



# ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO  
BOLETÍN OFICIAL



Edición Especial Autoridades  
Marítimas de Iberoamérica

# CONTENIDO

- 3 Editorial

---

- 4 “Milla 201”: La Realidad De Lo Que Sucede Y Cómo Intentar Mejorar La Problemática Que Existe

---

- 6 Tribunal Marítimo – 90 años de singradura

---

- 8 Hitos De La Normatividad Marítima En Colombia Y Nuevos Retos

---

- 12 Breve Referencia A La Evolución Y Perspectivas De La Legislación Portuaria Y Marítima En España

---

- 14 La Implementación Efectiva De Los Instrumentos Internacionales En Materia Marítima En La Legislación Nacional.¿Un Reto Y Desafío Para Su Armonización?

---

- 18 El Secuestro De Naves En La Jurisdicción Marítima Panameña

---

- 20 La Implementación Efectiva De Los Instrumentos Internacionales En Materia Marítima En La Legislación Nacional.¿Un Reto Y Desafío Para Su Armonización?

---

- 22 Visión Y Experiencia Desde La Autoridad Marítima Explicando Acerca Del Trabajo En El Sector, Los Avances A Nivel De Legislación Que Se Ha Logrado Como País Y La Perspectiva Que Tiene Para Fortalecer El Ámbito Marítimo.

---

- 24 Autoridad Acuática De La República Bolivariana De Venezuela. Visión Y Perspectiva.

## PATROCINADORES

Un especial agradecimiento a nuestros patrocinadores para esta edición.



LESMI & MORENO  
ABOGADOS

**M&U**  
MATHEUS & ULLOA

## EXCENSION DE RESPONSABILIDAD

El contenido y/u opiniones no representan al Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

# EDICION ESPECIAL |

## Autoridades Marítimas de Iberoamérica

En un mundo donde las aguas se han convertido en el teatro central del comercio internacional, la importancia de las leyes internacionales en materia marítima nunca ha sido más evidente. La aplicación y desarrollo del Derecho Marítimo dependen de manera crucial de las autoridades que, desde sus respectivos países, se encuentran en la primera línea, enfrentando los desafíos diarios que el vasto y dinámico entorno marítimo impone. Es en este contexto que el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo ha decidido dedicar la presente edición de la Revista Astrolabio a un análisis profundo y detallado desde la perspectiva de estas autoridades, cuya voz resulta indispensable para entender y avanzar en la aplicación efectiva de la normativa marítima internacional.

Los artículos que conforman esta edición representan una rica diversidad de experiencias y conocimientos, ofreciendo una visión integral sobre los retos y avances que enfrentan los países iberoamericanos en el ámbito marítimo. Desde Argentina, se nos presenta un análisis crítico de la "Milla 201", una zona de alta mar adyacente a la Zona Económica Exclusiva Argentina, donde la presencia de flotas pesqueras extranjeras plantea serios desafíos ambientales y de soberanía. Este artículo destaca la necesidad de un enfoque internacional coordinado para proteger los recursos marinos y mitigar los impactos negativos de la pesca descontrolada.

Por su parte, Uruguay comparte su experiencia en la preservación del medio ambiente acuático y la lucha contra la contaminación, así como su compromiso con la seguridad en la navegación y la protección del comercio marítimo. La Prefectura Nacional Naval, institución con una rica historia, ha implementado una serie de medidas legislativas y operativas que posicionan al país como un referente en la región en materia de protección y seguridad marítima.

En Brasil, la historia y la evolución del Tribunal Marítimo, que celebra 90 años de existencia, subraya la importancia de contar con una institución especializada que garantice la seguridad jurídica en los asuntos marítimos. Este tribunal, con su capacidad para dictaminar en casos de accidentes y otros hechos de navegación, así como para registrar la propie-

dad marítima, continúa siendo un pilar fundamental para el desarrollo seguro y ordenado de las actividades marítimas en el país.

La contribución de Venezuela resalta la importancia geopolítica del mar para la nación, cuya ubicación estratégica la convierte en un actor clave en el Caribe y el Atlántico. La Autoridad Acuática de Venezuela, mediante un marco normativo robusto, se enfrenta a los desafíos actuales del sector, promoviendo el desarrollo sostenible y la modernización de la infraestructura portuaria y marítima.

Colombia, por su parte, ofrece un recorrido histórico de su normativa marítima, destacando los hitos legislativos más importantes y señalando los retos futuros que enfrenta el país para mantener su normatividad alineada con las tendencias internacionales. El fortalecimiento de la legislación marítima colombiana es fundamental para consolidar su posición en el ámbito internacional y para el desarrollo de su potencial marítimo.

México, un país con más superficie marítima que terrestre, enfrenta el reto de armonizar su legislación interna con los tratados internacionales en materia marítima. La implementación efectiva de estos instrumentos es crucial para garantizar la seguridad y protección de sus aguas, así como para promover un desarrollo marítimo sostenible y competitivo.

Finalmente, Paraguay destaca los avances en su sector marítimo, con una mirada hacia la modernización y eficiencia, especialmente en el contexto de la Hidrovía Paraguay-Paraná, un corredor fluvial vital para el comercio de la región. La Dirección General de Marina Mercante del Paraguay subraya la importancia de la cooperación internacional y la implementación de tecnologías que optimicen la gestión y el comercio fluvial.

En conjunto, estos artículos reflejan la rica diversidad de enfoques y realidades que enfrentan las autoridades marítimas de Iberoamérica. Su trabajo es esencial para la aplicación efectiva del Derecho Marítimo y para la protección de los océanos, que son, sin duda, el recurso más valioso de nuestra era. Esperamos que esta edición de la Revista Astrolabio no solo informe, sino también inspire a continuar fortaleciendo la cooperación y el intercambio de conocien-

tos entre nuestros países, en pos de un futuro marítimo más seguro y sostenible.

Este editorial busca encapsular la esencia de los artículos presentados en la edición, destacando la importancia de las autoridades marítimas en la aplicación del Derecho Marítimo y la relevancia de sus perspectivas en el contexto iberoamericano.



**Dr. Bernardo Melo Graf**

*Presidente*  
Instituto Iberoamericano de  
Derecho Marítimo

Embajador Marítimo de buena  
voluntad de la Organización  
Marítima Internacional

## COMISION EDITORIAL



**Dr. Erick Alejandro Oms**  
*Editor Jefe*

**Dra. Adriana Ulloa**  
*Editora*

---

# “MILLA 201”: LA REALIDAD DE LO QUE SUCEDE Y CÓMO INTENTAR MEJORAR LA PROBLEMÁTICA QUE EXISTE ARGENTINA

---

**Subprefecto LUCIANA DE SANTIS SOLLA**, es abogada especialista en Derecho del Mar y Licenciada en Derecho por el Ministerio de Educación y Ciencias de España; posee postgrados en recursos humanos y prevención de riesgos laborales y es Profesora Universitaria de Ciencias Jurídicas. Como Oficial Subalterno del Cuerpo Profesional, presta servicios como Jefa de la División Jurídica de la Dirección de Tráfico Marítimo, Fluvial y Lacustre. Forma parte del Grupo Jurídico del EICEMAR y es miembro del IIDM.



---

Las constantes noticias, dando cuenta de ingresos ilegales, son poco ciertas y carecen de sustento, por lo que, sin entrar a desmentir nuevamente esas afirmaciones, hablemos de lo que realmente sucede, ya que, si partimos de escenarios irreales o poco precisos, nunca podremos proponer medidas certeras para lograr una solución efectiva.

