



FEBRERO
2024
8va. Edición

ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO
BOLETÍN OFICIAL



EL MAR, UNIENDO A LAS NACIONES.



EL MAR UNIENDO A LAS NACIONES

ESTRUCTURA



IIDM
2024

EDITORIAL

#8 Edición 2024

PRESIDENTE IIDM 2022 - 2024
Omar Ricardo Barrios Osorio

SECRETARIA PERMANENTE
Wendy Martínez / IIDM Rama Guatemala

SECRETARIA GENERAL EJECUTIVA IIDM
Patricia Donis / IIDM Rama Guatemala

IIDM RAMA GUATEMALA
Kamyla Barrientos

COORDINACIÓN DE REVISTA
Erick Oms / IIDM Rama Argentina
Luis Cano / IIDM Rama Guatemala

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Jorge Eduardo Cruz

ASTROLABIO

Mítico instrumento de la navegación y símbolo inequívoco, un objeto donado por el Gobierno de Portugal, data del siglo XIII y es en la placa dorada que se encuentra al interior de la caja de madera que lo contiene, que se fueron grabando los nombres de todos y cada uno de los hombres y mujeres ilustres que han dirigido los destinos de la institución desde entonces hasta nuestros días.

El astrolabio es entregado al término de cada mandato al siguiente presidente del IIDM, para continuar la labor de unificación y difusión del derecho marítimo.

Autor: Dr. Bernardo Melo Graf / IIDM Rama México

CONTENIDO



4-26 INSTITUCIONALIDAD E INFORME DE ADMINISTRACIÓN EN EL IIDM
Omar Ricardo Barrios Osorio



6 EL ELECTRONIC TRADE DOCUMENTS ACT 2023
Miquel Roca



10 EL INTERÉS ASEGURABLE EN UNA INDEMNIZACIÓN DE CARGA
Janet Chinchón



12 BREVES COMENTARIOS SOBRE EL PRESUPUESTO DEL "PELIGRO" EN LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO MARÍTIMO
Erick Alejandro Oms



14 LA IMPORTANCIA DE RATIFICAR CIERTOS CONVENIOS PARA LA REPÚBLICA ARGENTINA Y OTROS PAÍSES DE LA REGIÓN
Juan Ignacio Penco



16 LA NOTIFICACIÓN EN EL EXTRANJERO DE ACUERDO A LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA PANAMEÑA
Alejandra Villarreal



18 SALVADOREÑOS POR EL MUNDO
José Ricardo Arce



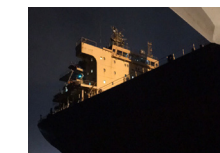
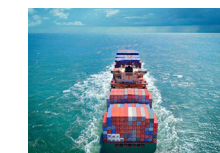
20 EL PAPEL DEL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO EN CUANTO AL ESTATUS CONSULTIVO DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES ANTE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
Bernardo Melo Graf



22 NAVEGANDO HACIA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA: ESTRATEGIA NACIONAL DE PROTECCIÓN MARÍTIMA DE GUATEMALA
Kamyla Barrientos Pineda



24 AHORA Y ANTES EN LA ACADEMIA Y LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL
Diana Carolina Mestra



INSTITUCIONALIDAD E INFORME DE ADMINISTRACIÓN EN EL IIDM

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM- es una organización internacional de más de tres décadas de fundación y en diciembre de 2021 el Consejo Directivo y Asamblea General me eligieron, por unanimidad, como el décimo séptimo presidente del Instituto para el período 2022-2024; puedo describir este tiempo como un honor de vida y profesional al ejercer la representación de naciones titulares y adscritas, participar en organismos internacionales y en especial buscar el desarrollo para los miembros que integran el Instituto, nuestras naciones e Iberoamérica.

Actividades de Presidencia y la importancia de los vicepresidentes y miembros comprometidos con el IIDM

Para impulsar los fines del IIDM actualización el Plan de Trabajo 2022-2024 y realizamos diversas acciones; la primera, fortalecer las ramas del IIDM. Es importante resaltar que **el trabajo y aportes del IIDM en cada país es por conducto de las vicepresidencias nacionales**, son las personas electas por los miembros de su rama quienes dirigen y logran los objetivos del Instituto en su nación, por eso la importancia de que el vicepresidente titular y suplente sean líderes

positivos, comprometidos, con buenas relaciones con el sector privado y público y sujetos a los Estatutos del IIDM y ética profesional.

Por lo anterior Presidencia y representante de la sede del IIDM por Guatemala visitamos varias naciones y realizamos actividades con las siguientes ramas: República Dominicana, Argentina, Reino Unido, Brasil, Panamá, México, España, Canadá, Uruguay y Guatemala; nuestra visita a Ecuador debió suspenderse por causas ajenas a la rama y nos faltó tiempo para Venezuela, pero estamos seguros de que los visitaremos próximamente. En cada lugar reconocimos al vicepresidente y la rama por el trabajo que impulsan. Por actividades de trabajo personal relativas al tema de transporte marítimo y servicios portuarios visité también Colombia, El Salvador, Honduras, Bélgica, Holanda, Estados Unidos de América, donde en cada momento representé también al IIDM, buscando generar espacios para la organización. No está de más aclarar que los gastos de esos viajes, boletos aéreos, hotel, no se utilizó ni un solo dólar del presupuesto del IIDM, fueron cubiertos con recursos personales.

IIDM y su papel de órgano consultivo

Uno de los objetivos de la Presidencia fue recuperar los espacios que habían sido desatendidos en los entes que integramos como órgano consultivo o convenios celebrados; para ello fue nombrada directora de relaciones internacionales a Kamyla Barrientos, vicepresidente del IIDM rama Guatemala. Uno de los primeros retos que se enfrentaron fue el riesgo de perder la calidad de órgano consultivo en la Organización Marítima Internacional -OMI- porque durante varios años no se había participado con aportes sustanciales, por ello presidente y directora asistimos en marzo 2023 a la reunión del Comité Jurídico de la OMI en Londres, donde aportamos propuestas de solución para temas de protección de gente de mar entre otros; también se participó en el Comité de Seguridad y eventos de OMI. Para facilitar la presencia del IIDM en Europa se solicitó al vicepresidente de la rama de Reino Unido Dr. Miquel Roca que fungiera en calidad de representante del IIDM, realizando destacadas participaciones en importantes eventos y por el éxito que ha logrado para el Instituto lo denominamos con aprecio el embajador del

IIDM en Europa.

En una de nuestras visitas a Reino Unido asistimos como invitados de honor a la cena de gala del London Maritime Arbitrators Association -LMAA- y la organización y directivos fueron invitados especiales en nuestro XXIV Congreso con la mesa Arbitraje Marítimo con la destacada presencia del presidente de LMAA David Steward y otras personalidades como Nick Shaw, CEO International Group of P&I Clubs en la mesa de Seguros Marítimos.

Asistimos a las reuniones del Comité Marítimo Internacional -CMI- en 2022 en Amberes, Bélgica, donde el IIDM fue patrocinador del evento, así como en 2023 en Montreal, Canadá. Además, participamos en actividades de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos -CIP/OEA-, donde nos fue confiado al IIDM participación en importantes proyectos de la organización, incluso, en representación de mi nación, tuve la responsabilidad de presidir el Comité Técnico Consultivo de Políticas Públicas, Legislación y Regulación de la CIP/OEA, sumado a la excelente relación con la Comisión

Portuaria Nacional de Guatemala, razón por la cual diversos expertos señalaron que Guatemala se había convertido en el epicentro del Derecho Marítimo para Iberoamérica, un descriptor que nos honra por el trabajo realizado y que continuara ahora en la nueva sede.

Congresos Internacionales del IIDM: De Guatemala a Reino Unido.

Una de las actividades más relevantes de la presente administración fue realizar el XXIII Congreso Internacional de Derecho Marítimo en Antigua Guatemala, ciudad declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad, en coordinación con la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala, un coanfitrión al que le agradecemos siempre el trabajo interinstitucional logrado; el evento fue inaugurado por el Presidente Constitucional de la República de Guatemala, es decir se contó por primera vez con un Jefe de Estado en este tipo de eventos del IIDM y su mensaje, y la conferencia inaugural impartida por el vicepresidente del IIDM de República Dominicana Dr. Ángel Ramos Brusiloff, fueron transmitidas por televisión nacional e internacional, primera vez que se logra ese alcance en eventos del Instituto. Iniciamos con ello el trabajo presencial entre maritimistas y expertos portuarios, logísticos, aduaneros, seguridad, ambiente, entre otros relevantes temas que fueron tratados en la nueva modalidad de mesa de trabajo

que implementó Presidencia y el Comité Organizador.

En julio de 2023 logramos una actividad única en la historia del IIDM, el XXIV Congreso Internacional de Derecho Marítimo celebrado en Londres, Reino Unido, se realizó en las instalaciones de la Organización Marítima Internacional -OMI- y con participación de sus autoridades; este fue un logro de Presidencia del IIDM en equipo con la vicepresidencia de Reino Unido a cargo del Dr. Miquel Roca, presidente del Comité Organizador y el apoyo total de los vicepresidentes de Guatemala y República Dominicana, así como el respaldo e importante participación de los vicepresidentes y miembros de Argentina, México, Brasil, Venezuela, Panamá, España, Canadá, además de miembros activos de Uruguay, Colombia, Perú, entre otros, con el apoyo y respaldo incondicional de entes públicos y privados de la República de Guatemala, quienes fueron la delegación más grande en el evento, demostrando así la responsabilidad que se asumió al ser la sede del IIDM. En ambos congresos asistieron expertos de otros países y organizaciones nacionales e internacionales que no integran el IIDM o con quienes tenemos convenio, quienes reconocieron la importancia de Iberoamérica y su presencia en eventos como los realizados en Guatemala y Londres en la OMI.

OMAR RICARDO BARRIOS OSORIO

PRESIDENTE 2022-2024
IBEROAMÉRICA Y GUATEMALA, C. A.



Desde el año 2007 el IIDM no realizaba un magno evento en Europa y reitero el honor que representó llevar al **IIDM por primera vez a la Organización Marítima Internacional**, decenas de iberoamericanos, naciones adscritas y personas de Norteamérica y Europa, estuvimos en las instalaciones de la OMI en Londres cumpliendo el **principio de transversalidad** que nos propusimos, agrupado en cuatro grandes temas: Arbitraje Marítimo, Seguro Marítimo y P&I Clubs, Educación de Derecho Marítimo y Convenciones Internacionales. Incluso el secretario general de la OMI, Kitack Lim nos atendió en su despacho donde presentamos la importancia del IIDM y proyectos que se pueden generar; también entregamos una réplica del Astrolabio para la OMI y así estaremos presentes en su área de exhibición cultural. En esa oportunidad también saludamos a quien ahora es el actual secretario general de OMI, Arsenio Dominguez, primer latinoamericano en presidir la OMI.

El Consejo Directivo del IIDM quedó convencido de la importancia de impulsar la transversalidad del tema de Derecho Marítimo, es decir, trazar un eje que permita intersección o coordinación entre ciencias, disciplinas y técnicas relacionadas, por ello el Derecho Marítimo clásico del IIDM incorporó al Derecho del Mar, portuario, aduanero, logístico, tecnologías, ambiente,

seguridad, financiero, entre otros temas, dando respuesta el Instituto a la nueva realidad que enfrentan nuestros miembros y naciones.

Fines del IIDM: Educación, investigación y publicaciones.

La rama de República Dominicana, presidida por Dr. Ángel Ramos Brusiloff y Dr. Manuel González, y un equipo fantástico de colaboradores, fueron los rectores de la educación en la presente administración, realizando cursos de capacitación extraordinarios, con profesores de alto nivel, pero es importante destacar la transparencia y valioso aporte económico, en virtud que el pago por esos cursos se realiza directamente en la plataforma del IIDM, es decir, son aportes para el Instituto, no se queda el dinero en manos de ninguna persona o miembro, los fondos se encuentran debidamente registrados en la contabilidad de nuestra organización de forma transparente.

INFORME DE ADMINISTRACIÓN CONTINÚA EN LA PÁGINA 26



INTRODUCCIÓN

La reciente aprobación de este Act, debo reconocer, me ha transportado a los años en los que decidí especializarme en derecho marítimo. En aquellos años, en los que esto de internet daba sus primeros pasos y el comercio electrónico parecía algo de ciencia ficción, se llevaron a cabo varios intentos de introducir los conocimientos de embarque electrónicos. Aquí un servidor incluso escribió una elaborada y, quizás por la juventud, entusiasta tesina sobre el asunto.

Pero todo quedó en nada. Un melancólico BOLERO que llora esos siempre mejores tiempos pasados. Siempre dije y, por ahora, sigo manteniendo, que un conocimiento de embarque electrónico es como un trébol

de cuatro hojas: se dice que existen, pero pocos son los que pueden confirmar que han visto uno.

Con el refrendo de nuestro flamante nuevo Rey, ha entrado en vigor el Electronic Trade Documents Act 2023. Su objetivo fundamental es permitir que, sujeto a ciertos criterios de seguridad, esos documentos del tráfico mercantil en formato papel, tengan ahora el mismo nivel de fuerza y validez en su formato electrónico.

