ulterior a su contraparte.
- -El tribunal arbitral: usa un texto mucho más simple y expeditivo que el contenido en la Arbitration Act 1996, adoptando el procedimiento establecido en la cláusula LMAA modelo.
- -Párrafo 12 -Arbitro sustituto: la nueva redacción otorga al Presidente de la LMAA el poder discrecional para designar a un árbitro sustituto en aquellas circunstancias en las que resulte manifiesto que el árbitro original es incapaz de conducir el procedimiento o de asistir a la vista. Esta facultad se utilizará sólo en casos extremos, pero ahorra el tiempo y gasto de acudir a un tribunal ordinario para que nombre un sustituto.
- -Párrafos 15(c) y (d)- Vistas telemáticas: la nueva versión recoge y reconoce esta práctica de celebrar vistas virtuales o semivirtuales. Es una aportación flexible que consolida una normalidad internacional en el futuro.
- -Párrafo 24- firma electrónica del laudo: las reglas 2021 confirman que los laudos se pueden firmar electrónicamente y notificar a las partes del mismo modo.
- -Tercera Sección- Párrafo 15: el modelo-tipo de Cuestionario de la LMAA ha sido actualizado a fin de incluir vistas virtuales o semivirtuales.
- -Tercera Sección- Párrafo 16(a): se ha introducido una breve nota en este párrafo en relación con el desglose de los costes (incluyendo tarifas horarias de abogados y peritos intervinientes), que deberán ser objeto de mención en el Cuestionario LMAA, lo que añade transparencia y evita importes globales sin detalle.

Es un cambio importante porque en lo sucesivo permitirá a los usuarios del arbitraje LMAA preparar un presupuesto sobre los costes y gastos, propios y de la parte contraria, en momento anterior al de la práctica de las pruebas.

-Cuarta Sección – Introducción: El checklist (las guías orientativas que figuran en la Cuarta Sección) en lo sucesivo exigirán a las partes, en los casos de vistas virtuales o semivirtuales, observar dichas orientaciones durante la celebración de las vistas.

-Cuarta Sección. Párrafo 2(a)- Prueba de hechos: la nueva redacción de este párrafo reza que "una declaración testifical por escrito debe ser redactada en las propias palabras del testigo en el mejor de los casos" y que deberá contener solamente prueba sobre hechos materiales que deben ser previstos por medio de la prueba testifical y sobre los cuales el testigo "tiene conocimiento personal o memoria propia". Se añade una prohibición expresa de que se usen los testimonios para argumentar el caso respectivo de la parte que lo llama a declarar.

Sexta Sección: se trata de una Sección (Schedule) nueva que contiene las guías orientativas de la LMAA para el desarrollo de las vistas virtuales o semivirtuales y sus aspectos tecnológicos.

Las reglas LMAA 2021, con algunas adiciones sobre los procedimientos para Reclamaciones Intermedias y Reclamaciones Menores, entraron en vigor el 1 Mayo 2021.





ARBITRAMAIL CEDRIC BARCLAY N°31

4. Sentencias internacionales

-Caso "Frio Dolphin": en este interesante caso ante el Admiralty Court, de Londres, se planteó por vez primera si la falta de cumplimiento por una parte del contrato de la cláusula de elección de foro aplicable al mismo podía dar lugar a una responsabilidad por pago de una razonable indemnización.

En relación con un transporte de marisco congelado conforme a Bs/L incorporando derecho inglés y arbitraje en Londres, se comenzó un arbitraje en Londres. A la descarga en puerto español se descubrieron daños en parte de la carga, por lo que los aseguradores de la misma, por vía de subrogación, emprendieron un juicio ordinario contra los operadores del buque (shipmanager del Armador) y el fletador (Lavinia Corp.), entendiendo que éste era porteador efectivo, en los tribunales españoles. Lavinia se opuso con éxito, pero sólo recibió una pequeña parte de sus costas procesales.

Los Armadores reclamaron en el arbitraje de Londres una indemnización razonable alegando que, aunque los aseguradores de la carga no eran parte de la cláusula arbitral, tenían sin embargo conforme a su posición de subrogados la obligación de respetar la cláusula arbitral contenida en el B/L. El laudo arbitral les dio la razón en ese extremo, y los aseguradores de la carga no obtuvieron autorización judicial para apelar contra esa concreta decisión del laudo.

Una cuestión relacionada fue la de si el incumplimiento de dicha obligación debía generar una indemnización monetaria y, en su caso, si los Armadores podrían acudir al principio de "pérdida ransferida" y recobrar las pérdidas de la fletadora Lavinia. En cuanto al primer punto Sir Michael Burton decidió en favor de los Armadores estimando que, aunque el árbitro no había acertado en otras cuestiones de la controversia, la lógica y la equidad conducían a la misma conclusión de que la inobservancia de obligaciones derivadas por subrogación (la de respetar la elección arbitral hecha por el asegurado) era merecedora de una sanción consistente en una indemnización razonable con

independencia de y además de otras medidas disponibles en el procedimiento arbitral. También, el tribunal entendió que el árbitro actuó correctamente al otorgar a los Armadores el derecho de recobrar las pérdidas del fletador Lavinia (no abonadas en el procedimiento español).

