

***Acuerdos Internacionales y
Regionales referidos al Comercio y
Transporte Internacional***

*Angel Ramos Brusiloff
Abogado Maritimista*

Agradecimientos.

Actores.

Foto Globo terráqueo: agua (3/4 partes) 70 %.

El mar es pues nuestro actor fundamental y luego obviamente el hombre y las maquinarias que utiliza en esta industria.



El mar siempre ha sido un medio para el desarrollo y expansión de los pueblos desde tiempos inmemorables.

Acontecimientos Históricos.

Hallazgo de Escritos: en un informe que data desde 1800 (A.C.) con disposiciones que tratan sobre temas de arrendamiento de embarcaciones y de colisión marítima.

Compilaciones de Manuscritos: Imperio Romano. Código de Rhodas: el derecho del capitán de una embarcación de tirar sobre la borda carga, para salvar la embarcación y la carga restante, entre otras reglas.

Códigos Medievales: las tablas de Amalfi, las Ordenanzas de Travi y las Reglas de Oleoron, estas últimas constituyen una recopilación de usos y costumbres vigentes en las costas marítimas del norte de Francia.

Los Estatutos Italianos: tuvieron su origen con la recopilación conocida con el nombre de Costumbres de Venecia.

Los Estatutos Franceses: la "*Guida (o Guidon) de la Mer*" compilación de origen francés (*Marsella o Rouen*): del contrato de seguros, exponiendo el estado de la jurisprudencia mercantil de la época.

Los Estatutos Españoles: el código de las Partidas el cual contiene disposiciones relativas a fletamentos, averías, tripulación y responsabilidad.

Los Fenicios: Siglo XI A.C. maniobraban en el Mediterráneo, siendo testigo del paso de las primeras embarcaciones, tras el paso de los griegos y cartaginenses.



EDUCEIN



Musulmanes

Exploraciones africanas.

Consulado del Mar

Las Actas de Navegación

Las Leyes de Wisby

El Código de Comercio Francés y las otras legislaciones

Casa de Contratación de Sevilla

Estrecho de Gibraltar



Casa de Contratación de Sevilla



Monopolio absoluto de la actividad comercial hasta el siglo XVIII donde se establecen, *por vez primera, las reglas del libre mercado y antidumping.*

Creada por los Reyes Católicos en 1503 para administrar y controlar todo el tráfico marítimo con las Indias al declararlas mercado reservado para Sevilla. Nadie podía ir a América ni fletar ninguna mercancía procedente de Indias sin pasar por el control de esa institución y pagar allí el impuesto del 20 % a la Corona.

Corona de Inglaterra.



Colonización. Sabemos lo acontecido en el intercambio de ambas culturas.

Bahía de Samaná, Batalla del Golfo de las Flechas.

La colonización, la forma del comercio, el dominio de la metrópoli, la conquista, las luchas, la piratería forman parte esencial y vital de la historia del derecho marítimo.

