

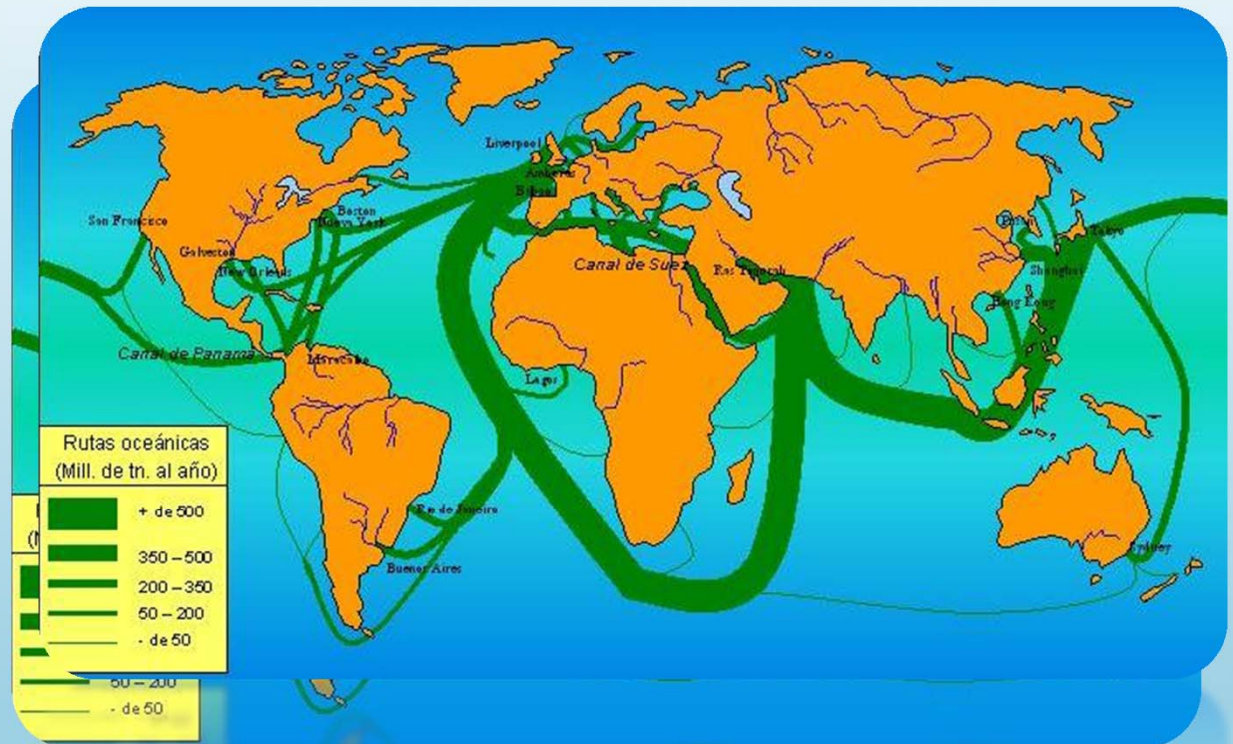
**BARRICADAS VS.
TERRENO COMUN
LA UNIFORMIDAD
¿CONFLICTOS LEGALES
O EXPERANZA?
XVIII Congreso
IIDM/MLA
Fajardo, Puerto Rico**

Ángel Ramos Brusiloff

Abogado maritimista



Hoy América del Norte
en un encuentro
histórico confluye con
Iberoamérica en la
búsqueda de la
Uniformidad Global



- **Antecedentes históricos.**
- **Hacia dónde vamos (siglo XXI).**
- **Conflictos legales.**
- **Obstáculos para lograr la uniformidad.**



- **¿Siempre estaremos viviendo una continua esperanza de uniformidad? Barricadas Vs. Terreno Común. ¿Es posible?...**



Uniformidad en las normas de uso y explotación internacional de nuestro principal recurso natural.

Rol de las organizaciones internacionales, los convenios internacionales y las legislaciones nacionales.