***Recordemos que la llamada “Milla 201” no existe como un espacio marítimo en sí. Se trata del área adyacente al límite exterior de la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA) con su problemática particular, y se corresponde con una porción de lo que el Derecho del Mar define como la Alta Mar (AM), abierta a todos los Estados.***

En este espacio, rigen los principios de libertad -de navegación y pesca entre otros- y la jurisdicción exclusiva del Estado de bandera.

Lo que ocurre en la Milla 201, es una seria problemática ambiental producto de la actividad de una numerosa flota extranjera de pesca en aguas distantes, operando sin capturas máximas o planes de manejo, especies transzonales de la ZEEA, pero que nada tiene que ver con supuestos ni constantes ingresos de estos buques a nuestra ZEE.

¿Por qué está ahí esta flota? La abundancia de recursos pesqueros de alto interés comercial, los subsidios de sus Estados de bandera, los beneficios de realizar transbordos en el mar y la particular condición jurídica del espacio marítimo donde opera, se cuentan entre los principales incentivos para que exista esta numerosa presencia de buques. Dicha presencia es tan dependiente de estos incentivos, que atacarlos o debilitarlos, es visto internacionalmente como una de las alternativas para reducir su número y con ello, los perjuicios que ocasionan.

---

Para entenderlo, analicemos los mencionados incentivos, excepto la abundancia de recursos, hecho que, sin dudas, queremos cuidar y mantener.

Los **subsidios de los Estados de bandera** hacen económicamente viable la pesca a miles de millas marinas de los puertos de asiento y garantizan que un gran porcentaje de las capturas que realizan, lleguen a su país.

El Acuerdo Internacional sobre Subvenciones a la Pesca, de la Organización Mundial del Comercio (OMC), aprobado en 2022, representa un principio de avance para la eliminación de los subsidios dañinos a la pesca prohibiendo, entre otras cuestiones, las subvenciones a la pesca en zonas de la alta mar que no estén gestionadas, como sucede en la “Milla 201”.

Este acuerdo resulta un instrumento que podría reducir el número de buques que operan en esta área. Es de resaltar que ya ha sido ratificado por países cuyos buques cuentan entre los que realizan capturas al límite de nuestra ZEE. Este proyecto posee ya media sanción de senadores y se debe reconocer su importancia como acuerdo multilateral amplio e instrumento jurídicamente vinculante que se centra en la sostenibilidad de los océanos.

**Las actividades de transbordo** no son un acto inocuo: permiten la adulteración y omisión de datos relacionados con prácticas de pesca y por ello, se las asocia con pérdida de la trazabilidad de las capturas y con facilitar otras actividades delictivas en el mar. Además, permiten una operatoria casi ininterrumpida y, fundamentalmente, mantiene a los buques alejados de los puertos y sus controles.

Si bien los transbordos en AM no son ilegales, liderados por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), la comunidad internacional ha reconocido la necesidad de mejorar su reglamentación, seguimiento y control.

La integración a mecanismos internacionales de comunicación que, establecidos formalmente, tiendan a permitir un intercambio rápido de información respecto de estas actividades en el mar y su control, pueden representar el aporte a la reducción de los beneficios que representan a los buques de estas flotas.

**La condición jurídica del área:** Podemos definir a esta área como un espacio multidimensional donde coexisten derechos y obligaciones de los Estados en torno a diversos principios internacionales, donde se destacan las libertades de la AM, la jurisdicción exclusiva del Estado de abanderamiento, la obligación convencional de todos los Estados de cooperar en la conservación y administración de los recursos vivos de la AM y los derechos de soberanía del Estado argentino sobre los recursos naturales del lecho y subsuelo de su plataforma continental.

También, se suma una colisión de intereses económicos, geopolíticos y estratégicos de nuestro país con los de otros actores, en especial el conflicto de soberanía con el Reino Unido de Gran Bretaña por nuestras Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur.

No resulta difícil de ver, que cualquier intento de solución a esta particular condición deberá provenir del ámbito de las relaciones internacionales. La posibilidad de acuerdos bilaterales o multilaterales con los Estados cuyos buques pescan en el área, siempre que no afecten nuestros reclamos de soberanía sobre las islas, es vista como una alternativa.

También, una nueva luz de esperanza aparece en torno al Tratado de AM, instrumento de la ONU jurídicamente vinculante para la conservación y uso sostenible de la biodiversidad marina de las áreas situadas más allá de las jurisdicciones nacionales el que, con sus negociaciones formales concluidas y su texto definido abierto a la firma. La creación de órganos internacionales con posibilidades de promover mecanismos de consulta y de toma de decisiones a nivel global, genera una perspectiva de cambio. El acuerdo parece representar una oportunidad para nuestro país de ser parte de un mecanismo de toma de decisiones y de gobernanza en AM que, al menos en la teoría, tiende a ser universal.

Sabemos que la política exterior argentina se encuentra enfocada en estos instrumentos internacionales y no dudamos que, en esa línea de trabajo, podremos desincentivar la operación de estas flotas extranjeras.



# Tribunal Marítimo - 90 anos de singradura BRASIL



## *Ralph Dias da Silveira Costa*

Vice-Almirante (RM1) Ralph Dias da Silveira Costa.

Graduado na Escola Naval, realizou os Cursos de Estado-Maior para Oficiais Superiores e Curso de Política Estratégica Marítimas na Escola de Guerra Naval. MBA em Gestão de Negócios e Gestão Internacional da COPPE – UFRJ e extensão em Direito Marítimo na Fundação Getúlio Vargas.

Com 43 anos de serviço na Marinha do Brasil, exerceu ao longo de sua carreira importantes cargos, destacando o de Comandante do Navio de Assistência Hospitalar “Doutor Montenegro”; Comandante do Navio de Socorro Submarino “Felinto Perry e Adido de Defesa e Naval na África do Sul. Como Almirante, exerceu os cargos de Comandante do Centro de Instrução Almirante Alexandrino; e Comandante Naval da Amazônia Ocidental. Atualmente exerce o cargo de Presidente do Tribunal Marítimo.

## 1.0 Introdução

O Brasil é uma nação com vocação marítima. Pelo mar fomos descobertos, nos tornamos a sede da coroa portuguesa, consolidamos nossa independência, participamos de duas Guerras Mundiais e exercemos a nossa soberania.

Nosso país possui um vasto litoral e mais de 15.000 km de hidrovias navegáveis, pelos quais trafegam milhares de embarcações. Cerca de 95% do comércio exterior brasileiro é realizado pelo modal marítimo. Aliam-se a estes fatos, as características geográficas e a oceano política, que apontam para a forte relação do país com mar. Ainda nesta toada, vale mencionar a Amazônia Azul®, expressão cunhada para denominar a área corresponde a aproximadamente 3,6 milhões de quilômetros quadrados, que contém riquezas e representa oportunidades para o desenvolvimento econômico e sustentável do país.

