



# Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

**N**os complace poner en circulación el Segundo Boletín de nuestro querido Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo –IIDM–.

Bajo la excelente Presidencia del Licdo. William Graffam, su directiva y equipo de trabajo, se han conjugado una serie de actividades de trascendental importancia para nuestra institución, que marcan un hito en su historia.

La organización ha mantenido su estatus de miembro consultivo de la Organización Marítima Internacional, habiendo participado en algunas de sus reuniones, nuestras vicepresidencias han estado muy activas y nuestros delegados también. Actividades internas de las ramas de Argentina, Venezuela, Colombia, Panamá y República Dominicana entre otras, han sido realizadas con rotundo éxito. Nuestros delegados han participado en importantes reuniones de OMI, CMI, MLA, CIP de la OEA, UNCTAD, COCATRAM, etc., manteniendo la presencia del IIDM en tales organizaciones.

Luego de un rotundo éxito y masiva asistencia del Congreso Iberoamericano celebrado en Brasil, ahora el IIDM se apresta a consagrar un momento histórico, al organizar una nueva jornada académica en coordinación con la Asociación Marítima de los Estados Unidos de Norteamérica.

El éxito del evento está garantizado tanto en calidad de los expositores como de asistencia. Igualmente en dicho congreso celebraremos nuestra próxima asamblea eleccionaria, habiendo presentado hasta la fecha su postulación a la presidencia, la rama brasileña.

Esperamos encontrarnos nuevamente, compartir esta jornada de altísimo nivel y volver a reunirnos en esta comunidad que ha trascendido los mares y océanos, donde los afectos personales y la hermandad internacional, son nuestro común denominador.

Un fuerte abrazo a todos.

# CONSEJO DIRECTIVO BOLETIN

DIRECTOR  
ANGEL RAMOS BRUSILOFF  
a.ramos@ramosbrusiloff.com

EDITOR  
MANUEL GONZÁLEZ  
manuel.gonzalez@hit.com.do

PARA MÁS INFORMACIÓN SOBRE  
EL INSTITUTO:  
Encuétranos en Facebook:  
Instituto Iberoamericano de  
Derecho Marítimo – Presidencia  
Puerto Rico.  
Mail: iidmdr@gmail.com

# CONSEJO ADMINISTRATIVO IIDM

PRESIDENTE  
WILLIAM A.  
GRAFFAM-RODRÍGUEZ  
wgraffam@jgl.com

VICEPRESIDENTE POR PUERTO RICO  
JORGE BLASINI  
jblasini@jgl.com

SECRETARIO  
GENERAL EJECUTIVO  
MANOLO  
RODRÍGUEZ-BIRD  
mrodriguez@jgl.com

SECRETARIO ADMINISTRATIVO  
PERMANENTE  
ANDRÉS D'ERAMO  
iidm@itcom.com.ar



## Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

### ¿Hacia una regulación internacional de la actividad extractiva costa afuera?

*Por Jorge M. Radovich*

En la Conferencia llevada a cabo en Beijing, China, por el Comité Marítimo Internacional en Octubre de 2012, se resolvió, sin oposición por parte de delegación alguna, constituir un Grupo Internacional de Trabajo que analizará la conveniencia de elaborar una Convención Internacional que regule la actividad extractiva de hidrocarburos Costa Afuera. Dicho grupo será presidido por el Profesor Richard Shaw y al suscripto le ha sido conferido el honor de actuar como Rapporteur del mismo.

La exploración y extracción de hidrocarburos Costa Afuera no es un fenómeno nuevo, mas sí lo es que cada vez se opera en aguas más profundas, lo que importa un incremento sustancial de los riesgos conforme informes técnicos, sin que exista a la fecha un instrumento internacional que cubra y garantice la responsabilidad emergente de tal actividad.