Este fallo reviste cierta dosis de ejemplaridad en favor del respeto universal para los pactos de sumisión al arbitraje contenidos en los documentos de transporte. (cortesía de la firma "Waterson Hicks").



5. Noticias

-AEDM: La Asociación Española de Derecho Marítimo ha continuado su gran actividad durante el período llevando a cabo nuevos foros virtuales relativos a la serie "Efectos del Brexit" en lo tocante a la "náutica de recreo", "el seguro marítimo", "el derecho internacional privado" y el "transporte marítimo", con la participación de excelentes panelistas. Una meritoria labor cultural e informativa.

-CMI: el Comité Maritime International celebró su Asamblea General ordinaria, por vía telemática, el 30 Junio. A destacar, los continuados preparativos y estudios para la aplazada Conferencia de Tokyo, prevista para el corriente año 2021.



XXIII CONGRESO INTERNACIONAL DE DERECHO MARÍTIMO

El XXIII Congreso Internacional de Derecho Marítimo y el XVI Congreso Marítimo Portuario fueron llevados a cabo por la Comisión Portuaria Nacional Guatemala (CPN) y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM). Durante el evento, participaron autoridades, trabajadores y representantes del sector marítimo portuario de Guatemala, además de expositores de renombre internacional. La inauguración estuvo a cargo del Presidente Constitucional de Guatemala, el Dr. Alejandro Giammattei Falla, quien compartió su visión sobre el desarrollo marítimo y portuario a nivel nacional y regional, destacando la importancia de la inversión y el desarrollo económico y social.



En su discurso, el presidente Giammattei entregó una ordenanza al presidente de la CPN, Omar Barrios Osorio, para que realice las organizaciones técnicas necesarias con el objetivo de proteger la seguridad marítima y portuaria, garantizando la competitividad y certeza del comercio marítimo en los puertos marítimos de Guatemala.

Por su parte, Omar Barrios Osorio destacó en su mensaje de bienvenida que el mar une sueños, objetivos, a Guatemala y a Iberoamérica, contribuyendo y construyendo realidades. Durante el evento, se llevaron a cabo discusiones y conferencias sobre temas relevantes para el sector marítimo portuario del país.

Por otra parte, Don Omar Barrios y otras personalidades mencionaron que es un honor reconocer al Dr. Ramos Brusiloff, Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho por su brillante ponencia sobre la transversalidad en el transporte marítimo, actividad portuaria, comercio exterior y régimen aduanero durante la conferencia inaugural del XXIII Congreso Internacional de Derecho Marítimo. La erudición y el conocimiento profundo del Dr. Brusiloff sobre estos temas, así como su capacidad para transmitir sus ideas de manera clara y concisa, hicieron de su ponencia un momento culminante en el congreso.



Dr. Omar Barrios, Presidente IIDM y, Dr. Ángel Ramos, Vicepresidente IIDMRD

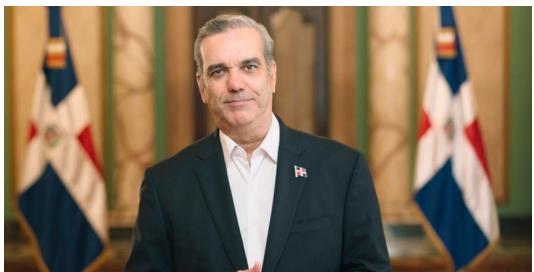


Además, la contribución del Dr. Brusiloff a la discusión sobre cómo estos temas están interrelacionados y su impacto en la economía y el desarrollo de la República Dominicana, fueron realmente valiosas y significativas. Su dedicación a compartir su experiencia y conocimientos con otros expertos y líderes en el sector marítimo y portuario es un testimonio de su pasión por el crecimiento y la mejora continua de la industria. En resumen, el Dr. Brusiloff es un verdadero líder en su campo y su participación en el XXIII Congreso Internacional de Derecho Marítimo fue una adición invaluable al evento.



LEY DE COMERCIO MARÍTIMO NO. 5-23

La nueva Ley No. 5-23, sobre Comercio Marítimo en la República Dominicana, fue promulgada recientemente por el Presidente de la República Dominicana. Esta noticia confiere una gran relevancia pues, es importante destacar la importancia que tiene actualmente el transporte marítimo internacional, ya que alrededor del 80% del comercio mundial se transporta a través de este medio. Sin él, no sería posible la importación y exportación de mercancías a escala necesaria para mantener el mundo actual, como se evidenció durante la pandemia del COVID-19.