- **Acontecimientos Históricos.**

- **Hallazgo de Escritos**: 1800 (A.C.) arrendamiento de embarcaciones y de colisión marítima.
- **Compilaciones de Manuscritos**: de la época del colapso del 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**: en la Edad Media, como las tablas de Amalfi, las Ordenanzas de Travi y las Reglas de Oleoron. 1206.
- **Los Estatutos Italianos**: tuvieron su origen con la recopilación conocida con el nombre de Costumbres de Venecia.
- **Los Estatutos Franceses**: Puertos Mediterráneos: es la "**Guida (o Guidon) de la Mer**"

- **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.
 - **Consulado del Mar**: recogía los usos y costumbres vigentes en el Mar Mediterráneo occidental. Siglo XII y a fines del siglo XV.
- **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.
- **Las Leyes de Wisby**: el Derecho de "Wisby. La compilación conocida bajo el nombre de "Leyes de la ciudad de Wisby en Gothlandia" 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:** 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.

- **Influencia en Europa y América Latina**



- **Casa de Contratación de Sevilla**

- 1503

- 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.



- **El Consejo de Indias:**

- Inspección de los barcos
- Manifiesto



- **INGLATERRA**

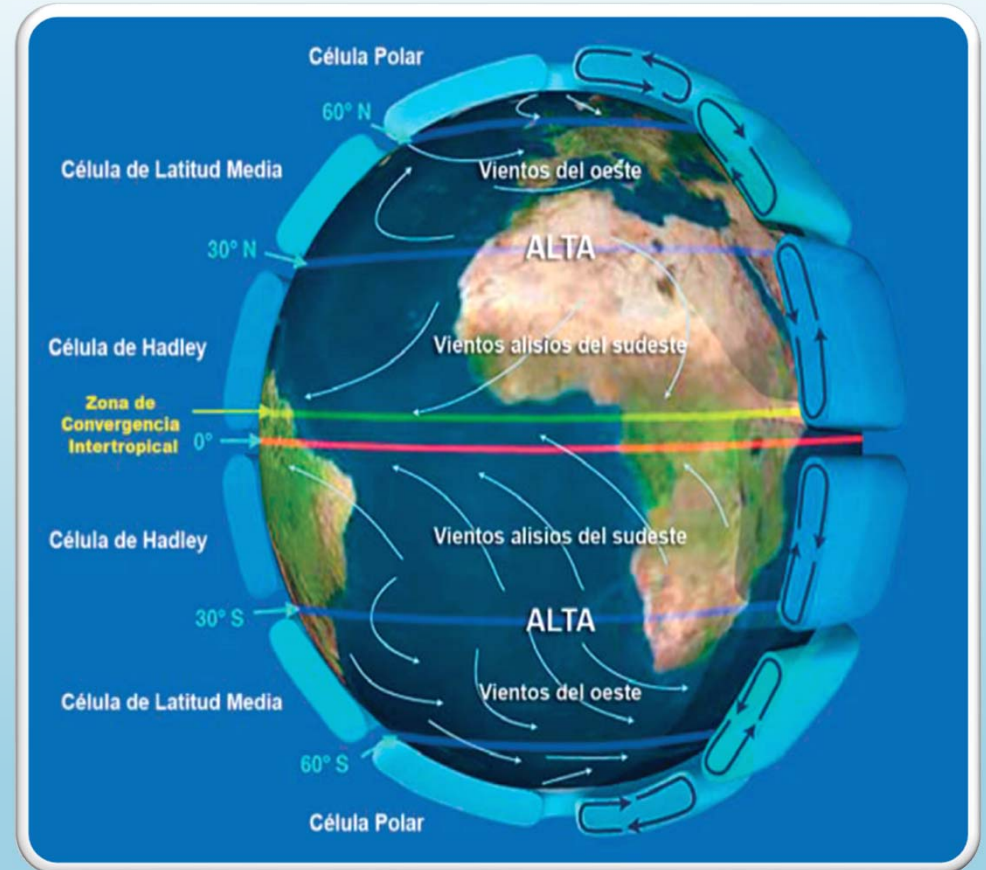
- Las leyes de navegación adoptadas por Inglaterra entre 1651 y 1660 monopolizaban el comercio de su imperio en favor de la metrópoli, y de esa forma conseguían la hegemonía naval y el dominio del mundo.

- El mar, galeones, naufragios y huracanes. La Aventura Marítima.

- 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”.