La extracción de hidrocarburos del lecho marino no involucra solamente a las conocidas Plataformas Costa Afuera –sean fijas o móviles- sino a todo un conjunto de embarcaciones de exploración y detección, a otras denominadas en inglés Floating Production Storage and Offloading (FPSO), que reciben el hidrocarburo y lo procesan a bordo, y que en el pasado eran tanqueros que habían sido despojados de sus maquinarias, que eran reemplazadas por los elementos necesarios para el procesamiento del hidrocarburo; y a un universo de remolcadores especializados en el servicio y mantenimiento de estas estructuras.

Piénsese que a bordo de las Plataformas viven y trabajan un grupo importante de personas, que deben ser trasladadas, alojadas, abastecidas y alimentadas, medicadas, entretenidas, debe disponerse de sus desechos, aprovisionarse con elementos, repuestos y materiales, etc. A menudo disponen de facilidades para el aterrizaje de helicópteros, mas la mayoría de los servicios son prestados por remolcadores especializados. Los remolcadores son denominados en forma genérica en inglés “Supply Vessels” y existen varios tipos de ellos adaptados para determinadas actividades, entre los cuales podemos mencionar a los AHTS, cuya misión es tender y manejar los campos de anclas que mantienen en su sitio y protegen a las Plataformas móviles.

Por razones de espacio no podemos detenernos en una descripción técnica de los diversos sistemas y artefactos que se utilizan en esta actividad, mas existe literatura que puede consultarse al respecto para los interesados en este aspecto .

La Comunidad Internacional no permaneció impasible ante los riesgos que genera esta industria, por lo que podemos citar varios antecedentes de regulación, que no resultaron exitosos. En primer lugar mencionamos la Convención conocida por sus siglas en inglés como CLEE (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources) hecha en Londres en 1976, que se caracteriza por contemplar sistemas alternativos de responsabilidad limitada e ilimitada. En 1977, en su Conferencia llevada a cabo en Río de Janeiro el CMI prepara un borrador de Convención sobre “Offshore Mobile Crafts” . El mismo no fue tratado en la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental, antecesora de la actual OMI.

Numerosos Estados reclaman su exclusiva competencia e incumbencia para regular la actividad extractiva en sus respectivas Plataformas Continentales o Zonas Económicas Excluyentes, por considerarla directamente vinculada a su soberanía, lo que bien puede explicar el fracaso de los organismos internacionales en la aprobación de un convenio de vigencia universal hasta ahora.

Sin embargo, ya en 1979 y luego en 1989 la OMI adoptó el denominado MODU Code cuyo efecto práctico consiste en extender la aplicabilidad de las Convenciones sobre Francobordo y SOLAS a las plataformas perforadoras móviles, pese a que las mismas estaban originariamente diseñadas para buques. Además, las Convenciones OPRC de preparación, respuesta y cooperación respecto a incidentes de contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas y peligrosas incluyen expresamente a las plataformas costa afuera fijas o móviles.

En 1994 el CMI actualizó el borrador de 1977 en la Conferencia llevada a cabo en la Ciudad de Sidney, Australia. Tampoco este borrador fue aceptado por el Comité Jurídico de OMI.

En 2001 la Asociación Canadiense de Derecho Marítimo produjo un proyecto muy completo, que abarca desde propiedad, registración, privilegios, hipotecas, hasta aspectos de asistencia, contaminación y responsabilidad por derrame.

Existen acuerdos regionales de la industria extractiva como el denominado OPOL, que establece una responsabilidad objetiva, solidaria y limitada a USD 250 millones por evento garantizados por todos los operadores del área. Aplica en el Norte de Europa, mas excluye el Báltico. Además encontramos otros acuerdos regionales, como uno que aplica en el Mediterráneo y otro en el Golfo de Arabia.

La actitud contraria a la elaboración de un Convenio Internacional de parte de algunos Estados y de la OMI se vio conmovida por dos importantes y recientes siniestros. El primero que vamos a mencionar es harto conocido, mas el segundo ha pasado desapercibido pese a su importancia jurídica en tanto ha implicado una contaminación transfronteriza.