Presidente de la República Dominicana, Luis Abinader

I. Importancia del Derecho Marítimo

El Derecho Marítimo, como elemento fundamental del Comercio Internacional, es una rama de gran importancia del Derecho Mercantil, que rige los problemas que puedan surgir en las relaciones entre entidades privadas dedicadas al tráfico marítimo. Es importante destacar que el Derecho Marítimo debe ser diferenciado del Derecho del Mar, que regula las relaciones jurídicas entre Estados, y no entre particulares.



II. Convenciones internacionales sobre comercio marítimo

Antes de mediados de la década de 1970, muchas convenciones internacionales sobre comercio y comercio marítimo surgieron con la fundación en 1897 del Comité Marítimo Internacional. Muchas de sus funciones fueron asumidas posteriormente por la Organización Marítima Internacional de las Naciones Unidas en 1958, pero que no se hizo efectiva hasta 1974. Desde entonces, la OMI ha preparado numerosos convenios internacionales relacionados con la seguridad marítima, incluyendo el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, el Reglamento Internacional para prevenir Colisiones en el Mar, el Reglamento de Contaminación Marítima, y el Convenio Internacional de Aeronáutica y Búsqueda Marítima y Rescate, entre otros.

III. Aplicación de las convenciones internacionales

Una vez adoptadas, las convenciones internacionales son aplicadas por las naciones signatarias, ya sea a través de sus autoridades, administraciones marítimas o tribunales.

IV. Ley de Comercio Marítimo

La nueva Ley No. 5-23 tiene como objetivo regular las acciones relacionadas con las naves marítimas nacionales y extranjeras, proteger y dar garantía jurídica a los derechos e intereses de las partes involucradas.

Regula el registro de naves, la hipoteca naval, otorga importantes incentivos a la bandera nacional, se adecua al uso de equipos para los servicios en puertos, el embargo conservatorio y ejecutivo de naves, la remoción de embarcaciones náufragas, el contrato de transporte de mercancías y de pasajeros, la asistencia y el salvamento y, adecua disposiciones sumamente importantes para los diferentes tipos de documentos de transportes, de los documentos electrónicos y firma digital, entre otros aspectos relevantes.

10



LEY DE COMERCIO MARÍTIMO NO. 5-23

Dato Histórico

El origen de la nueva ley de comercio marítimo surge en el Ministerio de Industria y Comercio (MICM) en el año 1997 cuando dicha institución con su asesor Pedro Atiles, reciben a los consultores de la Organización Marítima Internacional, Miguel Palomares y Carlos De La Torre García. Pasaron 24 años de muchos esfuerzos para que finalmente el Congreso Nacional y el Presidente de la República aprobaran tan importante ley, necesaria para el comercio internacional y para que el país pueda continuar desarrollandose como un importante hub logístico regional.



Entre las entidades que impulsaron el proyecto de ley se encuentran: el Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes MICM; la Asociación de Navieros de la República Dominicana; la Dirección General de Aduanas; la Cámara Americana de Comercio AMCHAMDR; la Autoridad Portuaria Dominicana APORDOM; la Liga Naval Dominicana; la Fundación Tito Mella; la Asociación de Agentes de Carga Aérea y Marítima ADACAM; La Asociación de Centros y Operadores Logísticos ASOLOGIC, entre otras instituciones públicas y privadas.



Sabías qué...

En la elaboración, discusión y presentación final del proyecto de Ley de Comercio Marítimo, intervinieron numerosos profesionales y representantes de gremios públicos y privados que se destacaron en el esfuerzo y dedicación que permitió presentar un proyecto de consenso.

Entre ellos vale la pena mencionar a los señores: Pedro Atiles Nín; Lludelis Espinal; Ángel Ramos Brusiloff; Eddie Gerónimo; Máximo Peña; Guillermo Valera; Elaine Julián; Eduardo Rodríguez Apolinar; Patria Matos; Alan Checo; Manuel Grisanty; Esteban Mejía; Jóribe Castillo, entre otros.





MAR Y PESCA INTERNACIONAL

Lic. Luis Lucas Rodríguez Abogado | Miembro del IIDM República Dominicana

Como parte del equipo de Mar y Pesca Internacional me complace anunciarles que se harán entregas periódicas de artículos relacionados con el Derecho Marítimo y Comercial Internacional con la sola pretensión de actualizar de manera sucinta algunas tendencias actuales y otras que pueda resultar de interés práctico para quienes se interesen en el tema o que sirva de cultura general al lector sin im- portar su área de trabajo o intereses profesionales o personales. Como introducción puedo asegurarles que el tanto el Derecho Marítimo y Comercial Internacional es de una gran complejidad no solo por las especificidades y terminologías propias sino por la relación con otras ramas del derecho donde muchas veces resulta difícil poder determinar incluso si un caso X obedece a un asunto de naturaleza puramente civil o marítima como puede ser por ejemplo el embargo preventivo de un buque por daños a la carga o por una colisión; solo para citar un ejemplo.



