
ASTROLABIO

Edición Especial, cambio de presidencia
- Abril de 2026

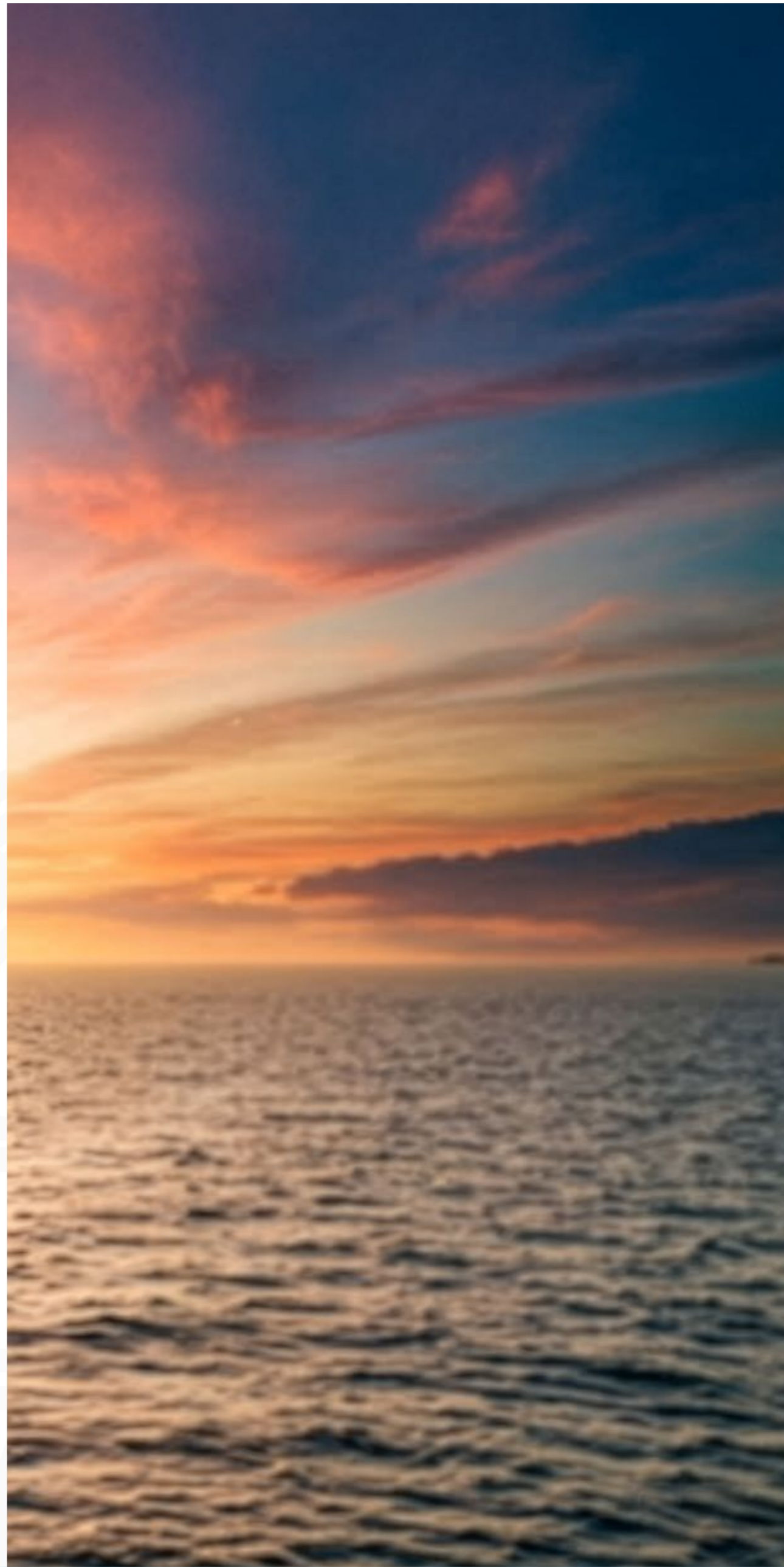


Boletín Oficial
Instituto Iberoamericano
de Derecho Marítimo

Tabla de Contenidos

- 2 Editorial
- 3 Mensaje del Presidente
- 4 Cambio de Presidencia
- 7 IIDM en CMI
- 8 Carácter y funciones de los vicepresidentes del IIDM (Luis Cova Arria)
- 14 La Ley en Altamar: Ecos de la 112ª Sesión del Comité Jurídico de la OMI (Dra. María Carolina Romero Lares)
- 17 El Derecho Marítimo Regulatorio del Perú y la Autoridad Marítima Nacional (Capitán de Navío (R) Jesús A. Menacho Piérola)
- 21 Sobre el XXVII Congreso Internacional de Derecho Marítimo
- 22 Diplomado IIDM CIP OEA 2026

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



Nota Editorial



Por Débora Aramayo y
Angélica Herrera Velásquez

Estimados amigos del Instituto Iberoamericano:

Con gran entusiasmo y sentido de responsabilidad asumimos, por primera vez, la honrosa tarea que nos ha sido confiada en la Comisión Editorial de la Revista Astrolabio. Lo hacemos convencidas de que el Derecho Marítimo Iberoamericano necesita hoy, más que nunca, nuevas miradas, voces comprometidas y espacios de cooperación que nos permitan navegar juntos hacia horizontes comunes. Para nosotras es un verdadero honor tomar el timón de esta publicación de tan valiosa trayectoria y continuar la singladura iniciada por quienes nos precedieron.

En esta edición proponemos a nuestros lectores una travesía por diversos temas de actualidad e interés para la comunidad marítima iberoamericana. Abordamos, en primer lugar, el papel institucional de los vicepresidentes del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, analizando su carácter representativo y las funciones que desempeñan dentro de la estructura orgánica del Instituto, verdaderos puntos de apoyo para mantener firme el rumbo institucional.