El caso renombrado es el de la Plataforma DEEPWATER HORIZON, que en 2010 en el Golfo de México, frente al Estado de Luisiana, explotó y se incendió causando once muertes y un colosal derrame que duró 87 días hasta que pudo ser obturado. La Plataforma operaba en aguas de aproximadamente 1.500 metros de profundidad y taladraba a 2.700 metros, a 66 kilómetros de la costa de Luisiana. Como era explotada por British Petroleum existió solvencia económica suficiente para hacer frente a los reclamos. Subsisten, sin embargo, reclamaciones presentadas por nacionales mexicanos que no fueron decididas todavía por la Justicia.

El siniestro poco conocido es el de la MONTARA: en 2009 esta Plataforma operada por una petrolera de Tailandia taladraba en ese pozo cuando se produjo una explosión y se liberó gran cantidad de crudo. Estaba instalada en la Zona Económica Exclusiva de Australia pero no afectó a este Estado sino a Indonesia.

La MONTARA estaba ubicada en aguas de unos 77 metros de profundidad y perforaba a una profundidad de 2.500 metros . Derramó durante 74 días afectando a la costa de Indonesia y no tratándose de un operador de primer nivel como en el caso anterior, no se abonaron las reclamaciones en forma satisfactoria para los damnificados.

Este caso evidenció la ausencia de una Convención que estableciera un Fondo para afrontar esa clase de reclamos por contaminación transfronteriza, o de un seguro obligatorio suficiente, que aseguraran la indemnización rápida y correcta de los perjudicados por un derrame provocado por la industria extractiva.

En 2012 Indonesia planteó la cuestión ante el Comité de Seguridad Marítima de la OMI. Se le indicó finalmente que debía dirigirse al Comité Legal por cuestiones de incumbencias. Cuando el tema se trató en el Comité Legal existieron posiciones contrapuestas. Indonesia mantiene que existe la imperiosa necesidad de un instrumento internacional que regule la materia. Incluso organizó una Conferencia en Bali en 2011 buscando se avance hacia una Convención Internacional que garantice la indemnización de contaminaciones transfronterizas .

En el supuesto de que ello fuera así, se plantean toda una serie de interrogantes en el trabajo introductorio al tema que el Profesor Richard Shaw presentó a la 40ª Conferencia del CMI, de las que tomamos sólo algunas:

¿Debe regularse sólo la Responsabilidad?

¿O también es conveniente la regulación de aspectos de seguridad?

¿Debe abarcar los Artefactos móviles o también los fijos? Algunos doctrinarios consideran a los primeros buques (Vgr. Rares, y Cappagli entre nosotros) pero ¿qué hacemos con los segundos?

¿Debe ampliarse el limitado amparo de la contaminación que contiene la Convención CLC? En caso afirmativo, ¿cómo se determina el monto a indemnizar?

¿Sería recomendable tomar como base la Convención Bunker, como propone Rares?

¿Un convenio sin un Fondo sería aceptable?

¿La limitación de responsabilidad sería deseable?

Como puede apreciarse, los interrogantes son en extremo interesantes y deben ser estudiados minuciosamente antes de ensayarse una respuesta. Tal vez por ello el tema resulta muy atractivo. El Profesor Shaw plantea todavía más interrogantes en su magnífica introducción al tema en la Conferencia de Beijing, cuya lectura recomendamos con entusiasmo .

En el XVII Congreso de nuestro Instituto, que se llevó a cabo en Río de Janeiro en Noviembre del año pasado, se dedicó toda una mañana a temas vinculados con la explotación de los hidrocarburos en el mar –se habló muy ingeniosamente de la “Amazonia Azul”- y a la plataforma continental. Ello demuestra la trascendencia del tema para nuestras naciones.