El mar, galeones, naufragios y huracanes

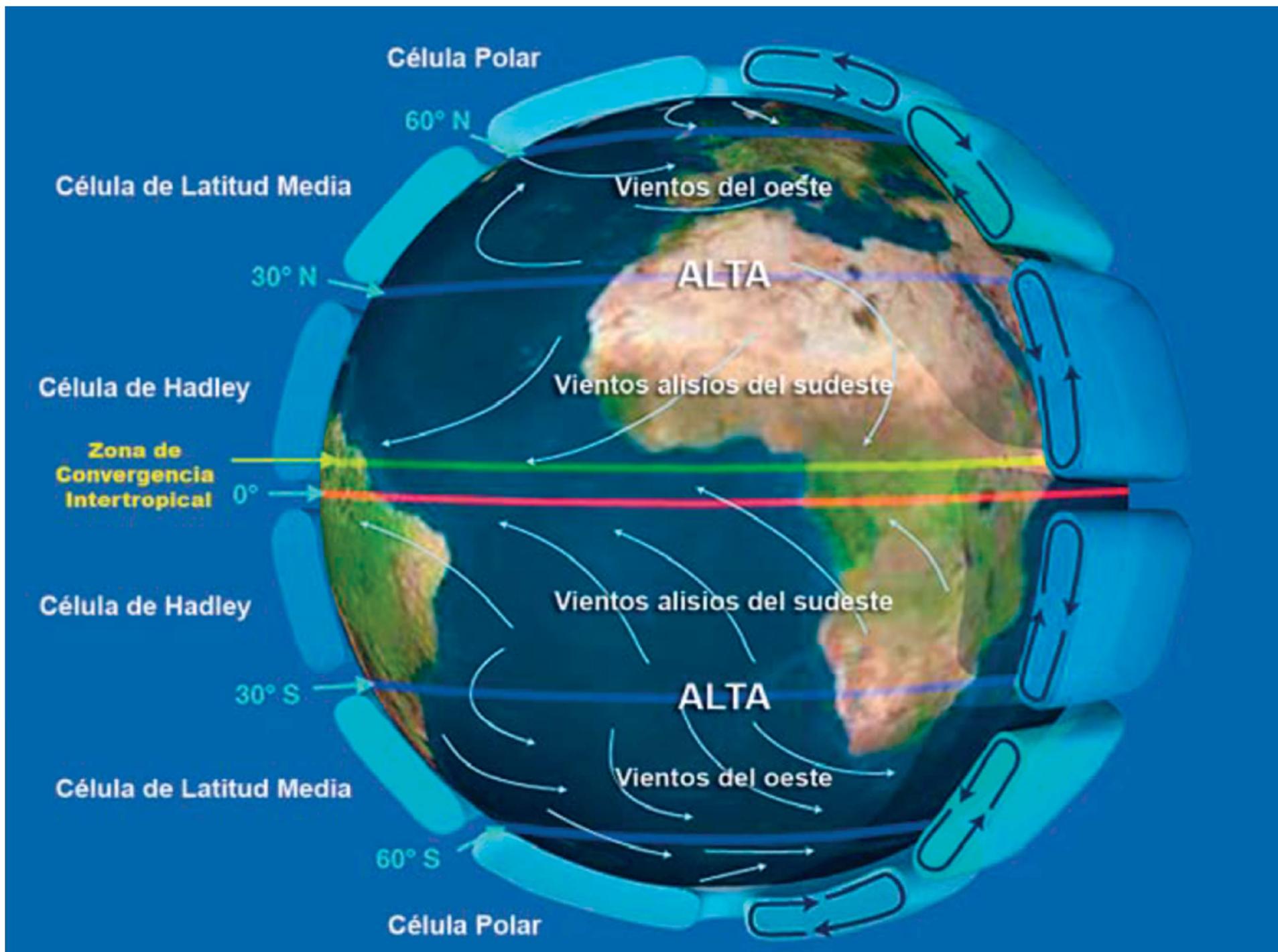


Los Vientos Alisios

Uno de los biógrafos del almirante Cristóbal Colón decía:

“Los vientos alisios son como un cortejo especial de nubes, nubecillas todas en fila, como soldados. Hasta que no se ve el cortejo, no hay alisios. Y cuando el alisio llega finalmente, se ven despuntar en la transparencia del cielo tropical esos vapores grises y burlones, que se aparecen en popa, detrás del que navega, como si persiguiesen una presa y la hubiesen alcanzado. Junto a ellos siempre de popa, empieza a soplar el viento, dentro de las estiradas hacia adelante, el buen viento alisio sopla hacia el occidente, hacia América”

.





Januz Federovicz: “La aventura marítima comenzó hace miles de años y se globalizó a partir de los siglos XV y XVI. Somos sus herederos. Y es así que el pasado y el futuro se reencuentran en nuestro presente, lo que nos da la ocasión de ser la continuación de esta inmensa y extraordinaria aventura marítima.”

Naufragios

Veamos algunos naufragios que son parte de esta historia de la navegación las cuales más adelante vincularemos a la era moderna.

En 1724, Nuestra Señora de Guadalupe.

Nuestra Senora de Guadalupe



Uno de los sobrevivientes mencionó:

“esperando por instantes nuestra última hora, sin embargo, de estar ya varado el navío, viene la fuerza del viento y corrientes o por divina providencia, se acercaba más a tierra, de modo que se asentó sobre arena...”

Origen de los Acuerdos

Los naufragios, la búsqueda de galeones hundidos, el rescate de embarcaciones y sus tesoros, los conflictos de jurisdicción, la explotación marítima, el paso de las embarcaciones, los daños ambientales obligan a los Estados arribar a acuerdos internacionales y establecer normativas locales.

Desde la antigüedad se *establece el principio de que ningún país tiene jurisdicción sobre los mares.*

Podemos tener en cuenta cuales son las tendencias actuales generales de la región relacionada a la aprobación y ratificación de los Tratados Internacionales así como de las políticas de uniformidad regional.

Entre ellas podríamos mencionar:

- 1ro. La creciente globalización del comercio internacional;
- 2do. El abandono de la tradicional postura regionalista en los esfuerzos y armonización;
- 3ro. Diferencias jurídicas o culturas jurídicas distintas (origen, nuevas tendencias, regímenes de responsabilidad);
- 4to. Falta de voluntad política y desconocimiento;
- 5to. Posiciones de interés: unipersonales, regionales o internacionales; y,
- 6to. Posición dominante y protección a los intereses nacionales políticos y económicos que se contraponen a las de interés universal.