Asimismo, exploramos el desarrollo del derecho marítimo regulatorio del Perú, poniendo especial atención en el rol de su Autoridad Marítima Nacional en la supervisión y administración de las actividades marítimas, pieza fundamental para la seguridad de la navegación y el ordenamiento jurídico del sector.

Finalmente, este número recoge también los ecos de la 112ª sesión del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), donde se debatieron cuestiones de gran relevancia para el derecho marítimo contemporáneo: el fortalecimiento del principio de trato justo a la gente de mar, los esfuerzos para combatir prácticas fraudulentas en el ámbito marítimo y los desafíos jurídicos que plantea la incorporación de nuevos combustibles en la navegación.

Esta edición se completa con una nota especialmente significativa para nuestro Instituto, que recoge el emotivo acto de traspaso de la sede de la presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo a la República Argentina, así como la asunción de la Presidencia en la figura del Dr. Erick Alejandro Oms. Este acontecimiento marca una nueva etapa en la vida institucional del IIDM y renueva nuestro compromiso de continuar fortaleciendo los vínculos académicos y profesionales que unen a la comunidad marítima iberoamericana.

Esperamos sinceramente que esta edición sea para nuestros lectores una valiosa carta de navegación que invite a la reflexión, al intercambio de ideas y al fortalecimiento de nuestra comunidad jurídica marítima. Que esta revista continúe siendo un puerto de encuentro donde confluyan experiencias, conocimientos y vocaciones compartidas.

Con gran afecto y compromiso,

Débora Aramayo y Angélica Herrera Velásquez

Mensaje del Presidente



Estimados miembros:

Asumo la Presidencia con el honor de tomar el timón de una institución que, a lo largo de su travesía, ha sabido consolidarse como un faro de referencia en el derecho marítimo iberoamericano. Este rumbo ha sido trazado gracias al compromiso, la solvencia y la vocación de todos quienes han formado y forman parte de esta comunidad.

En esta nueva singladura, considero esencial reafirmar uno de los principios que sostienen nuestra navegación institucional: la independencia frente a otros organismos e instituciones y la colaboración internacional. Esta autonomía es la brújula que orienta nuestro criterio técnico y académico, permitiéndonos mantener un rumbo firme, objetivo y respetado en el ámbito jurídico internacional.

Asimismo, nuestro Instituto continúa participando como miembro consultivo en diversos organismos internacionales, aportando su experiencia y conocimiento en la construcción y evolución del derecho marítimo global. Esta labor nos posiciona como un actor activo en las grandes rutas donde se define el futuro del sector.

De cara al horizonte, asumo el compromiso de impulsar el crecimiento del Instituto, extendiendo su presencia a todos los puertos de Iberoamérica y reforzando la difusión de nuestro trabajo. La incorporación de nuevos miembros y el fortalecimiento de nuestros lazos profesionales serán el viento que impulse esta travesía compartida.

Debo remarcar la gran importancia de las tareas de las ramas en difundir e impulsar el trabajo de nuestros institutos en cada uno de los países de Iberoamérica.

Estoy convencido de que, manteniendo el rumbo y trabajando de manera conjunta, continuaremos consolidando al Instituto como una nave sólida, preparada para afrontar los desafíos del presente y del futuro.

Por ello, invito a todos nuestros miembros, a trabajar de forma coordinada y fraterna con nuestros vicepresidentes por nuestro querido Instituto.

Ya en franca navegación, buenos vientos para esta gran tripulación.

Argentina asume la Presidencia del IIDM



En un emotivo acto realizado a bordo de la histórica “Fragata Sarmiento”, amarrada en Puerto Madero, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se concretó el traspaso de la sede y de la presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) para el período 2026-2028. En esta nueva etapa institucional, Argentina vuelve a asumir la conducción del Instituto, con la presidencia del Dr. Erick Alejandro Oms, renovando así su compromiso con el desarrollo y la difusión del derecho marítimo en el ámbito iberoamericano.





El acto contó con la presencia de Vicepresidentes de otras ramas del Instituto (Brasil, Colombia, México, Paraguay, Perú, Reino Unido y Uruguay), miembros nacionales e internacionales del instituto, actores de la comunidad marítima y autoridades de la Armada Argentina, Prefectura Naval Argentina y otros organismos vinculados a la actividad marítima. Durante la ceremonia, el presidente saliente de México, Dr. Bernardo Melo Graf, destacó el trabajo desarrollado durante su gestión y expresó su confianza en la nueva etapa que comienza bajo la conducción argentina.

Al asumir la presidencia, el Dr. Erick Alejandro Oms resaltó la importancia del Instituto como referente del derecho marítimo en el espacio iberoamericano y reafirmó el compromiso de continuar fortaleciendo las actividades académicas, jurídicas y de cooperación con las autoridades marítimas y las instituciones vinculadas al sector. Subrayó además la necesidad de seguir promoviendo el estudio y la aplicación del derecho marítimo, así como el impulso a la ratificación de los convenios internacionales en la región.





En esta nueva etapa, la Rama Argentina del IIDM contará con vicepresidencia titular del Dr. Ignacio Penco, acompañado por la Dra. Débora Aramayo en la Vicepresidencia Suplente, quienes colaborarán con la gestión presidencial junto a un equipo comprometido con el fortalecimiento del Instituto y la proyección de sus actividades en el ámbito académico y profesional.

La elección de Argentina reviste además un significado especial: es la segunda vez en la historia que el país asume la presidencia del Instituto, tras la recordada gestión del Dr. Arturo Octavio Ravina durante los años 2002-2004. Con este nuevo capítulo institucional, el IIDM vuelve a poner proa hacia la Argentina, reafirmando su vocación de cooperación jurídica y académica en torno al derecho marítimo iberoamericano.