El nuevo Act abraza no solo a conocimientos de embarque, sino a cualquier otro documento del tráfico mercantil en nuestro sector, tales como un mate's receipt, una póliza de seguro marítimo o, incluso, un albarán de un almacén. Recordemos que

el Act no pretende regular documentos que tengan función de título valor, sino, de forma mucho más amplia, los documentos que se usen en el comercio o en el transporte marítimo.

¿QUÉ SE CONSIDERA UN DOCUMENTO ELECTRÓNICO DEL TRÁFICO MERCANTIL?

El punto de partida de la ley es que lo que se considera realmente relevante es la información, y no propiamente el formato. Se nos dice, efectivamente, que de estar incluida la información que viene en formato electrónico en formato papel, se concluiría que la misma es un documento del tráfico mercantil, entonces, esa información electrónica debe ser un documento electrónico del tráfico mercantil.

Pero se exige algo más: que un "sistema seguro" se haya usado para:

- i. identificar el documento como único y distinto de otros
- ii. evitar su edición no autorizada
- iii. que solo una persona tenga control sobre el mismo
- iv. que esa persona pueda demostrar que tiene dicho control
- v. que su transmisión no permita al controlador anterior ejercitar el mismo tras la transmisión.

¿PUEDE COMERCIARSE CON UN DOCUMENTO ELECTRÓNICO?

El Act es palmario a este respecto: un documento electrónico debe ser considerado como si fuera un

documento en formato papel. Existe pues una equiparación absoluta a ambos formatos, de tal suerte que una persona puede poseer un documento electrónico, puede endosarlo o puede desprenderse del mismo.

Y decimos "puede" ya que, como ocurre con el formato papel, si no se quiere que un documento electrónico sea negociable, basta que así se indique en el mismo. De este modo, se permitiría el uso del formato electrónico de los seaway bills, los cuales como es bien sabido no son negociables y la mercancía descrita en los mismos debe ser entregada al receptor indicado en el mismo.

ADAPTACIÓN DE OTRAS LEYES

El Act lleva a cabo una serie de modificaciones legales para adaptar de forma definitiva la aceptación de los documentos electrónicos del tráfico mercantil. Si bien en los últimos años ya todos los actos legislativos abrazan al formato electrónico, quedaban algunos por pulir y de este modo de modifica la ley que regula las letras de cambio y el COGSA de 1992.

MIQUEL ROCA
SOLICITOR, EN EL DÍA DE
SAN ANTONIO ABAD DE 2024
LMA LEGAL LONDRES
WWW.LMALEGAL.CO.UK



¿POR FIN SE ACEPTAN LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE ELECTRÓNICOS?

REFLEXIONES FINALES

Siempre escuchamos aquello de que la tecnología siempre va por delante de la ley. Pues bien, aquí tenemos ya la legislación que permite aplicar en Reino Unido el tan ansiado reconocimiento jurídico a los conocimientos de embarque electrónicos.

Es posible que, al menos por una vez, el principal escollo se haya trasladado a la tecnología. Y es que el Act exige, como no puede ser de otro modo, que el sistema tecnológico en el que se desarrollan los conocimientos de embarque electrónicos sea "seguro".

Por supuesto, y para alegría de los abogados, no se ofrece una definición de lo que debe considerarse "seguro". El Act indica que se considerará "seguro", tal como hemos visto, si el sistema permite tal o cual cosa. Pero si resulta que, permitiéndolo en un primer momento, el sistema es jaqueado o atacado, perdería esa condición. Y con ello, cabe preguntarse, ¿el documento ya no sería pues un documento electrónico? Así parece que sea a la luz del redactado del Act.

En este caso (o por supuesto en caso de que así se desee por cualquier otro motivo), la ley permite convertir un documento electrónico a formato papel, incluyendo una simple indicación en el documento de formato papel conforme a que viene de un anterior documento electrónico, el cual ya no tendrá fuerza alguna.

El reto de la tecnología será pues ofrecer ese sistema seguro e intentar homogeneizar ese sistema, de tal suerte que cualquier operador marítimo y comerciante puedan usarlo libremente sin obligar a que todos deban usar un sistema en concreto. No parece que este sea el caso en este momento.

Y por último y más importante ¿están los actores de la industria marítima preparados para este traslado al formato electrónico, ahora que la ley está ya preparada para recibirlo, y confiar sus costosos negocios a un documento electrónico? Si me permiten, yo seguiré, por ahora, con mi teoría de los tréboles de cuatro hojas.



REUNIÓN IIDM OCTUBRE 2023
CIUDAD DE GUATEMALA

DERECHO MARÍTIMO

INSTITUTO
IBEROAMERICANO DE
DERECHO MARÍTIMO

WWW.IIDMARITIMO.ORG

REVISTA ASTROLABIO
OCTAVA EDICIÓN 2024



EL INTERÉS ASEGURABLE EN UNA INDEMNIZACIÓN DE CARGA

Cuando ocurre un siniestro, en su gran mayoría los más perjudicados son los propietarios de la carga, felizmente, todos los seguros cubren la carga del depósito de origen al depósito de destino. Por ende, los daños a la carga siempre estarán sujetas a una indemnización ya sea por el seguro de prima fija o por el P&I.

Sin embargo, para que proceda la indemnización respectiva, es necesario tener en cuenta si el asegurado tenía interés asegurable al momento de la ocurrencia del siniestro.

Son dos conceptos claros: Debe tener interés asegurable y que este interés asegurable se tenga al momento de la ocurrencia del siniestro. La "definición" de interés asegurable ha variado sustancialmente durante la historia del derecho de seguros y hoy en día, el concepto de interés asegurable se encuentra descrito y contenido en la sentencia *Feasey v Sun Life Assurance Company of*. En dicha sentencia, el Juez estableció que el interés asegurable podría dividirse hasta en 04 grupos. El primer grupo esta referido al interés asegurable proveniente del derecho de propiedad, el segundo grupo

refiere al interés asegurable en una póliza de vida, el tercero y el cuarto a los intereses asegurables no estrictamente pecuniarios. Para efectos de un siniestro, se encuentra descrito en el primer grupo y refiere que las personas naturales o jurídicas tendrán un interés asegurable si acreditan ser propietarios del bien materia del siniestro.

En esa misma línea de ideas, el numeral 2 de la sección 5 del MIA de 1906 establece con suma claridad que deben concurrir tres requisitos para que un asegurado pueda tener un interés asegurable sobre los bienes materia del seguro:

- i. que el asegurado pueda beneficiarse de la llegada a su destino de los bienes asegurados, o verse perjudicado por su pérdida, daño o detención, o por los que pueda incurrir;
- ii. que el asegurado se encuentre en una relación legal o de equidad con la aventura o con cualquier interés asegurable en dicha aventura; y
- iii. que el beneficio o el perjuicio surja como consecuencia de la relación legal o de equidad del asegurado con los bienes o la aventura.

Sin embargo, tener interés asegurable no resulta ser suficiente para que el Asegurado pueda reclamar una indemnización al asegurador. La doctrina que desarrolla el principio indemnizatorio del seguro y la jurisprudencia, establecen que no basta con acreditar que el asegurado resulte ser propietario de la carga, sino que este debe de acreditar que dicho interés asegurable se encontraba vigente al momento de la ocurrencia del siniestro.

Este concepto está definido en el artículo 6 del MIA de 1906. Así, este concepto fue creado para determinar y/o establecer que el asegurado podría reclamar una indemnización al asegurador, si al momento de la ocurrencia del siniestro se le había transferido el riesgo y la propiedad del bien materia del seguro. Recién, a partir de dicho momento, se podría inferir que el asegurado podría tener un interés asegurable.

En ese sentido, se debe determinar, si al momento de la ocurrencia del siniestro, el interés asegurable se encontraba vigente; para lo cual será necesario analizar la cláusula del ámbito geográfico y la de duración del seguro (tránsito).

DURACIÓN DEL SEGURO (TRANSITO)

Es todo lo que debe suceder entre el punto de partida y el punto de llegada, según la ruta establecida y la mercancía que sea llevada. Es la más usada y la más conveniente.

Y finaliza en 4 supuestos, cualquiera que ocurra primero:

1. Al completar la descarga del vehículo transportador u otro medio de transporte en el o al depósito final o lugar de almacenamiento en el destino mencionado en el contrato de seguro.

2. Al completar la descarga del vehículo transportador u otro medio de transporte en o a cualquier otro depósito o lugar de almacenamiento, ya sea con anterioridad o en el lugar de destino mencionado en el contrato de seguro, el cual el Asegurado o sus empleados elijan, sea para su almacenamiento distinto al ordinario curso del tránsito o bien para su asignación o distribución.



LA CLÁUSULA DE ÁMBITO GEOGRÁFICO DEL SEGURO

Tiene por finalidad determinar desde que momento el seguro entra en vigor o brinda cobertura sobre los bienes descritos en la cláusula de interés asegurable. En ese sentido, la cláusula de ámbito geográfico nos describe cuales son los lugares, declarados por el asegurado, que deben tomarse en cuenta para determinar el inicio de la cobertura de seguros. Estipulados también en los clausulados "A", "B" y "C" tanto en la Versión 1982 como del 2009.

El asegurador no entra en riesgo tan pronto se acuerdan los términos con el asegurado. La cláusula sobre duración definirá desde y hasta que momento el seguro estará activo cubriendo los riesgos de transporte.



JANET CHINCHÓN
ESTUDIO LEÓN
CHINCHÓN
ABOGADOS

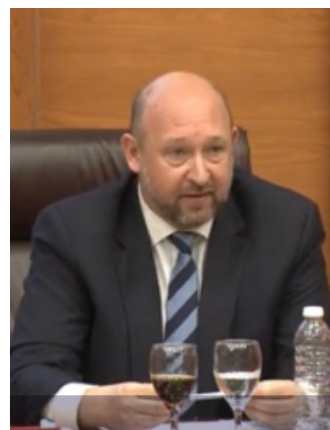
3. Cuando el Asegurado o sus empleados eligen usar cualquier vehículo transportador u otro medio de transporte o cualquier contenedor para almacenamiento otro que, en el curso ordinario del tránsito, o

4. Al término de 60 días después de completada la descarga de la materia del seguro a bordo del buque de ultramar, en el puerto final de descarga.

Al considerar estos puntos, el pago de una indemnización por parte del asegurador resultará mucho más exitosa.

ERICK ALEJANDRO OMS
 ABOGADO, DOCENTE E INVESTIGADOR ARGENTINO.
 "LESMI Y MORENO"- ABOGADOS ESPECIALISTAS EN
 DERECHO MARÍTIMO.

BREVES COMENTARIOS SOBRE EL PRESUPUESTO DEL "PELIGRO" EN LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO MARÍTIMO



La expedición marítima, tradicionalmente denominada aventura marítima, amalgama una trilogía: el buque, su tripulación y la carga.

Para que se configure el instituto de la asistencia y salvamento marítimo deben configurarse tres elementos básicos:

- a) Peligro
- b) Voluntariedad, y
- c) Resultado útil

A) EL PELIGRO

A decir de Fariña, "La Asistencia y salvamento constituyen una institución peculiar, pero bastante compleja del derecho marítimo. Es una materia - agrega, citando a Maclachlan - singularmente vaga y tal vez lo sea siempre".

Coincido con el Alte. Benigno Ignacio Varela, Perito Naval reconocido en Argentina, en que ambos servicios (la asistencia y el salvamento), son materia jurídica, pero sin embargo, la circunstancia sustantiva que los caracteriza y define es el **peligro**.

DERECHO ARGENTINO

Tal elemento, está específicamente mencionado en los arts. 371 y 376 de la Ley de la Navegación y en el art. 1 de la Convención de Bruselas de 1910.

Debido a que el peligro es el elemento más importante tendremos, que establecer que se entiende por él.

Existen diversas acepciones del término; para Alfredo Mohorade, "Peligro Marítimo lo constituye toda situación riesgosa que, de alcanzar la plenitud de su desarrollo, puede llegar a concretar un daño o un gasto de alguno o todos los intereses en una expedición marítima".

El diccionario Sopena lo define; "probabilidad que suceda una cosa no grata"- "riesgo inminente de perder algo o que suceda algo mal"-

Sin embargo desde mi punto de vista, podemos definir al peligro como la "probabilidad de daño, es decir sobre dos nuevos conceptos: la probabilidad y el daño.

Al daño lo podemos entender como "todo desmedro de la navegabilidad del buque, de la cantidad y calidad de la carga y de la salud de las personas a bordo, que puede llevar a sus pérdidas", en este punto no encontramos mayor inconveniente de interpretación.

En cambio una mayor complejidad nos requiere la noción de probabilidad.

La probabilidad es un aspecto de la posibilidad. La posibilidad, es condición para ser o existir. Es de carácter absoluto, es decir, la cosa, y/o el hecho, es o no posible, sin que queden términos medios; no existen escalas, o graduaciones. "Lo más posible; o lo menos posible". La probabilidad, en cambio tiene graduaciones.

A esta última, se la puede definir, como el porcentaje en que podemos esperar que un suceso se cumpla. Sus extremos tocan la posibilidad - así la probabilidad del 0% es la imposibilidad, esto es el suceso que no es factible o no puede darse. En cambio la probabilidad del 100% es la certeza, de que se cumplirá indefectiblemente en todos los casos.