## 2.0 A Gênese do Tribunal Marítimo: o caso do Navio Alemão Baden

Em 24 de outubro de 1930, o navio de bandeira alemã Baden, que estava atracado no porto do Rio de Janeiro, suspendeu sem autorização do Capitão dos Portos com destino à cidade de Buenos Aires. As fortalezas que protegiam a entrada da baía de Guanabara do Distrito Federal foram convocadas para avisar ao navio que regressasse ao porto, o que foi cumprido por tentativas de comunicação, utilizando sinais e por tiros de advertência. Infelizmente, um petardo acertou o mastro do “Baden” que caiu sobre o convés, resultando na morte de 22 pessoas e ferindo outras 55 a bordo. O navio teve que retornar ao porto do Rio de Janeiro. Como o Brasil não possuía um órgão especializado em direito marítimo e sendo o navio de bandeira alemã, o caso foi julgado pelo Tribunal de Hamburgo, o que chocou a sociedade brasileira e aqueceu o debate para criação de um Tribunal com conhecimento técnico e especializado em assuntos marítimos. Assim, em 05 de Julho de 1934, foi aprovado o Decreto nº 24.585/1934, instituindo o Tribunal Marítimo na capital dos Estados Unidos do Brasil

## 3.0 Composição e Competência da Corte

O Tribunal Marítimo é regido pela Lei nº 2.180/1954, que estabelece-o como um órgão autônomo, vinculado ao Ministério da Defesa, por meio da Marinha do Brasil, auxiliar do Poder Judiciário. Tem como atribuições o julgamento dos acidentes e fatos da navegação e a manutenção do Registro Embarcações da Propriedade Marítima,.

A composição do Colegiado Técnico Multidisciplinar é estipulada com sete Juízes, a saber: um Juiz-Presidente, Oficial General do Corpo da Armada da MB; dois Juízes Militares, um (1) Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata do Corpo da Armada, e um (1) Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata do Corpo de Engenheiros Navais; e quatro (4) Juízes Cíveis, sendo dois (2) bacharéis em Direito, um especializado em Direito Marítimo e outro em Direito Internacional Público, um (1) especialista em armação de navios e navegação comercial e um Capitão de Longo Curso da

Marinha Mercante.

Neste ponto, ressalta-se a atuação da Procuradoria Especial da Marinha, nos processos do Tribunal Marítimo, órgão subordinado ao Comandante da Marinha responsável por promover a acusação como fiscal da lei. Além da atuação da PEM, está prevista a participação obrigatória dos advogados, para a apresentação do contraditório e sustentar a ampla defesa dos acusados.

A jurisdição do Tribunal abrange as embarcações mercantes de todas as nacionalidades, quando em águas brasileiras e as de bandeira brasileira, em alto-mar ou mesmo em águas sob jurisdição de outro país. A jurisdição também se estende aos aquaviários brasileiros e marítimos estrangeiros em Águas Jurisdicionais Brasileiras, os estaleiros, os proprietários e os armadores, enfim a “Gente do mar” e a “Gente do porto”.

## 4.0 Os processos Sobre Acidentes ou Fatos da Navegação: Segurança da Navegação e Tutela do Meio Ambiente Hídrico

Nos julgamentos dos acidentes e fatos da navegação, cabe ao Tribunal definir sua natureza e determinar as causas, circunstâncias e extensão, bem como indicar os responsáveis, aplicar as penas previstas na Lei, que incluem multas, cancelamento da matrícula do aquaviário e do certificado de armador, e propor medidas preventivas e de segurança da navegação, como forma de prevenir eventos semelhantes.

## 5.0 Registro da Propriedade Marítima

Outra importante atribuição da Corte do Mar é manter o Registro da Propriedade Marítima que tem por objeto estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações. O Tribunal também efetua o Registro de Armador, - a quem se atribui à propriedade das embarcações -, e o registro dos ônus incidentes sobre a propriedade, como por exemplo, as Hipotecas. Incluem-se, ainda, o Registro Especial Brasileiro e Pré-registro Especial Brasileiro. Estes constituem importantes incentivos aos empreendedores e armadores, conferindo benefícios para navios arvorando a bandeira brasileira e para construção e manutenção de embarcações em estaleiros brasileiros.

## 6.0 Conclusão

Ao longo de seus 90 anos de existência, o Tribunal Marítimo vem provendo segurança jurídica, aos trabalhadores do mar e do porto nos aspectos dos acidentes e fatos da navegação, bem como aos empreendedores e empresários na manutenção do registro de propriedade.

As perspectivas para o futuro mostram que a atuação da corte marítima brasileira continuará sendo imprescindível, pois o tráfego marítimo está em ascensão, sendo diretamente proporcional ao desenvolvimento e ao progresso do Brasil.

“Tribunal Marítimo, justiça e segurança da navegação!”

1 A capital do país, na época, era a cidade do Rio de Janeiro.

2 A denominação oficial do Brasil, à época. Atualmente é República Federativa do Brasil.

---

# HITOS DE LA NORMATIVIDAD MARÍTIMA EN COLOMBIA Y NUEVOS RETOS

## COLOMBIA

---



**JUAN CAMILO MONSALVE RENTERÍA**

Abogado, Especialista en Derecho Público y estudios de Maestría en Derecho Constitucional.

Ha liderado por más de 18 años diferentes proyectos normativos que han tenido como resultado la expedición de Leyes, Decretos y Reglamentos relacionados con el ejercicio de actividades marítimas en Colombia. También participó desde la Comisión Colombiana del Océano en la articulación y redacción de la Política Nacional del Océano y de los espacios costeros del año 2006.

Actualmente Coordinador del Grupo Legal Marítimo (Jefe Jurídico) en la Dirección General Marítima, Autoridad Marítima de Colombia.

---

Colombia, un país con proliferación normativa en sus de 200 años de vida Republicana, con 928.660 km<sup>2</sup> de territorio marítimo y 2.900 km de línea de costa en el Océano Pacífico y en el Mar Caribe, apenas en el último cuarto de esa historia ha dedicado una mirada tenue a la regulación y reglamentación del ejercicio de las actividades marítimas, siendo inclusive intermitente en las últimas dos décadas. Sin embargo, todo parece indicar que estamos frente a un nuevo auge que ha permeado las diferentes instancias públicas y privadas; impulsado a su vez por un trabajo silencioso, juicioso y dedicado por parte de la Autoridad Marítima colombiana.

Pese a que antes de los años 70s se expidieron normas importantes en cada coyuntura histórica nacional en diferentes temas marítimos, debemos

decir que una regulación integral y coherente en su momento con las tendencias internacionales inicia en 1971 con la expedición de dos normas fundamentales: el Decreto Ley 410 de 1971 “Por el cual se expide el Código de Comercio” y el Decreto Ley 2349 de 1971 “Por el cual se crea la Dirección General Marítima”.

Con ambas normas con fuerza material de ley se tuvieron las primeras bases sólidas del Derecho Marítimo en Colombia con las siguientes temáticas: las naves y su propiedad, armador, agente marítimo, capitán, tripulación, riesgos y daños en la navegación marítima, asistencia y salvamento, crédito naval, contratos marítimos, funciones y jurisdicción de la Autoridad Marítima, procedimientos en investigaciones por siniestros marítimos, transporte marítimo, concesiones, exploraciones marinas y costeras, especies naufragas, sanciones y multas.

---

No obstante, no cabe duda de que la época dorada de la normatividad marítima en Colombia se da en la década de los 80s. Por una parte está el Decreto Ley 2324 de 1984, el cual realmente es una actualización y mejora del ya citado Decreto Ley 2349, para posteriormente expedirse los Decretos reglamentarios 1597 de 1988 y 1423 de 1989 sobre gente de mar y naves respectivamente.

Aunado a lo anterior, se expiden un total de 9 leyes aprobatorias de Convenios Internacionales Marítimos entre los años 1980 y 1991, constituyéndose realmente en el mayor hito en la historia de la normatividad marítima en Colombia. Entre los instrumentos internacionales tenemos los siguientes Convenios: SOLAS, MARPOL, COLREG, STCW, INMARSAT, SAR, LOAD LINES, CLC y FAL; lo cual se complementa con instrumentos aprobados en otras décadas como: TONNAGE, FONDO, OPRC y su protocolo SNPP, siendo estos dos los últimos Convenios aprobados por el Legislativo colombiano en el año 2004.