La Rama Argentina del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo organizó unas Jornadas para el 5 y 6 de Junio de 2013, que incluyen el tratamiento del tema, y lo propio sucedió con las Asociaciones Argentina y Uruguay de Derecho Marítimo el 27 y 28 de Junio de 2013, en el marco de las Jornadas Rioplatenses de Derecho Marítimo.

También se tratará la temática en el Seminario de la Asociación Irlandesa de Derecho Marítimo que cuenta con el auspicio del CMI y en el Congreso de nuestro Instituto que se desarrollará conjuntamente con la Asociación Norteamericana de Derecho Marítimo en Puerto Rico del 30 de Octubre al 2 de Noviembre de 2013.

Esperamos que estas líneas sirvan para despertar el interés de los lectores y que podamos continuar discutiendo los temas a fondo, con el debido respeto y camaradería en la bellísima Fajardo cobijados por un excelente complejo, sitio elegido por la Presidencia de nuestro querido Instituto para desarrollar tan magno evento académico.

## **91 Período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional**

La Presidencia del –IIDM- delegó en la Vicepresidente por la rama de Alemania Esther Mallachla representación de nuestra organización en el 91 Período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional celebrado en Londres del 26 al 30 de noviembre del 2012 bajo la Presidencia del Sr. Christian Breinholt de Dinamarca.

A continuación resumen del informe de nuestra representante respecto a dicha importante conferencia.

Propuesta de la IACS (resolución MSC 91/3/15) de los requisitos retroactivos a tomar en cuenta sobre los buques que puedan estar equipados con cascos anti humo o máscaras anti humo en lugar de equipos respiratorios autónomos accionados con aire comprimido, se determina que el texto debe ser modificado según corresponda (Capítulo II-2 del Convenio Solas (Regla II/2/10.10)).

Las modificaciones del Código Internacional para la construcción y equipos de buques que transportar sustancias químicas peligrosas a granel Anexo III fueron aprobadas y entra en vigor el 1.06.2014 una vez aceptada el 31.12.2013.

Los anexos 4 y 5 que contemplan las modificaciones para actualizar la norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados al lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y de los espacios de doble forro en el costado de los graneleros y la norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de combustible de los petroleros de crudo, fueron aceptadas y pasadas al grupo de redacción.

Las modificaciones al protocolo de 1988 sobre líneas de carga en relación con el convenio fueron aprobadas, se pasaron al grupo de redacción y entran en vigor el 1.7.2014.

Rescate de personas del agua: modificaciones a la regla III/17-1 del Convenio SOLAS para exigir que los buques cuenten con planes y procedimientos para rescatar personas por agua con directrices conexas para el desarrollo de planes y procedimientos para rescate de personas del agua. Así mismo una resolución conexas del MSC sobre la implementación de la Regla del Convenio SOLAS en los buques que no se aplica el Capítulo III del Convenio SOLAS; se aprobó la propuesta de modificación y se pasó al grupo de redacción.

En la sesión hubo importantes debates respecto al Código sobre el nivel de ruido a bordo de los buques y su aplicación a los buques nuevos y proteger al personal del ruido, límites máximos, etc. que pueden encontrar en la circular informativa remitida por el IIDM a sus miembros el cual entrara en vigencia cuando la nueva regla entre en vigor el 1.07.2014.

El MSC adoptó las modificaciones a los convenios COLREG 72, LL 66 y arqueo 1969.

Otro punto de agenda de gran interés lo fue el relacionado a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adopta la resolución 2077 el 21.12.2012. El Consejo aprecia que el Fondo Fiduciario de DJIBOUTI de la OMI y el estado de abanderamiento y los estados de puerto implementen las mejores prácticas para evitar dichas acciones.

Los incidentes de piratería han aumentado en la costa occidental de África aunque la toma de rehenes es poco frecuente a diferencia de lo que ocurre en Somalia. África está más afectada por el robo de petróleo y de hidrocarburos. Los incidentes de piratería en el estrecho de Malaca alcanzaron 22 en el 2012.