Ahora bien la ponderación de la probabilidad del daño es mas importante que su misma gravedad, es decir es más peligros una elevada probabilidad de un perjuicio leve; que un daño grave de escasa esperabilidad. Por ejemplo es mucho más grave con sus consecuencias un accidente aéreo, - comúnmente con resultados fatales - que un accidente automovilístico, que en general tiene más leves consecuencias -, pero la probabilidad del accidente automovilístico es enormemente mayor; ello causa la mayor probabilidad, lo que pone en evidencia su predominio sobre el daño.

Es importante destacar, que con respecto del daño, puede

ser establecida la probabilidad de una respuesta definida y objetiva al planteo de vaguedad que formulan las expresiones tan imprecisas como peligro: potencial, inminente, amenazante, supuesto hipotético, relativo etc., podrán ser mas precisa las interpretaciones subjetivas que suscitan tales términos.

Desde el punto de vista legal, hay que señalar que el buque auxiliado debe encontrarse ante un peligro real y efectivo, aunque no es necesario que sea inminente.

Debe destacarse la mención real y efectiva; para no considerar al peligro normal que existe en toda expedición marítima.

Es peligro real y efectivo se da cuando la situación en materia de seguridad, se torna anómala y se produce palmariamente la posibilidad de daño.

El peligro normal es más bien un riesgo genérico y abstracto.

El auxilio no necesariamente debe prestarse cuando ya no hay mas nada que hacer; si el peligro existe, aunque el auxiliador se adelante para evitar su desencadenamiento, está actuando ante un peligro real efectivo, aunque no inminente.

Sin embargo bien se sabe que en cada caso se enfrenta una cuestión de hecho que el juez debe interpretar conforme a lo probado, - ya que lo probado es lo bueno

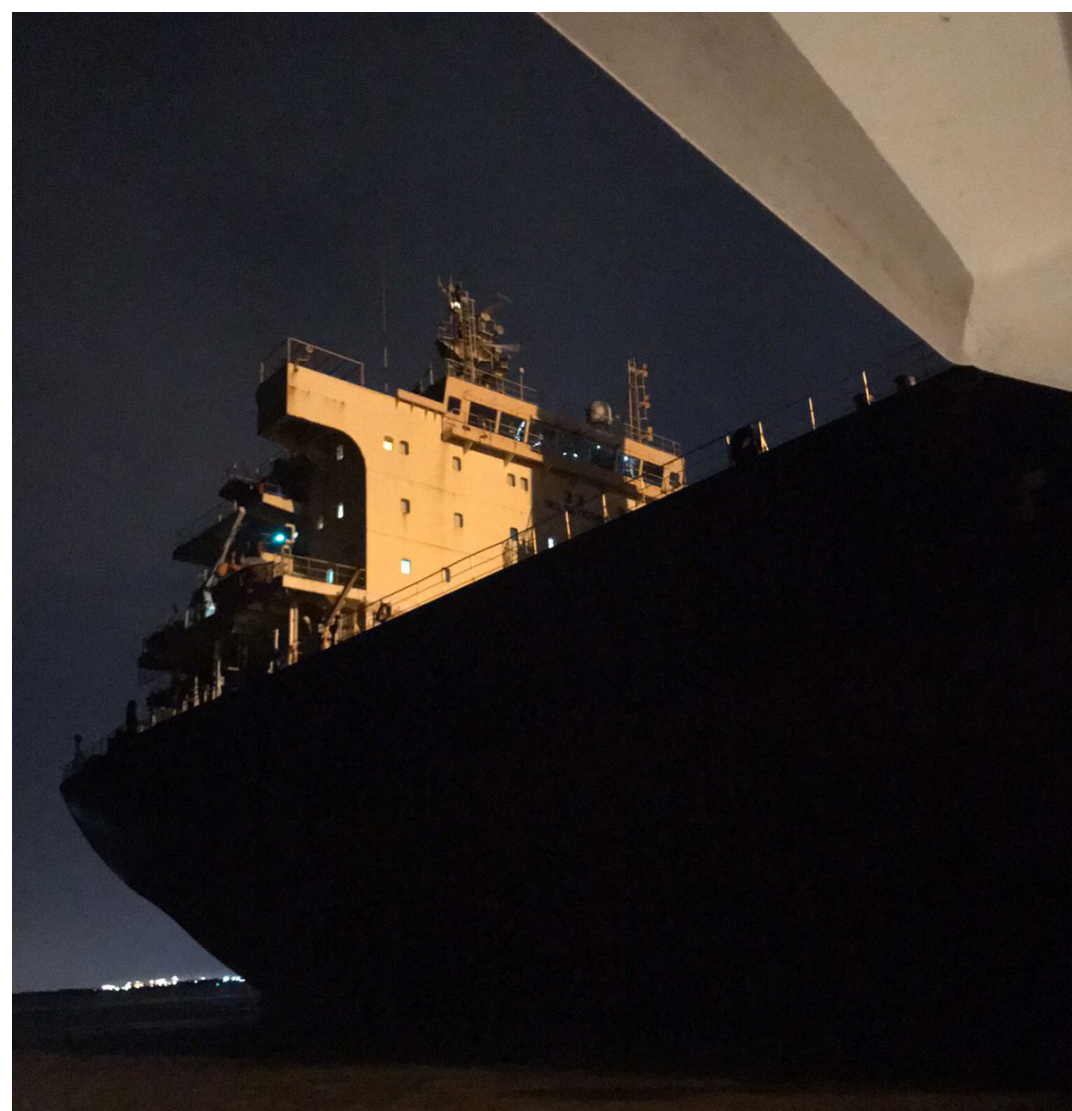
-, y entre los medios a utilizar por las partes, a tal fin, el aporte de los dictámenes de los expertos, resultará en muchas oportunidades de fundamental importancia, pero a su vez esos informes periciales no son vinculantes, ya que los jueces deben valorar las pruebas según las reglas de la lógica, a través de la razonabilidad.

Como sostiene José D. Ray - es imposible dar pautas definitivas por que la calificación depende de la valoración que se haga de las circunstancias de hecho para juzgar si se ha configurado el peligro que justifique encuadrar el servicio como asistencia.-

La Cámara Federal de la Capital, entendió en el caso del buque "Punta Beagle" que **el peligro debe ser apreciado de acuerdo a las circunstancias de hecho de cada caso existente al tiempo en que aquella se presta**", destacando como valioso lo obrado por el capitán y oficiales del buque auxiliado.

Sin duda alguna, el presupuesto del "Peligro" en el instituto de la Asistencia y Salvamento al igual que en el de la Avería Gruesa, es determinante a la hora de su configuración.

Por tal razón, es muy importante su determinación y grado, a fin de poder evaluar si es de tal entidad, que comprende o no, un caso de avería gruesa o de asistencia y salvamento, pero no confundirlo con un mero riesgo propio de la actividad navegatoria; como es usual que ocurra en los casos de un mero remolque.



LA IMPORTANCIA DE RATIFICAR CIERTOS CONVENIOS PARA LA REPÚBLICA ARGENTINA Y OTROS PAÍSES DE LA REGIÓN



El domingo 28 de febrero, un buque de 230 metros de eslora, navegando en lastre por el Río Paraná, hacia la zona agroexportadora de ROSAFE, por causas que aún se hallan bajo investigación impacto contra una de los pilares del COMPLEJO VIAL FERROVIARIO ZARATE - BRAZO LARGO, que cruza el RIO PARANA DE LAS PALMAS, permitiendo la navegación.

Si bien en este caso, los daños fueron en apariencia menores, ya que nunca se suspendió la circulación por puente, al menos de los vehículos, el canal de navegación permaneció cerrado toda la semana, con las consiguientes pérdidas y demoras que ello ocasiono.

Con esta situación, me puse a pensar que hubiera pasado, en el supuesto que el acaecimiento hubiera alcanzado otra magnitud... ¿Está la República Argentina preparada, desde su ordenamiento jurídico para enfrentar este tipo de siniestros?

En primer lugar, debemos tener en la que **LEY de NAVEGACIÓN (N°20.094)** en su artículo 175, establece que **"El armador puede limitar su responsabilidad, salvo que exista culpa de su parte con relación a los hechos que den origen al crédito reclamado, al valor que tenga el buque al final del viaje en que tales hechos hayan ocurrido, más el de los fletes brutos, el de los pasajes percibidos o a percibir por ese viaje y el de los créditos a su favor que hayan nacido durante el mismo.**

Esta limitación de responsabilidad al valor del buque es optativa con el derecho del propietario de poner aquél a disposición de los acreedores, por intermedio del juez competente, adicionando los otros valores y solicitando la apertura del juicio de limitación, dentro de los tres (3) meses contados a partir de la terminación de la expedición."

Como vemos, dependiendo de la magnitud del daño, el valor del buque, puede llegar a ser insuficiente para permitir una apropiada indemnización. Pensemos por un instante que un buque, con un valor de USD 5 millones de dólares colisiona contra una estructura, sea un puente, o un puerto, que la colisión provoca el hundimiento del buque, y el posterior derrame de combustible (bunker) del propio buque. Suponiendo que solo era una operación de posicionamiento en lastre, se limitaría la responsabilidad del buque a su valor, pero no estamos hablando de 5 millones, sino a su valor al final del viaje, con lo que nos encontramos ante un buque, que además de los daños propios y que impactan en su valor, debe ser rebotado, operación que debe descontarse del valor, y que, además, el derrame ha requerido la presencia de un

servicio de contención, que también debe ser abonado dentro de mismo valor. Todo esto sin contar todavía todos los reclamos sobrevinientes, como demoras, lucro cesante, etc. tanto de otros buques como de terminales portuarias.

En el caso de la República Argentina, hace varios años que se encuentran a la espera de la ratificación por parte de las autoridades, los convenios OMI de:

- **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD POR CRÉDITOS MARÍTIMOS (LONDRES, 1976), CONOCIDO COMO LLMC COVENTION.**
- **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES (LONDRES 2001), CONOCIDO COMO BUNKERS CONVENTION.**
- **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA REMOCIÓN DE RESTOS NÁUFRAGOS (NAIROBI, 2007)**
- **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO (LONDRES 1989) CONOCIDO COMO SALVAGE CONVENTION.**

La Adopción de estos cuatro convenios nos dan la respuesta para la solución del problema planteado arriba.

El Convenio de Londres de 1976 (LLMC Convention) adopta el llamado sistema

forfatorio bajo el cual el límite de responsabilidad se fija en consideración del arqueo del buque. Con este sistema los acreedores siempre cuentan con un fondo del cual cobrar, eliminándose la posibilidad que el fondo equivalga a cero.

El convenio de Londres 2001 establece un régimen de responsabilidad para el combustible de consumo, similar al del CLC. Responsabilidad objetiva, obligación de asegurar y

El convenio de Nairobi, impone al propietario la ubicación, señalización y remoción de restos náufragos y la contratación de seguros a tales efectos, toda vez que los restos náufragos pueden afectar la seguridad de la navegación y el medio ambiente marino.

Asimismo, debemos destacar que las adopciones de los cuatro convenios NO generaran costos adicionales para la flota mercante nacional, toda vez que los riesgos se concentran ya cubiertos por las pólizas habituales del mercado.

Como podemos ver, no hay una razón real, para que la Argentina, (al igual que muchos otros países) no avancen con la ratificación de estos convenios, que además de generar un mejor clima de negocios al otorgar seguridad jurídica a las operaciones de buques extranjeros, permitiría garantizar el correcto mantenimiento de la infraestructura del país. ¡Por lo tanto y en línea con la campaña impulsada por el presidente de nuestro Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo Omar Ricardo Barrios Osorio, y encomendada a mi querido colega y amigo el Doctor José Vicente Guzmán... "ADOPTA UN CONVENIO!" o mejor aún en el caso de la República Argentina, Adopta Cuatro Convenios.

JUAN IGNACIO PENCO
ABOGADO Y CONSULTOR ARGENTINO
ESTUDIO JURÍDICO YILDIZ &
PENCO - ABOGADOS.



LA NOTIFICACIÓN EN EL EXTRANJERO DE ACUERDO A LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA PANAMEÑA

Debido a los conflictos que pueden generarse a raíz del tráfico, transporte y comercio marítimo, podemos tener la certeza de que diariamente se presentan casos sobre reclamos marítimos en los distintos tribunales alrededor del mundo.

Cuando el Tribunal tiene que resolver usando la ley panameña, debemos tomar en consideración lo siguiente:

El Código de Procedimiento Marítimo de Panamá o la ley marítima panameña surge de una amalgama de normas provenientes del anteproyecto del Código Judicial propuesto por el distinguido jurista Jorge Fabrega Ponce, el cual tenía un enfoque garantista, junto con diversas disposiciones procesales tomadas del sistema federal norteamericano.

Ahora, que usáramos cómo guía las normas federales de estados unidos no quiere

decir que sea completamente igual, en este caso fueron acaparadas al sistema panameño que es un sistema civil en vez de anglosajón.

Ahora, cuando hablamos de la notificación de una parte dentro de los procesos judiciales en general, estos se encuentran regulados por el Código Judicial, que a diferencia del Código marítimo mencionan requisitos distintos sobre a quién debe hacerse la notificación y cómo debe hacerse. Esto es de suma importancia y debemos no olvidar que cada norma debe ser usada en los procesos que les corresponde, y así evitamos complicar el tema de la notificación en el extranjero cuando hablamos de procesos marítimos.