El año 2001 supone también otro hito en la normatividad marítima colombiana con dos Leyes relacionadas directamente con el ejercicio de las actividades marítimas: la Ley 658 de 2001 (practicaje) y la Ley 730 de 2001 (abanderamiento).

A nivel de reglamentario podríamos dividirlo en dos líneas, Decretos Reglamentarios expedidos por el Presidente de la República dentro de su potestad reglamentaria del artículo 189.11 constitucional y Reglamentación Técnica expedida por el Director General Marítimo (numeral 4º artículo 2º del Decreto 5057 de 2009).

Frente a la primera, en el 2015 se expidieron los Decretos Únicos Reglamentarios de cada sector administrativo como un ejercicio de racionalización y compilación normativa, correspondiendo los asuntos marítimos al Decreto 1070 de 2015 (Único del Sector Defensa), donde se encuentran compilados los sigui-

entes temas: gente de mar, empresas de apoyo en tierra, naves y artefactos navales, servicio de seguridad marítima, investigaciones científicas y tecnológicas marinas, seguridad y protección marítima, y facilitación marítima.

En cuanto a la segunda línea, siguiendo las directrices de racionalización y compilación normativa del Gobierno Nacional pero desde lo técnico, se emitió el Reglamento Marítimo Colombiano -REMAC- (Resolución DIMAR No. 135 de 2018), el cual se divide en 8 Reglamentos: 1) definiciones, 2) generalidades, 3) gente de mar, apoyo en tierra y empresas, 4) actividades marítimas, 5) protección del medio marino y litorales, 6) seguros y tarifas, 7) asuntos jurisdiccionales y actuaciones administrativas sancionatorias, y 8) disposiciones especiales y transitorias.

Pasando a la actualidad, la presente década parece retrotraernos a la época dorada de los 80s, iniciando con la expedición de la Ley 2133 de 2021 sobre abanderamiento de naves y artefactos navales, el Decreto 307 de 2023 referente a Búsqueda y Salvamento Marítimo y recientemente la aprobación del Convenio BWM con la Ley 2362 de 2024, siendo el primer instrumento internacional OMI aprobado por el Congreso de la República luego de 20 años de mora del Estado colombiano. Adicionalmente, ya superaron sus 4 debates en su tránsito legislativo los Protocolos de 1988 de los Convenios SOLAS y LOAD LINES, estando pendiente su envío a sanción presidencial y posterior revisión por parte de la Corte Constitucional.

Aquí es donde inician los nuevos retos para Colombia, donde se tiene trazada una ruta clara en cuanto a la agenda legislativa y regulatoria en lo marítimo. Frente a lo primero se tiene un paquete robusto de nuevos proyectos de ley aprobatorios de convenios internacionales marítimos con BUNKERS, ANEXO VI MARPOL y Responsabilidad por SNPP. Y de otra parte, se encuentran en

construcción y trámite ante las diferentes instancias del Gobierno Nacional cinco proyectos de Decretos Reglamentarios en las siguientes temáticas: gente de mar, sistema de protección de buques e instalaciones portuarias, registro de naves, actividades offshore y servicio de administración de litorales.

Líneas de acción dentro del marco del objetivo de desarrollo sostenible No. 14 sobre vida submarina de las Naciones Unidas (conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos), así como políticas públicas del ámbito nacional como el documento CONPES 3990 “Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030”, cimentan las bases para continuar con el Fortalecimiento de la Normatividad Marítima en Colombia en los diferentes niveles en la presente década, quedando la proa lista hacia lo que denominamos la joya de la corona: una norma de nivel legal que unifique el régimen jurídico de las actividades marítimas y regule las relaciones jurídicas, los procesos y los procedimientos que se generen en virtud de estas.

---

1 Dirección General Marítima, <https://www.dimar.mil.co/jurisdccion>

2 <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/leyes>

3 <https://www.camara.gov.co/convenio-lineas-de-carga>

4 <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>

5 <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3990.pdf>





---

# BREVE REFERENCIA A LA EVOLUCIÓN Y PERSPECTIVAS DE LA LEGISLACIÓN PORTUARIA Y MARÍTIMA EN ESPAÑA

---



## **Michelle Itza Mediel Bojorge**

Es abogada y ha dirigido su formación y actividad profesional al sector marítimo y portuario. Cuenta con un Máster en Gestión y Planificación Portuaria e Intermodalidad y un Máster en Derecho y Gestión del Transporte. Ha sido personal investigador predoctoral en la Universitat Jaume I de Castellón, donde ha impartido docencia en materias relacionadas con el Derecho Mercantil y el Derecho Marítimo. Actualmente trabaja en la Subdirección de Servicios Jurídicos de Puertos del Estado.

Asesora Jurídica en la Subdirección de Servicios Jurídicos de Puertos del Estado. Máster en Gestión y Planificación Portuaria e Intermodalidad. Máster en Derecho y Gestión del Transporte. Ha sido personal docente e investigador predoctoral en el Departamento de Derecho Mercantil de la Universidad Jaume I de Castellón.

---

Los sectores marítimo y portuario son de importancia crítica en España, dada su posición estratégica en el comercio marítimo internacional con sus más de 7.600 km de costa, dos archipiélagos y la relevancia del Estrecho de Gibraltar como choke point, por lo que ha sido necesario desarrollar un marco legislativo que regule sus actividades marítimas.

Antes de pasar a exponer la legislación vigente, conviene saber de dónde venimos: El Derecho marítimo español se encontraba codificado en el Libro III del Código de Comercio de 1885 y en diversas leyes complementarias, mientras que el Derecho portuario se regulaba en la Ley de puertos, de 7 de mayo de 1880, que establecía un modelo con las rigideces de la estructura administrativa propia de la época.

Es evidente que la globalización y las exigencias de un entorno internacional cambiante requerían una reforma significativa para actualizar esta legislación decimonónica, lo que se ha conocido como “huida del Derecho administrativo”, promoviendo los principios de eficiencia, agilidad y flexibilidad propios de la gestión que se debe desarrollar en los puertos.

Por lo que respecta al derecho portuario, debemos hacer especial referencia a la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que vino a terminar con la dispersión de la legislación en los ámbitos de la gestión portuaria y el tráfico marítimo. Esta norma supuso un hito en nuestro país al establecer el modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal, al dotarle de mayor flexibilidad y autonomía. Con este objetivo se crearon las Autoridades Portuarias, encargadas de

---

gestionar los puertos estatales, y un organismo coordinador de todo el sistema portuario de interés general, Puertos del Estado.

Con posterioridad se aprobó la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, con un marcado carácter liberalizador o privatizador de los servicios portuarios, tributario del modelo de la Directiva europea de acceso al mercado de servicios portuarios. Esta Ley fue modificada por la Ley 33/2010, de 5 de agosto, cuyas principales aportaciones fueron el mantenimiento del libre acceso reglado a la prestación de servicios en un marco de libre y leal competencia entre operadores y la flexibilización del modelo tarifario.

De este proceso de modernización y actualización surge nuestra ley de cabecera: el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), que vino a homogeneizar la terminología empleada por el legislador y a dotar de coherencia a la legislación portuaria.

En el ámbito del Derecho marítimo, con la Ley 14/2014 de Navegación Marítima (LNM) se estableció un nuevo régimen jurídico para las principales instituciones de la navegación marítima, realizándose una reforma amplia del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos, tanto de Derecho público como privado. La LNM es una norma especial y de carácter transversal que se coordina con el Derecho marítimo internacional y con la práctica actual del transporte marítimo.