En general los incidentes han disminuido un 22 % en el 2012. Las fuerzas de seguridad sugieren utilizar GISIS.

Algunos Estados y organizaciones hicieron propuestas para la defensa de sus embarcaciones y tripulantes. Sugerimos dar seguimiento a las recomendaciones sobre las acciones regionales y las declaraciones de zonas de alto riesgo.



## Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

### La 40ª Conferencia del CMI – Beijing 2012 (segunda parte)

Por José Vicente Guzmán

#### Reglas de Rotterdam

En la 40ª Conferencia del CMI en Beijing se dedicó un día entero a las Reglas de Rotterdam. La Organización de las Naciones Unidas aprobó algunas correcciones (simples errores) al texto oficial de las Reglas de Rotterdam. Las mismas pueden ser consultadas en <http://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2012/CN.563.2012-Eng.pdf>.

Durante la primera sesión se hicieron informes regionales acerca del progreso de este nuevo convenio, en cuanto a sus ratificaciones y su aceptación internacional. Hasta ahora, el convenio ha sido ratificado por dos países: España y Togo. Sin embargo, existen otros en proceso de ratificación, tales como Dinamarca y Estados Unidos de América. Muchos otros se encuentran a la expectativa del progreso del convenio, y de si éste es ratificado por los países con los que sostienen relaciones comerciales, para decidir sobre su ratificación.

Quizá la mayor expectativa es la posición de los Estados Unidos de América, pues muchos otros Estados están a la espera de la ratificación del convenio por parte de este país para adoptar una decisión respecto del mismo, dadas las relaciones comerciales de Estados Unidos con países de varias regiones del mundo.

Al respecto, el Profesor Michael Sturley informó a los asistentes que Estados Unidos ciertamente ratificará las Reglas de Rotterdam y que se espera que el consentimiento del Senado de ese país para el efecto se obtenga antes de que termine el año 2012. Dicha aprobación no ha ocurrido.

En cuanto al escepticismo que se ha percibido respecto de Estados Unidos al no haber ratificado este país ni el Protocolo de Visby de 1968, que modificó las Reglas de La Haya, ni tampoco las Reglas de Hamburgo, el Profesor Sturley explicó que el país no había ratificado ninguno de esos dos convenios porque ninguno de ellos había recibido el apoyo de la indus-

tria nacional. Por el contrario, la industria estadounidense apoya por completo las Reglas de Rotterdam, por lo que se espera que el consentimiento del Senado para la ratificación de las Reglas de Rotterdam no tenga oposición alguna entre sus miembros. Una vez se obtenga el consentimiento del Senado, el Presidente de los Estados podrá ratificar el convenio.

La ratificación del convenio por parte de Estados Unidos, sin duda, desencadenará una cascada sucesiva de ratificaciones por parte de otros países, por lo que se espera que las Reglas de Rotterdam entren en vigor más pronto que tarde.

Es el caso de la China, país que en la sesión de trabajo del CMI manifestó que ratificaría las Reglas de Rotterdam “en el momento apropiado”; alegando su delegado que ese momento sería cuando los países con los que sostienen sus principales relaciones comerciales lo hayan ratificado, lo cual constituye una clara alusión a Estados Unidos.

La situación de las Reglas de Rotterdam en Europa es similar. Solamente Dinamarca se encuentra en proceso de ratificación del convenio, mientras que otros países, tales como Suiza y Alemania, están a la espera de la decisión de sus principales socios comerciales. Francia ha iniciado consultas con su industria, pero no ha adoptado todavía una decisión al respecto, mientras que Italia y el Reino Unido están próximos a iniciar el proceso de consultas con sus industrias.

En cuanto a Latinoamérica, la delegación de México manifestó, igualmente, que la decisión de este país acerca de la ratificación del convenio depende, en gran medida, de que sus principales socios comerciales lo adopten, y como ese país tiene un tratado de libre comercio con Estados Unidos, se espera que la ratificación de este último país igualmente motive una decisión similar por parte de México. A mi juicio, esta es la misma posición en la que estarían otros países latinoamericanos que han celebrado un tratado de libre comercio con Estados Unidos, como es el caso de Panamá, Perú, Chile y Colombia.