Link ceremonia:

<https://www.youtube.com/watch?v=obMKSoWyxEg&t=1s>





Comité
Maritime
International
RIO 2026



RIO DE JANEIRO
12-15 MAY 2026

Windsor Barra Hotel - Rio de Janeiro, RJ, Brasil

SPONSORS

PLATINUM



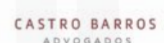
GOLD



SILVER



COPPER



INSTITUTIONAL SUPPORTERS



Carácter y funciones de los Vicepresidentes del IIDM



Luis Cova Arria (Caracas, 1937)

Es abogado magna cum laude y Doctor en Derecho por la Universidad Central de Venezuela, con Master en Comparative Jurisprudence de la New York University. Especialista en Derecho Marítimo, es Individuo de Número de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela. Fue Consejero Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional y Director del Centro de Arbitraje Marítimo del IIDM (CEAMAR). Profesor universitario y socio principal de la firma Luis Cova Arria & Asociados.

I.- Preámbulo.

El 21 de Octubre de 1.987, se fundó el INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARITIMO (IIDM), en el monasterio de Santa María de La Rábida, Huelva (España), primero con la denominación de INSTITUTO HISPANO-LUSO-AMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO, constituyéndose en la primera y única organización de Derecho Marítimo existente en el ámbito geográfico y cultural de los países hispano-luso parlantes, asumiendo la misma, desde su fundación, como uno de sus objetivos principales, la tarea de la unificación de su derecho marítimo.^[1]

Son miembros de la misma personas nacionales o vinculadas con los países Iberoamericanos y, cuenta, además con miembros adscritos de Alemania, Canadá, Estados Unidos, Francia, Italia y Reino Unido. Es, por lo demás, una institución sin ánimo de lucro, que promueve la divulgación, unificación y modernización del Derecho Marítimo.

El IIDM, tiene carácter eminentemente internacional, como consecuencia del carácter internacional de la navegación misma, y por ello busca la actualización y unificación de las leyes nacionales, máxime cuando la mayoría de las legislaciones marítimas de los países iberoamericanos se encuentran en sus Códigos de Comercio, los cuales fueron redactados en el siglo XIX y se inspiraron indirectamente, en la Ordenanza francesa de Colbert de 1681, a través del Código Francés de 1808, por lo que encaran la regulación de la navegación y del tráfico por agua, tal como se practicaban en la época de la navegación a vela. Estos Códigos, promulgados cuando aparece la navegación a vapor, no contemplaron las nuevas características de las instituciones del derecho de la navegación, que fueron consecuencia de los adelantos técnicos de ese entonces y, por, sobre todo, posteriores



Monasterio de Santa María de La Rábida, Huelva (España)

Esa razón histórica, es el motivo por el cual, las leyes marítimas de muchos de nuestros países, regulan una realidad muy distinta a la actual, la de la navegación a vela y del tráfico como se realizaba entonces, siendo una imperiosa necesidad actualizar esa legislación y contemplar las nuevas modalidades del transporte. Esa fue una de las razones que motivaron la fundación del IIDM,

Como miembro fundador del IIDM, y, miembro de una de sus comisiones que se crearon e instalaron por su Asamblea constituyente, me tocó asistir a las deliberaciones de la misma, a los fines de redactar sus Estatutos.

Al entrar a delinear la directiva ejecutiva del mismo y sus funciones, especialmente la de los vicepresidentes, la mayoría de los constituyentes teníamos en mente la Constitución del COMITÉ MARITIMO INTERNACIONAL (CMI), equivalente a los Estatutos del IIDM.

Hay, sin embargo, una gran diferencia, el CMI es una asociación de asociaciones nacionales de derecho marítimo, mientras el IIDM, era una asociación de miembros individuales relacionados con las actividades marítimas o especialistas de derecho marítimo. Es ésta circunstancia, la que tomaremos en cuenta, para analizar las funciones y ámbito de facultades de los Vice-Presidentes del IIDM, motivo de este trabajo.

La circunstancia de ser el CMI una asociación de asociaciones, se desprende de los primeros artículos de su Constitución,^[2] cuando señala que sus miembros son Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo, elegidas por la Asamblea del CMI para pertenecer a la misma, cuyo fin sea el mismo del CMI y cuya membresía esté abierta a personas, naturales o jurídicas, dedicadas a actividades marítimas o especialistas en derecho marítimo. El CMI solo acepta una asociación por cada país.

A su vez, los miembros del IIDM, son personas físicas o jurídicas, tales como las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo u Organismos similares con personalidad legal, de países en los que el castellano o el portugués sea una lengua oficial y que expresen su intención de cooperar a las finalidades del IIDM. Ésta, a diferencia del CMI, no tiene límite de miembros por cada país.

[1] Véase la página:https://www.iidmaritimo.org/images/documentos/DOCUMENTOS_URUGUAY_Y_ESTATUTOS.pdf

[2] Véase la página web: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2020/01/2017-Genoa-Constitution.pdf>.

II. Los Vicepresidentes y sus funciones.

En los estatutos del IIDM, y, especialmente en su artículo 6, no se mencionan dentro de sus Órganos Sociales, a sus Vicepresidentes. Allí solo se indica, como tales, a la Asamblea General, la Presidencia, el Consejo Directivo, la Secretaría Permanente, los Auditores de Cuentas, la Comisión Fiscal y la Comisión Electoral.