Ahora bien, la notificación en la jurisdicción marítima se encuentra regulada en los artículos 400, 401, 402, 403 en adelante, y son normas que claramente no se derivan

del Garantismo Suramericano propuesto por Fabrega, si no que estas tienen su origen en las Reglas Federales (Rule 5), pero nuestro artículo 403, es el cual da las indicaciones de cómo deben hacerse las notificaciones en el extranjero o lo que sería en el Derecho Anglosajón de Estados Unidos (Rule 5 (b)(2)(B)) y esta es la razón por lo cual, esta norma es tan distinta de nuestro Código Judicial.

En el Código Judicial se establece que las notificaciones deben hacerse

al representante legal de la compañía, o a la persona directamente demandada, independientemente de si se encuentren dentro o fuera del país. Lo cual es muy distinto a lo que dice el Código de Procedimiento Marítimo de Panamá ya que, el artículo 403 establece varias pautas a seguir sobre la notificación en el extranjero. Cómo por ejemplo, debe hacerse por conducto de un abogado idóneo en el domicilio del demandado o de su apoderado, según sea el caso.

En ese sentido, el abogado idóneo que va a realizar la notificación o entrega de los documentos enviados a el por el Tribunal Marítimo panameño, debe comprender que a pesar de que en su país se va a realizar una notificación, y que probablemente las notificaciones en el extranjero deben hacerse por medio de una orden judicial de su país o incluso con un notificado o un personal de la policía, esa entrega de documentos se está realizando en base a la Ley de Panamá, y nuestra norma lo único que exige es que la entrega la debe realizar un abogado idóneo en el país de la parte que se va a notificar.

En ese sentido, el abogado solo debe entregar los documentos objeto de traslado (Demanda y los autos que la admiten), a una persona responsable en el domicilio del demandado o su apoderado. Y por último, la norma aclara que para los

efectos de la notificación se entiende por domicilio el lugar en que el demandado o su respectivo apoderado mantiene una oficina de administración de sus asuntos o de no tenerlo, su hogar o lugar habitual de residencia.

Esta diferencia particular nos lleva a la necesidad de buscar la definición de términos cómo "persona responsable" en el contexto del derecho procesal norteamericano, a fin de comprender su auténtico significado.

De acuerdo al diccionario de Cambridge 'a person in charge' es (Una persona) que tiene el control o es responsable de alguien o algo: el oficial a cargo. Deber, obligación y responsabilidad.

Es decir, cuando nos referimos a que se debe notificar a una persona a cargo o responsable en el domicilio del demandado, no necesariamente hacemos

ALEJANDRA VILLARREAL
ABOGADA PANAMEÑA CON
MAESTRÍA EN DERECHO MARÍTIMO



referencia a que se trata del representante legal de una compañía. Es claro que un representante legal y una persona responsable, son conceptos completamente distintos y la confusión sobre esto puede provocar que los tribunales y/o a los abogados que realizan la notificación en el extranjero se equivoquen.

Para concluir, los requisitos que se requiere para poder considerarse válida una notificación en el extranjero de acuerdo a la legislación marítima panameña son lo siguiente:

1. Debe ser realizado por conducto de abogado idóneo en el lugar del domicilio del demandado o su apoderado.
2. Una vez entregados los documentos objeto de traslado (demanda y autos que admiten la

demanda) el abogado deberá rendir declaración jurada donde declara su condición y a su vez señala que hizo la entrega de los documentos a una persona responsable en el domicilio del demandado y su apoderado.

3. Se entiende cómo domicilio el lugar en que el demandado o su apoderado mantienen una oficina de administración de sus asuntos o de no tenerla su hogar o lugar habitual de residencia.

Por lo tanto, si no se cumple con los requisitos antes mencionados, la notificación no debe ser considerada que se ha hecho correctamente o acorde a la Ley, sin embargo, si se contienen otros elementos de la ley extranjera no cambia nada pero siempre se debe cumplir con lo establecido en la Ley panameña.



SALVADOREÑOS POR EL MUNDO

Las oportunidades de Trabajo, ahora son muy diversas y entre esas oportunidades, se encuentra el trabajo en el Mar.

¿De qué estamos hablando?

Bueno la respuesta es: **EL TRABAJO A BORDO DE BUQUES**, para muchos jóvenes Salvadoreños, estas son oportunidades laborales como Marineros en **BUQUES DE CARGA**, o como Miembros activos de la Tripulación en diferentes áreas de trabajo a bordo de los **BUQUES DE PASAJEROS O CRUCEROS**, entre estos buques existe una diferencia grande en las áreas de trabajo a bordo.

En el primero de los casos (**BUQUES DE CARGA**) la finalidad primordial es el mantenimiento, la navegabilidad, el cuidado y transporte de Mercaderías diversas, sean estas líquidas, sólidas u otras, al final cualquier tipo de carga o materia prima.

En el segundo de los casos (**BUQUES DE PASAJEROS O CRUCEROS**) En esta industria de Cruceros o buques de pasaje, que transportan personas, y que se dedican a ofrecer viajes de ocio, en la que la finalidad primordial es que sus pasajeros o huéspedes, puedan pasarlo muy bien

en una travesía a bordo con todas las comodidades y amenidades posibles, Por tal razón, por lo general los buques de pasajeros, son Ciudades flotantes con capacidad para atender y transportar cómodamente a miles de personas, las cuales demandan especial atención, por ejemplo: Seguridad, alimentación, diversión y entretenimiento y otros servicios de ocio, tanto a bordo como durante las estancias o paradas en los diferentes Puertos; Todo lo mencionado anteriormente, y sabiendo que esta industria tiene un fuerte impacto económico a nivel mundial; Demanda una cantidad enorme de recurso humano, para brindar el mejor servicio a sus clientes.

Esto ha permitido muchas oportunidades laborales para nuestros jóvenes en varios países en Latinoamérica; Por ejemplo: Actualmente una de las fortalezas de la mano de obra Salvadoreña es, que el noventa por ciento de los tripulantes son personas jóvenes, de ambos sexos, los cuales en su mayoría cuentan con una carrera técnica en el área de alimentos y servicios entre otras, también cuentan con las acreditaciones de suficiencia y competencia, y algo muy importante y de los principales requisitos para



GENTE DE MAR

trabajar a bordo en estos días es, el dominio del idioma Inglés, que es el lenguaje comercial en el mundo.

Esto ha dado muchas oportunidades de trabajo a cientos de jóvenes salvadoreños, algunos puntos importantes de mencionar es que hay que tener el conocimiento del área de trabajo, lo que implica capacitación previa, manejar al menos dos idiomas, y la disponibilidad de viajar de seis a nueve meses de contrato a bordo.

Con anterioridad en los años setentas los tripulantes Salvadoreños y Centroamericanos, en su mayoría, trabajaban única y exclusivamente en la industria de buques de carga, y por lo general sus actividades a bordo eran exclusivamente en las áreas de cubierta y máquina, por lo que de forma empírica, por medio de adquirir la experiencia a bordo, se convertían en buenos Marineros, excelente mano de obra, la cual era requerida por muchas compañías alrededor del mundo, especialmente las radicadas en el Continente Europeo; Pero esto limitaba la demanda ya que en un buque de carga la tripulación es relativamente pequeña, por lo que la oferta de trabajo era limitada; Caso contrario en la actualidad ya que la demanda de trabajo en buques de pasajeros o Cruceros, requiere una gran cantidad de recurso humano, para operar.

En la actualidad el gran reto es formar y adaptar estos nuevos tripulantes a las necesidades requeridas hoy día, ya que ahora existen muchas oportunidades para diferentes puestos de trabajo a bordo, especialmente en la industria marítima de los buques de pasajeros, la cual demanda una gran cantidad de personal o tripulantes, para cubrir las

distintas áreas de marinería y servicios; Sin olvidar que también existe la industria de buques de carga que también requiere de Marineros y tripulantes con alto grado de competencia.

Para esto se necesita del apoyo Institucional de los Gobiernos, para la Formación de Marineros, por medio de Escuelas o

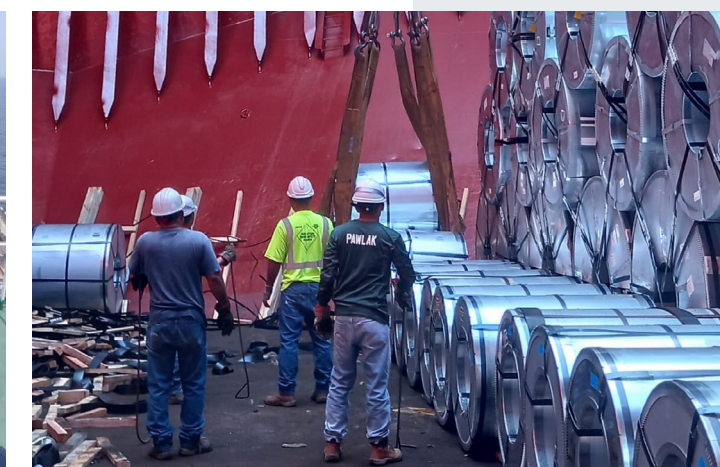
Centros de Capacitación que puedan acreditar a la persona como Marino Calificado.

Igualmente hay que establecer alianzas estratégicas con empresas o compañías que ofrezcan oportunidades de trabajo a bordo y que impulsen el desarrollo y contratación de Marineros o Tripulantes, lo que al final se traduce en

superación profesional, desarrollo local, un gran apoyo a la economía familiar y a la economía local y algo muy que llena de orgullo es que estas poniendo en alto el nombre de tu País, colocándolo dentro de la importante **INDUSTRIA MARÍTIMA MUNDIAL**.



JOSÉ RICARDO ARCE
ABOGADO
SALVADOREÑO,
SUPERVISOR DE
OPERACIONES
PORTUARIAS.



BERNARDO MELO GRAF
SOCIO MELO ABOGADOS,
DE MÉXICO



EL PAPEL DEL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO



EN CUANTO AL ESTATUS CONSULTIVO DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES ANTE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

En el vasto y complejo mundo del derecho marítimo internacional, la Organización Marítima Internacional (OMI) destaca por su colaboración con una notable diversidad de organizaciones internacionales no gubernamentales (ONGs) que poseen un estatus consultivo. Actualmente, la OMI cuenta con más de 80 ONGs acreditadas, abarcando un amplio espectro que incluye desde comités de protección marítima hasta asociaciones dedicadas a la ingeniería marina y la conservación ambiental. Cada una de estas organizaciones, como el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), juega un papel crucial en la conformación de políticas y regulaciones que no solo impactan la seguridad y eficiencia del transporte marítimo, sino que también abordan desafíos emergentes como el cambio climático y la sostenibilidad ambiental. Este artículo se hablaremos del papel integral del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo en este ecosistema, destacando cómo su colaboración con la Organización Marítima Internacional y otras ONGs contribuye significativamente a la evolución y mejora del derecho marítimo internacional.

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) se destaca en el ámbito del derecho marítimo internacional, especialmente en su colaboración con Organismos como el Comité Maritime International, La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), Organización de los Estados Americanos (OEA), y en especial la Organización Marítima Internacional (OMI). Este artículo se centra en el significativo estatus consultivo que la OMI otorga a ciertas organizaciones internacionales no gubernamentales (ONGs) y el papel esencial del IIDM en este proceso.

La OMI, un organismo de las Naciones Unidas, juega un papel fundamental

en la regulación de la seguridad y la eficiencia del transporte marítimo, así como en la prevención de la contaminación marina. Concede estatus consultivo a ONGs seleccionadas, habilitándolas para asistir a reuniones, aportar experiencia técnica, y asesorar en la formulación de políticas marítimas. Este estatus es crucial para incorporar perspectivas diversas en el derecho marítimo internacional.

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, reconocido por agrupar a un nutrido grupo de expertos iberoamericanos con profundo conocimiento y compromiso con la mejora de la legislación marítima internacional, no solo asesora a las diversas instituciones internacionales,

sino que también actúa como un puente vital entre nuestros países y la Organización Marítima Internacional, aun cuando cada estado miembro tiene su propia representación en el organismo internacional. Facilita el diálogo entre las partes interesadas y promueve un intercambio de información efectivo, que ayuda a la fluidez de las discusiones de la normatividad que se discute en sus salones.

Las ONGs como el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo con estatus consultivo desempeñan un papel crucial en la creación de políticas que influyen la normatividad marítima a nivel global. Estas organizaciones tienen una presencia activa en la elaboración de regulación y convenciones internacionales, impulsando temas clave

como la seguridad marítima, la protección ambiental y el desarrollo sostenible.

El logro y mantenimiento del estatus consultivo representa un desafío significativo. Las ONGs deben probar su habilidad para aportar valor continuo al trabajo de la OMI. En el IIDM es clave en este aspecto, estudiando y analizando toda la documentación técnica que emana del organismo, así como los comentarios y aportaciones de otras organizaciones afines, asistiendo y participando activamente en las sesiones de la Organización, así ayudando a la OMI a superar retos y a identificar oportunidades para demostrar su importancia en el cambiante entorno del derecho marítimo.

Mirando hacia el futuro, la colaboración entre el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo y la Organización Marítima Internacional sigue siendo no solo vital, sino prometedora para forjar un camino hacia un transporte marítimo más seguro, eficiente y sostenible. La continua evolución y adaptación a los desafíos emergentes, tales como las nuevas tecnologías y el cambio climático, subrayan la importancia de una cooperación constante y dinámica. El IIDM, con su experiencia única y su compromiso con la mejora continua, está perfectamente posicionado para ser un catalizador en este proceso, impulsando innovaciones y políticas que beneficiarán no solo al sector marítimo, sino también al planeta y sus habitantes. El futuro del derecho marítimo internacional es brillante, y el IIDM jugará un papel clave en su configuración, asegurando que el transporte marítimo continúe avanzando en armonía con los principios de sostenibilidad y responsabilidad global.