En conclusión, todas las leyes mencionadas, relativas a la actividad marítima y comercial marítima, entre muchas otras, son las verdaderas fuentes del derecho marítimo, incluyendo los usos y costumbres del mar que crearon el camino para que los Estados arribaran a sus acuerdos internacionales o regionales.

Los Organismos unificadores. Acuerdos Internacionales y Regionales.

De Derecho público (o gubernamentales) y de Derecho privado (o no gubernamentales).

Organismos no gubernamentales

El “Comité Marítimo Internacional” (CMI) y el “Consejo Marítimo Internacional y del Báltico” (BIMCO).

a) CMI. Podría decirse que el CMI es quizás el principal abanderado que ha mantenido históricamente una labor continua hacia el proceso de unificación del Derecho Marítimo.

1. Las Reglas de York & Amberes.
2. Las Reglas para la determinación de daños y perjuicios en casos de Abordajes.
3. Reglas de interpretación de los términos de estadía en los fletamentos por viaje.
4. Estudio comparativo de los contratos de construcción de buques (con cláusulas modelos).
5. Reglas para el arbitraje marítimo internacional.

CMI



6. Reglas sobre el estatuto de los aerodeslizadores y de los accesorios de navegación costa afuera (offshore mobile craft).
7. Estudio sobre la responsabilidad y relaciones de las sociedades de clasificación.
8. Las Reglas de París sobre los conocimientos de embarques nominativos no endosables (sea way bills); y,
9. Las Reglas de París sobre Conocimientos de Embarque Electrónicos, entre otros.

(b)BIMCO. Por otro lado, puede decirse que la BIMCO es al proceso de unificación contractual lo que el CMI es al proceso de unificación normativa. Organización privada, internacional y de finalidad no lucrativa.

La BIMCO desarrolla para sus miembros una serie de actividades de gran interés (asesoramiento, asistencia técnica, publicaciones...). Sin duda, el catálogo BIMCO, Forms of Approved Documents, constituye la más completa colección de modelo impresos de pólizas de fletamento, conocimientos de embarque y otros documentos utilizados en la navegación marítima internacional.

BIMCO



BIMCO

- (c)INTERTANKO/INTERCARGO: Otros organismos destacables a mencionar, son la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque (INTERTANKO) y la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques de Carga Seca (INTERCARGO) ambas dedicadas, entre otras cosas, a la producción de pólizas modelo para sus respectivos tráficos.

Intertanko



INTERTANKO



Organismos gubernamentales

(a) *La “Sociedad de Naciones” y la “Organización de las Naciones Unidas” (O.N.U.).* Entre los trabajos que han venido realizando las Naciones Unidas cuenta la elaboración de proyectos y modelos de leyes en el ámbito comercial marítimo, tales como del arbitraje comercial y del comercio electrónico.

Especialmente instituidos, o en ciertas medidas vinculadas, con ésta última resaltan las siguientes organizaciones:

(b) *Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (U.N.C.T.A.D.).*



NACIONES UNIDAS



- (a) *Organización de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional (U.N.C.I.T.R.A.L.)*.
- (b) *Organización Marítima Internacional (OMI)*. El protagonista indiscutible. Organismo especializado de las Naciones Unidas. Sus principales objetivos se resumen en su lema “por una navegación más segura y unos mares más limpios”. Figuran en su Convenio constitutivo del siguiente modo: “*deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionadas por los buques*” (art. 1.a).



United Nations
UNCITRAL



Categorías:

Seguridad marítima

Prevención de la contaminación del mar

Responsabilidad e indemnización

Un Estado podrá asimismo firmar un tratado "a reserva de ratificación, aceptación o aprobación".

(e) *CNUD-UNCTAD*. En el ámbito marítimo ha actuado sobre todo, a través de la Comisión de Transporte Marítimo.

(f) *Organización de Estados Americanos (OEA)*. Es el organismo regional más antiguo del mundo, cuyo origen se remonta a la Primera Conferencia Internacional Americana, celebrada en Washington, D.C., de octubre de 1889 a abril de 1890.

La perspectiva de los países para aprobar y ratificar los tratados internacionales puede provenir de numerosos factores;

- a) De sus ideales nacionales, políticos, intereses económicos y posiciones jurídicas. Igualmente en esto influye la posición dominante. Y,
- b) Intereses.

Sobre los Tratados

“Pactu servit servanda” se determina que los tratados deben ser cumplidos.

EUA



CONVENIOS INTERNACIONALES Y NORMAS DE INTERÉS

DERECHO AMBIENTAL: LUGARES DE REFUGIO

Asistencia

Acceso a lugares de refugio

Convención de Londres de 1989 sobre Asistencia y Salvamento (1989) (London Salvage Convention). Desde entonces sigue la discusión del tema.

Discusión:

Norma de Derecho Internacional Público (sea positiva o consuetudinaria).

Controversia: Convención de Derecho Privado no debía inmiscuirse en aspectos de Derecho Público.