Sin embargo, en el artículo 16 de dichos estatutos, se indica expresamente que “habrá un Vicepresidente y su respectivo suplente por cada país que tenga Miembros Titulares, incluido el del Presidente” y que “los nombramientos de los Vicepresidentes y sus suplentes se realizarán por los Miembros Titulares del país respectivo, pero deberá recaer en persona natural que sea a su vez miembro activo de la Asociación Local de Derecho Marítimo o entidad similar rama nacional, si en el país existiere este Organismo legalmente establecido”

Ahora bien, significa esto, que los “Vicepresidentes” y las llamadas “ramas nacionales” son órganos del IIDM. Alguna significación debemos haber tenido los constituyentes del IIDM para no haberles dado – expresamente- a los mismos el carácter de “órganos”, en el artículo 6. Sin embargo, aunque se omitiera en dicho artículo 6, indicar –expresamente- a los “Vicepresidentes” y “las ramas nacionales”, como órganos del IIDM, en su artículo 16, se hace mención expresa a los “vicepresidentes”, a los efectos de su elección, estatus y funciones y, en forma tangencial, a las ramas nacionales.

Ahora bien, podríamos, entonces considerarlos como “órganos” del IIDM y, ¿qué clase de órganos serían? Será que en la intención de los redactores del Acta Constitutiva del IIDM, era de considerar a los “vicepresidentes”, como la cabeza de las “ramas nacionales” y, por ende, ¿quiénes la representan, administran y conducen?

¿Esto implicaría que la “ramas nacionales” son órganos del IIDM, instituidos para funcionar separadamente en cada país donde haya miembros del IIDM, con entidad y personalidad propia, funcionando bajo la conducción de los “vicepresidentes”?

Es decir, tal como funcionan las “asociaciones nacionales” miembros del CMI.

Sin embargo, interpretando las normas estatutarias del IIDM, no cabe duda que los “vicepresidentes” son órganos subalternos de los órganos principales, a saber, de la Asamblea General, de la Presidencia, del Consejo Directivo, de la Secretaría Permanente, de los Auditores de Cuentas, de la Comisión Fiscal y de la Comisión Electoral.

La dependencia de los Vicepresidentes, con respecto al Consejo Directivo y el Presidente, se desprende del artículo 17, donde se los enumera como uno de sus miembros, bajo la directiva del Presidente del IIDM, quien preside dicho Consejo.

Es decir, los Vicepresidentes es un órgano subalterno del IIDM, dependientes principalmente de su Consejo Directivo y de su Presidencia. No son órganos autónomos e independientes. Su actuación está limitada a representar al IIDM en el país de su propia nacionalidad, coordinar la actuación de los miembros titulares de su país en las asambleas generales y demás reuniones de IIDM, efectuar el cobro de las cuotas de los miembros titulares residentes en su país y mantener los fondos en entidades bancarias, sometido anualmente a la Presidencia.

Además de estas funciones que se enumeran en el artículo 16(1) de los Estatutos del IIDM, hay que agregarle las funciones indicadas en el artículo 16(2) de convocatoria a los miembros de su país, para solamente dos objetivos: primero, para elegir a su sucesor y su suplente, a los fines de representar a su país ante el Consejo Directivo del IIDM; y, segundo, para encomendar a algún miembro o miembros funciones específicas dentro de la actividad local, o para nombrar delegados ante algún congreso o reunión internacional cuya representación haya sido delegada por el Consejo Directivo o el Presidente o el del IIDM.

Como se observa, las funciones de vicepresidente están muy limitadas y, solo puede representar al IIDM, en el país de su propia nacionalidad, y en algún congreso o reunión internacional, cuya representación le haya sido –expresa y previamente- delegada por el Consejo Directivo o el Presidente del IIDM. En este último caso, tiene la facultad para designar delegado, para que acudan a tal congreso o reunión internacional, pero no en su nombre, sino a nombre del IIDM

Por otra parte, la amplia facultad de asignación de funciones, por parte del Consejo Ejecutivo del CMI a sus vicepresidentes, no la tienen los vicepresidentes del IIDM, pues expresamente, no se les asigna la facultad de aconsejar al presidente y al Consejo Ejecutivo, salvo las opiniones que puedan emitir en las reuniones de su Consejo Directivo, como miembros de ese cuerpo colegiado. Pero allí, a diferencia con los vicepresidentes del CMI, no tienen la facultad de aconsejar individual y separadamente, ni al Presidente ni al Consejo Directivo del IIDM. Por supuesto, no hay prohibición en los Estatutos del IIDM de que éstos les pidan opiniones o consejos a los vicepresidentes.

En fin, los vicepresidentes del IIDM, constituyen un órgano del mismo, con funciones muy limitadas y “específicas dentro de (su) actividad local, o para nombrar delegados ante algún congreso o reunión internacional cuya representación (le) haya sido delegada por Consejo Directivo o el Presidente o del IIDM”.

Es decir, es un órgano del IIDM, sujeto a las directrices del Consejo Directivo o del Presidente del IIDM. Ellos no pueden salirse de esas funciones. Por eso, sin la debida autorización de estos órganos superiores, no podrá celebrar acuerdos, de ninguna índole, con organismos, públicos o privados, del país de su propia nacionalidad o con otros países

III. Las llamadas “Ramadas Nacionales” del IIDM y sus funciones.

En el artículo 16, numeral 5, de los Estatutos del IIDM, cuando se habla de los vicepresidentes y, se establecen sus facultades, se indica que éstos convocaran a los miembros titulares de su nacionalidad con el objeto de elegir a su sucesor y su suplente que representará al país ante el Consejo Directivo del IIDM, el cual será elegido por un período de dos años, pudiendo ser reelegido por períodos subsiguientes en el caso de que el Estatuto o Reglamento interno “de la rama de ese país” lo autoricen.

Esta referencia -tangencial- es la única que hacen los Estatutos del IIDM, de las “ramas nacionales”.