Cabe recordar que la integración del derecho marítimo español con el derecho marítimo internacional se ha materializado a través de la ratificación de numerosos convenios internacionales en materia de seguridad marítima, prevención de la contaminación, y responsabilidad del porteador por daños. Nos referimos, entre otros, al Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL o las Reglas de La Haya-Visby, cuyo contenido se mantiene en buena medida en la LNM.

Asimismo, debemos referirnos a Las Reglas de Rotterdam, nuevo instrumento de Derecho internacional uniforme regulador del contrato de transporte de mercancías por mar, que, si bien no se encuentran en vigor, fueron ratificadas por España en enero de 2011. En ese sentido, cabe señalar que la LNM ha previsto su introducción en la misma una vez estas Reglas entren en vigor.

Así las cosas, es momento de abordar hacia dónde vamos. En estos momentos se está ultimando el Anteproyecto de ley de reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima, con el que se pretende actualizar contenidos que hoy resultan insuficientes en el ámbito de la Administración marítima, cubrir las lagunas de la regulación que se han detectado en los últimos años y, en definitiva, facilitar la aplicación armónica e integrada de ambas leyes. Entre las novedades encontramos la regulación de los buques autónomos, el reconocimiento de los créditos por suministros o reparaciones a buques como créditos privilegiados o la ampliación del deber de navegabilidad del buque a toda la vigencia del contrato.

En la actualidad, la legislación nacional se encuentra alineada con el Derecho internacional y el Derecho de la Unión Europea, cuyas normas y directrices deben respetarse plenamente por los Estados miembros. El TRLPEMM y la LNM representaron avances significativos en el Derecho marítimo y portuario español, que han consolidado y modernizado la regulación de los puertos y la navegación marítima, promoviendo la eficiencia, seguridad y sostenibilidad.

La navegación marítima y la actividad portuaria están sujetas a una evolución constante, así como a los desafíos más actuales: digitalización, descarbonización y transición ecológica. Por ello, resulta necesario mantener actualizadas las leyes nacionales, para preservar su relevancia y efectividad, a fin de favorecer el buen funcionamiento del sector marítimo y portuario en nuestro país.

# LA IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DE LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES EN MATERIA MARÍTIMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL. ¿UN RETO Y DESAFÍO PARA SU ARMONIZACIÓN?

MEXICO

Alumno Colegiado de la XVI promoción de la  
Especialidad Derecho del Mar y Marítimo.  
Tte. Corb. SJN. LD Rodrigo Bernal García.

*México tiene 1.6 veces más de  
superficie marítima que terrestre  
(Comisión Nacional de Áreas  
Naturales Protegidas|2018)*

La implementación efectiva de los Instrumentos en materia marítima en la legislación mexicana es un tema de gran relevancia que busca armonizar, establecer y regular los derechos y obligaciones del Estado Mexicano en relación con el Derecho de Internacional.

Mismos que tienen como objetivo proporcionar una visión general y presentar el contexto en el que se desarrollan los tratados internacionales en materia marítima y de los cuales debemos considerar que en cada uno de ellos se deben abordar los principales aspectos del tratado en materia, así como la adecuada implementación (armonización) en cada uno de la legislación ya existente, esto nos lleva a un estudio adecuado para vislumbrar posibles escenarios en los cuales como Estado podemos ser parte; razón por la cual se destaca la importancia de todos aquellos tratados internacionales que han emanado de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es así que, si bien en todos están correlacionados en nuestro país para tener una debida implementación, es de la misma manera en la que se deben de llevar a cabo los procesos de incorporación en la Legislación Nacional.

En la actualidad, la relación del derecho interno y el derecho internacional público es un tema de suma relevancia, debido a la globalización en la que estamos inmersos, tanto que no podemos hacer caso omiso a los retos que nos enfrentemos día a día en el sistema jurídico mexicano, en materia marítima.

Estas relaciones nos acarrearán una amplia revisión en cuanto a los instrumentos internacionales y su aplicación en nuestro derecho interno, lo cual nos lleva a la siguiente consideración... ¿Qué son los tratados? Pues bien, el término tratado define a un “convenio internacional celebrado por escrito entre un Estado y otro u otros sujetos de Derecho Internacional, ya sean éstos Estados, or-

ganizaciones internacionales de carácter internacional o cualquier otro sujeto de Derecho Internacional”, su cumplimiento será de buena fe y la intención de estos es propiciar la cooperación para satisfacer intereses de los Estados contratantes, sin embargo, cabe mencionar que los tratados internacionales los tenemos como una fuente del derecho internacional, y en nuestro país los tratados deben ser sometidos a ciertas formalidades a fin de que sean válidos. Estas formalidades consisten en la aprobación, aceptación, ratificación y adhesión por parte del Estado para efectos obligatorios. La consecuencia de aplicar esta normatividad establecida en los tratados, producirá efectos fundamentales en el derecho interno del Estado Mexicano como lo establece el artículo 133 Constitucional el cual menciona que, “Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión...”; esto es, a partir de ese momento, la normatividad será única e irrenunciable ante el Estado.

Actualmente es de reconocer que en la legislación nacional existen casos en los que nos encontramos con una falta de regulación a los instrumentos internacionales al derecho interno, generando las llamadas lagunas jurídicas y que a raíz de lo anterior el Estado Mexicano en algunas ocasiones genera al gobernado incertidumbre jurídica ante la aplicación de la Legislación vigente, que si bien es cierto y ante lo no previsto en nuestra Legislación, ya sea la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas y la Ley de Puertos por mencionar algunas, será de aplicación supletoria lo establecido en los instrumentos internacionales, provocando al gobernado o extranjeros, acciones fuera legislación nacional aplicable.

En el año de 1963 se publicó una de las Legislaciones más avanzadas en su momento por lo que a Derecho Marítimo se refiere: la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, teniendo así una legislación más

completa y acorde a las necesidades del momento, desafortunadamente, el avance tecnológico, geopolítico, comercial y económico, nos han llevado a una parte de recesión legal, que si bien los legisladores y el trabajo conjunto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ahora ( Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes) hicieron un trabajo titánico en llevar la actualización de la ya mencionada Ley, también realizaron cooperación con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, por ser actores principales en la materia marítima de esos tiempos.

Sin embargo y derivado de los Decretos que reformaron y derogaron diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, publicados en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 19 de diciembre de 2016 y 7 de diciembre de 2020, se realizó la transferencia de atribuciones de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes ahora ( Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes) a la Secretaría de Marina, entre otras, el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, así como en materia de puertos y Marina Mercante.

La Secretaría de Marina a través de la Autoridad Marítima Nacional hace un ejercicio de soberanía, seguridad y protección marítima y portuaria, así como el mantenimiento del estado de derecho en las zonas marinas mexicanas llevándonos un estudio y esfuerzo diario en la implementación jurídica generando un impulso e interés nato en el ejercicio de las tres figuras en las que el Estado Mexicano es parte (Estado Ribereño, de Abanderamiento y Rector del Puerto).