Tensión:

¿debe establecerse la obligación del Estado de dar refugio a un buque en peligro?

Buque Erika

Buque Prestige

OMI “Lugar de Refugio” es el lugar donde un buque necesitado de asistencia pueda tomar las medidas que le permitan estabilizar su situación y reducir los riesgos para la navegación así como proteger la vida humana y el medio ambiente.

La Comunidad Europea la define la parte del puerto o todo atracadero o fondeadero de protección o cualquier otra zona protegida definida por un Estado Miembro para acoger buques en peligro.

CONVEMAR no dice nada a pesar de que en su Capítulo XII contiene lo relativo a la protección del Medio Ambiente.

Buque Erika



Buque Prestige



Achille Lauro



Los incidentes de los buques “*CASTOR*” y “*PRESTIGE*”, que se vinculan directamente con la denegación de acceso a lugares de refugio, tienen:

Aspectos comunes

Complicaciones prácticas:

Auxilio a un buque cuando se encuentra en peligro la vida humana Vs. Cuando la vida humana no está en peligro.

Diferencias Jurídicas

CNUDMAR: Los Estados deben proteger y preservar el medio ambiente marino generaría la obligación de conceder refugio a buques que puedan contaminar Vs. no contiene norma alguna relativa al otorgamiento de acceso a lugares de refugio.

*Algunos autores han querido ampararse en el derecho de paso inocente por el mar territorial para fundamentar el acceso de un buque a un lugar de refugio, lo cierto es que resulta **difícil conciliar el derecho de paso inocente con el riesgo que puede derivarse de acceder a un lugar de refugio para un buque en peligro**. Además, no debemos olvidar que ese paso inocente podría suspenderse por razones de seguridad, entre las que podría encontrarse la protección del medio ambiente.*

Sin embargo, los Estados parte de esta Convención no han adoptado la regulación adecuada para poner en práctica esta disposición.

CODIGO PBIP/ISPS

La Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima, celebrada en Londres en Diciembre del 2002 adoptó nuevas disposiciones sobre el Convenio Internacional sobre la Vida Humana en el Mar, 1974, para incrementar la protección marítima.

Los acontecimientos del 11 de septiembre del 2001 motivó la elaboración de nuevas medidas para la protección de los buques y los puertos creando las normas en el marco de SOLAS del Código de Gestión de la Seguridad (ISM Code/Código IGS) y el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS/Código PBIP).

9/11



Los dos Códigos: ISM/IGS trata de la seguridad en la navegación desde el punto de vista del equipamiento, mantenimiento, administración y navegación del buque; y el PBIP/ISPS trata de la seguridad marítima pero desde el punto de vista de las medidas y procedimientos destinados a evitar posibles ataques terroristas a los buques e instalaciones portuarias o que estos sean utilizados para cometer atentados terroristas hacia otros objetivos no relacionados con actividades marítimas.

Es importante destacar que en relación a la navegación marítima existen dos conceptos diferentes de seguridad: “Marine Safety” cuando hablamos de la seguridad operacional del buque y “Marine Security” cuando se relaciona con la seguridad física de los buques y de las instalaciones portuarias.

Entre los objetivos del PBIP se encuentran:

Proporcionar un Marco Regulatorio Internacional para evaluar riesgos.

Evitar que a través de buques, instalaciones portuarias de cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas y otros actos ilícitos y coordinar medidas de cooperación entre los Estados miembros para enfrentar sus amenazas.

Garantizar la protección de la seguridad marítima y los niveles de protección en las instalaciones portuarias.

Implicaciones legales:

Inspección

Detención

Remoción

Expulsión

Conflictos legales y la responsabilidad:

- Limitación de responsabilidad del armador.
- Limitación de la responsabilidad del transportador marítimo de cosas.
- Contratos de fletamento.
- Coberturas de P&I.
- Obligación de navegabilidad del buque.

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS 1978. REGLAS DE HAMBURGO.

“La responsabilidad del porteador se basa en la presunción de culpa o negligencia. Esto significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, aunque en algunos aspectos modifica esta regla”.

Limitación de responsabilidad

Responsabilidad del cargador

Documentación

Las reclamaciones tienen un plazo de 2 años. Es prorrogable el plazo. Dispone de un plazo de 1 año para demandar en repetición.

**CONVENCIONES INTERNACIONALES SOBRE
EMBARGO RETENTIVO DE NAVES 1952, DE HIPOTECA
NAVAL Y PRIVILEGIOS MARITIMOS DEL 1993.**

Embargo Preventivo.