Como ya hemos mencionado atrás, a diferencia del CMI que es una asociación de asociaciones, el IIDM,

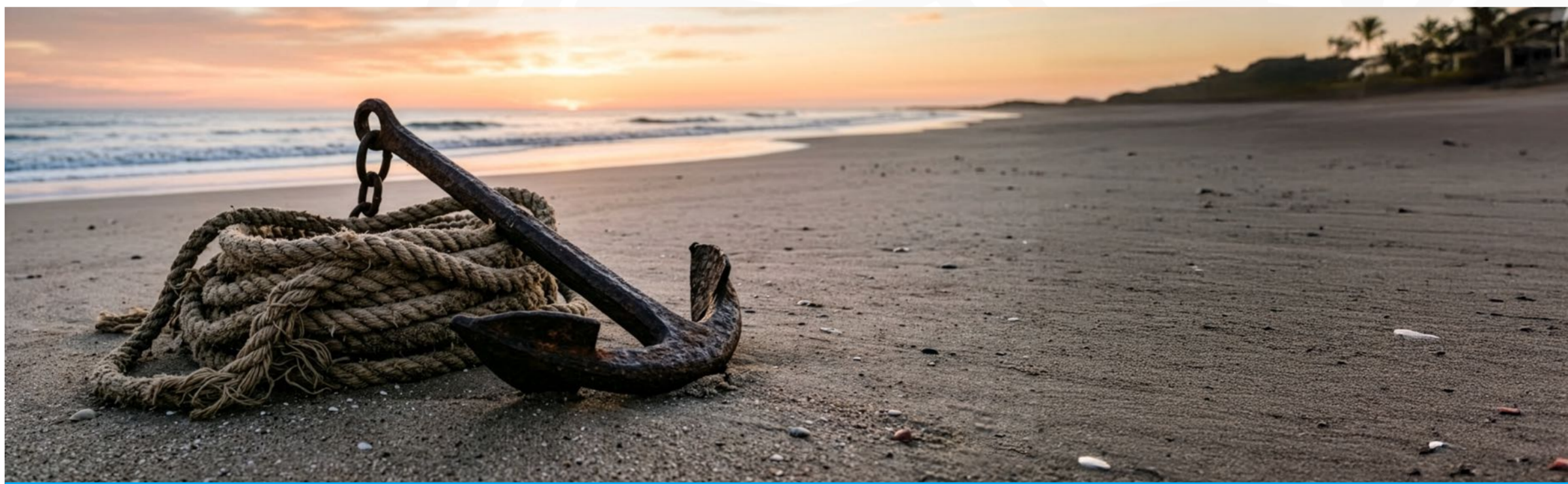
es una asociación de personas físicas o jurídicas, de países en los que el castellano o el portugués sea una lengua oficial y que expresen su intención de cooperar a las finalidades del IIDM. Es decir, no hay, salvo la citada referencia tangencial, unas ramas nacionales como tales, miembros autónomos del IIDM. Solo existe esa referencia de las “ramas nacionales”, al tratarse la reelección de los Vicepresidentes del IIDM, la cual se permite si el Estatuto o Reglamento Interno de la “rama de ese país” lo autoricen.

¿Existen las Ramas Nacionales del IIDM?

No es necesario que en un país donde haya miembros del IIDM, exista una “rama nacional”. Puede haberla, como puede no haberla. Las convocatorias que el vicepresidente de un país haga de los miembros del IIDM de ese país no implica que los mismos estén reunidos en una “rama nacional”, o, sean miembros individuales sin ninguna pertenencia a organización alguna. De allí, que no podríamos considerarlos como órganos, ni siquiera subalternos del IIDM. Es decir, serían órganos extraños al IIDM. Los miembros del IIDM de un país donde no haya una “rama nacional”, puede interactuar sin necesidad de la misma, con los otros órganos del IIDM, especialmente con su presidente, consejo directivo, secretarios, etc. Es decir, los miembros nacionales de un país, pueden reunirse o no en una “rama nacional”, sin dejar por ello de ser miembros del IIDM. Estos, deben ser primero, miembros del IIDM, antes de formar parte de la rama nacional del país de que se trate. A diferencia del CMI, donde sus miembros son las asociaciones nacionales, pero no los miembros de ésta.

Por ello, podremos decir que las llamadas “ramas nacionales” del IIDM, no se equiparan a las “asociaciones nacionales” del CMI, porque, no serían sus únicos miembros de su país, como sí lo son las “asociaciones nacionales” miembros del CMI. Co-existirían con otros miembros, personas físicas o jurídicas, tales como las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo u Organismos similares con personalidad legal, de países en los que el castellano o el portugués sea una lengua oficial y que expresen su intención de cooperar a las finalidades del IIDM.

Las convocatorias que el vicepresidente de un país haga de los miembros del IIDM de ese país no implica que los mismos estén reunidos en una “rama nacional”, o, sean miembros individuales sin ninguna pertenencia a organización alguna. Además, podría existir una “rama nacional” en un país, a la cual un miembro del IIDM de ese país no pertenezca, y, por ello ese miembro no dejará de pertenecer al IIDM. De allí, que no podemos considerar a las llamadas “ramas nacionales” como órganos, ni siquiera subalternos del IIDM.



IV. Conclusiones

He redactado estas breves consideraciones, como miembro que soy fundador del IIDM, de su Consejo Honorario de fidelidad y, además, forme parte de las comisiones que se crearon e instalaron por su Asamblea constituyente, para deliberar en la redacción de sus estatutos, a fin de aportar algunas ideas sobre las funciones de sus “vicepresidentes” y de las llamadas “ramas nacionales”, conforme a lo establecido en los mismos.

Como he señalado, a diferencia del CMI que es una asociación de asociaciones nacionales de derecho marítimo, el IIDM es una asociación de miembros individuales, personas naturales o jurídicas, relacionados con las actividades marítimas o especialistas de derecho marítimo.