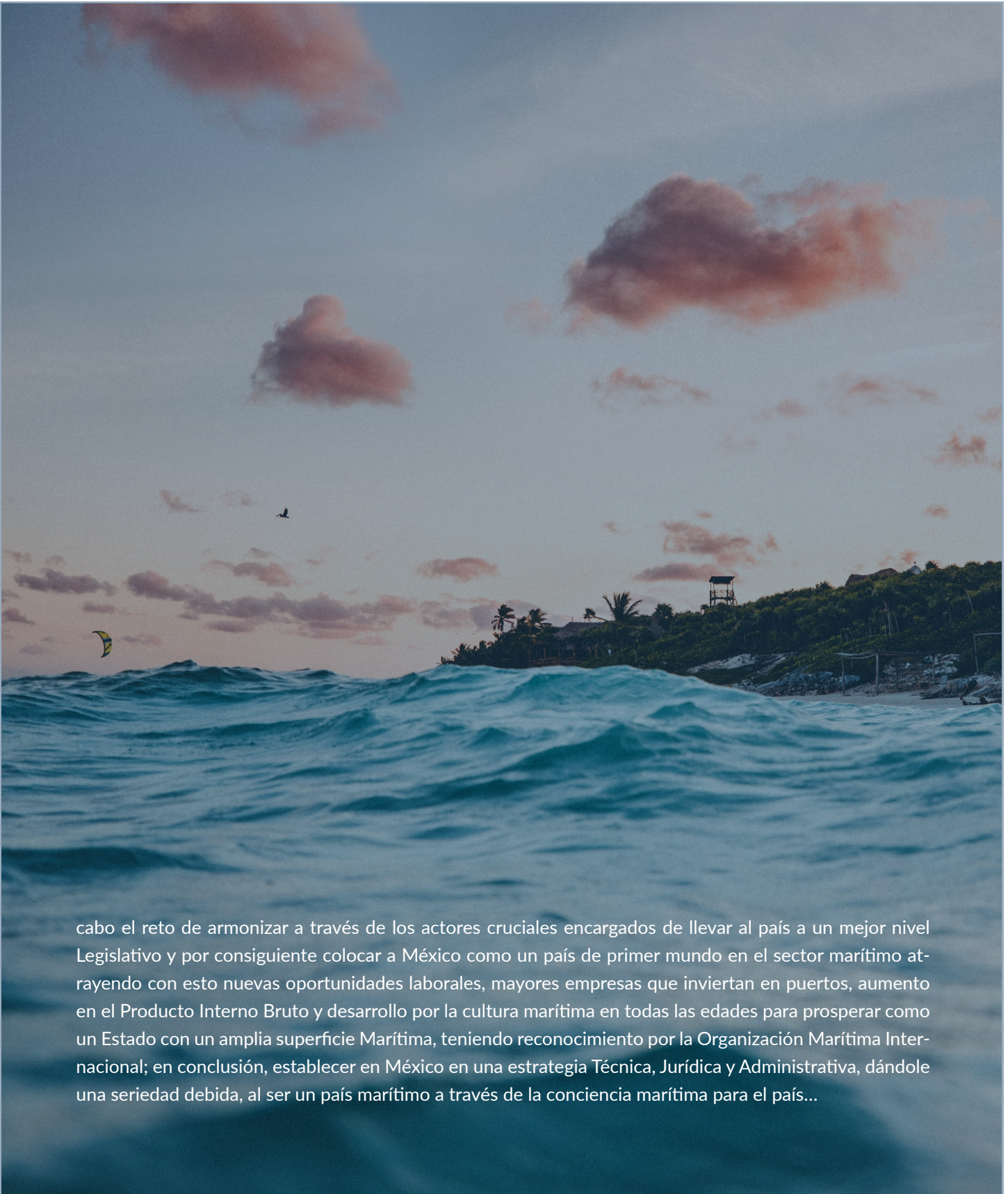
Es por lo anterior que dentro de los objetivos primordiales, nos encontramos que la armonización de los instrumentos internacionales en materia marítima son de primera necesidad en nuestro país y aunado a lo anterior y no menos im-

portante es la adecuada legislación a nuestro derecho interno llevando a cabo lo ya conocido en un proceso legislativo, sin embargo, el punto crucial dentro de las dos vertientes mencionadas y para llegar a tener una base administrativa y operativa para su aplicación ejecución y mayor entendimiento, desde un punto de vista particular, es el de crear una conciencia marítima a la comunidad, es decir, trabajar desde la parte que nos toca como Autoridad Marítima Nacional, con el personal que trabaja en ella tanto Personal Civil y Naval, quienes hacen una excelente sinergia, al tener la posibilidad de ver desde ambas perspectivas y que de lo anterior dan como resultado el crecimiento que están llevando a cabo con los documentos normativos administrativos, tales como Decretos, Acuerdos, Circulares, Normas, Políticas, Bases, Lineamientos, Manuales y Reglas, donde mejoran día a día.

Es por tanto, que toda la comunidad marítima que interactúa día a día, tenga una claridad en la aplicación de la legislación marítima nacional e internacional, para esto es de suma importancia el actor principal en México, el legislador, quien debe de armonizar los tratados internacionales el ejecutivo haya ratificado con la Legislación Nacional, para hacer que el Estado Mexicano, pueda verse en el ámbito internacional a la vanguardia de la legislación internacional aplicada a la legislación interna en el ámbito marítimo.

Por último, el Estado mexicano tiene un reto esencial en cuanto a la profundización de las políticas públicas, si bien es cierto, el ámbito marítimo no pasa desapercibido cada sexenio, pues ha quedado evidenciado su aportación por parte de los expertos en el Plan Nacional de Desarrollo; encaminado a los nuevos desafíos, otorgándole así al sector marítimo una importancia fundamental dentro de los objetivos de cada gobierno.

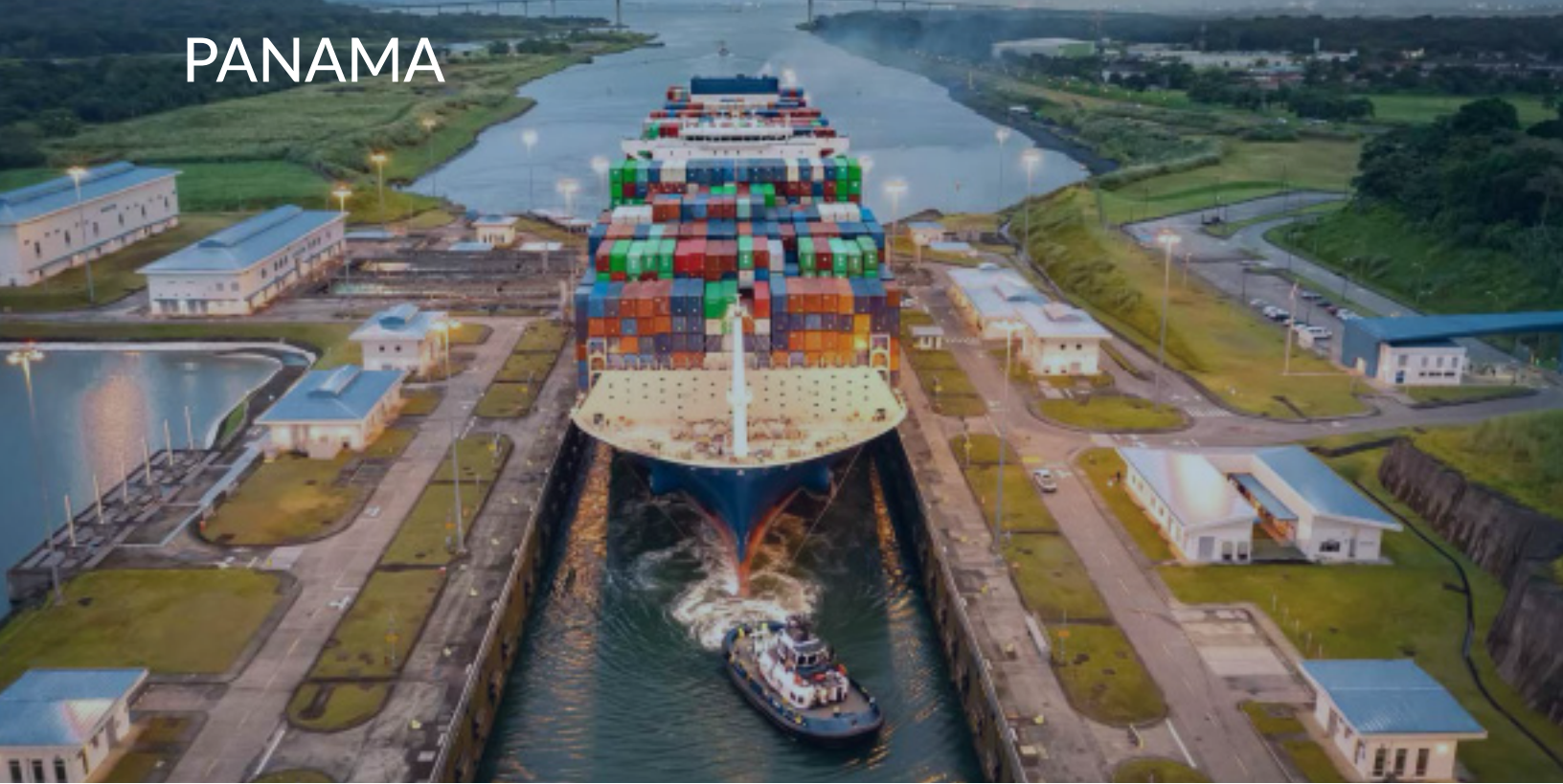
Sin duda, la Legislación Mexicana se encuentra distanciada de la Legislación de los Estados Marítimos de mayor importancia a nivel mundial, pero eso no es un impedimento para que el Estado Mexicano