Embargos

Abusos

Créditos

Intereses armadores

Garantía

El crédito marítimo significa alegación de un derecho o crédito que tenga algunas de las causas enunciadas en el convenio:

1. Daños causados por un buque;
2. Pérdidas de vidas humanas
3. Asistencia y salvamento;
4. Arriendos;
5. Pólizas de fletamento;
6. Pérdidas o daños a mercancías y equipajes;
7. Avería común;

8. Remolque;
9. Pilotaje;
10. Suministro de productos;
11. Construcción;
12. Salarios;
13. Copropiedad;
14. Hipotecas;

Fianza
Security

Hipoteca Naval y Privilegio Marítimo.

Nacida en el siglo XIX se produce un choque entre los créditos marítimos privilegiados y la hipoteca naval.

La carrera de la preferencia o del orden.

La ejecución de los créditos y que quien cobra primero o como se distribuye el precio en caso de concurrir acreedores.

La prelación y la insuficiencia de la garantía.

Los créditos que gozan de un privilegio marítimo sobre el buque son:

1. Sueldos;
2. Por causa de muerte o lesiones;
3. Por recompensa en salvamento;
4. Derechos de puerto;
5. Culpa por pérdida o daños de la explotación del buque por danos materiales distintos al cargamento, contenedores y efectos del pasaje transportado;

Prelación

Uniformidad

Muchos han planteado en el seno del Comité Marítimo Internacional la unificación con el de embargo preventivo pero esto no ha logrado el apoyo necesario.

Ambos convenios son de trascendental importancia adoptar por nuestros países o integrarlos a nuestra normativa nacional conforme a nuestro ordenamiento local.

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL FALT 65.

Objetivos:

1. Facilitar el transporte marítimo mediante la simplificación y reducción al mínimo de los tramites, formalidades y documentos relacionados con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques internacionales;
2. Uniformar y simplificar las medidas; y,
3. Cooperación de los gobiernos.

Enmiendas del 1969, 1973, 1977, 1986, 1987, 1990, 1992, 1993, 1996, 1999, 2002 y 2004.

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SIMPLIFICACION Y ARMONIZACION DE LOS REGIMENES ADUANEROS CELEBRADO EN KYOTO EL 18 DE MAYO DEL 1973.

Este Convenio tiene por objeto promover la armonización y simplificación de los regímenes aduaneros.

Entre los datos más relevantes encontramos:

1. Sobre el abandono y destrucción de las mercancías;
2. Devolución de impuestos arancelarios;
3. Recursos, resoluciones y fallos;
4. Admisión temporal: contenedores, paletas y embalajes; medios de transporte; efectos personales;
5. Transito aduanero: contenedores, vehículos, remolques, barcazas, etc.
6. Infracciones y sanciones aduaneras: decomiso, arresto; los procedimientos para las garantías, detención de los medios de transporte y equipos;
7. Régimen suspensivo de derechos e impuestos;

Proyecto de Ley de Aduanas.

A título de primicia el proyecto de la nueva ley de aduanas contiene parte importante adoptada de Kyoto y otros convenios lo cual transcribimos:

Título relativo a las mercancías que son ingresadas bajo un régimen de Internación Temporal

- i) Los medios de transporte con fines comerciales, se encuentren cargados o no, *que no sean utilizados para transporte interno dentro del territorio aduanero.*
- j) *Equipos que permanecen dentro de la zona primaria aduanera, necesarios para la operación de carga y descarga de los medios de transporte internacional de pasajeros, carga y correo.*
- k) *Equipos necesarios para la navegación aérea y marítima.*
- l) *Unidades de transporte (contenedores en todas sus modalidades) se utilicen o no en zona primaria aduanera.*

o) Las naves marítimas o aeronaves civiles extranjeras que ingresen a territorio aduanero, siempre que este no forme parte normal de su trayecto.

t) Las autorizadas por normativa específica, convenios internacionales o por el Servicio Aduanero.

Título relativo a las mercancías que son ingresadas bajo un régimen Internación Temporal bajo Arrendamiento con Opción a Compra (“Leasing”) o Sustitución:

Aprovisionamiento de a Bordo y Suministros

Se considerarán aprovisionamiento de a bordo y suministros:

- a) Las mercancías destinadas a ser consumidas por los pasajeros y los miembros de la tripulación a bordo de las embarcaciones o aviones, que sean vendidas o no;
- b) Las mercancías necesarias para el funcionamiento y mantenimiento de las embarcaciones o aviones, inclusive los combustibles, carburantes, lubricantes y repuestos.
- c) Las grúas, chasis, montacargas, cabezotes, generadores eléctricos de contenedores refrigerados, equipos de ayuda a la navegación y los que sean utilizados como soporte de las operaciones marítimas y portuarias.

Exención

Invitamos a todos dar seguimiento a este importante proyecto de ley de trascendental importancia para la normativa aduanera de gran importancia para el sector nacional.

CONVENIO INTERNACIONAL RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR, EN CASOS DE ACCIDENTES QUE CAUSEN UNA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS.

Interpretaciones

El Convenio para la Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990).

