

Origen del Derecho Marítimo. Historia.
Angel Ramos Brusiloff
Abogado Maritimista
Extracto Manual Derecho Marítimo de su autoría

El origen del derecho marítimo se remonta a periodos muy remotos de la historia de la humanidad, como lo demuestra el hallazgo de escritos en un informe que datan desde 1800 (A.C.) con disposiciones que tratan sobre temas de arrendamiento de embarcaciones y de colisión marítima.

Esta rama del derecho nace de las necesidades prácticas de los comerciantes marítimos. Sobre los orígenes del derecho marítimo se conoce también compilaciones de manuscritos que datan de la época del colapso del imperio romano, las que revelan un aspecto del derecho antiguo conocido como el código de Rhodas, colección de las que se extraen doctrinas que aun existen como por ejemplo el derecho del capitán de una embarcación de tirar sobre la borda carga, para salvar la embarcación y la carga restante, entre otras reglas.

Otros códigos del mar en la Edad Media son los Códigos medievales como las tablas de Amalfi y la 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. Están formados por las decisiones de los Roles de un tribunal constituido a fines del siglo XII en la Isla de Olerón (*en el litoral Atlántico*), dicha compilación data del 1206.

Los Estatutos Italianos: tuvieron su origen con la recopilación conocida con el nombre de Costumbres de Venecia, en los cuales se inspiran los de las ciudades marítimas de la Dalmacia, de Ancona, Rimini, Bari y Trani, etc. La cual reglamenta las obligaciones de los tripulantes, la responsabilidad del capitán y de los propietarios

Los Estatutos Franceses: otra colección bastante difundida, atestigua la tendencia hacia la unificación del derecho marítimo en los principales puertos Mediterráneos: es la "**Guida (o Guidon) de la Mer**" compilación de origen francés (**Marsella o Rouen**), atribuida al finalizar el siglo XVI, al trabajo de un jurisconsulto privado cuyo nombre ha quedado ignorado. Es indudablemente posterior al Consulado (*las primeras ediciones datan del 1607, 1645 y 1651*) y trata entre otras materias, amplia y orgánicamente, 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, responsabilidad. Más tarde apareció la compilación llamada Consulado del Mar que recogía los usos y costumbres vigentes en el Mar Mediterráneo occidental, y tuvo aplicación en la parte oriental del mismo por los navegantes italianos. Fue publicado en Barcelona, España en el siglo XVI las Ordenanzas de los gobiernos españoles

Utilizó gran parte del material legislativo precedente como eran los estatutos de Florencia y de Génova, las ordenanzas de Flandes y de Amsterdam, las de Barcelona, Sevilla, Burgos, Bilbao y otras, precediendo autorizadamente a la codificación francesa.

Las Actas de Navegación: legislación aprobada por el Parlamento inglés, en los siglos XVII y XVIII, para estimular y proteger la industria y el comercio interior contra la competencia extranjera. A veces se llamaron Actas de Comercio y Navegación.

El Consulado del mar: el famoso "**Consulat de Mar**", elaboración del derecho marítimo común con la cuenca del Mediterráneo, refundición y fusión de infinidad de normas procedentes. Esta colección fue formada para uso de aquella magistratura designada con el mismo nombre, de origen pisano; la materia fue recogida en muchos ejemplares manuscritos, de los cuales se deduce la existencia en varias ciudades del Mediterráneo, desde comienzos del siglo XII y a fines del siglo XV.

Las Leyes de Wisby: el Derecho de "Wisby", es posterior a los Roolos de Olerón (VALIN) y es una derivación del llamado "Waterrecht" que se formó en Flandes, en Holanda y en Inglaterra. La compilación conocida bajo el nombre de "Leyes de la ciudad de Wisby en Gothlandia" (HogesteWater-RechtthoWisby) alcanzó en Europa septentrional, casi el valor de derecho común influenciando todo el posterior derecho marítimo nórdico.

El Código de Comercio Francés y las otras legislaciones: el Código de Comercio Francés, entró en vigor en 1807 bajo el reinado de Napoleón el cual incorporó a sus normas las relativas a la navegación en su aspecto privado; fueron extraídas de la Ordenanza de la Marina.

Las conquistas de Napoleón impusieron la vigencia de este Código en casi toda Europa y aún después de su derrota definitiva siguieron ejerciendo gran influencia, sus postulados en las legislaciones de la mayoría de los países europeos, pero adecuadas a las características propias de cada país.