cabo el reto de armonizar a través de los actores cruciales encargados de llevar al país a un mejor nivel Legislativo y por consiguiente colocar a México como un país de primer mundo en el sector marítimo atrayendo con esto nuevas oportunidades laborales, mayores empresas que inviertan en puertos, aumento en el Producto Interno Bruto y desarrollo por la cultura marítima en todas las edades para prosperar como un Estado con un amplia superficie Marítima, teniendo reconocimiento por la Organización Marítima Internacional; en conclusión, establecer en México en una estrategia Técnica, Jurídica y Administrativa, dándole una seriedad debida, al ser un país marítimo a través de la conciencia marítima para el país...

# EL SECUESTRO DE NAVES EN LA JURISDICCIÓN MARÍTIMA PANAMEÑA

## PANAMA



**CRISTINA CINIGLIO DE VINCENTI**

Abogada con maestría en Derecho Marítimo y Derecho Procesal. Esta especializada en Docencia Superior y Derecho Marítimo Internacional. Tiene 30 años de experiencia laborando en diversos cargos y períodos en el Órgano Judicial de Panamá. Actualmente tiene más de ocho años de ocupar el cargo de jueza del Tribunal Marítimo.

El secuestro en la jurisdicción marítima:

**a) La competencia de los tribunales marítimos panameños:**

El secuestro de naves, a diferencia del secuestro en otras jurisdicciones, se caracteriza porque tiene múltiples finalidades como veremos. Procederemos a analizar cada una de las modalidades de secuestro, pero antes de ello, para una mejor comprensión del tema es importante que tengamos clara la competencia de los tribunales marítimos panameños.

En este sentido, el artículo 19 del Código de Procedimiento Marítimo señala lo siguiente:

**“Artículo 19:** Los Tribunales Marítimos tendrán competencia privativa en las causas que surjan de los actos

referentes al comercio, transporte y tráfico marítimos, ocurridos dentro del territorio de la República de Panamá, en su mar territorial, en las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del Canal de Panamá. Estas cláusulas incluirán reclamaciones que surjan de actos que se ejecuten o deban ejecutarse desde, hacia o a través de la República de Panamá. Los reclamos que involucren a la Autoridad del Canal de Panamá deberán ceñirse a lo que establece su Ley Orgánica.

Los Tribunales Marítimos también tendrán competencia privativa para conocer de las acciones derivadas de los actos de que trata el párrafo anterior, ocurridos fuera del ámbito territorial antes señalado, en los siguientes casos:

1. Cuando las respectivas acciones vayan dirigidas contra la nave o su

propietario, y la nave sea secuestrada dentro de la jurisdicción de la República de Panamá, como consecuencia de tales acciones.

2. Cuando el Tribunal Marítimo haya secuestrado otros bienes pertenecientes a la parte demandada, aunque esta no esté domiciliada dentro del territorio de la República de Panamá.

3. Cuando la parte demandada se encuentre dentro de la jurisdicción de la República de Panamá y haya sido personalmente notificada de cualesquiera acciones presentadas en los Tribunales Marítimos.

4. Cuando la nave o una de las naves involucradas sea de bandera panameña, o la ley sustantiva panameña resulte aplicable en virtud del contrato o de lo dispuesto por la propia ley panameña, o las partes se sometan expresa o tácitamente a la jurisdicción de los Tribunales Marítimos de la República de Panamá”.

El ámbito geográfico dentro del cual los tribunales marítimos panameños ejercen su jurisdicción, en principio, está delimitado a las causas que ocurran dentro de su mar territorial, las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del canal de Panamá, incluyendo las causas sobre reclamaciones que surjan de actos que se ejecuten o deban ejecutarse desde, hacia o a través de la República de Panamá. (Competencia Nacional). En estos casos, el Juez marítimo panameño, es considerado, el juez natural, para resolver el conflicto marítimo, sometido a su conocimiento. Sus Tribunales marítimos, también son competentes para conocer de causas relacionadas con comercio, transporte y tráfico marítimo, cuando los hechos hayan, ocurrido fuera del ámbito territorial antes, indicado. Es decir, sobre hechos o relaciones ocurridas fuera del territorio de la República de Panamá. (Competencia Internacional).

La capacidad de sus tribunales marítimos es la de conocer de asuntos ocurridos fuera de su ámbito territorial, está fundamentada en criterios de atribución de carácter extraterritoriales. Y que le permiten conocer de conflictos de naturaleza marítima que contienen elementos de extranjería. Al no ser el foro panameño el del lugar de ocurrencia de los hechos, o el del domicilio de alguna de las partes, o el lugar de la celebración o ejecución del contrato que vincula a las partes en conflicto.

#### **b) Finalidades del secuestro en la jurisdicción marítima panameña:**

Debemos iniciar manifestando que en los casos de las naves, aún las de registro panameño, y de otros bienes muebles, se entenderá constituido el secuestro cuando la orden del tribunal sea recibida por la persona encargada de la custodia del bien o responsable de la tenencia o entrega del mismo.

Visto lo anterior, tenemos que las normas relativas al secuestro en la jurisdicción marítima han sido dictadas considerando los factores de competencia que hemos explicado.

Así el artículo 166 de la Ley 8 de 1982, reformada, en adelante, Código de Procedimiento Marítimo, señala que el secuestro decretado por los Tribunales Marítimos tendrá por finalidad:

- Evitar que el proceso sea ilusorio en sus efectos y que la parte demandada trasponga, enajene, empeore, grave o disipe bienes susceptibles de tal medida.