Asimismo, he concluido que los Vicepresidentes del IIDM, no son órganos autónomos e independientes, sino subalternos, dependientes de su Consejo Directivo y de su Presidencia y que su actuación está limitada a representar al IIDM en el país de su propia nacionalidad, coordinar la actuación de los miembros titulares de su país en las asambleas generales y demás reuniones de IIDM, efectuar el cobro de las cuotas de los miembros titulares residentes en su país, y mantener los fondos en entidades bancarias, sometido anualmente a la Presidencia.

Es decir, es un órgano del IIDM, sujeto a las directrices del Consejo Directivo o del Presidente del IIDM. Ellos no pueden salirse de esas funciones. Por eso, sin la debida autorización de estos órganos superiores, no podrá celebrar acuerdos, de ninguna índole, con organismos, públicos o privados, del país de su propia nacionalidad o con otros países.

También, he señalado que no hay una necesidad de que en un país donde haya miembros del IIDM, exista una “rama nacional”. Puede haberla, como puede no haberla.

Puede darse el caso de que habiéndose constituido por algunos miembros del IIDM de un país determinado una sociedad como “rama nacional del IIDM”, a la cual un miembro del IIDM de ese país no esté afiliado, no por ello, ese miembro deja de serlo del IIDM.

Finalmente, ratificamos que las llamadas “ramas nacionales”, no pueden ser consideradas como órganos, ni siquiera subalternos del IIDM porque no están contempladas expresamente con tales características y funciones en los estatutos.

La Ley en Altamar: Ecos de la 112^a Sesión del Comité Jurídico de la OMI

Trato justo a la gente de mar, lucha contra el fraude y desafíos legales frente a la utilización de los nuevos combustibles marcaron la agenda del encuentro.



María Carolina Romero Lares.

Abogada, egresada de la Universidad Católica Andrés Bello (Venezuela), con Post-grado en Derecho (LL.M) de la Universidad de Tulane, Estados Unidos de Norteamérica y Doctorado en Derecho, mención cum laude, de la Universidad de Hannover, Alemania (PhD). Profesora asociada y jefa de la Especialización de Derecho y Políticas Marítimas de la Universidad Marítima Mundial (Malmö, Suecia).

Del 24 al 28 de marzo se celebró en Londres la 112ª sesión del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (IMO), a la que tuve el privilegio de asistir junto con un grupo de estudiantes de la Especialización de Políticas y Derecho Marítimo de la Universidad Marítima Mundial (UMM), donde expertos, diplomáticos y académicos de reconocida trayectoria internacional se dieron cita.

La sesión fue inaugurada con las palabras del secretario general, ingeniero Arsenio Domínguez, quien destacó asuntos prioritarios de urgente abordaje: el trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos, la lucha contra matriculación y el registro fraudulento de buques, y la inclusión en la agenda de nuevos asuntos como el marco legal de las responsabilidades en casos de accidentes con combustibles alternativos.

Unos de los momentos más relevantes de todo el evento fue el de la aprobación, por parte del Comité Jurídico, de las nuevas Directrices sobre el trato justo de la gente de mar, previamente adoptadas en Ginebra por el grupo mixto de trabajo tripartito de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la OMI en noviembre pasado (LEG 112-4 (c)). Cabe destacar que el propósito de estas Directrices no es otro que el de responder al aumento significativo de casos de detención de gente de mar por delitos, supuestamente cometidos, y denunciados ante ambos organismos. Además, ofrecer orientaciones sobre cómo garantizar un trato justo en el caso de que esto ocurriese.

Las Directrices son claras: garantizar un trato justo de las autoridades durante toda la investigación y detención, evitando que las mismas sean prolongadas o injustificadas. Por otra parte, las Directrices promueven mejorar la coordinación entre países, incluidos los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños, los

Estados de nacionalidad de la gente de mar, así como entre los propietarios de buques y la tripulación; es decir, procurar un trato rápido y eficaz (LEG 112-4 (c)). Esperemos que estas nuevas medidas contribuyan con un tema vital. La criminalización de la gente de mar, por ejemplo, de capitanes de buques, sin que se hayan verificado los hechos, es, hoy en día, una amenaza para la profesión y un desincentivo para las generaciones de relevo.

Otro aspecto destacado en la 112ª sesión como eje temático, fueron las discusiones relativas a la necesidad de reforzar las medidas para la prevención de matriculación y registros fraudulentos de buques. En ese sentido, las delegaciones manifestaron preocupación por las continuas actividades ilícitas y, además, la proliferación de pabellones falsos.

En este ambiente marítimo también se presentaron avances de interesantes iniciativas. En particular una, conectada con el Grupo de Trabajo por Correspondencia sobre la Debida Diligencia y los Sistemas de Asignación de Números de Identificación de la OMI, donde la Universidad Marítima Mundial ha tenido una participación activa (LEG 112/6). Este equipo, tras dos años de ardua labor, expuso un informe en el que se identificaban elementos medulares de la debida diligencia en el proceso de matriculación: necesidad de procesos rigurosos de verificación de documentos, escrutinio de las solicitudes en papel, cotejo y cruce de datos con la plataforma GISIS o Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI y otras fuentes, destacándose como prioritario la verificación de registros o certificados relativos a la propiedad, anulación de matrícula y registro de compañías.

Para el Grupo de Trabajo, la debida diligencia también implica enfrentar al abuso derivado de los sistemas de asignación de números de

identificación de la OMI. A modo de ilustración, algunos de los factores que pudieran estar contribuyendo con ello serían la complejidad de las estructuras de propiedad, que muchas veces ocultan la verdadera titularidad de los buques, la escasez de recursos de algunos Estados de abanderamiento, y retrasos en la comunicación e intercambio de información a nivel internacional, que favorecen el fraude o pueden llevar a que los Estados de abanderamiento sean blanco de los defraudadores.