NAVEGANDO HACIA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA: ESTRATEGIA NACIONAL DE PROTECCIÓN MARÍTIMA DE GUATEMALA

Guatemala, sus zonas marítimas y portuarias no son solo un tesoro natural, sino también una pieza fundamental de protección y desarrollo económico-comercial; sin embargo, estas enfrentan numerosas amenazas, desde la pesca ilegal hasta el crimen organizado como narcotráfico y terrorismo. Para abordar estas preocupaciones y proteger nuestras costas, puertos y comercio vía marítima se ha elaborado la Estrategia Nacional de Protección Marítima de Guatemala (ENPMG), un esfuerzo colectivo que busca garantizar la protección marítima y el comercio internacional.

La elaboración de la ENPMG fue un proceso integral que involucró a 20 instituciones gubernamentales y no gubernamentales, así como expertos en protección marítima del Comité Interamericano contra el Terrorismo de la Organización de Estados Americanos (CICTE), la Organización Marítima Internacional (OMI), Transport Canada, Seacop, Dole International, con importante participación del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

(IIDM), Asociación Guatemalteca de Derecho Marítimo y Portuario (ASOGUADEMAP), entre otros. Se llevaron a cabo talleres para recopilar información y opiniones sobre las principales amenazas y las medidas necesarias para contrarrestarlas, desarrollando así cinco diversas fases para culminar con la redacción del instrumento el cual es el primero en desarrollarse en América Latina y servirá de modelo para la Región.

Es importante indicar que uno de los aspectos más destacados de este proceso fue la colaboración interinstitucional; el trabajo conjunto entre sector público intergubernamental y sector privado permitió reconocer que la protección marítima es un desafío que trasciende las fronteras y las competencias individuales y que las instituciones deben trabajar conjuntamente para obtener mejores resultados.

Uno de los primeros pasos en la elaboración de la ENPMG fue identificar las principales amenazas contra la protección marítima de Guatemala, pesca ilegal, contaminación, tráfico de drogas, piratería, entre otros, por

lo cual se describieron los desafíos que enfrentamos como nación. Identificadas estas amenazas, se procedió a formular medidas de mitigación efectivas, lo cual implicó una combinación de estrategias, que van desde el fortalecimiento de la vigilancia y el control en nuestras aguas hasta la promoción de la cooperación regional y la capacitación del personal encargado de realizar estas tareas.

La ENPMG no solo se trata de proteger nuestras costas, puertos y navegación en el presente, sino también de asegurar un futuro protegido y sostenible para las generaciones venideras. Es por eso que la estrategia debe ser revisada cada dos años, esto debido a



que como conocemos las amenazas evolucionan y las circunstancias varían, por lo cual la actualización es vital en esta clase de instrumentos.

La colaboración entre todas las partes interesadas seguirá siendo fundamental en este proceso, ya que solo trabajando juntos podemos garantizar la protección efectiva de nuestras aguas y puertos, la etapa de implementación de este instrumento, sin dudarlo es vital para obtener los resultados trazados.

La elaboración de la Estrategia Nacional de Protección Marítima de Guatemala ha sido un paso crucial en nuestro compromiso por salvaguardar nuestras costas y promover un desarrollo seguro y sostenible de nuestras zonas marítimas. Sin embargo, este es solo el comienzo de un viaje que requiere el compromiso continuo de todas las partes interesadas. Al unir fuerzas y trabajar juntos, podemos navegar hacia un futuro marítimo y portuario más seguro y próspero para todos los guatemaltecos y ser referente para toda Iberoamérica.



KAMYLA BARRIENTOS PINEDA
EMBAJADORA DE BUENA VOLUNTAD DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL



AHORA Y ANTES EN LA ACADEMIA Y LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL



Ringo Star o Richard Starkey, uno de los integrantes de The Beatles, aclara que efectivamente si están cantando Paul y él en la canción Now and then y que no es sólo IA, o inteligencia artificial; la canción es a la fecha éxito en Reino Unido, del llamado Cuarteto de Liverpool, apelativo a The Beatles por que se fortaleció allá y hoy día es más famoso su equipo de futbol ya que juega allá el colombiano Lucho Díaz.

Esa aclaración lleva a cuestionar en parte la llamada inteligencia artificial, la cual mira la academia con algo de recelo y los estudiantes como una herramienta que facilita procesos, no debe mirarse de esa forma por algunos docentes que lo han manifestado en pasillos y escenario de tertulias, las razones son muy interesantes, cuestionantes o refutables, como lo son todos los conceptos en la academia.



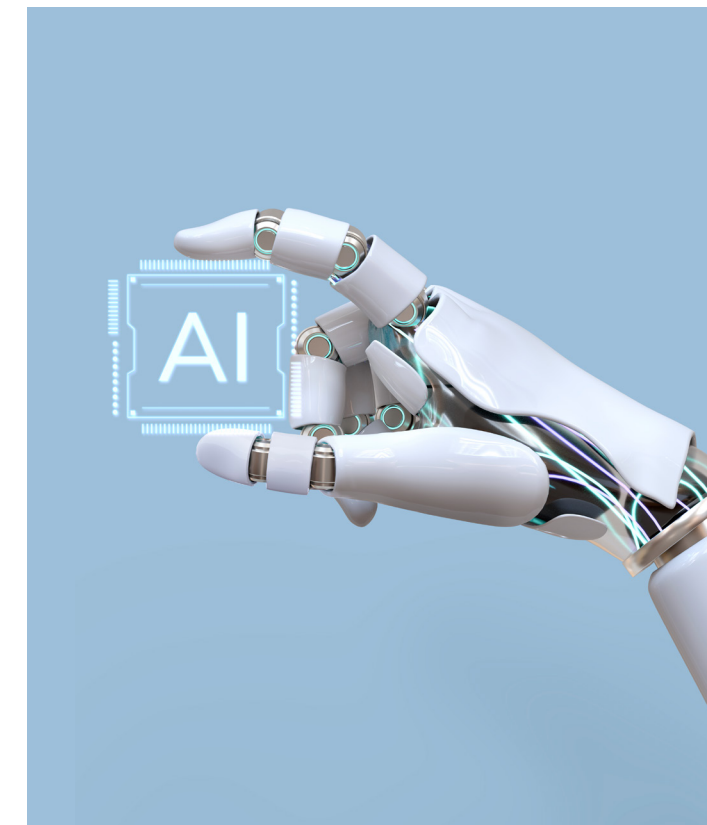
Aunque hace varios años estamos utilizando la inteligencia artificial con los móviles y las redes sociales y algunos dispositivos tecnológicos, los jóvenes y toda persona sin distinción de edad están incursionando en el uso de dichas herramientas.

En el ambiente de la academia y en todas las comunidades hay más expectativas que recelo, el tema es tan interesante que ha puesto a los adultos mayores a hablar con jóvenes, a lo que se le conoce como comunicación intergeneracional que tanto se daba en los pueblos del Caribe y en Colombia en general, todo lo relacionado con la IA.

Las expectativas crecen, los maestros se preocupan y se incrementan las discusiones grupales para socializar el uso de la IA, entonces se cuestionan, ¿será que Novak y Ausubel con su apuesta quedarán relegados?, ¿Y qué proponían Novak y Ausubel?, la respuesta es que se aprenda con sentido y se pueda transferir, es decir, aprender significativamente; se aprende de esa manera cuando no hay dudas, cuando se argumenta sobre un concepto, y si se argumenta es por que se sabe de él, se le ha utilizado habilidades de pensamiento; cuestionándolo, aplicándolo en un contexto, sabiendo qué

se está haciendo, es decir, se puede hasta monitorear dicho concepto.

Los seres humanos siempre tendrán esas habilidades, algunos se le ejercita desde la niñez en la academia, a otros desde la experticia y la praxis, por esa razón y otras que aún faltan detallar a veces el sentido común no está entre certificaciones y títulos, sino en la sencillez y flexibilidad de observar las cosas y tomar decisiones; lo que hoy se le denomina tecnologías blandas. Muchas de ellas se adquieren explorando lo que sabemos, es decir, los conocimientos previos, dándolos a relucir, escuchar la instrucción, interiorizar y transferir, en ese ejercicio, el resultado es un producto con sentido, y si se logra aplicar entonces, se dice que es significativo el aporte. Por lo que Chomsky tiene razón al advertir que si servirá para facilitar procesos, pero no será la panacea, dada la gran facultad del ser humano de llevar a diferentes dimensiones su pensamiento. Todo lo anterior la Inteligencia Artificial podrá acercarse mucho a la mente del ser humano, pero nunca viajar con su rapidez de coordinación y descoordinación, como lo hace el pensamiento, más rápido que la luz, más asombroso, absurdo o plausible, menos conjetural o más disparatado o centrado.



LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL

Ese es el pensamiento del ser humano, Ringo Star tiene razón, siempre habrá intervención del ser humano, mientras su canción junto a Paul McCartney, unido a Harrison y Lennon se unen en un video que se hizo ahora y antes.



DIANA CAROLINA MESTRA
ABOGADA CON ESTUDIOS EN DERECHO
COMERCIAL Y MBA ASESORA EN LOGÍSTICA
PORTUARIA

**VIENE DE LA PÁGINA 5
EDITORIAL
OMAR BARRIOS OSORIO**

En Guatemala la rama nacional y Presidencia del IIDM tuvieron a bien capacitar, en conjunto con entes públicos, a jueces y magistrados, estudiantes de posgrado en materia de Derecho Marítimo y actividades relacionadas, lo que incluyó una parte presencial en puerto marítimo y una experiencia de navegación por las zonas costeras. Esto se hizo extensivo en los seminarios universitarios e incluso ahora miembros del IIDM asesoran tesis de grado en la materia.

Las ramas nacionales comprometidas con el IIDM hicieron lo propio con webinarios, celebración del Día Marítimo Mundial, miembros del IIDM que son profesores en las Universidades de sus naciones, invitados a seminarios y conferencias, todas estas actividades de importante difusión del Derecho Marítimo, portuario, logística y actividades relacionadas comprueban la importancia del IIDM en la difusión del conocimiento especializado.

Importantes publicaciones del IIDM han sido realizadas por la rama Argentina a cargo de sus vicepresidentes y coordinadas por el Dr. Erick Oms, a quien presidencia le ha delegado la administración del Boletín Oficial Astrolabio a partir de la presente edición. La rama de República Dominicana también desarrolla publicaciones relevantes y miembros de otras ramas cuentan con programas de radio, canales en redes sociales, entre otras formas de proyección de conocimiento y difusión de la materia. A lo anterior sumamos que la

INSTITUCIONALIDAD E INFORME DE ADMINISTRACIÓN EN EL IIDM

vicepresidencia de la rama de Venezuela, en conjunto con docentes de la WMU, están terminando la edición de un libro sobre Derecho Marítimo, que será publicado próximamente, otro éxito del Dr. Iván Sabatino y la Dra. Carolina Romero. Otro aporte de la presente administración es que se logró realizar grabaciones de las conferencias que se expusieron durante las actividades del IIDM y con ello se preparará una videoteca disponible en las cuentas oficiales del IIDM, para disponibilidad de los miembros activos del IIDM.

Presidencia del IIDM comisionó una importante labor al Dr. Ignacio Penco, conformar un equipo de voluntarios para con la misión de salvaguardar los archivos en formato papel de la anterior sede de secretaría permanente en Buenos Aires, Argentina, que se encuentran en resguardo del anterior secretario permanente. Esa misión es relevante para la memoria histórica del IIDM. En 2023 presidente del IIDM viajó a Buenos Aires y trasladamos algunas carpetas a la sede del IIDM en Montevideo, Uruguay, pero definitivamente es necesario contar con oficinas permanentes del IIDM en Argentina, rama que es la más grande del Instituto y que será una recomendación a las nuevas autoridades. Lo anterior se complementa con la elección del secretario permanente del IIDM, el abogado Mariano Fandiño, de nacionalidad argentina y que tendrá a bien la parte administrativa del Instituto a partir del 7 de marzo de 2024.

Convenios internacionales y el programa Adopta un Convenio


Una de las mejores conferencias del Congreso en Londres fue impartida por el Dr. José Vicente Guzmán, miembro titular de la rama Colombia, lo que llevó a Presidencia del IIDM a nombrarlo Director General de la Dirección de Convenios Internacionales del IIDM, con el objetivo de impulsar la participación del Instituto en materia de Convenios Internacionales de Derecho Marítimo, portuario y conexos, así como representar al IIDM ante el Comité Marítimo Internacional -CMI- en esa materia. El Dr. Guzmán, en conjunto con Presidencia, impulsaron la creación del Programa "Adopta un Convenio", el cual fomentará el conocimiento y adopción de los valiosos instrumentos internacionales.

IIDM y nuevas relaciones con organismos nacionales e internacionales.