Pacto Andino y Mercosur

Respuesta probable

Interpretaciones e imperio de la autoridad y/o de la normativa doméstica en alejar al buque, dar asistencia para sacarlo de sus costas u otorgar refugio.

Alcántara ha reseñado muy adecuadamente la reacción posible en los países de Iberoamérica en una publicación periodística, en los siguientes términos:

Con todo, es preciso hacer evolucionar una mentalidad escapista-represora respecto a buques siniestrados, muy afincada en los países latinos y mediterráneos, hacia otra actitud vigilante y colaboradora con soluciones de asistencia a dichos buques. No es tanto un problema de legislación ni de coste económico, comparado con el que puede evitar, como de equipamiento efectivo y de voluntad política para tomar decisiones de tal calibre. Pero habremos de llegar a ellas, sin duda, porque los accidentes y catástrofes existirán siempre.

Esfuerzos regionales en Iberoamérica

Pacto Andino/Acuerdo de Cartagena/Comunidad Andina de Naciones (CAN)

Esfuerzos regionales en Iberoamérica

Pacto Andino/Acuerdo de Cartagena/Comunidad Andina de Naciones (CAN)

En la actualidad lo componen Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. Como países asociados figuran Brasil, Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay. Como observadores Panamá y México.

Cabe destacar que entre los aspectos positivos encontramos:

1ro. Viajar sin pasaportes ni visas;

2do. Normas comunitarias de circulación;

3ro. Plan integral de desarrollo social;

4to. Zona de Libre Comercio;

5to. Ayuda ambiental.

El Cono Sur

Asociación Latinoamericana de Integración
(ALADI)

Grupo

Andino

Mercado Común del Sur (MERCOSUR)

Rios Orinoco, Amazona, Plata, Parana, Paraguay y Uruguay



Centroamérica

“Integración Centroamericana”

“SICA” el Sistema de la Integración

Centroamericana

CA-4

Unión Aduanera

Tratados de Libre Comercio (DR-CAFTA) que contienen algunas pero pequeñas referencias a la navegación marítima y poseen varios mecanismos regionales que le dan a la región cierto aire de unificación

El Parlamento Centroamericano (Parlacen)

La Corte Centroamericana de Justicia (CCJ)

La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA).

Los Tratados de Libre Comercio entre Centroamérica y el Caribe (República Dominicana es otro ejemplo de negociación internacional integral, aunque cada país negocio podría decirse separadamente).

Los Tratados de Libre Comercio entre Centroamérica y el Caribe (República Dominicana es otro ejemplo de negociación internacional integral, aunque cada país negocio podría decirse separadamente).

El Código Centroamericano de la Navegación fue un proyecto elaborado por los países centroamericanos y la cooperación de la Organización Marítima internacional, pero el mismo quedó en el olvido y es usada como pieza de estudio comparativo.



Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (C.O.C.A.T.R.A.M.)

Es un organismo regional de carácter permanente del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), constituido en el año 1980 como un organismo asesor de los Estados de Centroamérica, con la misión de contribuir al desarrollo sostenible del Subsistema Marítimo Portuario Centroamericano.), con carácter permanente, directorio propio y sede en la ciudad de Managua, Nicaragua.

Son Miembros de la COCATRAM: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. La Dirección de COCATRAM está a cargo de un Directorio, que cuenta con la participación del sector público y del sector privado.]

"Adoptar una política regional de apoyo y promoción al transporte marítimo de corta distancia entre los puertos de la región centroamericana (cabotaje regional)."

"Instruir a las dependencias competentes a planificar y ejecutar un proyecto para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, bajo la coordinación de Panamá."

Transporte Marítimo de Corta Distancia

Los Jefes de Estado y Gobierno de los países del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) en reunión extraordinaria.

"Adoptar una política regional de apoyo y promoción al transporte marítimo de corta distancia entre los puertos de la región centroamericana (cabotaje regional)."

"Instruir a las dependencias competentes a planificar y ejecutar un proyecto para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, bajo la coordinación de Panamá."

“Instruir a la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), a concluir la elaboración de la Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana.”

En noviembre del 1993 y en el Marco de una reunión patrocinada por la OMI la Red Operacional de Cooperación Regional entre las Autoridades Marítimas (ROCRAM) y América Central (ROCRAM-CA), la Secretaria de Estado de Agricultura y la Comisión de Seguimiento de los Acuerdos de Tierra revisaron y aprobaron un plan preliminar para el manejo de sus puertos y de sus actividades.

Rocram-CA

Sus principales objetivos son:

- Promover la creación y/o el fortalecimiento de las administraciones marítimas nacionales de los países miembros para el cumplimiento de sus funciones como Estado Rector de Puerto, Estado Ribereño y Estado de Bandera.
- Promover la armonización, actualización y modernización de la legislación marítima.
- Integrar esfuerzos y promover intercambios de información con vistas a una efectiva puesta en práctica de los instrumentos jurídicos internacionales y regionales en los campos de su competencia.
- Promover actividades conducentes al desarrollo y al fortalecimiento de los sectores marítimos nacionales en la región.