Imagínense la excelencia de ese Código que en la mayoría de los países que lo adoptamos siguen vigentes y tal vez lo único que requería era su actualización.

Esfuerzo en ese sentido se realizó en la Comisión de Reforma del Código de Comercio que duro en su elaboración en el periodo del 1997 al 1999 sin obtener ningún resultado.

Desde la antigüedad se *establece el principio de que ningún país tiene jurisdicción sobre los mares*, lo que obligaba y obliga aun, a que las naciones alcanzaran acuerdos que luego fueron implementados en Convenios Internacionales sobre todo lo relacionado con el tránsito de los barcos, su tripulación y cargamentos en supuestos de disputa.

Los primeros acuerdos quizás se basaban en un puñado de costumbres tradicionales que se habrían desarrollado a partir desoluciones prácticas a problemas corrientes del comercio marítimo y del transporte. Muchas de estas costumbres pasaron a formar parte del derecho romano. Tras la caída del imperio, el comercio marítimo se interrumpió durante unos 500 años.

Después de que la actividad marítima se recuperara durante la edad media comenzaron a plantearse conflictos y se dictaron leyes generales para solucionarlas.

En conclusión todas las leyes mencionadas, relativas a la actividad marítima y comercial marítima, son las verdaderas fuentes del derecho marítimo incluyendo los usos y costumbres del mar que en la práctica constituye el derecho viviente

Los fenicios hacia el siglo XI A.C. maniobraban en el Mediterráneo, siendo testigo del paso de las primeras embarcaciones, tras el paso de los griegos y cartaginenses, a partir de la conquista de Roma, aparecen las primeras noticias sobre los modos de navegación. Le toca al geógrafo Estabón quien recoge los testimonios de soldados y viajeros, describiendo embarcaciones construidas con cueros cosidos sobre varas y luego a partir de troncos labrados.

El empleo de grandes barcos construidos en madera para el transporte de productos en el Mediterráneo y las nuevas provincias del norte de Europa requirieron instalaciones portuarias e infraestructuras más seguras incluyendo para el refugio y las necesidades de arreglos y construcción de las embarcaciones, lo que origina por primera vez los astilleros.

Con la evolución de las provincias del norte de Europa llegan nuevos tipos de embarcaciones construidas a tingladillo mediante hiladas de tracas dando el aspecto de persianas.

La entrada de los musulmanes a través del estrecho de Gibraltar en el 711 dc trae embarcaciones más ligeras propulsadas a remo y vela.

En el siglo XII el otorgamiento a fueros por parte de los reyes castellanos establece regulaciones marítimas, aumentando las actividades comerciales por mar y de ahí se preceden las informaciones más antiguas de la pescadería en el mar norte.

Suceden las exploraciones a África en la búsqueda de una ruta a oriente medio por parte de los castellanos y portugueses a lo largo del siglo XV.

En 1403 se inician las expediciones organizadas que culmina con el descubrimiento de la islas canarias por parte de Juan de Betancourt verdadero trampoline hacia las exploraciones oceánicas.

Sin embargo es Portugal la que logra más éxito en la empresa con los descubrimientos y las exploraciones.

Portugal continúa con sus exploraciones demostrando que el océano Índico era un mar abierto lo que hace a Castilla expandirse hacia el oeste.

Los instrumentos de la navegación

Para el siglo XV la navegación de altura era una travesía difícil, la navegación segura era la costera, refugios y rápidos empleos permitiendo estimar la posición de un buque con solo conocer su rumbo y velocidad.

Los navegantes usaron desde la aguja magnética en occidente, el sol y las estrellas que encontraba de riesgo los temporales y la nubosidad, la aguja de la sonda fabricada con un peso de plomo sujeto mediante un cabo que permitía conocer la profundidad del lugar donde se navegaba.

Las obras y traducciones árabes de los matemáticos griegos conservaron los conocimientos de la gastronomía, el desarrollo del astrolabio probablemente de origen persa, tablas astronómicas, la aguja magnética de los chinos y el trazado de cartas portulano serían de los instrumentos utilizados a lo largo de la historia de la navegación.

Con el descubrimiento de América en 1492 las exploraciones marinas llegaron a su fin.

Se inicia una nueva era de explotación comercial a través de la navegación regulada entonces por las capitulaciones, embarcando grandes cantidad de pasajeros sin control una vez terminaban de estibar la mercancía y donde se determinaban previamente, los beneficios de la corona y la empresa marítima.