Lo mismo sucede con un caso de índole laboral o penal de tripulantes a bordo de un buque donde pueden confluir conflictos de leyes por la diversidad de jurisdicciones aplicables. No menos importantes e incidentes resultan la diversidad y cantidad de Convenios y otras regulaciones internacionales y lógica- mente nacionales que giran e inciden directa- mente en la actividad marítima, y no solo la de carácter de Derecho Internacional Público sino igualmente del Derecho Internacional Privado,

asando por lo laboral, penal, civil, segu- ridad de la navegación, protección a buques e instalaciones portuarias, protección al medio ambientes, seguros, políticas sanciones, etc. Es decir, hay mucha tela por donde cortar y poner en conocimiento del público especializado y no especializado como parte de la globalización del conocimiento y la cultura jurídica y comercial además algún que otro tema de interés como lo puede ser la piratería de nuestros tiempos, persona intervinientes en la transportación marítima internacional y en la llamada cadena puerto-mercado-interno donde el transporte multimodal juega un papel fundamental, entre otros. Intentaremos motivarlos a conocer sobre tipos de buques, tipos de abanderamiento, transportación marítima, contenedores, accidentes y averías marítimas, salvamento marítimo, embargo de buques, relaciones laborales, reglas y prácticas del comercio internacional, entre otros.

Por supuesto no pretenderemos en absoluto que cada entrega se convierta en un libro de cabecera de nadie pero al menos que sirva como referencia básica de ciertos temas que esperemos sean interesantes y atractivos. Como curiosidad antes de hacer las entregas prometidas en futuras ediciones, quisiera que se conozca el por qué a los buques se les de nomina con el pronombre en tercera persona del femenino, "Ella".

¿Por qué un buque es llamado "Ella"

(Why a Ship is called a She)?





MAR Y PESCA INTERNACIONAL

Lic. Luis Lucas Rodríguez Abogado | Miembro del IIDM República Dominicana

Como parte del equipo de Mar y Pesca Internacional me complace anunciarles que se harán entregas periódicas de artículos relacionados con el Derecho Marítimo y Comercial Internacional con la sola pretensión de actualizar de manera sucinta algunas tendencias actuales y otras que pueda resultar de interés práctico para quienes se interesen en el tema o que sirva de cultura general al lector sin im- portar su área de trabajo o intereses profesionales o personales. Como introducción puedo asegurarles que el tanto el Derecho Marítimo y Comercial Internacional es de una gran complejidad no solo por las especificidades y terminologías propias sino por la relación con otras ramas del derecho donde muchas veces resulta difícil poder determinar incluso si un caso X obedece a un asunto de naturaleza puramente civil o marítima como puede ser por ejemplo el embargo preventivo de un buque por daños a la carga o por una colisión; solo para citar un ejemplo.



Lo mismo sucede con un caso de índole laboral o penal de tripulantes a bordo de un buque donde pueden confluir conflictos de leyes por la diversidad de jurisdicciones aplicables. No menos importantes e incidentes resultan la diversidad y cantidad de Convenios y otras regulaciones internacionales y lógica- mente nacionales que giran e inciden directa- mente en la actividad marítima, y no solo la de carácter de Derecho Internacional Público sino igualmente del Derecho Internacional Privado,

asando por lo laboral, penal, civil, segu- ridad de la navegación, protección a buques e instalaciones portuarias, protección al medio ambientes, seguros, políticas sanciones, etc. Es decir, hay mucha tela por donde cortar y poner en conocimiento del público especializado y no especializado como parte de la globalización del conocimiento y la cultura jurídica y comercial además algún que otro tema de interés como lo puede ser la piratería de nuestros tiempos, persona intervinientes en la transportación marítima internacional y en la llamada cadena puerto-mercado-interno donde el transporte multimodal juega un papel fundamental, entre otros. Intentaremos motivarlos a conocer sobre tipos de buques, tipos de abanderamiento, transportación marítima, contenedores, accidentes y averías marítimas, salvamento marítimo, embargo de buques, relaciones laborales, reglas y prácticas del comercio internacional, entre otros.

Por supuesto no pretenderemos en absoluto que cada entrega se convierta en un libro de cabecera de nadie pero al menos que sirva como referencia básica de ciertos temas que esperemos sean interesantes y atractivos. Como curiosidad antes de hacer las entregas prometidas en futuras ediciones, quisiera que se conozca el por qué a los buques se les de nomina con el pronombre en tercera persona del femenino, "Ella".

¿Por qué un buque es llamado "Ella"

(Why a Ship is called a She)?





MAR Y PESCA INTERNACIONAL

Aquí les hago una traducción libre y su texto original el cual hizo tal descripción en tiempos pasados. Otras interpretaciones existen pero esta me parece la más poética, o al menos la que más me gusta & quot; Un barco es llama- do Ella, porque siempre hay una gran cantidad de bullicio a su alrededor; por lo general hay una pandilla de hombres cerca; ella tiene una cintura y estancias; necesita pintura para mantener su buen aspecto; no es el gasto inicial que afecta sino el mantenimiento constan- te; ella puede ser toda engalanada; se necesita un hombre con experiencia para manejarla correctamente; y sin un hombre al timón es absolutamente incontrolable. Ella muestra sus superestructuras, pero esconde su fondo y al entrar en el puerto, siempre se dirige a las boyas".