La rama de Venezuela, a cargo del Dr. Iván Sabatino y Dr. Ricardo Maldonado, lograron conducir a uno de los grandes logros de la presente administración: El Convenio de Cooperación entre el IIDM y la Universidad Marítima Mundial (WMU por sus siglas en inglés) de la OMI, el cual fue suscrito por los presidentes del IIDM y WMU en las instalaciones de OMI en Londres. El proyecto del plan de becas queda presentado y así los miembros del IIDM podrán optar a la educación de alto nivel de la WMU y el Dr. Sabatino fue nombrado coordinador de ese convenio, así que la rama Venezuela será la responsable del impulso para Iberoamérica.

Se suman a lo anterior los Convenios celebrados con la Administración General de Puertos de la República Argentina, logro del Dr. Ignacio Penco y la rama Argentina, además el celebrado con la Comisión Interamericana de Puerto de la Organización de Estados Americanos que ha permitido colaboración en conjunto entre entidades, entre otros importantes éxitos.

Destacado reconocimiento a las actividades de las ramas de Argentina, Brasil y Reino Unido, fueron relevantes en sus naciones, lograron trabajar temas en conjunto y Presidencia los acompañó en los eventos; es importante mencionar que su correcta administración permitió que los participantes en sus actividades no asumieran ningún costo por asistir, permitiendo así una proyección valiosa del IIDM.

Día del Iusmaritimista Iberoamericano

En 2022, en la reunión realizada en Amberes, Bélgica, se consagró el 21 de octubre como el Día del Iusmaritimista Iberoamericano, una fecha emblemática que rinde homenaje a la labor y dedicación de los profesionales del Derecho Marítimo. Este reconocimiento destaca su contribución fundamental en la interpretación y aplicación de las leyes que regulan las actividades de transporte marítimo, pero además y de conformidad con el eje de transversalidad, también a quienes ejercen en el ámbito del Derecho del Mar, de Aduanas, Logística y demás ciencias conexas.

La fecha designada corresponde al día en que se emitió el Acta Constituyente del Instituto General de Puertos de la República Argentina, logro del Dr. Ignacio Penco y la rama Argentina, además el celebrado con la Comisión Interamericana de Puerto de la Organización de Estados Americanos que ha permitido colaboración en conjunto entre entidades, entre otros importantes éxitos.

Ley Modelo de Derecho Marítimo Iberoamericano aprobada en 2023 y Estrategia Nacional de Protección Marítima de Guatemala

de la Comisión Revisora integrada por el Dr. Luis Cova Arria (Venezuela), Dr. José Vicente Guzmán (Colombia) y la Dra. Martínez de Fortoul (Venezuela), iusmaritimistas de alto nivel, que en conjunto con destacados integrantes del IIDM y otros especialistas llevaron a proporcionar a Iberoamérica este valioso aporte.

Presidencia apoyó en la edición final de este instrumento, con el propósito



Se destaca en la presente administración que el 18 de octubre de 2023, la Asamblea General del IIDM aprobó la Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo; esto fue gracias a la dedicación

de compartirlo a las Naciones y que este sea un modelo que sirva a Iberoamérica. Se encuentra en edición final y planificación para su difusión y constante actualización. La Ley Modelo se convierte en

el aporte más relevante que proporciona el IIDM a las naciones de Latinoamérica para desarrollar sus legislaciones y el Instituto cuenta con expertos en cada país que pueden apoyar en su implementación.

Los valiosos aportes del IIDM se ven en instrumentos nacionales e internacionales como recién emitida Estrategia Nacional de Protección Marítima de Guatemala, editada conforme el modelo OMI y que es la primera en América Latina; el equipo fue coordinado por la vicepresidenta del IIDM rama Guatemala y en el contenido del documento se destaca la importante participación del Instituto y miembros expertos de nuestra organización.

Los países latinoamericanos se encuentran impulsando y actualizando la legislación nacional y miembros del IIDM participan activamente en el apoyo en sus países, ejemplo de ello es el éxito legislativo de República Dominicana, donde destacados integrantes del IIDM han colaborado con la legislación innovadora que fue aprobada. Derivado de esa experiencia, representantes de República Dominicana y de varias naciones del IIDM, participaron para impulsar el desarrollo de la Región en el campo del Derecho Marítimo, en evento realizado en Ciudad de Guatemala en octubre de 2023 denominado **Mesa de Trabajo sobre Políticas Públicas y Legislación** donde expertos del IIDM tuvieron a su cargo importantes exposiciones en la materia.

Debemos enfrentar las situaciones complejas y solucionarlas

A pesar de todas las acciones y resultados positivos alcanzados, también se enfrentaron diversos problemas, que fueron debidamente solucionados, sin embargo, aunque me recomendaron no tratarlos en estas líneas, considero, por transparencia, que es necesario, así no se repiten y también damos a conocer que el IIDM ahora se encuentra en total orden y la democratización permite mayor participación.

De forma interna enfrentamos muchos retos al recibir la administración, desorden, ausencia de protocolos administrativos, falta de pago de membresías, cantidad baja de miembros, deudas de miles de dólares, entre otros problemas. Tomando en cuenta que en un organismo internacional se debe contar con registros y contabilidad adecuada y uso óptimo de sus recursos, se estableció como eje rector la estricta sujeción a los Estatutos, como directriz, la transparencia y el faro fue el principio de institucionalidad y con ello se logró entre otros resultados lo siguiente:

- Recibí el IIDM con 37 miembros activos y lo entregamos a México con 139 miembros activos, por primera vez con cuotas anticipadas para el año en curso;
- Se logró reincorporar a las ramas de Panamá, El Salvador, Reino Unido, recientemente Chile, Paraguay y Estados Unidos de América y una nueva rama adscrita Montenegro.

- Se recibió al IIDM con deudas por más de USD 100,000.00, gastos de funcionamiento elevados y pocos ingresos. Se negociaron y solucionaron todas las deudas reduciéndolas considerablemente, se rescindieron contratos innecesarios, se implementamos recibos con registro contable y todos los ingresos y gastos fueron detallados y entregados en la contabilidad del IIDM.

Se debe destacar el trabajo de los miembros de la rama Guatemala, la vicepresidente Kamyla Barrientos asumió los costos de administrar redes sociales y plataformas relacionadas, así como otros gastos; nuestra secretaria permanente Wendy Martínez renunció al salario de USD 2,200.00 mensuales y realizó su trabajo ad honorem; presidencia asumió los gastos administrativos relativos a diseño, publicidad, etc. Por lo anterior entregamos el IIDM sin una sola deuda, con más de cien mil dólares, una cifra mayor a la recibida.

Impulsamos el proyecto de Código de Ética y normas de Cumplimiento para el IIDM, para poder cumplir con los estándares internacionales en la materia. El IIDM cuenta ahora con los estándares internacionales de transparencia y cumplimiento de requisitos en registros contables.

Quiero agradecer expresamente el trabajo del Dr. Bernardo Melo, director de tecnologías y ciberseguridad por su gran aporte en la administración de la plataforma oficial

del IIDM y que fue electo presidente del IIDM 2024-2026.

Además, se convocó, por primera vez, la integración de la Comisión Electoral y del Comité Fiscal y eso permitió una elección de sede y presidencia conforme los Estatutos y estricta legalidad. Al respecto Presidencia del IIDM fue objetiva y respetó la independencia de la Comisión Electoral la cual fue electa por unanimidad en octubre 2022, integrada por connotados y honorables miembros titulares del IIDM, quienes realizaron un proceso legal y transparente para la elección de sede y presidencia 2024-2026, y, aunque unos cuantos miembros y sujetos externos presentaron una serie de acciones espurias contra las decisiones de la Comisión Electoral, fueron resueltas sin lugar porque imperó la legalidad estatutaria y se demostró como los procesos democráticos transparentes son las actividades a seguir en una organización de cualquier tipo, y se eligió, con gran mayoría, la siguiente sede y presidente del IIDM, con total legitimidad en su elección. Por lo anterior el 7 de marzo de 2024 la rama del IIDM de Guatemala entrega a la rama de México la sede y Presidencia, quien tiene el respaldo del Consejo Directivo y la Asamblea General para la administración 2024-2026, porque la institucionalidad no es un discurso o una simple palabra, nosotros dejamos establecido que es el principio rector del IIDM y los problemas se atienden de frente y se solucionan.

El lema del IIDM: El mar, uniendo a las naciones.

Por todo lo anterior, en los dos años al frente del IIDM, pude constatar la enorme brecha que debemos cerrar en Latinoamérica con relación a los temas legales del transporte marítimo, mar, seguridad, entre otros, debemos ser realistas y nos falta mucho por hacer, nuestras naciones necesitan de especialistas en los temas, por el ello el IIDM es un bastión fundamental donde ahora impera la institucionalidad y el servicio a nuestros países, está demostrada la importancia del Instituto en el mundo internacional y nacional y estamos preparados para seguir cumpliendo nuestro lema: *“El mar, uniendo a las naciones.”*

El agradecimiento por siempre, un elemento esencial de vida

No olvidemos a los sujetos que obstaculizaron e intentaron boicotear las actividades del IIDM, el tiempo y recursos que dedican a entorpecer el desarrollo del Instituto nos confirmó que vamos por buen camino, nos fortaleció y en especial consolidó a verdaderos juristas iberoamericanos que aportamos en IIDM y nuestras naciones; demostramos con respeto, lealtad y ética que debe imperar la institucionalidad, trabajo en equipo y seguirá la unión de la gran mayoría de miembros, participantes y auspiciadores del Instituto.

Pero las personas importantes son los amigos, familiares, vicepresidentes, miembros, expresidentes,



rama Guatemala, líderes, funcionarios, organizaciones, a todos ellos es a quienes debemos agradecer todo el apoyo recibido, es justo dejar testimonio en la presente edición del Astrolabio, por ello manifiesto mi eterno agradecimiento por confiar, apoyar y respaldar la reorganización administrativa y la nueva ruta institucional de nuestra organización al servicio de los miembros activos y nuestras naciones, con especial referencia al **Centro de Estudios de Derecho-CEDE**- que albergó por dos años la sede de presidencia del IIDM 2022-2024, el enorme apoyo de la **Asociación Guatemalteca de Derecho Marítimo y Portuario -Asoguademap-**, importante trabajo de la mano con la rama Guatemala del IIDM. Destacar el trabajo en conjunto con la Comisión Portuaria Nacional, empresas portuarias públicas y privadas, nacionales y extranjeras, universidades guatemaltecas y de otras naciones, sector privado y auspiciadores de los eventos organizados.

No puedo dejar de mencionar agradecimiento y dedicatoria expresa a Kamyla Barrientos Pineda, porque es la persona más importante en todo lo logrado, es mi astrolabio personal y de

la administración; Wendy Martínez, secretaria permanente ad honorem del IIDM, enorme reto que cumplió de reorganización administrativa; Patricia Donis, Maricruz Arenas y Andrés D'Eramo, que aportaron oportunamente su valioso trabajo al IIDM y la presente administración; maestro Ángel Ramos Brusiloff, el mayor consejero y principal guía que uno puede tener al frente del IIDM; Bernardo Melo, líder de tecnologías y colaborador principal; Miquel Roca, Nacho Penco, Erick Oms, Débora Aramayo e Iván Sabatino, iusmaritimistas de primera línea y todo el equipo legal y técnico del Bufete, empresas familiares y profesionales que colaboraron ad honorem, destacando en ello Luis Cano y de estos viajes que tuve la oportunidad de convivir con seres sensacionales un especial abrazo a Rossy y Bubu.

En mi ejercicio profesional estoy acostumbrado a temas complejos, imaginen que me toca enfrentar hasta gobiernos poderosos, por eso navegar por rutas complejas legales, administrativas y políticas es parte de mi función, por eso es satisfactorio dejar al IIDM al día y depurado, en puerto seguro, con la determinación

que seguirá navegando hacia horizontes más prometedores y seguros para Iberoamérica y, ante todo, agradezco a Nuestro Señor por la guía y protección en este tiempo, que me permitió estar al frente de esta gran institución y por todos los que se unieron a buscar el desarrollo y bienestar del una organización como el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo donde imperó, en todo momento, la institucionalidad.

OMAR RICARDO BARRIOS OSORIO

Presidente 2022-2024
Iberoamérica y Guatemala, C. A.

¡MISIÓN CUMPLIDA!



MESA DE TRABAJO DE DERECHO MARÍTIMO

El transporte es el principal aliado de la actividad mercantil y el transporte marítimo no solo es el más antiguo, sino el más importante en la actualidad. Para poder garantizar el adecuado funcionamiento del transporte marítimo, y por ende, el comercio per se, es necesario dotarlo de certeza jurídica. Para el efecto se debe contar, no solo con un sistema normativo adecuado, sino también, con operadores jurídicos con la habilidad de interpretar y aplicar el mismo, entendiendo las peculiaridades del contexto marítimo portuario.

En esta línea, el “ius-maritimista”, debe poseer, como es evidente, un amplio conocimiento jurídico, pero también conocimientos técnicos, y pericia de campo para poder entender el entorno en el que su labor repercutirá.

Es bajo esta perspectiva que surge la presente Mesa de Trabajo de Derecho MarítimoPortuario Centroamericano, la cual integró conocimientos técnicos y jurídicos, homologándolos con una misma finalidad: eficientizar el comercio marítimo portuario.

Es por ello que el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), con apoyo de la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala (CPN), dentro del campo de cooperación surgido a partir de la suscripción del Convenio Marco de Cooperación Académica, Formativa y Áreas Complementarias de fecha 10 de marzo de 2022, suscrito entre ambas instituciones, realizó el 17 y 18 de octubre de 2023, en la Ciudad Capital de Guatemala, la Mesa de Trabajo: “Políticas, Gobernanza y Legislación para el Desarrollo Portuario y Marítimo”, donde se dieron cita personalidades de Iberoamérica, para tratar temas importantes en el ámbito marítimo-portuario.