Casa de Contratación de Sevilla

No podemos hablar del derecho marítimo y la navegación como concepto histórico sin tomar de referencia la importancia que, para el Caribe, representa la colonización y la

Casa de Contratación de Sevilla. El crecimiento de la empresa marítima data del 1503 cuando se funda la Casa de Contratación de las Indias en 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.

Igualmente se formaban a los pilotos para los viajes a las Indias bajo la autoridad del piloto mayor con la obligación de entregar informes y relaciones que sobre lo descubierto o explorado para usar en la cartografía.

Era incluso un organismo de tipo científico, etnográfico, historiográfico y de enseñanza náutica además de centro del comercio de los nombramientos y del archivo de indias.

El archivo de Indias fue creado en 1785 el cual recoge toda la información de más de 43,000 legajos con unas 80 millones de páginas en 8 ms. lineales de estanterías de casi 3 siglos de historia de las indias, desde América a la tierra de fuego hasta el sur de los EUA demás de las Filipinas.

En 1790 es suprimida al quedar liberada el comercio debido a las ideas fisiocráticas y pre liberales de los ilustrados.

Inglaterra reducía por su parte a las colonias permitiéndoles solo producir materia prima y venderlas a la metrópoli quien las elaboraba y transformaba en productos manufacturados y las exportaba a las colonias sin competencia

Las leyes de navegación adoptadas por Inglaterra entre 1651 y 1660 monopolizaban el comercio de su imperio en favor de la metrópoli y de esa forma conseguían la hegemonía naval y el dominio del mundo.

Inglaterra dueña del comercio y único país industrializado hasta mediados del siglo XIX propugna el libre cambismo para que los demás países bajen las barreras aduaneras con las que protegen su producción de la competencia de los productos industriales británicos con los que no puede competir y busca penetrar en el mercado hispanoamericano y adueñarse de él.

La liberalización del comercio con América en 1778 y la supresión de la Casa de Contratación de Sevilla en 1790 sirve muy bien a sus propósitos, sin embargo, siguen manteniendo el proteccionismo de los productos que son más caros de producir en Inglaterra como el trigo, reservándose el mercado interno de su propio país mediante las leyes de trigo y su hegemonía naval mediante las leyes de navegación hasta

mediados del siglo XIX. Hasta 1846 no se derogan las leyes de trigo y hasta 1849 las leyes de navegación.

En 1778 se libera el comercio con América y ese mismo año el comercio del aceite.

El consejo de indias aprobaba la inspección de los barcos mediante una lista publica y el embarque de pasajeros y mercancías se anotaban en un manifiesto, donde se otorgaban copias una para la casa de contratación, una para el propietario de la carga y armador del barco. Luego de la carga se permitía subir a las personas en grandes cantidades donde solo se anotaba su nombre

Las mercancías se embarcaban en pipas o toneles, botijas o tinajas, barriles o petacas y fardos. Los metales preciosos se embarcaban en barras o lingotes o acunados en moneda.

De acuerdo a un extraordinario trabajo realizado por el historiador y arquitecto Eugenio Pérez Montas, el cual debe ser estudio obligatorio al hablar de la historia del derecho marítimo y su vinculación con la Republica Dominicana, nos dice que los mares no tienen nacionalidad y mucho menos el Caribe que es multiétnico y panantillano. Un historiador de la región le dijo a dicho eminente historiador que el Caribe es que uno de los tres mares que Dios creo a la escala del hombre para su deleite y que el mar Caribe es escenario de los acontecimientos más trascendentales de la historia de América.

Con la colonización, los aventureros se encontraron con los nativos navegando en sus grandes y pequeñas canoas, que representa el primer nombre de un objeto americano en letras latinas. Sabemos lo acontecido en el intercambio de ambas culturas.

Sin embargo debemos recoger que aunque la más avanzada de las culturas domino en los tiempos precolombinos, los caribes se asentaron en la hermosa bahía de Samaná donde se efectuó una de las primeras batallas que los conquistadores europeos sostuvieron con los nativos guerreros: la del golfo de las flechas. Realmente una batalla campal por el territorio.

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

En nuestro mar descansan muchos galeones que fueron parte de esa historia de conquistas, naufragios y lucha.

En verano el Caribe se convierte en un trueno, no hay quien surque sus aguas y sus vientos, desde África hasta América, vienen los huracanes, las tormentas, los ciclones, desde siempre.

Las condiciones del clima y de los temporales en la navegación obligo a ir creando las medidas de seguridad de las embarcaciones, de asistencia y salvamento, de las reclamaciones y de las averías, de la exoneración de responsabilidad por causas de fuerza mayor, hechos fortuitos y de terceros.