("A ship is called a she because there is always a great deal of bustle around her; there is usually a gang of men about; she has a waist and stays; it takes a lot of paint to keep her goodlooking; it is not the initial expense that breaks you, it is the upkeep; she can be all decked out; it takes an ex- perienced man to handle her correctly; and without a man at the helm, she is absolute- ly uncontrollable. She shows her top sides, hiders her bottom and, when coming into port, always heads for the boys.")

No es menos cierto que esta definición tiene signos machistas porque la mujer es tan capaz como el hombre y no necesi- ta que nadie la maneje ni se descontrola, quizás seatodo lo contrario, pero no es menos cierto que en la actualidad a los buques se le denomina en tercera persona del femenino, y soy de la opinión

aue más que un acto discriminatorio es un en- altecimiento a su fortaleza, capacidades y virtudes de sobrevivir a aguas tormentosas sin perder su esencia ni su integridad; sirva pues además, un homenaje más a la mujer.







CICLO DE CONFERENCIAS LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

El ciclo de conferencias "La logística en el comercio internacional", fue un evento de capacitación compuesto por organizaciones públicas y privadas. En el ciclo de conferencias, se integraron diversos módulos tendientes a la capacitación de los participantes y la actualización de los temas relacionados a la logística internacional.



Omar Barrios, Presidente del Instituto beroamericano de Derecho Marítimo

El evento estuvo a cargo del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) presidida por su Presidente el Dr. Omar Barrios y, organizada por la rama dominicana: Dr. Ángel Ramos Brusiloff, Vicepresidente (I); Manuel González, Vicepresidente Adjunto (II); y, Elaine Julián, secretaria (III).



El día jueves 26 de mayo del 2022 se celebró la inauguración del Ciclo de conferencias denominado "La Logística en el Comercio Internacional", la cual fue inaugurada por Omar Barrios Osorio, Presidente de este Instituto, quien recalcó "La importancia que representan estos espacios para continuar formando y fortaleciendo a los profesionales en estos temas en beneficios de nuestra región". Durante el acto inaugural, se contó con la participación de Mario Búcaro Flores, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Guatemala, Ángel Ramos Brusiloff, Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Teddy Heinsen, Presidente de la Asociación de Navieros de República Dominicana, William Malamud, Vicepresidente de la Cámara Americana de Comercio de República Dominicana y Johannes Kelner, Subdirector General de Aduanas de la República Dominicana.

El miércoles 15 de junio se inició con la primera conferencia "Introducción a la Logística Internacional, Contratos de Servicios Logísticos, Riesgos, Responsabilidades, Prescripciones. Impartida por los expertos internacionales Javier Franco - Colombia y Ángel Ramos Brusiloff - República Dominicana.

Con estas actividades el IIDM reafirma y materializa su compromiso de impulsar el estudio, la investigación, el desarrollo y la unificación del derecho maritimo en la región.



Kamyla Barrientos, Vicepresidente de la rama Guatemalteca IIDM



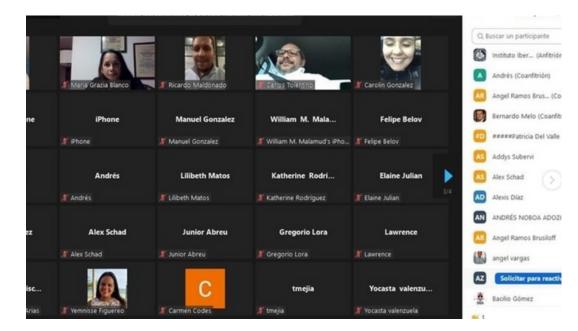
CICLO DE CONFERENCIAS LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

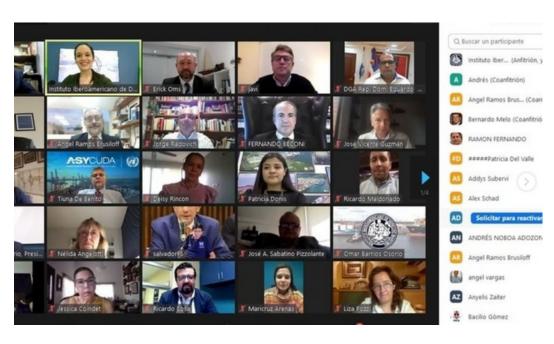
En el ciclo intervinieron como instructores diversos profesionales de varios países de Iberoamérica, ellos son: Javier Franco, Colombia; Werner Ovalle, Intendente de Aduanas de Guatemala y Vicepresidente de la Organización Mundial de Aduanas OMA; Eduardo Rodríguez Dirección General de Aduanas, República Dominicana; Ramón Badía, DP World Caucedo; José Vicente Guzmán Escobar, Miembro IIDM; Miguel Garín, Puerto Valencia España; Rommel Troetsch, Panamá; Johnatan Báez, Tropical Shipping; Tiuna de Benito, UNCTAD; Miquel Roca, España; Luis Mussolino, Argentina; y, Fernando Arias, Panamá.