En la segunda parte de la sesión se hicieron presentaciones sobre las principales características de las Reglas de Rotterdam, seguidas de un taller de trabajo en el que se resolvieron casos hipotéticos aplicando estas nuevas reglas y finalizando con una amplia sesión de preguntas y respuestas.

Uno de los aspectos más interesantes de esta sesión fue la intervención del Profesor Alexander Von Ziegler, quien hizo énfasis en el hecho de que las Reglas de Rotterdam no son un convenio que se limita a regular los aspectos de responsabilidad del transportador marítimo por daños o pérdida de las mercancías, sino un convenio que busca ayudar en el buen desarrollo del comercio marítimo, mediante una clara regulación acerca de la forma en que se deben expedir los documentos de transporte entre las partes de una compraventa marítima, y se tiene en cuenta el papel de los bancos, los vendedores y los compradores, de modo tal que todos ellos encuentren en este nuevo convenio una herramienta que les permita tener

claridad en la forma en que la contratación del transporte internacional puede ayudar al éxito de sus negocios de importación y de exportación.

En realidad, sólo un mínimo porcentaje de las operaciones de transporte internacional resultan en daños o pérdida de las mercancías, por lo que en los tiempos actuales la aplicación de las normas de responsabilidad de un convenio sobre transporte tiene menos importancia que la aplicación de las normas que regulan el tránsito de las mercancías, la expedición de los documentos de transporte, el derecho de control sobre las mercancías durante el transporte y su entrega en el sitio final de destino.

Estos aspectos no son regulados por los convenios internacionales existentes (Reglas de La Haya, Reglas de La Haya-Visby y Reglas de Hamburgo), los cuales solamente se ocupan de la responsabilidad del transportador.

Por lo tanto, las Reglas de Rotterdam, más allá de ser un convenio sobre la responsabilidad del transportador, es una herramienta para el desarrollo del comercio.

Este enfoque es, a veces, ignorado, pues las discusiones acerca de la conveniencia o inconveniencia de las Reglas de Rotterdam usualmente se centran en los aspectos relativos a la responsabilidad del transportador, dejando de lado un análisis integral de sus disposiciones.

### **Avería Gruesa**

El Grupo de Trabajo del CMI sobre avería gruesa también sostuvo sesiones de trabajo durante la 40ª Conferencia de esta organización. En vista de que las Reglas de York-Amberes (RYA), en su versión de 2004, no han tenido amplia aceptación entre los armadores, se discutieron nuevas propuestas sobre posibles modificaciones a la versión de 1994 de las RYA, incluyendo propuestas provenientes de la Asociación Británica de Derecho Marítimo. No obstante, los delegados consideraron que no había habido suficiente tiempo para que las asociaciones nacionales estudiaran dichas propuestas y presentaran sus observaciones, por lo que se decidió que las mismas no serían sometidas a consideración de la Asamblea.

En todo caso, fue unánime la opinión de los delegados en el sentido de que era necesario continuar con el trabajo sobre avería gruesa, para lo cual la Asamblea integrará un nuevo grupo de trabajo para preparar una nueva versión de las RYA, con el propósito de adoptarlas en la próxima Conferencia del CMI en 2016.

Los temas que, en forma preliminar, se han identificado como de necesaria revisión y consideración para este trabajo, son:

- Si las RYA requieren de nuevas previsiones relativas a grandes buques multipropósito y de contenedores, teniendo en cuenta la revisión de 2011 del Lloyd's Form of Salvage Agreement que cubre carga que no es reclamada por ningún consignatario.