Uno de los biógrafos del almirante Cristóbal Colon 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^.

Podemos ver como es parte de la historia del derecho marítimo y de la navegación, como los naufragios son parte de esa historia y las tormentas también...los naufragios, los accidentes de embarcaciones que chocaban contra los corales por las tormentas y climas o encallaban con las costas y el fondo marino, antes quizás por tales acontecimientos naturales y falta de instrumentos, ahora por la imprudencia de la navegación. Los desastres ambientales nos siguen desde aquella época.

Como podemos ver, los huracanes, las canoas, el mar, los indios tainos del Mar Caribe, las Antillas y la bahía de Samaná son los eslabones de una cadena para el tema de que se trata. Todo se vincula: el dominio de los mares, de las fronteras marítimas, de los conflictos de jurisdicción, del rescate de embarcaciones y galeones, de la explotación marina, de las bitácoras y los instrumentos de la navegación, de las leyes marítimas, del intercambio comercial...los protestos, las reservas y las reclamaciones.

Desde la antigüedad nuestros mares y nuestras costas han sufrido el impacto de estos accidentes marítimos que han requerido la instrumentación de convenios internacionales de importancia para la protección de nuestra fauna marina y costas incluyendo las relativas a los procedimientos de limpieza, a la implementación de multas y pago de los costos de remediación y reparación de los perjuicios. Lamentablemente nuestros Estados todavía no conocen los procedimientos para los reclamos internacionales por derrames de hidrocarburos aportados por la comunidad internacional.

Adentrarse en los mares siguiendo al sol con el estímulo de la corona colonizante o no, inicia la historia de la navegación hacia América.

Descubrimiento de América

Regresando al descubrimiento de América se incrementan las diferencias entre Portugal y Castilla, lo que motiva el origen de instrumentos jurídicos, la casa de castilla, las bulas apostólicas, el tratado de Tordesillas donde se establecen líneas divisorias entre las zonas de influencia de ambas coronas, la casa de contratación en 1508 crea el cargo de piloto mayor gracias a las exploraciones y conclusiones de Américo Vespucio, para examinar los instrumentos de navegación se configura una estructura administrativa y se establecen las audiencias y casas reales y se fomenta la navegación de altura.

Las obras náuticas se agrupan entonces en los regimientos de navegación o compendios de las reglas de la navegación para pilotos y navegantes y las relacionadas a la casa de contratación.

A partir del siglo XVI se forman armadas y flotas, formas de reclutamiento de los tripulantes, proliferan los piratas y corsarios que hacían necesario aumentar la seguridad y en 1507 se establece la primera armada para la protección de los buques que retornaban a la península, en 1526 se crean los convoyes para asegurar a los buques mercantes y en 1543 se establecen ordenanzas para regular la navegación.

En los años posteriores se establece la salida de una flota anual para el caribe una con rumbo a la nueva España México y otras a tierra firme norte de Sudamérica con buques de guerra.

Las dificultades climáticas complicaban la navegación por el atlántico en el invierno y al aparición de los huracanes en el caribe lleva a separación de estas flotas a partir del 1555.

En 1562 John Hawkins organiza su expedición a América acosando a las embarcaciones españolas en el caribe y luego se multiplican los ataques sistemáticos en el canal de Bahamas, paso obligado para las naves de regreso.

La respuesta no se deja esperar, en 1564, estableciendo en Aranjuez que con cada flota caída de nueva España y tierra firme fuese capitaneada.

Se inicia la evolución de las construcciones navales del siglo XV al XVIII y se establece el método constructivo en superponer los ligazones fuertemente empernadas.

A finales del siglo XVIII ante la situación lamentable de España y la muerte de Carlos II, Felipe V llega a España y restablece las comunicaciones marítimas con América, reconstruye la armada, solicita el apoyo de la escuadra francesa de LUIS XIV e inicia un plan de construcción en todos los astilleros de la corona. Es ahí donde se inicia la construcción de Nuestra Señora de Guadalupe.

Durante los años del 1706 al 1722 hubo una gran merma y desgracias, los galeones no tenían suerte, nunca regresaron una gran cantidad de ellas, perdidas de muchas embarcaciones, unas interceptadas por los ingleses y otras por naufragio.