Convenios pilares de la Organización Marítima Internacional





- **Convenio SOLAS sobre la Vida Humana en el Mar (1914 y posteriores enmiendas):**
Naufragio del Titanic
- **El Convenio Marpol sobre la Contaminación en el Mar (1973/1978)**
- **El Convenio SRCW standards of training, certification and watchkeeping (1978/1985 normas de formación y titulación de guardias)**
- **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar:** Aprobada después de 9 años de trabajo (1982) y numerosos conflictos de jurisdicción, guerras y declaraciones sobre dominio de las aguas. Es considerado uno de los Tratados más importantes después de la Carta de las Naciones Unidas.
- **Convenio sobre Trabajo Marítimo (2006):** votación record 314 a favor 4 abstenciones ninguno en contra.
- **Aspectos comunes de SOLAS, MARPOL, CONVEMAR, ETC.**

- **3 EJEMPLOS. CONVENIOS INTERNACIONALES Y NORMAS DE INTERÉS EN LA UNIFORMIDAD**

DERECHO AMBIENTAL: LUGARES DE REFUGIO

Asistencia

Daños ambientales, ecológicos o con sustancias nocivas altamente peligrosas la ayuda se complica.

Los Estados invocan su derecho a proteger sus mares y costas.

Conciencia

Recursos

Medidas preventivas

Consecuencia: desastres

La cuestión del derecho de acceso de buques en peligro a lugares de refugio fue tratada en la Organización Marítima Internacional en la década de 1980, cuando se discutía el instrumento que es hoy la Convención de Londres de 1989 sobre Asistencia y Salvamento (1989 London Salvage Convention).

Discusión:

- Norma de Derecho Internacional Público (sea positiva o consuetudinaria)
 - Obligación de asistencia Vs. Proteger Estado Costero
- Controversia: Convención de Derecho Privado no debía inmiscuirse en aspectos de Derecho Público

Tensión:

- Estado Ribereño: problema ambiental potencial Vs. la conveniencia técnica de admitir a los buques con necesidad de asistencia.
- ¿Debe establecerse la obligación del Estado de dar refugio a un buque en peligro?
 - **Común denominador: No refugio**

- **Buque Erika**

- El 12 de diciembre del 1999 el buque Erika construido en el 1975 de bandera Malta con 30,000 toneladas de combustible se hunde frente a las costas de Gran Bretaña y Francia derrama entre 7,000 a 10,000 toneladas de sus tanques y devastó 420 kilómetros de su costa.



- **Buque Castor**

- En diciembre del 2000 el buque Castor con 29,500 galones de gasolina sin plomo el casco de la nave sufre una gran rotura cerca de la costa oeste del mediterráneo cerca de las costas de Moroco. 8 Estados le negaron refugio. No obstante la asistencia de los remolcadores logró un gran éxito en su labor de rescate.

Buque Prestige

- En noviembre del 2002 el buque Prestige con 77,000 toneladas de combustible sufrió un daño en altamar a 30 millas del cabo Firistere, España. Las autoridades negaron refugio. Duró 14 días en alta mar al ser ordenado alejarse de la costa. La nave se partió en dos. Se hundió a 3,500 metros de profundidad a 170 millas de Vigo, España. 800 kilómetros de costa y playas fueron seriamente afectadas.



- El Comité Marítimo Internacional incluyó el tema Lugares de Refugio en su agenda prioritaria. A raíz de esto OMI emitió una resolución con la que se pretende establecer a los Estados Ribereños criterios objetivos que les permitan adoptar una decisión sobre la viabilidad de ofrecer refugio a un buque en peligro.
 - Para 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.

- La realidad nos demuestra que numerosos Estados son renuentes a admitir embarcaciones bajo riesgo en sus costas, probablemente por el temor de sufrir consecuencias ambientales en su territorio o aguas jurisdiccionales, y por la posibilidad de una reacción negativa de la opinión pública. Los operadores portuarios se han manifestado también en contra de que se establezca en una norma de carácter general la obligatoriedad de recibir a buques en peligro.

Dificultad:

- *Los intereses de los armadores que abogan por la obligatoriedad de que los Estados ribereños auxilien a buques y a sus valiosas cargas permitiéndoles entrar en puerto Vs. los intereses de dichos Estados en preservar su medio ambiente contra los catastróficos efectos que frecuentemente se derivan de estos accidentes marítimos en sus costas.*