Del mismo modo, en la organización intervinieron: Dr. Andrés D'eramo, Secretario Permanente IIDM Argentina; Dr. Bernarndo Melo, Vicepresidente de la rama Mexicana del IIDM y Web Master; Dra. Kamyla Barrientos, Vicepresidente de la rama Guatemalteca del IIDM, encargada de la parte logística y operativa del ciclo; y, Lianne Marie Rodríguez Navarro, miembro IIDM de la rama de la República Dominicana, encargada de la parte logística del ciclo de conferencias.



Omar Barrios, Presidente del Instituto beroamericano de Derecho Marítimo





El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo agradece de manera muy personal el apoyo de la Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana AMCHAMDR, en manos de su vicepresidente ejecutivo William Malamaud; Señor Marco Henríquez, en su calidad de presidente de la empresa Henríquez & Asociados; Asociación de Navieros de la República Dominicana, presidida en ese entonces por el señor Ewald Heinsen; Señor Alexander Schad, presidente de la Asociación de Centros Logísticos y Operadores de la República Dominicana ASOLOGIC; y, la Señora Ilsa Michelén, presidente de la Asociación de Agentes de Carga Aérea y Marítima de la República Dominicana.



LA PRESCRIPCIÓN EN MATERIA DE DERECHO MARÍTIMO: LA CONDUCTA DEL DEMANDADO

Lic. Álvaro A. Morales Rivas Abogado | Miembro del IIDM

En la República Dominicana están vigentes las Reglas de Hamburgo de 1978 quefueron aprobadas por el Congreso Nacional y pos- teriormente promulgadas por elPoder Ejecu- tivo mediante Resolución No.11-07 de fecha 8 de enero de 2007, publicadas en Gaceta Oficial No.10408 de fecha 18 de enero de 2007.

En materia de prescripción contractual basa- das en el transporte marítimo las Reglas de- Hamburgo vinieron a sustituir a los artículos 433 hasta el 436 del Código de Comercio Dominicano que regían estos aspectos. Es bueno aclarar que a la fecha los tribu- nalesdominicanos conocen muy poco estas disposiciones y aplican indistintamente ambasreglas de derecho dependiendo los litigantes. Las disposiciones de los artículos 433 al 436 del código de comercio establecían un procedimiento bastante drástico en contra del dueño de la mercancía, pues fijaban un plazo de 24 horas para realizar la protesta y 1 mes para entablar la demanda para los casos de daños a la mercancía.

Para las demandas por falta de entrega las reglascambiaban, pues el mismo artículo 433 al final, indicaba el plazo de 1 año. Ambos a partir de la llegada de la nave.



Ambas disposiciones dejan un vacío respecto a la entrega de las mercancías, pues en la República Dominicana no contamos con un sistema efectivo para demostrar que el consignatario ha recibido las mercancías.

Esto así, porque la nave descarga y entrega a las autoridades portuarias sin la participación de los consignatarios. No es después de la presentación ante las Aduanas que se realiza el proceso de verificación, que hasta ahora no se considera como una entrega ya que los jueces valoran más el retiro de la mercancía. No obstante, los juristas utilizamos la de- nominada tarja pues el artículo 4 de la ley 70 que crea la Autoridad Portuaria Dominicana responsabiliza a esta institución estatal de la recepción y custodia de la mercancía de importación y exportación.



Es esta entidad que emite el documento y debe ser firmado por el consignatario o embarcador de la mercancía. De este partimos como una entrega y aceptación por parte del titular de la mercancía, y contiene además aspecto sobre la condición de la mercancía.

En la práctica resulta todo lo contrario ya que el recibidor de las mercancías no realiza reclamación alguna sino mucho después de haber retirado y sobrepasan más de 24 horas, llegando también a superar el mes para realizar la demanda en justicia. Pero como hemos explicado en líneas anteri- ores, este proceso ha sido sustituido por las Reglas de Hamburgo al otorgar un plazo de dos (2) años para realizar el reclamo.

También el artículo 108 del Código de Comercio Dominicano establece un plazo de 6 meses para iniciar la acción en contra del Comisionista y Porteador por razón de lapérdida o avería de las mercancías, a par- tir del día en que debió realizarse el transporte y desde el día de la entrega de lasmercancías.