Instituto Iberoamericano de Derecho
Marítimo –IIDM-



Estado de los Convenios Internacionales Marítimos en los Países de Centroamérica, Panamá y Rep. Dominicana
Convenios Internacionales Ratificados o Adheridos por los Países de Centroamérica, Panamá y R. Dominicana

	GT	SV	HN	NI	CR	PA	RD
CONVENIO CREACION OMI 48-91-93	X	X	X	X	X	X	X
SOLAS 74-78-88	X		X	X		X	X
LL 66-88	X		X	X		X	X
ARQUEO 69		X	X	X		X	
COLREG 72	X	X	X	X		X	X
CSC 72			X				
STCW 78/95	X		X			X	
FAL 65		X	X				X
MARPOL 73/78	X		X	X		X	X



	GT	SV	HN	NI	CR	PA	RD
INTERVENCION 69				X	X	X	X
CLC 69 PROT 76-92	X	X	X	X	X	X	X
FONDO 71 – FONDO – PROT 76 – 92						X	X
LDC 72	X		X		X	X	X
LIMITACION DE RESPONSABIL. CIVIL, 1976							
OPRC 90		X					
SUA 88 Y PROTOCOLO 88		X	X		X	X	

	GT	SV	HN	NI	CR	PA	RD
INMARSAT, 1976 – 98					X	X	
CONVENIO DE CARTAGENA Y PROTOCOLO 1983	X		X	X	X	X	
(Protección Gran Caribe)	X		X	X	X	X	
UNCLOS-CONVEMAR 1982	X		X	X	X	X	X
CODIGO DE CONDUCTA, 74	X		X		X		

GT SV HN NI CR PA RD

Derecho Marítimo República
Dominicana

Leyes Dominicanas

Nuestro código de comercio es una réplica del código napoleónico francés del año 1807, que a su vez es una réplica de las ordenanzas de Colbert del año 1661.

En nuestro país existen dispersas disposiciones legales que rigen la materia. No obstante resulta interesante recordar las primeras leyes en la materia de nuestro país:

1. Para la naturalización y expedición de patentes de navegación. 1845.
2. Que prohíbe a los buques extranjeros el comercio de cabotaje. 1858.
3. Sobre buques de vela extranjeros en Samaná. 1887.
4. Sobre despacho de buques. 1914.
5. Sobre servicio de arrimo y carga. 1934.
6. Procedimiento para construcción de muelles dentro de la franja marítima. 1938.
7. Crea la Comisión Marítima Nacional. 1943.

Y entre las principales se destacan:

Ley de Policías y Costas número 3003 (G.O. 7314 del 4 de agosto del 1951).

La policía general de los puertos, fondeaderos y costas es competencia de la Jefatura de Estado Mayor de la Marina de Guerra. Asume la dirección de las medidas en casos de naufragios, incendios de buques, abordaje y en general de siniestros en casos de accidentes marítimos.

Reglamentos internacionales sobre choques marítimos. 1951;
Que prohíbe el abandono de buques en aguas territoriales y vías fluviales. 1953 y 1954;
Convención Organización Marítima Internacional. 1953;

Ley número 70 del 1970 que crea la Autoridad Portuaria Dominicana y sus reglamentos.

Esta Ley surge como una necesidad que controle y administre con sentido comercial los puertos de la República donde pudiesen convivir los intereses estatales y privados. Lo preside un Consejo de Administración compuesto por 3 personas del sector público y 3 personas del sector privado.

Entre sus atribuciones se encuentran:

Dirigir, administrar, explotar, operar y mejorar los puertos marítimos de carácter comercial bajo su control y administración, controlar y fiscalizar la explotación, operación y mantenimiento de los puertos marítimos de carácter privado, construidos o explotados por particulares en uso de concesiones o arrendamientos otorgados por el Estado. Tiene carácter autónomo y patrimonio independiente.