- **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**

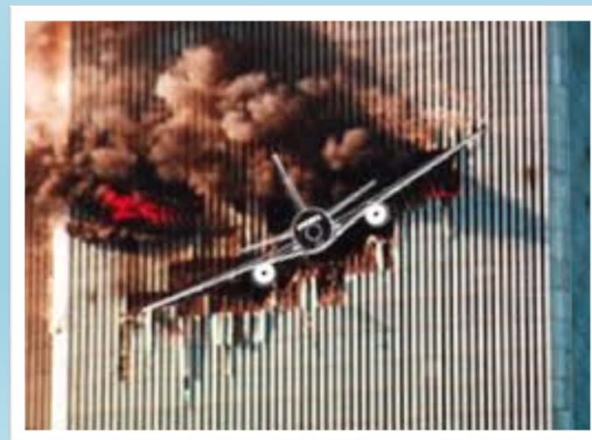
- CNUDMAR: Los Estados deben proteger y preservar el medio ambiente marino generaría la obligación de conceder refugio a buques que puedan contaminar Vs. no contiene norma alguna relativa al otorgamiento de acceso a lugares de refugio.
- *Algunos autores han querido ampararse en el derecho de paso inocente 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.*
- **En conclusión:** no hay uniformidad.

Antecedentes

Achille Lauro



9/11



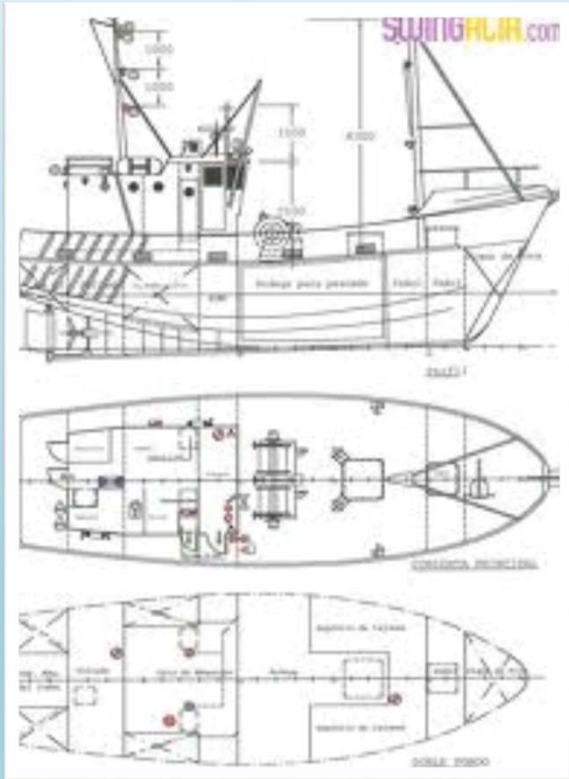
- **CODIGO PBIP/ISPS. “Código de Protección y Seguridad de los Buques y de las Instalaciones Portuarias”.**
- La Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima, celebrada en Londres en Diciembre del 2002 adoptó nuevas disposiciones sobre el Convenio Internacional sobre la Vida Humana en el Mar, 1974, para incrementar la protección marítima.
 - Ordenamiento internacional: cooperar para detectar y prevenir actos que amenacen a la protección en el sector del transporte marítimo.
- Seguridad en el Mar es tratada en el marco de la OMI especialmente en el Convenio de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS).
 - 11 de septiembre del 2001
 - 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).
 - ISM/IGS: seguridad en la navegación:

- Equipamiento, mantenimiento, administración y navegación del buque;
- Medidas y procedimientos destinados a evitar posibles ataques terroristas a los buques e instalaciones portuarias

• **Conclusión: hay uniformidad |**

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

Acuerdos Internacionales



- Principio de que ningún país tiene jurisdicción sobre los mares.

- No fronteras



- Costumbres tradicionales
- Después de que la actividad marítima se recuperara durante la Edad Media comenzaron a surgir conflictos y leyes para solucionarlas.
 - Organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales.
 - Objeto: dirimir diferencias/uniformidad/acuerdos

- **Los Organismos unificadores. Acuerdos Internacionales y Regionales**

- Derecho público (o gubernamental). Derecho privado (no gubernamental).

- **Organismos no gubernamentales**

- **Comité Marítimo Internacional –CMI-.** Principal abanderado. Labor continúa unificación. Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo y coopera con otras organizaciones internacionales.

- **Baltic and International Maritime Council –BIMCO-.** BIMCO es al proceso de unificación contractual lo que el CMI es al proceso de unificación normativa.

- Más de 2600 miembros.

- Navieros, corredores, agentes marítimos, clubes de protección e indemnización y miembros asociados.