1

1. OBJETIVOS

- Identificar los principales conceptos jurídicos de aplicación marítimo-portuaria, y su inclusión en sistemas normativos.
- Conocer los principales Convenios Internacionales en la materia, y la importancia de la regulación y homologación a nivel regional.
- Determinar la importancia de las Leyes Marítimo-Portuarias a nivel regional, como un instrumento garante de certeza jurídica, estandarización y desarrollo del sector.
- Identificar las tendencias normativas actuales.



2

2. PLAN DE TRABAJO

La mesa se desarrolló en tres bloques que se consideran como pilares para el conocimiento e introducción de la perspectiva sobre el derecho marítimo portuario, en un término de tres días.

Los participantes de la mesa de trabajo, fueron testigos de las diversas ponencias donde participaron expertos de Iberoamérica con temas relevantes al sistema marítimo y portuario, en las temáticas siguientes:



3

3. INTRODUCCIÓN AL DERECHO MARÍTIMO PORTUARIO:

Donde los participantes tuvieron la oportunidad de optar por los conocimientos introductorios para el derecho marítimo-portuario, ante la falta de un conocimiento brindado desde la perspectiva legal teniendo un enfoque a nivel regional.



4

4. DERECHO MARÍTIMO PORTUARIO PRIVADO:

Se complementó un apartado para conocer sobre el derecho marítimo portuario, aplicado desde la perspectiva del arbitraje marítimo, las principales acciones y las experiencias del experto internacional que estará desarrollando el tema, con el expertis que lo categoriza y complementando estos puntos con las visiones internacionales de expertos en la región.

5

5. PERSPECTIVA INTERNACIONAL:

La importancia de la colaboración interinstitucional con el IIDM, brindó ese respaldo a nivel internacional el cual forma parte fundamental de esta mesa de trabajo brindando el respaldo a nivel nacional, regional e internacional que se reflejará en los conocimientos adquiridos por parte de los participantes.

MESA DE TRABAJO

MESA DE TRABAJO DE DERECHO MARÍTIMO

Día 1

BIENVENIDA

Presentación y bienvenida de la Mesa de Trabajo Políticas, Gobernanza y Legislación para el Desarrollo Portuario y Marítimo, estuvo a cargo de Pedro Julio De León Martínez, Coordinador Académico de la Mesa, director Jurídico de la Comisión Portuaria Nacional y miembro del IIDM Rama Guatemala, quien señaló la importancia que tiene para el sector, el aprendizaje de estos temas relevantes.



▶ **“LEGISLACIÓN PORTUARIA NACIONAL MODERNA, PARA APOYAR LA DIGITALIZACIÓN”**

Jorge Durán, Jefe de la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (CIP-OEA), fue el encargado de este tema, donde señaló que la digitalización en el sector portuario es una tendencia creciente que busca mejorar la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad de las operaciones, además dio a conocer que para apoyar esta transformación, muchos países han implementado legislación portuaria moderna que fomenta y regula la adopción de tecnologías digitales en los puertos.



◀ **“DERECHO MARÍTIMO-PORTUARIO, CONCEPTOS NORMATIVOS ESENCIALES”**

Estuvo a cargo de Kamyla Alejandra Barrientos Pineda, Embajadora de buena voluntad de la Organización Marítima Internacional, quien dio a conocer la importancia del conjunto de normas y regulaciones que rigen las actividades relacionadas con el transporte marítimo y las operaciones portuarias, dando relevancia a algunos conceptos normativos esenciales en el Derecho Marítimo-Portuario, los cuales varían en cada país y región, ya que existen legislaciones específicas y acuerdos internacionales que se aplican en diferentes contextos.

▶ **“INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y CIBERSEGURIDAD EN MATERIA PORTUARIA Y MARÍTIMA”**

Esta ponencia estuvo a cargo de Bernardo Melo Graf, del IIDM Rama México, quien dijo que la inteligencia artificial y la ciberseguridad, son áreas clave en la transformación digital del sector portuario y marítimo, además se dijo que la inteligencia artificial y la ciberseguridad son componentes fundamentales en la transformación digital del sector portuario y marítimo. La implementación adecuada de estas tecnologías y la adopción de medidas de seguridad sólidas son cruciales para garantizar una operación eficiente, segura y confiable en los puertos y las actividades marítimas.



◀ **“PRESENTACIÓN Y CONTEXTO DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO NACIONAL: ACTUALIDAD Y DESAFÍOS”**

◀ Omar Ricardo Barrios Osorio, presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo y presidente CTC Políticas Públicas, Legislación y Regulación CIP/OEA, fue el encargado del tema: “Presentación y Contexto del Sector Marítimo y Portuario Nacional: Actualidad y Desafíos”, donde se recalcó su importancia en el comercio internacional y el desarrollo económico del país, donde el sector marítimo y portuario desempeña un papel fundamental en la facilitación del comercio exterior y la conectividad global.



◀ **“LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL, COMO HERRAMIENTA DE GOBERNANZA”**

Tema que estuvo a cargo de Bernardo Mendes Vianna, del IIDM Rama Brasil, quien dio a conocer que la legislación marítima y portuaria de la República Federativa de Brasil se basa en una serie de leyes y regulaciones que rigen las actividades marítimas y portuarias en el país, además que existen decretos, resoluciones y regulaciones específicas emitidas por las autoridades competentes, que complementan y detallan las disposiciones legales aplicables al sector marítimo y portuario en Brasil.

“FIRMA MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO”

Durante la realización de la Mesa de Trabajo, Omar Ricardo Barrios Osorio, presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, celebró la firma del Memorando de Entendimiento con la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos (CIP-OEA), representada por Jorge Durán, donde se acordaron procesos de capacitación y alianzas estratégicas para el desarrollo de actividades encaminadas al desarrollo del sistema marítimo y portuario.



“ESTRATEGIA NACIONAL DE PROTECCIÓN MARÍTIMA DE GUATEMALA, COMO RESPUESTA A LAS AMENAZAS Y RIESGOS AL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SERVICIOS PORTUARIOS”



Panel que estuvo conformado por Omar Barrios Osorio, Presidente del IIDM, Kamyra Barrientos, IIDM Rama Guatemala, Carlos Avelar Mateo, Director de Protección Portuaria de la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala y Edgar Adrián Méndez, Jefe de Investigación y Estudios Portuarios de la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala, quienes dieron a conocer que la importancia de esta estrategia, surge en respuesta a la creciente necesidad de fortalecer la protección marítima y portuaria, enfrentando desafíos como el tráfico ilícito de drogas, la pesca ilegal, la piratería y otras acciones relacionadas. Además, busca establecer oportunidades concretas para mitigar estas amenazas y garantizar la integridad de las actividades marítimo-portuarias en la región. Cabe señalar que esta estrategia es pionera en América Latina, sirviendo como un modelo innovador para otros países de la región que buscan mejorar sus capacidades de protección marítima.

“PRINCIPALES AMENAZAS EN EL SECTOR MARÍTIMO”

Conferencia que estuvo a cargo de Diego Soria, de Dole Company, quien explicó que el sector marítimo enfrenta una serie de amenazas y desafíos que pueden afectar la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad de las operaciones, dentro de las cuales hizo referencia a la piratería, terrorismo y delitos transnacionales entre otros. Recalcó que para hacer frente a estas amenazas, es fundamental la cooperación y coordinación entre los actores del sector marítimo, así como la implementación de medidas de seguridad adecuadas, la formación del personal y el cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad marítima.



“LEY MODELO IBEROAMERICANA DE DERECHO MARÍTIMO”

Este panel estuvo a cargo de Iván Sabatino, IIDM Rama Venezuela, quien indicó que la Ley Modelo, es un instrumento legal elaborado con el objetivo de unificar y armonizar las normas relacionadas con el derecho marítimo en los países de Iberoamérica, además busca promover la armonización y la cooperación entre los países de Iberoamérica en el ámbito del derecho marítimo, facilitando la aplicación consistente de las normas y la promoción de un entorno marítimo seguro y eficiente en la región.



“JURISPRUDENCIA MARÍTIMA: LA IMPORTANCIA DE SU APLICACIÓN EN LA REGIÓN”

Este panel, estuvo a cargo de Erick Oms, IIDM Rama Argentina y de Ignacio Penco, IIDM Rama Argentina, quienes señalaron que la jurisprudencia marítima, se refiere a las decisiones judiciales y precedentes establecidos en casos relacionados con el derecho marítimo, además que desempeña un papel esencial en la región al interpretar y aclarar las normas del derecho marítimo, contribuir al desarrollo del derecho marítimo, establecer estándares de consistencia y predictibilidad, resolver controversias y tener influencia a nivel internacional. Su aplicación adecuada y consistente es fundamental para garantizar una correcta aplicación y evolución del derecho marítimo en la región.



“IMPORTANCIA DEL IIDM EN LA REGIÓN”

Por su parte Ignacio Melo, IIDM Rama México, indicó que el IIDM, se dedica a promover, investigar y difundir el conocimiento del derecho marítimo en la región iberoamericana, por medio de la realización de conferencias, seminarios, publicaciones y otras actividades académicas, el instituto contribuye a la formación y actualización de profesionales y expertos en derecho marítimo. Esto es esencial para garantizar un adecuado desarrollo y aplicación de las normas y regulaciones marítimas en la región.



“CONVENIOS INTERNACIONALES MARÍTIMO-PORTUARIOS Y SU INJERENCIA EN LA REGIÓN”

Conferencia que estuvo a cargo de José Vicente Guzmán, IIDM Rama Colombia, quien indicó que los convenios internacionales marítimo-portuarios, tienen una injerencia significativa en la región al establecer normas y estándares internacionales en áreas clave como la seguridad, la protección, la facilitación del comercio y la cooperación. Su implementación en la región contribuye a la armonización normativa, mejora la seguridad y protección, facilita el comercio internacional y promueve la cooperación entre los países en el ámbito marítimo-portuario.



**Día 2
PONENCIAS MAGISTRALES**

“ARBITRAJE MARÍTIMO”

Ponencia que estuvo a cargo de Miquel Roca, IIDM Rama Reino Unido, quien señaló que el arbitraje marítimo es un mecanismo alternativo de resolución de disputas en el ámbito marítimo que ofrece especialización, neutralidad, flexibilidad, confidencialidad, reconocimiento internacional, eficiencia y celeridad. Es una opción atractiva para las partes involucradas en disputas marítimas que buscan una resolución más rápida, especializada y adaptada a las particularidades de la industria marítima.



“FACILIDADES Y MODERNIZACIÓN DE LOS PUERTOS, IMPORTANCIA EN EL COMERCIO MARÍTIMO”

Esta conferencia estuvo a cargo de Ricardo Arce, IIDM Rama El Salvador, quien indicó que las facilidades y la modernización de los puertos son fundamentales para mejorar la eficiencia, capacidad y seguridad de las operaciones portuarias, lo cual tiene un impacto directo en el comercio marítimo al agilizar la cadena de suministro, facilitar el comercio internacional, aumentar la competitividad y promover el crecimiento económico. Los puertos modernos son una pieza clave en la infraestructura logística de una región y desempeñan un papel fundamental en el desarrollo del comercio marítimo.



“ASPECTOS LEGALES DE LOS CANALES DE NAVEGACIÓN”

Dicha ponencia, estuvo a cargo de Alejandra Villarreal, IIDM Rama Panamá, quien adentró el tema prioritariamente, al hablar sobre el Canal de Panamá, que es una de las vías de navegación más importantes del mundo y conecta el océano Atlántico con el océano Pacífico a través del istmo de Panamá en América Central, el cual tiene una relevancia significativa en el comercio internacional debido a su capacidad para reducir la distancia y el tiempo de viaje de los buques entre los dos océanos, además de ser un corredor bilógico.



“LOS HECHOS JURÍDICOS DE LA NAVEGACIÓN, A LA LUZ DE LA LEY 5-23, SOBRE COMERCIO MARÍTIMO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA”

Conferencia que estuvo a cargo de Luis Lucas Rodríguez, IIDM Rama República Dominicana, quien señaló que los hechos jurídicos de la navegación, son los eventos y situaciones que tienen implicaciones legales en el ámbito marítimo. Estos hechos pueden generar derechos y obligaciones para las partes involucradas, además que es importante tener en cuenta que las leyes y regulaciones marítimas varían en cada país y pueden estar sujetas a convenios y tratados internacionales.



CIERRE DE LA MESA DE TRABAJO



LAS PALABRAS DE CIERRE DE LA ACTIVIDAD, ESTUVIERON A CARGO DE WENDY MARTÍNEZ MARQUEZ, SECRETARIA PERMANENTE DEL IIDM, RAMA GUATEMALA, QUIEN DESTACÓ QUE ESTE TIPO DE ACTIVIDADES PROMUEVEN DEL DESARROLLO MARÍTIMO PORTUARIO Y CON ELLO EL CRECIMIENTO Y LA MEJORA DE LOS PUERTOS Y LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS DE LA REGIÓN. ADEMÁS, SE AGRADECIÓ EL TIEMPO Y CONOCIMIENTOS COMPARTIDOS A CADA UNO DE LOS PONENTES Y PARTICIPANTES, QUIENES RECIBIERON UN RECONOCIMIENTO POR SU APOYO INCONDICIONAL.