Naufraios

En 1724 Nuestra Señora de Guadalupe de 50 cañones que gozaba de una gran construcción, un 24 de agosto a la vista de la española, entre 9 y 10 am, arrecio el viento del norte y comenzó a zozobrar la nave, en la lucha por salvar vidas intentaban rebasar el Cabo de Cabrón pero los esfuerzos fueron inútiles, por ser una punta que interna mucha al mar y contraria al viento...Uno de los sobrevivientes menciona:

^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...^

El naufragio recuerda un hecho histórico de conflictos entre el enfrentamiento del buen criterio del piloto mayor y Guevarra comandante del navío respecto a la navegación a la costa y de girar a la bahía de Samaná pese a la inminencia de un huracán.

Al momento entro la más cruel de las tormentas, altos oleajes, cielo negro que con los fuertes vientos rompió La Guadalupe. En la desesperación algunos se arrojaron al mar. El bote con los golpes de mar volcó y centenares de ahogados a excepción de Chacón y Alcayaga que sabían nadar y Mendinueta que sufrió grandes heridas. Muchos fueron a parar a Miches lugar inhóspito con espeso bosque tropical sin alimento alguno.

La situación de la navegación seguía calculándose mediante la altura, del sol o de los astros para determinar la latitud, la velocidad con la corredera. Los primeros cronómetros marinos los emplearon los ingleses, en los años posteriores los avances tecnológicos y la eficacia de la política de arsenales darían lugar a una nueva etapa del resurgimiento de la marina española.

Arqueología submarina en la Republica Dominicana

A partir de la década del 1950 empezó el interés por descubrir los miles de naufragios que ocurrieron en la región, en los tres siglos y medio que duro la colonización europea en América.

El rescate de los naufragios y cargamentos se retrotrae al siglo XVI ya que desde entonces se practicaban labores de salvamento. Fueron estableciéndose ciertos puertos estratégicos del Caribe y escuadras especializadas para la recuperación de cargamentos hundidos incluyendo buzos.

Cuando el naufragio ocurría en aguas no muy profundas y de relativa calma esas cuadrillas de salvamento tenían éxito y lograban rescatar gran parte de la carga y del armamento pero en la mayoría de los casos fracasaban.

En 1976 unos pescadores descubrieron los restos del Guadalupe logrando rescatar una gran cantidad de piezas que actualmente se encuentran en colecciones particulares comenzó para nuestro país el reto de conservar su patrimonio sumergido.

Luego del Guadalupe empezó el de Tolosa que se encontraba enterrada bajo gruesas capas de arena y sedimentos procedentes de los ríos. Perfectamente conservada es el único galeón de América cuya estructura del barco se encontró en las mejores condiciones. El Tolosa se golpeó repetidamente en la cresta del arrecife y se hundió en la cara profunda del macizo coralino la popa quedo a 28 pies bajo la superficie del mar.

Otra de las historias de naufragios más conocidas en el caribe por las innumerables riquezas y vidas que se perdieron fueron las del galeón Nuestro Señora de la Pura y Limpia Concepción sorprendida por un huracán en el estrecho de la Florida.

Todas las empresas fracasaron en su rescate hasta que en el 1687 un capitán de nombre William Phips trabajando para el rey de Inglaterra lo descubrió y recupero gran parte del tesoro.

En noviembre del 1978 el investigador Webber bajo contrato con la RDOM localizo los restos del galeón cuyos restos dispersos y profundamente sumergidos entre los corales en forma de hongo que caracterizan el banco de la plata.

Desde esa fecha se han iniciado en la RDOM diversas prospecciones en busca de los restos de las quepodrían ser las embarcaciones españolas más antiguas de América y de los restos de las primeras navegaciones protagonizadas por Colon y sus contemporáneos.

La RDOM por su ubicación geográfica y por la enorme cantidad de naufragios que se encuentran en sus aguas es el foco de las actividades históricas y arqueológicas relacionadas con el rico pasado marítimo colonial de todo el caribe.

El museo de las casas reales y la entonces dirección nacional de parques, la marina de guerra y el grupo de investigadores submarinos empezaron a crear el rescate del material histórico y arqueológico sumergido por estos naufragios.

La historia de la navegación marítima no se puede desligar de la historia de las embarcaciones, de hecho, el navío se encuentra entre los medios de transporte más antiguos.

En su concepción básica el navío apenas sufrió variaciones, pues se trata fundamentalmente de una máquina concebida para desplazarse sobre el agua, capaz de llevar una carga y moverse en una dirección escogida. Fue la evolución tecnológica la que permitió que estos principios básicos mejoraran en funcionalidad.