- Ley número 3489 para el régimen de las Aduanas (G.O. 7529 del 25 de febrero del 1953);
- Ley número 603 que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construido o en construcción, siempre que tenga más de tres toneladas. 1977;
- Ley número 344-98 que establece sanciones para el ingreso y salida ilegal de personas desde o hacia el territorio nacional;
- Ley número 305 que modifica la anchura de la zona marítima (modifica el artículo 49 de la ley 1474 sobre vías de comunicación de fecha 22 de febrero de 1938 (G.O. 9082 del 29 de marzo del 1908));
- Ley número 8-90 sobre el fomento de zonas francas y su reglamento y la número 43-15 que crea la institución de las zonas francas dentro del Territorio de la República;
- Ley número 1587 que sanciona las salidas clandestinas hacia el extranjero;
- Artículos 93, 94, 95, 96 y 434 del Código Penal;

- Resolución número 528 que aprueba el Convenio Interamericano para facilitar el Transporte Acuático Internacional (Mar de la Plata).1973;
- Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques (Marpol 73/78);
- Resolución número 4941 del Congreso Nacional que aprueba la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje y la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas sobre Asistencia y Salvamento Marítimo. 1958;
- Resolución número 4948 que aprueba la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques.1958;
- Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. Pesca y plataforma continental. 1964;
- Resolución número 542 de 1973 que aprueba el Convenio Internacional sobre la prevención de la contaminación del mar por el vertimiento de desechos y otros materiales desde los barcos;
- Resolución número 81 del 1974 que aprueba la convención internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar –SOLAS-;

- Resolución número 703 del 1974 que aprueba la Convención Internacional en Altamar de casos de accidentes que provocan Contaminación por Hidrocarburos;
- Resolución número 108 del 1974 que aprueba la Convención internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por Hidrocarburos;
- Ley número 66-07 que declara a la República Dominicana como Estado Archipiélago y que crea la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos sobre la Zona Económica Exclusiva y que derogó la ley no. 186 del 13 de septiembre de 1967 sobre la Zona del Mar Territorial y sus modificaciones y su reglamento de aplicación 323-12;
- Ley 426-07 para sancionar la práctica de polizonaje en la República Dominicana;
- Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 1974. Adhesión a la parte que contiene el Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP) para permitir establecer medidas para la protección y seguridad en los puertos, entre otras.

CESEP: Mediante Decreto No. 746 del 2000 el Poder Ejecutivo crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria bajo la dependencia de la Secretaria de Estado de las Fuerzas Armadas entre cuyos objetivos se encuentran las labores y seguridad propia de los puertos.

CPMSP: Mediante Decreto 144-05 el Poder Ejecutivo creó la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria entre cuyos objetivos se encuentran:

Diseñar una estrategia y política portuaria con una visión a largo plazo y preparar un programa de modernización y fortalecimiento de las instituciones vinculadas al sector entre otros objetivos.

Marina de Guerra: Mediante Decreto No. 309-10 el Poder Ejecutivo ratifica a dicha institución como Autoridad Marítima facultada con la competencia de ejercer las funciones de Estado Rector de Puerto de conformidad a CONVEMAR 1982. Tales facultadas van en adición a las atribuciones otorgadas a la Ley 3003 sobre la Policía de Puertos y Costas. En septiembre del 2010 es aceptada como miembro cooperador del Acuerdo de Viñas del Mar.

Resolución no. 119-12 que aprueba el Régimen Nacional para la Simplificación de los Regímenes Aduaneros celebrado en Kyoto el 18 de mayo del 1973;

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Hamburgo.1978.

No obstante existen algunos convenios, leyes y reglamentos que hacen necesario actualizar e incorporar o evaluar a la normativa dominicana:

Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993.

Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999.

Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, Atenas 13, Diciembre 1974) y su Protocolo del 1976. Protocolo del 2002 al Convenio de Atenas: Reserva relativa a la expedición y aceptación de certificados de seguro con excepciones y limitaciones especiales.

Convenio sobre Transporte Multimodal.

Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976 y el Protocolo del 1996.

Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (SNP 1996).

Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007.

Seguimiento y adopción de las resoluciones de la Organización Internacional del Trabajo y de la Organización Marítima Internacional sobre Trato Justo de la Gente de Mar en caso de Accidente Marítimo y de la Criminalización de la Gente de Mar.

Seguimiento y adopción de las directrices de OMI sobre Lugares de Refugio.

Modificación y actualización de la Ley sobre Puertos. Actualmente en proyecto de la Autoridad Portuaria Dominicana.

Anteproyecto de Ley de Incentivo al Turismo Marítimo Privado en República Dominicana.

Anteproyectos de Legislación Marítima en el Congreso Nacional y de Comercio Marítimo.

Reglamento de Marpol.

Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional.

No quiero terminar esta parte, aunque no puedo considerarme conocedor del tema, sin mencionar dos detalles sumamente interesantes que debemos tener en cuenta, aparte de actualizar nuestras leyes y desarrollar realmente una Estrategia Marítima Nacional que involucre lo portuario y del desarrollo sostenible, la siguiente temática:

La Zona Internacional de los Fondos Marinos: Patrimonio Común de la Humanidad. El derecho internacional del mar es uno de los sectores de la disciplina de evolución más rápida. Negociaciones arduas y largas dieron su fruto en 1982 con la adopción de CONVEMAR.

Cualquier estrategia a desarrollar sería interesante traer al debate estas temáticas. Espero no haberlos cansado.

Muchas gracias.