INTERTANKO

- 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.
- **International Association of Independent Tankers Owners –INTERTANKO- y el International Association of Dry Cargo -INTERCARGO-:**
 - Ambas dedicadas, entre otras, a la producción de pólizas modelo para sus respectivos tráficos.

- **Organismos gubernamentales**

- ***La “Sociedad de Naciones” y la “Organización de las Naciones Unidas” (O.N.U.).***

Elaboración de proyectos y modelos de leyes: arbitraje comercial y del comercio electrónico.

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

Dirigir y desarrollar el comercio internacional y la expansión económica. En el ámbito marítimo ha actuado sobre todo, a través de la Comisión de Transporte Marítimo:

Ha revisado los formularios y reglas generalmente utilizados en la navegación internacional y ha publicado diversos estudios críticos proponiendo las reformas precisas para el logro de una más equitativa distribución de los riesgos entre intereses cargadores y fletadores e intereses navieros.

- ***Organización de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional (U.N.C.I.T.R.A.L.).***

Objeto primordial: reducir los obstáculos legales derivados de la existencia de legislaciones divergentes, a los fines de alcanzar la unificación internacional y de esta forma, propiciar el desarrollo del comercio internacional.



- **Organización Marítima Internacional (OMI).**

Protagonista indiscutible.



Sus principales objetivos se resumen en su lema “por una navegación más segura y unos mares más limpios”.

Convenio constitutivo: *“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).

Los Gobiernos Contratantes aplican las disposiciones de los convenios de la OMI en la medida en que afectan a sus propios buques y también establecen las sanciones por infracción de las mismas, cuando sea el caso.

Grupos:

Seguridad marítima

Prevención de la contaminación del mar Responsabilidad e indemnización, especialmente respecto de los daños derivados de la contaminación.

Otras: facilitación, arqueo, actos ilícitos contra la navegación y salvamento marítimo.



- ***Organización de Estados Americanos (OEA).***

- Elaboración de proyectos y modelos de leyes en el ámbito comercial marítimo, tales como del arbitraje comercial y del comercio electrónico.
 - La Comisión Interamericana de Puertos –CIP-:
 - Monitorear y asistir en el mantenimiento de los puertos del Hemisferio.
 - “Servir de foro interamericano permanente de los Estados Miembros, para el fortalecimiento de la cooperación hemisférica y el desarrollo del sector portuario, con la participación y colaboración activa del sector privado”.

- **Esfuerzos regionales en Iberoamérica**
- ***Pacto Andino/Acuerdo de Cartagena/Comunidad Andina de Naciones (CAN)***

- *Aspectos positivos:*
- *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. El Continente de las Aguas.

- *Interconexión de las Cuevas del Orinoco, Amazonas y del Plata.*
- *Cuenca del Río de la Plata, es decir, de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, entre otros. Estos últimos conforman las hidrovías de Paraguay-Paraná y Tiete-Parana.*
- *Durante años, las leyes y reglamentos de dichas regiones han sido domésticas pero a medida de ir tomando relevancia el intercambio fluvial y el interés regional ha ido profundizándose los procesos de integración y unificando criterios en cuanto a normativas para facilitar la creación de legislaciones comunes.*



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



Esfuerzos a través de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), del Grupo Andino, del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países del Cono Sur y de la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, entre otros, está realizando, captación de fondos comunes de cooperación, el uso de instalaciones en zonas determinadas para estas confluencias del intercambio fluvial comercial y las políticas de integración para América Latina.



• **Centroamérica**



- *“Integración Centroamericana”*
- *“SICA” el Sistema de la Integración Centroamericana, el intento más concreto de consolidar a la Región como un solo bloque.*
- *CA-4 y una Unión Aduanera que demostró capacidad de negociar conjuntamente 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) y 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).*
- *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),*
- *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.*
- *Asesora a la COMITRAN y a los Gobiernos miembros, en la adopción de políticas y decisiones, con miras a lograr un desarrollo armónico del sector, que satisfaga las necesidades del comercio exterior de los países en términos de calidad, economía y eficiencia de los servicios de transporte marítimo y portuario, que proteja y represente los intereses de la región ante intereses y organismos extra regionales.*
- *"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**

- *"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.*
- *2000 COCATRAM planteó el proyecto de establecimiento de un sistema hidrográfico, a través de una ficha de identificación de proyectos presentada a la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA); como parte de un Programa de Modernización del Transporte Marítimo en Centroamérica;*