Otros factores que fomentan el aumento de las prácticas engañosas están en la externalización de la administración y gestión del pabellón, sin un acuerdo jurídicamente vinculante, entre la administración y una parte externa para gestionar el funcionamiento del registro de buques de la administración o una gobernanza de supervisión sólida.

El Grupo, también identificó algunos vacíos en el sistema. Retrasos en la recepción de información de otras administraciones, errores en los datos disponibles públicamente, así como en algunos registros de S&P Global, y en la necesidad de una mejor formación o conocimiento de los procesos de matriculación de buques, constituyen aspectos que pudieran ser mejorados.

Algunos miembros del Grupo insistieron en la necesidad de crear directrices para apoyar a los Estados de abanderamiento, particularmente aquellos en desarrollo, en el fortalecimiento de la calidad y normativa de la matriculación, con lo cual se podría prevenir el fraude, aunque otros cuestionaron la eficacia de esta medida. La propuesta tuvo un apoyo rotundo y su discusión fue incluida para la reunión del año entrante.

Además, se propuso la realización de un estudio exploratorio sobre la Reglamentación con respecto a los convenios que son competencia

del Comité Jurídico y otros instrumentos pertinentes para seguir formulando medidas destinadas a prevenir las operaciones ilegales en buques deficientes con el fin de detectar vacíos normativos en los convenios OMI y plantear acciones o medidas adicionales (LEG 112/6/1; LEG 112/WP.1).

Igualmente, se presentó la propuesta de incluir un output en el programa del Comité, relativo a la compensación de regímenes para las gasolinas alternativas, así como otras medidas para hacer frente a la seguridad marítima. Reconociendo con ello la creciente importancia de estos combustibles alternativos en el transporte marítimo y la necesidad de una regulación internacional de los procedimientos de abastecimiento. Alemania liderará un grupo de trabajo que presentará las primeras propuestas en las próximas sesiones, previstas para el año entrante.

Este recorrido apretado por la agenda de esta gran reunión, ojalá resulte útil para destacar la idea de que el sector marítimo no puede quedarse anclado en el pasado. Frente al auge de los combustibles emergentes, las estructuras financieras opacas y el reciente número de gente de mar sin garantías de defensa, la OMI tiene un rol fundamental. Los temas tratados en la 112ª sesión del Comité Jurídico son prueba de ello. Las señales fueron claras, el sistema jurídico internacional busca renovarse con justicia, responsabilidad y sin perder de vista hacia dónde soplan los vientos del futuro.



El Derecho Marítimo Regulatorio del Perú y la Autoridad Marítima Nacional



Capitán de Navío (R) Jesús A. Menacho Piérola.
Graduado de la Escuela Naval del Perú en 1996.
Calificado en Capitanías y Guardacostas, y en
Hidrografía y Navegación. Magíster en Asuntos
Marítimos de la World Maritime University (2010).
Fundador y Presidente de la Fundación Náutica
Marítima del Perú.

Resumen

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Órgano de Línea de la Marina de Guerra del Perú, ejerce la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre y tiene las funciones de velar por la seguridad y protección de la vida humana en el medio acuático, de acuerdo con la normativa nacional aplicable y los instrumentos internacionales de los que el Perú es parte; así como prevenir y combatir la contaminación, y la protección del medio ambiente acuático, evaluando y aprobando los instrumentos de gestión ambiental en el ámbito de su competencia. Este artículo abordará la importancia del Derecho Marítimo Regulatorio en el Perú, País Marítimo por tradición, y el papel de la Autoridad Marítima Nacional.

Introducción

La Autoridad Marítima del Perú recae en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), y tiene un papel fundamental en el desarrollo de la legislación marítima nacional, buscando fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, la protección del medio marino, promover la actividad marítima nacional bajo un marco regulatorio democrático y competitivo, cumplir con los convenios internacionales vigentes, y contribuir a la libertad de mares; además de promover y fomentar la investigación científica y tecnológica en dichos ámbitos, en coordinación con los diferentes sectores del estado, la empresa privada, las universidades y centros de investigación del país y del extranjero.

El Perú es una nación con una larga historia marítima, dada su extensa costa bañada por el Océano Pacífico. Durante siglos, el mar ha sido una fuente vital de recursos para la economía peruana, incluyendo la pesca, el transporte marítimo y el turismo costero. Sin embargo, también ha enfrentado desafíos relacionados con la seguridad marítima, la contaminación y la explotación no sostenible de los recursos marinos.

Derecho Marítimo Regulatorio en el Perú

El transporte marítimo es fundamental para el desarrollo sostenible y la economía azul. Los océanos son cruciales para nuestro futuro colectivo y hay cuestiones relacionadas con el transporte marítimo que deben abordarse de acuerdo con el Derecho Marítimo, tanto el público como el privado; así como con el Derecho del Mar.

El Derecho Marítimo y el Derecho del Mar son dos términos que a menudo se confunden y se utilizan como sinónimos. En resumen, literalmente no tienen nada que ver el uno con el otro, sin importar cuán similares puedan sonar. La principal diferencia es el Derecho Marítimo se ocupa de asuntos domésticos mientras que el Derecho del Mar de asuntos internacionales.

El Derecho Marítimo y el Derecho del Mar están intrínsecamente vinculados. El Derecho Marítimo Regulatorio en el Perú se basa en ambos, los cuales proporcionan el marco legal para implementar políticas y medidas encaminadas a la conservación y uso sostenible de los recursos marinos, así como la protección del medio marino.