La dirección de las embarcaciones se sostuvo durante largo tiempo mediante un *remotimón*, o una o más espadillas mantenidas fuera de la borda por la popa; según el ángulo que se le daba con respecto a la línea de crujía se conseguía así mantener el rumbo deseado. Este sistema desapareció totalmente a finales de la Edad Media al ser adoptado el *timón de codaste*, que permitía ser manejado incluso desde una posición distinta de la popa mediante cables o una caña de timón.

Algunos grandes adelantos en seguridad marítima ya existían en Asia en el siglo IX D.C. y no fueron adoptados en occidente, inconcebiblemente, hasta una época tan reciente como el siglo XIX. Es el caso de los juncos chinos, que poseían unos mamparos o divisiones internas huecas y herméticas, que permitían mantener la estanqueidad de la embarcación en caso de una vía de agua, evitando así su hundimiento. Esta característica ya fue observada y alabada por Marco Polo en el año 1298, y que dejó reflejada en su libro de viajes.

Derecho Marítimo

LA HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN HA EVOLUCIONADO CON LA TECNOLOGÍA. VEAMOS UNAS FOTOS QUE DEMUESTRAN ESA EVOLUCIÓN EN LOS DISTINTOS TIPOS DE EMBARCACIONES DE TODA NATURALEZA. PONER FOTOS PARA COMENTAR

En la actualidad más del 75 por ciento del comercio marítimo exterior se realiza en la República Dominicana a través de sus puertos. Las importaciones y exportaciones salen y entran por la vía marítima por medio de los distintos tipos de buques o embarcaciones que realizan el transporte marítimo de mercancías y cosas por mar.

La economía depende enormemente del tráfico marítimo.

CRONOLOGIA DEL TRANSPORTE MARITIMO

El desarrollo de la marina mercante y junto a ella la de guerra, también ha sido espectacular en el siglo XX. El casco de acero permitirá hacer barcos cada vez más grandes, y el desarrollo del motor de explosión y la hélice permite el transporte de grandes cantidades de producto a largas distancias. La marina mercante se desarrolla enormemente, hasta los grandes superpetroleros.

En 1807 se hace la primera travesía marina de un barco de vapor.

En 1824 se abre el canal Erie, entre este lago y el río Hudson.

En 1836 Francis Petit Smith inventa la hélice para los navíos.

En 1845 se construye el Gran Bretaña, el primer barco con casco de acero, y atravesará el Atlántico.

En 1858-1859, Narciso Monturiol construye un submarino, aunque de propulsión manual.

En 1869 se abre el canal de Suez.

En 1888 Isaac Peral inventa el submarino autónomo.

En 1895 Charles Dupuy construye el primer acorazado, se trata de un barco de madera recubierto por planchas de acero.

En 1914 se inaugura el canal de Panamá.

En 1919 se construye el primer portaaviones.

En 1954 se bota el Nautilus, el primer submarino atómico.

En 1959 se bota el Savannah, el primer mercante atómico.

Los barcos de pasajeros actuales, y los mercantes, son capaces de atravesar el Atlántico en pocos días, toda una proeza. En recorridos cortos se utilizan los hovercrafts, más rápidos pero de menor autonomía. Pero donde más importancia tiene la marina es en el transporte de grandes volúmenes y pesos de mercancías.

La marina mercante sigue siendo vital para el comercio internacional. Los barcos más grandes son los petroleros, pero también existen barcos de alta tecnología, como los barcos de factorías y los congeladores de pescado.

Los grandes barcos aparecieron tras la utilización del motor de explosión diesel, ya que liberó a los buques de una parte muy importante de la carga que era ocupada por el carbón. Para acoger este tipo de barcos muchos puertos han debido adaptarse a sus nuevas...

En consecuencia desde nuestros orígenes a la fecha el comercio marítimo es un elemento esencial para la regulación del tráfico marítimo y el paso de todo tipo de

embarcaciones por nuestros mares. Un mar con sus espacios y riesgos, las naves y tripulación y los puertos son parte de esta cadena histórica.

A través de esta actividad se involucran entes privados y públicos, dominios del Estado y tierra de nadie, convirtiéndose en una verdadera regulación de normas de derecho internacional público y privado.

El derecho marítimo tiene pues su historia, desde el intercambio de mercancías en el mar mediterráneo, pasando por el descubrimiento de América y las grandes conquistas, desde pequeñas canoas, naves de vela, de vapor hasta aquellas embarcaciones de gran tonelaje y auto propulsión.