- **Rocram-CA**

- *La Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Centroamérica y República Dominicana (ROCRAM-CA), está conformada por las Administraciones Marítimas de Centroamérica y su Secretaría Técnica está a cargo de COCATRAM. La Red realiza una reunión anual de coordinación. 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-***

Organismo no gubernamental. Creado en el año 1987 como una asociación no gubernamental de carácter supranacional, con el primordial objetivo de promover el desarrollo y uniformidad del derecho marítimo en Iberoamérica. Entre sus actividades resalta el haber constituido el Centro de Arbitraje Marítimo (CEAMAR) y fungir como órgano consultivo de diversos organismos internacionales como el Comité Marítimo Internacional, la Organización Marítima Internacional, La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo y la Organización de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional. Actualmente una comisión de notables elabora una ley uniforme de derecho marítimo.

**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	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>
SOLAS 74-78-88	X		<u>X</u>	<u>X</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
LL 66-88	X		<u>X</u>	<u>X</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
ARQUEO 69		<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>		<u>X</u>	
COLREG 72	X	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
CSC 72			<u>X</u>				
STCW 78/95	X		<u>X</u>			<u>X</u>	
FAL 65		<u>X</u>	<u>X</u>				<u>X</u>
MARPOL 73/78	X		<u>X</u>	<u>X</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<hr/>							
	GT	SV	HN	NI	CR	PA	RD
INTERVENCION 69				<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>
CLC 69 PROT 76-92	X	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>
FONDO 71 – FONDO – PROT 76 – 92						<u>X</u>	<u>X</u>
LDC 72	X		<u>X</u>		<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>
LIMITACION DE RESPONSABIL. CIVIL, 1976							
OPRC 90		<u>X</u>					
SUA 88 Y PROTOCOLO 88		<u>X</u>	<u>X</u>		<u>X</u>	<u>X</u>	

	GT	SV	HN	NI	CR	PA	RD
INMARSAT, 1976 – 98					X	X	
CONVENIO DE CARTAGENA Y PROTOCOLO 1983 (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
CONDICIONES INSCRIPCION BUQUES, 86							
RESP. EMPRESARIOS DE TERMINALES, 1991							
PRIVILEGIOS E HIPOTECAS, 1991							
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUE, 1999							
UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE ABORDAJE 1910						X	

CONVENIOS DE BRUSELAS/CMI

Unificación de ciertas reglas en material de abordaje 1910

Asistencia y salvamento 1910

Protocolo 1967

Limitación de Responsabilidad 1924

Reglas de la Haya (BL/Protocolo) 1924

Privilegios e Hipotecas 1926/1967

Inmunidad de Navíos de Estados 1926 y protocolo

Competencia civil abordaje 1952

Competencia penal 1952

Embargo de Naves 1952

Limitación de Responsabilidad 1957

Protocolo 1979

Limitación de responsabilidad propietarios de buques 1957

Transporte de pasajeros y protocolo 1961

Transporte de pasajeros y equipajes 1967

Responsabilidad operadores buques nucleares y protocolo 1962

Inscripción de registros buques en construcción 1967

<u>Pais</u>	<u>(A)</u>	<u>(R)</u>		
<u>Antigua</u>	<u>5</u>			
<u>Argentina</u>	<u>9</u>			
<u>Bahamas</u>	<u>7</u>			
<u>Barbados</u>	<u>5</u>			
<u>Brazil</u>		<u>7</u>		
<u>Canada</u>	<u>3</u>			
<u>Cuba</u>	<u>6</u>			
<u>Ecuador</u>	<u>3</u>			
<u>Espana</u>	<u>3</u>	<u>7</u>		
<u>Estados Unidos</u>		<u>2</u>		
<u>Haiti</u>	<u>7</u>			
<u>Jamaica</u>	<u>4</u>			
<u>Mexico</u>	<u>1</u>	<u>3</u>		
<u>Nicaragua</u>				
<u>Paraguay</u>	<u>7</u>			
<u>Uruguay</u>				
<u>Trinidad Tobago</u>				
<u>Chile</u>		<u>1</u>		
<u>Costa Rica</u>	<u>2</u>			
<u>Islas Turcas y Caicos</u>	<u>4</u>			
<u>Republica Dominicana</u>	<u>8</u>			
<u>Peru</u>	<u>1</u>			
<u>Bolivia</u>	<u>1</u>			
<u>Portugal</u>	<u>3</u>	<u>8</u>		
<u>Curacao</u>		<u>1</u>		

Sobre los Tratados. Aprobación. Aspectos Incidentes.