El Derecho Marítimo Regulatorio en el Perú es una rama jurídica especializada que se ocupa de regular las actividades marítimas, fluviales y lacustres, así como de garantizar la seguridad, la protección del medio ambiente marino y la promoción del desarrollo sostenible en el ámbito marítimo. Este marco conceptual se basa en una serie de leyes, reglamentos y convenios internacionales que buscan proteger los intereses nacionales y facilitar el comercio marítimo de manera segura y eficiente.

El desarrollo del Derecho Marítimo Regulatorio en el Perú ha sido impulsado por la necesidad de proteger y aprovechar responsablemente los recursos marinos, asegurar la navegación segura y promover la competitividad del comercio marítimo.

Funciones de la Autoridad Marítima del Perú

Respecto de las funciones de protección del medioambiente marino, el Perú ha ratificado los 6 anexos del MARPOL, el Convenio y Protocolo de Londres sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (LDC), el Convenio Internacional sobre Gestión de Agua de Lastre (BWM), el Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes perjudiciales en los Buques (AFS) y el Convenio internacional sobre la Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos y su Protocolo (OPRC).

La DICAPI ha regulado que el contenido de azufre del fueloil utilizado o transportado para su utilización a bordo de un buque no excederá del 0,50 % masa/masa, a partir del 1 de enero de 2020. Asimismo, bajo el ámbito de la OMI, se ha declarado a la Reserva Nacional de Paracas como Zona Marina Especialmente Sensible (PSSA), y,

en adición, a la Reserva Nacional Dorsal de Nasca como Área Natural Protegida en 2021, que tiene una extensión de 62,392 km². Asimismo, la DICAPI es el ente rector del Plan Nacional de Contingencia ante Derrames de Hidrocarburos en el Mar, Lagos y Ríos.

Desde 2017, el Perú es parte del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (MERP), destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; participando en el refuerzo de las políticas y objetivos orientados a evitar la depredación de los recursos hidrobiológicos y garantizar su conservación, promoviendo la cooperación eficaz y el intercambio de información entre los países parte del Acuerdo.

Del mismo modo, DICAPI trabaja coordinadamente con otras entidades del Estado para lograr la adhesión del Perú al convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FUND), el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de Buques (BUNKERS), el Convenio internacional sobre Responsabilidad e Indemnización por Daños Relacionados con el Transporte Marítimo de Sustancias Peligrosas y Nocivas (HNS), y el Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (OPRC-HNS Protocol).

En cuanto a la seguridad de la vida humana en el mar, el Perú es Estado parte del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (TONNAGE), del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los

Abordajes (COLREG), del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL), del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR), del Acuerdo de Ciudad del Cabo (CTA), y del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW).

La DICAPI ejerce las funciones normar en lo técnico, operativo y administrativo todo asunto vinculado a las actividades que se realizan en el medio acuático y/o franja ribereña, con la finalidad de velar por la protección y seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente acuático y la prevención de la contaminación por las naves, artefactos navales e instalaciones en el medio acuático y franja ribereña, en el ámbito de su competencia.

Finalmente, la Autoridad Marítima Nacional colabora en la consecución de los 5 Objetivos Prioritarios de la Política Nacional Marítima del Perú, tales como, Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales; Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible; Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo; Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo; y, Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo.

Análisis

El Derecho Marítimo Regulatorio desempeña un papel crucial en el desarrollo económico y la protección del medio ambiente en el Perú. Al establecer un marco jurídico claro y coherente, se fomenta la inversión en actividades marítimas, como la pesca y el transporte marítimo, lo que contribuye al crecimiento económico y la generación de empleo. La Autoridad Marítima Nacional juega un rol importante en esta tarea.

El Perú no es aún Estado parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), sin embargo, su Constitución, su legislación interna y su práctica son consistentes con los principios y normas plasmados en la Convención. Asimismo, el Código de Comercio peruano de 1902, regula hoy en día una parte del Derecho marítimo, y a pesar de que el Perú es recientemente parte del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte de Mercancías por Mar (Reglas de Hamburgo), y habiendo denunciado las Reglas de la Haya, aún existen cuestiones por regular internamente.

Conclusión

El Derecho Marítimo Regulatorio en el Perú es una herramienta esencial para promover la utilización sostenible de los recursos marinos, proteger el medio ambiente marino y facilitar el comercio marítimo seguro y eficiente. A través de una legislación sólida y el cumplimiento de convenios internacionales, el Perú puede enfrentar los desafíos marítimos y aprovechar las oportunidades que el mar ofrece para el desarrollo económico y social. La cooperación entre las autoridades marítimas y los actores involucrados es clave para asegurar el éxito en la implementación de este marco conceptual y lograr un uso responsable y sostenible del vasto patrimonio marítimo del Perú. Una Autoridad Marítima Nacional moderna, eficiente y eficaz coadyuvará en el logro de estos objetivos.



**Congreso Internacional
de Derecho Marítimo**
Buenos Aires | Argentina

**3, 4 y 5 de
Noviembre de 2026**



Organiza
Instituto Iberoamericano
de Derecho Marítimo

Avalado por



OEA



CIP
Comisión
Interamericana de Puertos



DIPLOMADO VIRTUAL

Derecho Marítimo y Puertos: Fundamentos y Actualidad



DURACION

Del 4 de Junio
al 1 de Octubre
(32 hs totales)



MODALIDAD

Virtual



METODOLOGIA

16 Modulos
2 horas
semanales



CERTIFICACION

CIP
OEA
IIDM

Incripciones abiertas a partir del 15 / 4 / 2026

Organizado y Dictado por



OEA



CIP

Comisión
Interamericana de Puertos



INSTITUTO
IBEROAMERICANO
DE DERECHO MARITIMO

Numero 15 - Abril de 2026



ASTROLABIO



www.iidmaritimo.org