El derecho marítimo puede decirse es el conjunto de reglas que a través de la historia regulan la navegación marítima incluyendo a aquellas aplicables a las naves con fines privados y a las actividades humanas en el mar.

La navegación marítima se realiza en el mar pero se prepara en el puerto y se organiza económicamente con la banca.

En la República Dominicana nos regulamos principalmente por el Código de Comercio Dominicano en su libro segundo artículos 190 al 436 que contiene todo lo relacionado al comercio marítimo.

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.

Nuestro Código de Comercio como muchos otros, compendio toda la normativa aplicable al ejercicio de la navegación en su aspecto eminentemente privado inspirado en el Código Francés.

Disposiciones que regulaban y aun regulan la navegación a vela, a pesar de que en esa época empezaba la navegación moderna lo que trajo y ha traído aun a los que no han actualizado dicho texto, una inadecuación de sus normas en relación con los cambios de orden técnico y económico.

En este caso las convenciones internacionales desempeñan un rol preponderante entre las fuentes del Derecho de la Navegación.

La comunidad internacional y las OOI se encargaron de crear una serie de convenios internacionales que fueron sometidos a diversas conferencias diplomáticas como las de Arboadaje, Asistencia y Salvamento, sobre Limitación de Responsabilidad de propietarios de buques de mar, sobre Conocimientos de Embarque, las de Privilegios e

Hipotecas Marítimas, sobre Embargo Preventivo de Naves, la de Seguridad de la Vida Humana en el Mar, sobre Contaminación de las Aguas, etc.

El crecimiento del comercio marítimo y de la navegación y los grandes derrames de hidrocarburos entre otros accidentes marítimos ha creado mucha inquietud en la comunidad internacional, cuyas valoraciones sociales han ido en aumento abriendo camino a nuevas concepciones y formulas en procura de soluciones especialmente en materia de responsabilidad, limitaciones, seguros, etc.

La política naviera constituye uno de los capítulos que imprescindiblemente debe contemplar todo plan de gobierno. De ahí la necesidad de soluciones jurídicas internas y bilaterales que aseguren a los países participación igualitaria, leyes de fomento para la industria naval, los estímulos legales destinados a incrementar la industria.

Mucho de lo que hemos comentado precedentemente a lo largo de la presentación se recoge en nuestro Código de Comercio: La fortuna del mar y las naves, los riesgos de la navegación, las causas de accidentes y naufragios, el salvamento y asistencia de las personas, el rescate de embarcaciones, etc.

En nuestro país existen dispersas disposiciones legales que rigen la materia y entre ellas se destacan: la ley de policías y costas número 3003 (G.O. 7314 del 4 de agosto del 1951); la ley 70 del 1970 que crea la Autoridad Portuaria Dominicana y sus reglamentos; la ley número 3489 para el régimen de las Aduanas (G.O. 7529 del 25 de febrero del 1953); la ley 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; la ley número 3764 que prohíbe el abandono de toda clase de embarcaciones en los puertos, ríos y aguas territoriales; Ley Numero 344-98 que establece sanciones para el ingreso y salida ilegal de personas desde o hacia el territorio nacional; la ley 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 8-90 sobre el fomento de zonas francas y su reglamento; ley número 43-15 que crea la institución de las zonas francas dentro del Territorio de la República; ley 1587 que sanciona las salidas clandestinas hacia el extranjero, artículos 93, 94, 95, 96 y 434 del Código Penal; la resolución número 528 que aprueba el Convenio Interamericano para facilitar el Transporte Acuático Internacional (Mar de la Plata); el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques (Marpol 73/78);

La 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; la 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; la 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; la Resolución número 81 del 1974 que aprueba la convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar –SOLAS-; la Resolución 703 del 1974 que aprueba la convención internacional en altamar de casos de accidentes que provocan contaminación por Hidrocarburos; la 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; resolución que aprueba la Convención de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar del 1982, la ley no. 66-07 que declara a la Republica Dominicana como Estado Archipiélagico y que crea la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos sobre la Zona Económica Exclusiva y que deroga la ley no. 186 del 13 de septiembre de 1967 sobre la Zona del Mar Territorial y sus modificaciones, ley 426-07 para sancionar la práctica de polizonaje en la Republica Dominicana y su Reglamento, Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 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.

Existen algunos convenios, leyes y reglamentos que hacen necesarios actualizar 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 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.

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.