Secretaria permanente IIDM



MOMENTOS



Día 3

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA IIDM 2023



ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA 2023 - PRESIDENCIA 2024/2026

En cumplimiento con los Estatutos del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), en octubre de 2023, se realizó en la Ciudad de Guatemala, la Asamblea General Ordinaria 2023.

la Organización Marítima Internacional con sede en Londres, Reino Unido, además, se dieron a conocer cifras donde se vio reflejado el avance en logros con lo mínimo de costos.

En la misma, se presentó por parte de Omar Ricardo Barrios Osorio, presidente del IIDM, la rendición de cuentas de su gestión a cargo, donde destacó los beneficios positivos que ha tenido en cuanto a proyección a nivel internacional, destacando la presencia del IIDM en

Además, se destacó la presentación de la **Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo 2023**, la cual fue presentada a consideración de la Asamblea General del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, destacando la importancia de la misma para la región.



ELECCIÓN DE NUEVA SEDE Y PRESIDENCIA DEL IIDM

Con un total de 89% de votos favorables, la Asamblea General del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, designó como la próxima sede la **Rama de Estados Unidos Mexicanos** y como próximo presidente al **Dr. Bernardo Melo Graf**, para el período 2024-2026.

Destacamos la participación de la Rama de Argentina del Dr. Erick Alejandro Oms, quien junto a los Drs. Luis Cova Arria y José Luis Hernández Abdaláh, conformaron la Comisión Electoral del Instituto, a cargo del estricto cumplimiento de los Estatutos en el proceso electoral.

Además, la Asamblea del IIDM, eligió como secretario permanente al **Dr. Mariano Gastón Fandiño Sassano**, miembro titular de la Rama Argentina.

La reunión culminó con momentos emotivos por las felicitaciones correspondientes al próximo presidente del IIDM, además de los agradecimientos correspondientes por la realización de la mesa de trabajo y la Asamblea General Ordinaria 2023 del IIDM.



BERNARDO MELO GRAF

PRESIDENTE ELECTO DEL IIDM 2024-2026

Es un destacado profesional con una amplia experiencia en el ámbito del derecho marítimo portuario. Actualmente, es socio en Melo Abogados, una prestigiosa firma de abogados especializada en asuntos marítimos y portuarios de México.

Es vicepresidente de la Asociación Mexicana de Derecho Marítimo y ha sido Miembro Titular de esta asociación desde 1998. También es un Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional.

Su dedicación en el Instituto Iberoamericano, han sido reconocidas con el prestigioso galardón de la Medalla "Astrolabio de Oro" en 2021.

Dr. Bernardo Melo Graf, cuenta con una patente de ejercicio de derecho en México y posee una Maestría en Derecho Marítimo y un Doctorado.



IIDM 2024

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a la rama Guatemala por la elección de:




Omar Barrios Osorio
Vicepresidente Titular
2024-2026

Kanyia Barrientos Pineda
Vicepresidente Suplente
2024-2026

El mar, uniendo a las naciones.

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a la rama Argentina por la elección de:




Dr. Erick Oms
Vicepresidente Titular

Dr. Ignacio Penco
Vicepresidente Suplente

El mar, uniendo a las naciones.

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a la rama Reino Unido por la elección de:




Dr. Miquel Roca
Vicepresidente Titular
2024-2026

Sr. Joan Soler
Vicepresidente Suplente
2024-2026

El mar, uniendo a las naciones.

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a la rama de Panamá por la elección de:




Alejandra Estephanía Villarreal Arcecha
Vicepresidente Titular
2024-2026

Remy Francisco Carralra Franceschi
Vicepresidente Suplente
2024-2026

El mar, uniendo a las naciones.

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a la rama de Uruguay por la elección de:




Florencia Sciarra
Vicepresidente Titular
2024-2026

Mónica Ageitos
Vicepresidente Suplente
2024-2026

El mar, uniendo a las naciones.

La Asamblea de la **Organización Marítima Internacional**, aprueba la decisión del Consejo de nombrar al **Sr. Arsenio Domínguez Velasco** como **Secretario General de la OMI** 2024-2027.



¡Deseamos buenaventura en su misión!
 "El mar, uniendo a las naciones."

El Sr. Arsenio Domínguez Velasco nació en la República de Panamá, es Licenciado Ciencias por el Instituto Fermín Navas de Panamá, es Arquero Naval por la Universidad de Veracruz, México, posee un MBA por la Universidad de Hull, y un Certificado de Educación Superior en Derecho Internacional y Política Europea por la Universidad de Birkbeck, en el Reino Unido.

Presidencia del IIDM Felicita a:

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a la rama de Brasil por la elección de:




Alessander Pinto
Vicepresidente Titular
2024-2026

Leonardo Soares
Vicepresidente Suplente
2024-2026

El mar, uniendo a las naciones.

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a la rama República Dominicana por la elección de:




Manuel Gonzalez
Vicepresidente Titular
2024-2026

Maximo Peña
Vicepresidente Adjunto
2024-2026

El mar, uniendo a las naciones.

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a la rama México por la elección de:




Ignacio Luis Melo Ruiz
Vicepresidente Titular
2024-2026

Jose Luis Hernandez Abicalah
Vicepresidente Suplente
2024-2026

El mar, uniendo a las naciones.

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a:



Dr. Máximo Peña
VICEPRESIDENTE SUPLENTE IIDM-RI

POR SU DESIGNACIÓN COMO:
CONSULTOR JURÍDICO DE LA ARMADA DOMINICANA.

¡BUENAVENTURA!

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a la rama Venezuela por la elección de:




Dr. Ricardo Maldonado
Vicepresidente Titular
2024-2026

Dr. Jose Manuel Vilas
Vicepresidente Suplente
2024-2026

El mar, uniendo a las naciones.

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 Felicita a la rama Perú por la elección de:




Katerina Vuskovic
Vicepresidente Titular
2024-2026

Manuel Quiroga
Vicepresidente Suplente
2024-2026

El mar, uniendo a las naciones.

Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM-
 FELICITA A:



Dr. Bernardo Melo Graf
PRESIDENTE ELECTO 2024-2026 IIDM

POR SU DESIGNACIÓN COMO:
EMBAJADOR MARÍTIMO DE BUENA VOLUNTAD DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI) POR MÉXICO.

¡BUENAVENTURA!

TALLER: “DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA”

Las vicepresidencias del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo de la Rama República Dominicana, junto a la de México y Guatemala, organizaron el exitoso taller denominado: “Documentos Electrónicos en la Industria Marítima”.

Más de 70 participantes en modo virtual, se nutrieron de especialistas de primer nivel que, junto a los moderadores, abrieron las puertas del intercambio de conocimientos, en un tema tan actual como el de los documentos electrónicos y sus usos.

Desde la Presidencia del IIDM, una vez más felicitamos a las autoridades de las tres ramas y en especial al Dr. Ángel Ramos Brusiloff, a la Lcda. Kamyla Barrientos y al Dr. Bernardo Melo, así mismo a todos aquellos que hacen posible el dictado de los seminarios, cursos y talleres.



CURSO DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA
ENERO/FEBRERO 2024

NUESTROS EXPOSITORES

- Jorge Zimbello**, Director MSC Argentina
- César Moliné**, República Dominicana-INDOTEL
- Bernardo Melo Graf**, IIDM-Rama México
- Tiuna De Benito**, Venezuela UNCTAD
- Andrew Baskin**, USA Hudson Analytics
- Omar Ricardo Barrios Osorio**, Presidente del IIDM 2022-2024
- Carlos Leonardo**, Centro Nacional de Ciberseguridad República Dominicana
- Máximo Peña**, IIDM Rama República Dominicana
- Francisco Domínguez**, República Dominicana

Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

¡MUCHAS FELICIDADES!

APROBACIÓN DE LA LEY MODELO IBEROAMERICANA DE DERECHO MARÍTIMO DEL IIDM (Versión 2023)

Una de las finalidades del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM- es impulsar el desarrollo y uniformidad reguladora del Derecho Marítimo y del Mar, coordinando su labor con organismos nacionales, regionales e internacionales.

Derivado de lo anterior el Instituto desarrolló el proyecto de Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo que fue presentada a la Asamblea General 2021 la cual no fue aprobada en esa oportunidad. Presidencia del IIDM 2022-2024 solicitó a los miembros de la Comisión de Revisión que el proyecto se publicara en el sitio web oficial del Instituto para poder recibir observaciones y recomendaciones por parte de miembros y expertos.

La Comisión de Revisión, después de un proceso de actualización conforme el planteamiento de Presidencia, editó la versión 2023 la cual

fue enviada a los miembros del IIDM en plazo correcto, con la convocatoria de mérito y en la Asamblea General Ordinaria realizada en Ciudad de Guatemala el 18 de octubre de 2023 se sometió a aprobación el proyecto de Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo del IIDM versión 2023 y fue **aprobada con el noventa por ciento (90%) de votos a favor, apoyo y respaldo de miembros de todas las ramas del IIDM presentes**; se dejó constancia que algunos miembros de la rama de Colombia, dos de Venezuela y uno de Perú se abstuvieron de votar.

El trabajo realizado tiene importante historia la cual se encuentra explicada en el documento final, pero vale resaltar que fue iniciado y seguido por distinguidos miembros del IIDM de las ramas de Venezuela, Argentina y Colombia; la actual versión estuvo a cargo de la **Comisión de Revisión**

integrada por el **Dr. Luis Cova Arria (Venezuela), Dra. Patricia Martínez de Fortoul (Venezuela) y Dr. José Vicente Guzmán (Colombia).**

En la Asamblea General el Presidente del IIDM Omar Barrios Osorio manifestó el mayor agradecimiento institucional por el valioso trabajo realizado de los integrantes de la Comisión de Revisión, a los autores originales del proyecto, extensivo a todos los miembros y expertos que han participado con sus valiosos aportes y agradeció a los integrantes de la Asamblea General Ordinaria 2023 por el respaldo manifestado en la votación al trabajo presentado. Distinguidos miembros de la Asamblea General Ordinaria solicitaron la palabra y se sumaron a manifestar la importancia del trabajo realizado y lo que representa para Iberoamérica, agradeciendo a todos los que participaron.

Además, Asamblea General aprobó conformar la **Comisión de Actualización y Difusión** para que el importante instrumento jurídico pueda mantener una constante modernización y ser un referente para todas las naciones de Iberoamérica. También se determinó que Presidencia 2022-2024 emitiera la primera edición oficial la cual se presenta el 7 de marzo de 2024 al Consejo Directivo, versión que se editó de forma estructurada y se agregó referencia de encabezado por título, índice por artículos, estructura gráfica de la ley modelo, índice analítico, entre otros aspectos que facilitarían su estudio, actualización y difusión en Iberoamérica y organismos internacionales, siendo lo anterior un valioso aporte de la rama Guatemala del IIDM y de la actual Presidencia.

“El mar, uniendo a las naciones.”

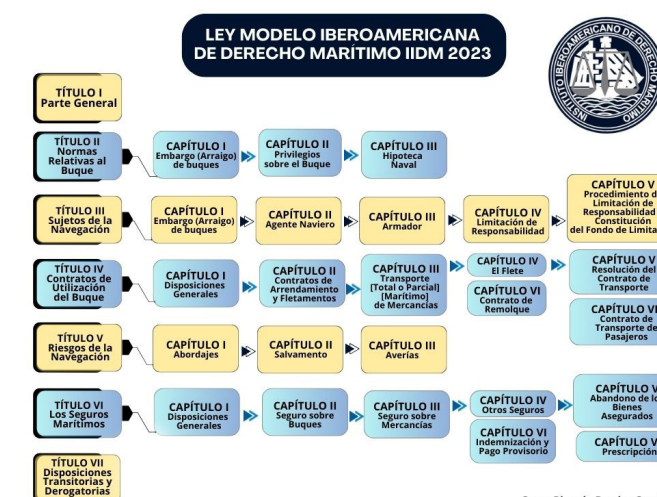
21 DE OCTUBRE FUNDACIÓN DEL IIDM Y DÍA DEL IUSMARITIMISTA IBEROAMERICANO

El lema de la Presidencia 2022-2024 del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo -IIDM- expresa un ideal, la aspiración o finalidad de una organización:

“El mar, uniendo a las naciones.”

El enunciado se ha convertido en un principio que orienta la actual administración del IIDM y permite, a la vez, reconocer a las abogadas y abogados iberoamericanos que permitieron que el Derecho Marítimo se pudiera organizar en coalición tomando como parámetro los idiomas oficiales: español y portugués.

Según acuerdo aprobado en 2022, cada 21 de octubre se conmemora la fecha de fundación del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, como el Día del Iusmaritimista Iberoamericano, como honra a vida de hombres y mujeres que con su trabajo y aportes en la ciencia que nos apasiona hace crecer oportunidades para nuestras naciones.



Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

Sede de Presidencia: IIDM 2022-2024
Dirección: 14 calle 3-17 zona 1, segundo nivel,
Centro Histórico, Ciudad de Guatemala.

Sede Oficial y Permanente del IIDM
Dirección: circunvalación durango 1445, 11000
montevideo, departamento de montevidео, uruguay,
interior oficinas del centro de navegación.



ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO
BOLETÍN OFICIAL



Email: info@iidmaritimo.org