- Si es necesario revisar disposiciones sobre gastos de sustitución.
- Si es necesario tener disposiciones más detalladas sobre situaciones en que el viaje es, o puede ser, frustrado.
- Si los cambios de convenios internacionales de derecho marítimo, como las Reglas de Rotterdam, requeriría adelantar cambios a las disposiciones sobre avería gruesa.
- Si se necesitan nuevos desarrollos que permitan la evolución de coberturas de seguros especializadas para amparar las responsabilidades de la carga en casos de avería gruesa.

Esta oportunidad también servirá para que las partes interesadas puedan presentar sus observaciones acerca de la regulación de la avería gruesa y los salarios de la tripulación cuando un buque se encuentra en un puerto de refugio.

Este es sólo un listado preliminar de temas de posible revisión, por lo que la Asamblea del CMI invita a las asociaciones nacionales de derecho marítimo a identificar y remitir los temas que consideran deben ser objeto de revisión sobre la materia.

### **Seguro Marítimo**

El Grupo de Trabajo sobre seguro marítimo reportó que ha recibido propuestas de temas de revisión en aspectos del seguro marítimo, pero que la diversidad de las propuestas impide elaborar, por ahora, una agenda de trabajo sobre esta materia.

### **Regímenes Legales para el Ártico y el Antártico**

En los últimos años ha venido creciendo la actividad marítima en el Ártico y en el Antártico, y existen navieras que ya utilizan estas vías como rutas marítimas en algunas épocas del año. El Grupo de Trabajo sobre esta materia ha recibido interesantes ponencias elaboradas por Aldo Chircop (Canadá) y Donald Rothwell (Australia), cuyos documentos están disponibles en la página web del CMI ([www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)).

La mayoría de las discusiones en este tema se centraron sobre la posible necesidad de un régimen de responsabilidad por contaminación especial para el Ártico y el Antártico.

### **Piratería**

En el curso de las sesiones de trabajo se reportó una disminución de los actos de piratería en las costas frente a Somalia, pero también se observó el incremento de estos actos en otras zonas del mundo.

Por lo tanto, la Asamblea decidió continuar con los trabajos observatorios a fin de identificar la necesidad de regulación sobre piratería en tiempos modernos.

## **El Operador Económico Autorizado, una Figura para Facilitación del Comercio en República Dominicana.**

*Por Lluvelis Espinal*

La República Dominicana cuenta con una ubicación geográfica privilegiada, y su infraestructura vial interna puede servirle de base para el desarrollo logístico del transporte como base fundamental para la facilitación del comercio. Sin embargo, tanto las instituciones públicas como privadas deberían orientarse en la búsqueda de procesos y nuevos elementos que nos permita incorporarnos en la corriente internacional del desarrollo económico.

La globalización comercial requiere cada vez más, la especialización de los servicios del transporte, y en ese orden han surgido una serie de figuras novedosas que vienen a facilitar las transacciones comerciales, tal es el caso del Operador Económico Autorizado.

Esta nueva figura que fue ya adoptada por la Dirección General de Aduanas mediante la Norma 03-10 y que fue incluida en el plan estratégico de esta institución para el período 2010 – 2012 tiene como objetivo impulsar la facilitación del comercio, aumentando la seguridad y la simplificación de los procesos de la institución como elementos fundamentales para el crecimiento comercial de nuestro país, especialmente el aumento de las exportaciones.

La entrada y salida de las mercancías del territorio dominicano, no sólo debería ser expedito, sino también seguro, a fin de darle cumplimiento a las leyes y mejores prácticas tanto nacionales como internacionales. El balance entre el control y la seguridad versus a la eficiencia y facilitación del movimiento de la carga es un desafío para el desarrollo del comercio.

El sector privado tiene una gran responsabilidad en el desarrollo de políticas transparentes que contribuyan con la seguridad de la cadena logística del transporte de carga, a fin de tener mayor facilidad de acceso a otros mercados y disminución de costos vinculados a la estadía de la carga en puerto.