“Pactus servitus servanda”: los tratados deben ser cumplidos. Un Estado tiene la libertad de aceptar o no la aprobación y ratificación de un tratado internacional.

Convención de Viena: un Estado puede poner fin de manera unilateral a dicha convención mediante la cláusula de escape con previo aviso de seis meses.

Un Estado podrá asimismo firmar un tratado "a reserva de ratificación, aceptación o aprobación". (Convención de Viena sobre la ley de los Tratados, Artículo 18 a).

Renuencia:

Seguridad y bienestar económico no debe depender del desarrollo de otras naciones incluyendo la jurídica. Por eso prefieren, alegan doctrinarios, mantener el imperio de su legislación doméstica.

Tendencias:

- 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.

Factores:

De sus ideales nacionales, políticos, intereses económicos y posiciones jurídicas. Igualmente en esto influye la posición dominante. Y, Intereses. Más que establecer una política exterior unificadora y de ratificación de los tratados, los países industrializados o aquellos que mantienen un mayor control del intercambio comercial internacional se adecuan según sus intereses domésticos y económicos. Con razón o sin razón, sea de protección a su industria y/o a sus intereses dominantes. En ese sentido podemos tomar como ejemplo la convención SNP de Londres y aquellas relativas a las indemnizaciones por derrames y los límites de responsabilidad. Podríamos decir que influye más la parte económica que la jurídica.

Quizás al argumento de la defensa de la política doméstica se contrapone a la falta de voluntad para aprobar por tales razones, mencionadas anteriormente, los tratados internacionales que interesan a la comunidad internacional.

En conclusión, todas son parte de la actividad marítima y comercial marítima, 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, que en definitiva, forman parte de la uniformidad del derecho marítimo.

El IIDM debe fortalecer su posicionamiento en las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales tendentes a la uniformidad del derecho marítimo y asumir mayor liderazgo en la formación del bloque iberoamericano en las organizaciones internacionales no gubernamentales y regionales.

Realizar un censo en sus estados miembros, no tan solo para recaudar la información de los estatus de sus legislaciones internas así como del estado de las ratificaciones de los convenios internacionales, sino también, la data sobre los conceptos y criterios universales que podrían adoptarse para la integración uniforme y aprobación de tratados coincidentes, las diferencias de sus preceptos jurídicos para buscar los coincidentes incluyendo su participación como bloque tanto internacional como la regional.

Dicha información debe recoger los esfuerzos regionales y las legislaciones domésticas que se han adaptado uniformemente a los tratados internacionales.

La decisión de optar entre la armonización regional e internacional de un campo determinado del derecho debería abandonar la retórica política y sustituirla por la integracionista, ante una economía cada vez más independiente sin renunciar al derecho y el deber de verificar en cada caso, la compatibilidad entre las normas a ser adoptadas y los intereses de los países de la región mediante un análisis serio y detenido de los textos jurídicos coincidentes para una armonización y unificación así como de una apreciación analítica de los intereses que se pretenden proteger y las alternativas viables en cada caso particular, regional o internacional.

Es importante tomar en cuenta el derecho privado universal y los intereses comunes de la sociedad. Evitar las duplicaciones de convenios y legislaciones así como, promover la integración de los convenios internacionales de interés, que no hayan sido ratificados por el número de países correspondientes, a la legislación nacional.

No podemos abandonar la ruta de lograr que nuestras naciones procuren mediante la aprobación de los Tratados Internacionales regular los derechos y obligaciones que nos rigen. Lo contrario es el caos y la anarquía. No debemos esperar más guerras, catástrofes o desastres, la comunidad internacional debe tomar una actitud preventiva con la visión de estar preparados.

A esos fines recuerdo las ilustres palabras del doctrinario JanuzFederovicz:

“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.

” Agrego: ser más responsables y exigentes con nosotros mismos y con la comunidad internacional. Nuestras organizaciones deben cada día asumir con mayor vehemencia su rol en ese sentido y confiamos en ello. Frente a las barricadas más terreno común. Ante los conflictos más esperanza de solución. No naufraguemos.



Océano Vivo = Planeta Vivo