17



LA PRESCRIPCION EN MATERIA DE DERECHO MARÍTIMO: LA CONDUCTA DEL DEMANDADO

Nuestra Suprema Corte de Justicia ha establecido en varias decisiones el principio de la prescripción basada en el artículo 433 del Código Comercio. Sin embargo, en una de- cisión reciente, ha variado el criterio condicionando la situación al comportamiento de las partes durante el proceso de reclamación. Esta última decisión tiene más peso que las anteriores pues fue emitida por las Salas Re-unidas de la Suprema Corte de Justicia, y que siendo así tiene una relación vinculante en los demás aspectos marítimos que surjan. Si bien la decisión se refiere a una situación donde se aplicaba el Código de Comercio, no menos cierto es que altera el curso de las cosas al establecer un criterio condicionado en el proceso del reclamo y la prescripción.

Las Salas Reunidas en su decisión No.11 de fecha 16 de noviembre de 2017 sostiene un- uno de sus motivos lo siguiente:

"por lo que, la demora en la que pudo haber incurrido la hoy recurrida, fue a consecuencia de la espera de respuesta por parte de la hoy recurrente, quien no puede pretender beneficiarse de su propia falta; por tal razón, procede rechazar el medio analizado"

Este argumento ha surgido de la tardanza en que incurrió el reclamante en realizar su demanda pues habiendo realizado su reclamación ante la línea, no obtuvo una respuesta efectiva dentro de un plazo razonable y tampoco realizo su reclamo judi- cial dentro de los plazos que establecían los artículos 433 y 108 del Código de Comercio Dominicano.

No obstante lo anterior, no podemos dejar de lado lo que establecen nuestras leyes ya que nuestro ordenamiento jurídico no se rige por un sistema costumbrista.

La Doctrina y Jurisprudencia forman parte del origen y aplicación de nuestras leyes en la medida en que las mismas contengan un vacío que impida a los actores aplicar la ley, lo que resultaría en una interpretación de la misma.

Decía el Magistrado Ramón Herrera Carbuccia en una decisión laboral cuando era Juez Presidente de la Corte de Trabajo de San Pedro de Macorís:" Lo establecido por lasl- eyes y la constitución y las decisiones que se encuentran en forma clara y evidente, no pueden ser variados por los intereses pasionales de las partes".

Lo que el Magistrado quiso decir en su decisión es que lo que se encuentra sancionado en forma taxativa por una ley, no pude ser variado en forma interpretativa y antojadiza por una de las partes y mucho menos por quienes son llamados a aplicar la ley, pues el comportamiento de una de las partes no puede variar en forma alguna la suerte del proceso, ya que nadie está obligado a lo imposible ni a hacer lo que la ley no manda. Esta decisión de las Salas Reunidas de nuestra Suprema Corte de Justicia condiciona la prescripción de las acciones al "comportamiento de las partes", pues ahora se interpreta que una reclamación no contestada suspende el punto de partida para iniciar las acciones.

Como es un aspecto vinculante entendemos también que el criterio puede ser aplicado al nuevo régimen de las Reglas de Hamburgo pues si bien el artícu- lo 20 numeral 1 de dichas Reglas establece el plazo de dos (2) para realizar su reclamo, no menos cierto es que si contra quien se dirige la reclamación no responde efectiva- mente, entonces el plazo queda interrumpi- do, dejando obviamente en un limbo jurídi- co la situación. A manera personal somos de opinión que ha sido un duro golpe para el Derecho Marítimo pues obliga a la parte reclamada a dar una respuesta obligatoria y apresurada olvidando el plazo que tiene para analizar el reclamo.

Referencias

Código de Comercio de la República Dominicana

Reglas de Hamburgo de 1978

Ley 70 que crea la Autoridad Portuaria Dominicana

Sentencia No.11 de fecha 16-11-2017. Salas Reunidas de la Suprema Corte de Justicia

Sentencia Presidencia Corte de Trabajo San Pedro de Macorís



REGLAMENTO DE ADUANAS NO. 168-21

Se promulga el reglamento de aplicación de la Ley de Aduanas de la República Dominicana No. 168-21, la cual trata de aspectos importantes sobre el control aduanero, gestión de riesgos, fiscalización aduanera, procedimientos administrativos, sancionadores y subasta de mercancías.

El nuevo reglamento de aduanas contiene aspectos relativos a la entrada y salida de medios de transporte, mercancías y personas hacia y desde el territorio nacional de la República Dominicana.



El Dr. Ramos Brusiloff, vicepresidente de la Comisión Legal de AMCHAMRD, participó frente a la Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana (AMCHAMRD) y diversos gremios privados en la discusión del presente reglamento.



Ángel Ramos Brusiloff, Vicepresidente Comité Legal AMCHAMDR y, William Malamaud, Vicepresidente Ejecutivo de AMCHAMDR

ASOCIACIÓN DOMINICANA DE AGENTES DE ADUANAS

El Dr. Ramos Brusiloff ha sido reconocido por el Dr. Bacilio Gómez, Presidente de la Asociación Dominicana de Agentes de Aduanas (ADAA), el 25 de noviembre de 2022. Este reconocimiento se debe al trabajo valioso y a los importantes aportes del Dr. Brusiloff en la elaboración de la Ley 168-21, Reglamento de Aduanas de la República Dominicana.