Sin embargo el 28 de julio de 1994 la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó una resolución que incorporaba un acuerdo relativo a la aplicación de la parte XI tratando de enmendar no de interpretar las disposiciones del Convenio al tema novedoso de la explotación de los recursos de los fondos marinos y oceánicos más allá de la jurisdicción nacional. Acuerdo complejo tanto desde el punto de vista jurídico y técnico. La discusión sigue latente.

El Convenio según algunos está inspirado en buena parte en la defensa de los intereses de la humanidad en su conjunto, sin embargo, la libertad que por otra parte se otorga a los países industrializados para la exploración de los recursos de la zona que es difícil enlazar estas dos características de exploración y patrimonio común de la humanidad.

Y por otra parte, el deslinde de costas y del mar territorial. Tema sumamente interesante necesario para el dominio del Estado y de particulares es decir el límite interior de la ribera del mar cuando coincide con el límite del dominio público marítimo terrestre, sobre los terrenos ganados o a ganar en propiedad al mar y los desecados en su ribera incluyendo la del paso de la navegación en las áreas sensibles para la protección costero marina.

Finalmente mucho se ha discutido sobre el desarrollo de una marina mercante en el país, cuya ley fue derogada por la entrada en vigencia de nuestro Código Tributario. Adjunto dos fotos de buques adquiridos por navieros dominicanos al amparo de dicha ley. El incentivo a esta empresa requiere una seria evaluación.

Cualquier estrategia a desarrollar sería interesante traer al debate estas temáticas.

IIDM

Finalmente termino la ponencia con una breve presentación del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

El IIDM fue fundado en la localidad de Santa Maria de la Rabida, Huelva, España un día 21 de octubre del 1987 con la denominación de Instituto Hispano Luso Americano de Derecho Marítimo. Fue la primera y por mucho tiempo la única organización de derecho marítimo no gubernamental existente en el ámbito geográfico y cultural de los países hispano y luso parlantes con asiento en las organizaciones internacionales.

En la XXXII Conferencia del CMI en Montreal y en un seminario de derecho marítimo celebrado cerca de Lima, Perú, dicho ambicioso proyecto quedó plasmado en una voluntad colectiva que reunió a 27 miembros de asociaciones de derecho marítimo de nueve países que hicieron la declaración de Lisboa suscrita el 24 de mayo del 1985 en Lisboa, durante la celebración de la XXXIII Conferencia del CMI.

Con la denominación de INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO se constituyó una Asociación de carácter Supranacional no Gubernamental, sin finalidad de lucro y por plazo indefinido, con los siguientes objetivos con el único afán de lograr la difusión y desarrollo del Derecho Marítimo en la región y conscientes del papel que le corresponde desempeñar a la Institución en el proceso de análisis, unificación y modernización de la normativa marítima internacional, se establecen cuatro objetivos básicos:

- Impulsar el desarrollo y la uniformidad reguladora del Derecho Marítimo en el ámbito iberoamericano, coordinando su labor con otros organismos regionales e internacionales sean privados, oficiales o dependientes de las Naciones Unidas.
- Fomentar el estudio, la investigación y la enseñanza del Derecho Marítimo y su historia, así como otros aspectos relacionados con el Derecho del Mar.
- Promover el desarrollo y el uso de arbitraje comercial en los asuntos marítimos, pudiendo actuar a través de sus órganos como institución administradora de arbitrajes.
- Actuar como organismo consultor de organizaciones internacionales y de gobiernos de Estados en materia de Derecho Marítimo.

Para el cumplimiento de los objetivos antes citados se han instaurado como práctica en la Institución distintos medios de implementación, entre otros:

- Congresos, los cuales tienen lugar cada año y poseen la característica de constituir la más importante reunión en relación con temas marítimos de la región.

- Seminarios, cursos, charlas, reuniones de estudio, todos relativas a materias de Derecho Marítimo.
- Convenios con Universidades y concesión de becas de estudio para enseñanzas y formación profesional relacionadas con el Derecho Marítimo.
- Publicaciones de carácter doctrinal y de divulgación jurisprudencial.
- Premio anual de Ensayo para fomentar la investigación académica en la temática atinente a los fines de la entidad.
- Estudios de proyectos legislativos marítimos nacionales, regionales o internacionales, de consultoría y asesoramiento encomendadas por organismos regionales o internacionales y gobiernos

Convenios

Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo

Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos

Universidades e Institutos de estudio con Argentina y España

Miembro con voz de la Organización Marítima Internacional –OMI-

Participante con Uncitral, Naciones Unidas y otras OOII