En ese orden de ideas, el Operador Económico Autorizado puede ser una empresa vinculada a las actividades comerciales, tales como, fabricantes, importadores, exportadores, agentes, transportistas, consolidadores, intermediarios, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores logísticos, operadores integrados, almacenes y distribuidores. Es una certificación adicional que en nuestro caso, otorgaría la Dirección General de Aduanas, una vez haya cumplido con los requisitos establecidos por la ley, y que haya probado ser un operador confiable y seguro tras un proceso de auditoría de su organización.

Las ventajas para la empresas en obtener esta certificación se pueden sintetizar en las siguientes:

- Reducción de tiempo y costos, aumentando su competitividad.
- Facilidad para presentar declaraciones breves de entrada y salida de mercancías y acogerse a procedimientos aduaneros simplificados.
- Reducción de controles físicos y documentales.
- Prioridad en el despacho y habilitación de carriles rápidos.
- Obtención de un sello de garantía que acreditará como operadores confiables y seguros
- Facilidades de acceso a otras simplificaciones aduaneras.
- Oportunidad de seleccionar el lugar de aplicación de los controles, independientemente del tipo de mercancía;
- Punto de contacto en Dirección General de Aduanas;
- Notificación previa de los controles a aplicar;
- Declaración mínima de datos;

Como podrá apreciarse la obtención de una certificación Operador Económico Autorizado, sin perjuicio de la reputación privilegiada que le daría, esta certificación aumentaría de manera significativa la competitividad de la empresa, así como la facilitación del comercio, en sentido general.

Es importante hacer conciencia sobre las ventajas que representa esta certificación para el comercio internacional dominicano, pues la implementación del mismo, nos ofrece ventajas competitivas en el mercado internacional.

Nuestra realidad económica nos impulsa a buscar nuevas oportunidades de negocios, y desarrollar nuevas iniciativas a favor del progreso, por tal motivo, no podemos hablar hoy día simplemente de transporte de carga, debemos ir más allá, y considerar la cadena logística del transporte que incluya zonas de actividades logísticas, en donde no solo se efectúe el trasiego de carga, sino más bien, se le dé a la misma un valor agregado. Existen puntos geográficos en nuestro país, tales como Santiago, en donde el desarrollo de una zona de actividad logística, se daría casi de manera natural. Pero para ello, el Estado dominicano debería crear las bases que faciliten el desarrollo de las operaciones logísticas al servicio de la facilitación del comercio, implementando políticas que involucren la modernización de los procesos aduaneros, de las actividades portuarias y aumento de las exportaciones.





Joint Conference Site—Fajardo, Puerto Rico



Puerto Rico's Capital—San Juan, Puerto Rico

## AN INTERNATIONAL EVENT YOU CAN'T MISS!

### Joint Conference

The Maritime Law Association of the United States & Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

*North America Meets Iberoamerica in an Encounter of Common and Civil Law in Search of Global Uniformity: Roadblocks v. Common Ground*

October 30, 2013—November 2, 2013  
Fajardo, Puerto Rico

### PRELIMINARY DISCUSSION PANELS

"Quest for Uniformity in a Global Context"

"Ethical Issues in an Age Where Negligence is Criminalized"

"Current Challenges in Providing Adequate Insurance Coverage in Major Environmental Disasters: Prevention v. Prosecution"

"Sovereign State Actions in Regulating Maritime Commerce"

"Current Issues Regarding Oil Pollution, Environmental Damages, Salvage and International Treaties on Fishing"

"Offshore Industry in the 21st Century: Practice, Procedures and Liability"

"Comparison of International River Operations: Practice, Jurisdiction, Liability and Insurance"

For more information visit: [www.congresomaritimo.org](http://www.congresomaritimo.org)

# Fotografías

CONGRESO BRASIL 2012





1) EN LA FOTOGRAFÍA ALGUNOS DE LOS PARTICIPANTES DEL XVII CONGRESO DEL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO,



2) EN LA FOTOGRAFÍA RECONOCIMIENTO A LOS PASADOS PRESIDENTES