Como Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Rama República Dominicana, el Dr. Brusiloff ha demostrado una dedicación y conocimiento inquebrantable en su campo. Su experiencia y experticio han sido de gran importancia en la creación de una normativa que será de gran beneficio para el comercio y el servicios de las aduanas en República Dominicana.



Ángel Ramos Brusiloff y, Johnny Leyba, pasado presidente de la ADAA



XXIV CONGRESO INTERNACIONAL DE DERECHO MARÍTIMO

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) realizó recientemente un webinario para presentar y hacer el lanzamiento oficial del XXIV Congreso Internacional de Derecho Marítimo. El evento se llevará a cabo los días 12, 13 y 14 de julio en la ciudad de Londres, y es considerado uno de los más importantes en su categoría a nivel mundial.

La apertura del webinario estuvo a cargo de la Licenciada Kamyla Barrientos, coordinadora académica y miembro del IIDM en Guatemala. Durante su intervención, la Licenciada Barrientos expresó su satisfacción por formar parte de esta serie de webinarios preliminares al congreso y destacó la importancia de este evento para la comunidad de expertos en derecho marítimo a nivel internacional.



Fotografia @iidm_oficial

Por su parte, el presidente del IIDM, Omar Barrios Osorio, destacó la importancia del instituto y el motivo detrás de la realización de este congreso: "Es un honor para mí poder compartir con ustedes todo lo que hemos trabajado durante estos últimos meses. Este congreso representa un hito importante para el IIDM y es una oportunidad para seguir fomentando el desarrollo del derecho marítimo en nuestra región".

El XXIV Congreso Internacional de Derecho Marítimo es patrocinado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y contará con la participación de expertos en derecho marítimo de todo el mundo.

Durante el evento, se abordarán temas relevantes y de actualidad para la industria marítima, así como los retos y oportunidades que se presentan en la actualidad para el sector.

Para más información sobre el XXIV Congreso Internacional de Derecho Marítimo, visite la página web del IIDM o síganos en nuestras redes sociales: @iidm_oficial y/o @iidmrepdom.



Dr. Ignacio Melo, Dr. Miquel Roca, Licda. Kamyla Barrientos y Licdo. Paulo Melendrera



El IIDM es una organización líder en dicha actividad tuvimos el hnor de que Don Ignacio Melo, uno de los miembros fundadores del IIDM dirigiera una breve conferencia a todos los asistentes.

El XXIV Congreso Internacional de Derecho Marítimo es un ejemplo más del compromiso del IIDM con la comunidad de expertos en derecho marítimo. Este evento brinda una oportunidad única para el intercambio de conocimientos y experiencias entre especialistas, así como para la discusión de temas relevantes para la industria marítima.



EQUIPO IIDM RAMA REPÚBLICA DOMINICANA



Dr. Ángel Ramos Brusiloff Vicepresidente



Lic. Manuel González Mancebo Vicepresidente Adjunto



Lic. Elaine Julián Secretaria



Dr. Máximo Peña De León 2do Vicepresidente



Lianne Marie Rodríguez Encargada de medios digitales

EQUIPO IIDM RAMA REPÚBLICA DOMINICANA

Estimados lectores,

El éxito del ciclo de conferencias "La Logística en el Comercio Internacional" es el resultado del trabajo en equipo de todos los miembros del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, en especial, la rama de la República Dominicana. Agradecemos su compromiso y dedicación en el logro de nuestros objetivos institucionales y en la formación de profesionales de excelencia.

Queremos agradecer a todos los conferencistas que compartieron su conocimiento y experiencia con nosotros, lo cual ha sido de gran valor para nuestra formación profesional y personal. La calidad de sus exposiciones y el enfoque práctico de sus ideas y sugerencias, demuestran su compromiso con el desarrollo de esta importante área del conocimiento.

En particular, queremos destacar el liderazgo del Dr. Ángel Ramos Brusiloff, Vicepresidente del Instituto, quien contribuyó de manera significativa al éxito de este importante evento. Su conocimiento y experiencia en el ámbito del derecho marítimo y su compromiso con la formación de profesionales de excelencia, son una muestra del alto nivel de liderazgo que caracteriza al Instituto.

También queremos agradecer el apoyo y dedicación de Lianne Marie Rodríguez en lo referente a la logística y operativa del ciclo de conferencias. Su profesionalismo y atención a los detalles fueron fundamentales para asegurar el éxito de cada actividad programada.

Por último, agradecemos a todos los participantes por su interés y dedicación, lo cual ha contribuido al éxito del ciclo de conferencias. Esperamos seguir contando con su participación en nuestras próximas iniciativas, en las que buscaremos seguir brindando herramientas útiles y prácticas para el desarrollo profesional en este ámbito.

Nos despedimos con la certeza de que seguiremos trabajando juntos en el desarrollo de nuevas iniciativas formativas y de investigación en el ámbito del derecho marítimo.

Atentamente,
Directiva IIDM | RD

RAMA REPÚBLICA DOMINICANA