- Adscribir, a la competencia de los Tribunales Marítimos panameños, el conocimiento de las causas que surjan fuera del territorio nacional, como consecuencia de hechos o actos relacionados con la navegación cuando el demandado esté fuera de su jurisdicción, y en las causas que surjan den-

tro del territorio nacional cuando el demandante opte por secuestrar un bien del demandado con el fin de notificarlo de la demanda. En ambos casos, el secuestro constituido conforme a lo previsto en este numeral surtirá los efectos de la notificación personal de la demanda; sin embargo, el demandante deberá, además, cumplir con el trámite establecido en el último párrafo del artículo 403. Este trámite consiste en entregar a la parte afectada o a su apoderado, los documentos de traslado de demanda con sus respectivas pruebas. Dicha documentación será enviada por correo recomendado, servicio particular de encomienda, con aviso de recibo a su dirección, o en su defecto, por fax o correo electrónico a la dirección de su oficina de administración u hogar o lugar habitual de su residencia, agregándose al expediente el recibo de entrega de la respectiva administración de correos, servicio particular de encomienda o copia del envío electrónico realizado simultáneamente al tribunal.

Se considera que el demandado está fuera de la jurisdicción panameña cuando su domicilio efectivo y real de negocios esté fuera de la República de Panamá, aún cuando la sociedad sea panameña o siendo extranjera esté registrada en Panamá, o tenga sucursales o empresas filiales en Panamá, o que la nave esté registrada en Panamá.

- Aprender materialmente bienes susceptibles de secuestro para hacer efectivos créditos marítimos privilegiados, gravámenes marítimos o cualquier crédito que, según el derecho aplicable a la causa, permita dirigir la demanda directamente contra estos. El secuestro surtirá los efectos de notificación personal sobre el bien demandado.

---

# FLOTA MERCANTE PARAGUAYA, MOTOR DE LA ECONOMIA QUE CRECE CON FUERZA.

PARAGUAY





**PATRICIO ORTEGA ESTIGARRIBIA**

Abogado y Notario Público por la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Asunción, con un post grado en Didáctica Superior Universitaria por la Universidad Nacional de Asunción y una Maestría en Planificación y Conducción Estratégica nacional por el Instituto de Altos Estudios Estratégicos del Consejo de Defensa Nacional.



En primer lugar, agradecer la atenta nota remitida a mi persona en carácter de servidor público con cargo de DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY y en segundo lugar me permito realizar una breve reseña de lo que es la Dirección de Marina Mercante dependiente del Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones.

La institución creada en el año 1957 por LEY 429 tiene como Misión, Dirigir y coordinar todo lo relacionado a la Marina Mercante Nacional e Industrias afines, como también la de asesorar al Poder Ejecutivo en lo relacionado al tema.

Entre otras tareas encomendada a la misma es la regular el sector Naviero y Portuario, así como los de tripulantes, representar al País en convenios bilaterales y multilaterales como por ejemplo la Hidrovia Paraguay Paraná, Comisión de Dragado, Comisión de Navegabilidad de los Ríos, Sub Grupo de Trabajo del Mercosur, Bienes y Servicios, OMC, OMI, ETC.

La Marina Mercante, no como institución sino lo que representa el sector, el Paraguay ha crecido radicalmente en 20 años gracias principalmente en su momento a la reserva de cargas y los regímenes de incentivo fiscal.

El Paraguay en la década de los 40 ha creado su propia empresa naviera que se denominaba FLOMERES (FLOTA MERCANTE DEL ESTADO) dependiente del MOPC, que luego fue autónoma en la década de los 60 y que se extinguió en la década de los 90 para dar paso a la fuerte inversión netamente de capital privada.

En la década 90 se ha promulgado la Ley 60/90 de inversiones, en el año 1994 se ha promulgado la Ley 419/94 de Puertos Privados (Que antes solo eran puertos estatales), en el año 1998 se ha promulgado la Ley 1298 de Leas-

ing, esta ley no solo dio oportunidad a los inversionistas de exonerar por un tiempo definido (5 años) el pago de impuesto, sino también la posibilidad de pagar en forma alícuota sus impuestos, a pesar de el régimen impositivo del país es la más baja de la región.

Habiendo todo esto, hoy contamos con más de 3000 mil unidades de naves incorporadas, más de 50 puertos privados, más de 15 astilleros y más de 9000 tripulantes sin mencionar a los demás vinculados al sector.

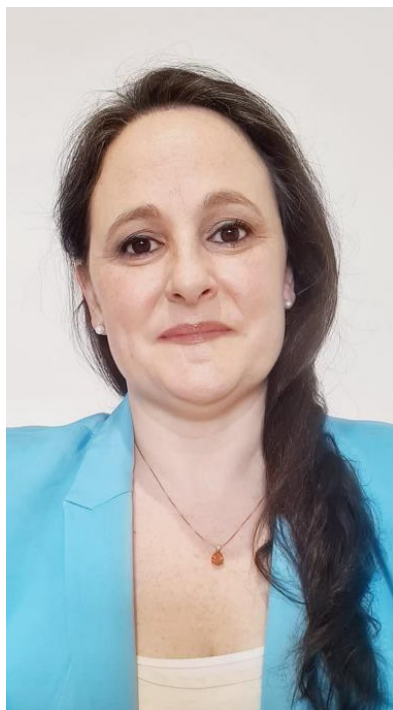
Desde la institución y luego del aprendizaje que nos dejó el Covid 19, que más que una catástrofe lo tomamos como una vía que nos señaló el camino de la oportunidad para desarrollar la utilización de las TICS y por sobre todo mejorar y avanzar en lo relacionado a la seguridad jurídica, la celeridad en los trámites administrativos correspondientes y brindar mayor transparencia en el área del comercio internacional. (al respecto implementamos la Ventanilla Unica del Importador, Exportador, Banca web, código qr a las certificaciones de buques y tripulantes, etc). intervenciones de las OR, etc.

Finalmente, y para concluir es digno de destacar que todas las implementaciones, tanto legales, normativos y de aplicaciones tecnológicas en el ámbito de la logística y el comercio internacional via fluvial y marítima, es menester llevar adelante coordinadamente con los administrados, pues de ahí viene el resultado óptimo del trabajo que debemos brindar los funcionarios públicos.

---

# VISIÓN Y EXPERIENCIA DESDE LA AUTORIDAD MARÍTIMA EXPLICANDO ACERCA DEL TRABAJO EN EL SECTOR, LOS AVANCES A NIVEL DE LEGISLACIÓN QUE SE HA LOGRADO COMO PAÍS Y LA PERSPECTIVA QUE TIENE PARA FORTALECER EL ÁMBITO MARÍTIMO. URUGUAY

---



**MARÍA VICTORIA ZORRILLA FERRÉS**

Doctora en Derecho y Ciencias Sociales (UDELAR)

Magíster en Derecho Internacional Marítimo (IMO-International Maritime Law Institute), graduada con distinción y obteniendo el premio a la mejor performance de su generación en Derecho de Transporte Marítimo. Doctoranda en Derecho, tema a investigar: la responsabilidad por abordaje derivado de un funcionamiento no deseado de la inteligencia artificial en los buques autónomos. Jefa de la Asesoría Letrada de la Prefectura Nacional Naval. Docente: • co-encargada de la Certificación Profesional en Derecho Marítimo y Logística Internacional en la Escuela de Posgrado de la Facultad de Derecho - Universidad de la República (UDELAR) • Derecho Internacional Privado y Seminario de Investigación en Derecho Marítimo Internacional (Facultad de Derecho - UDELAR), • Derecho y Legislación Marítima en la "Maestría en Asuntos Marítimos" (Escuela de Guerra Naval), maestría aprobada por el Ministerio de Educación y Cultura a través de la Resolución 0296/2024 del 26 de febrero de 2024, y • Derecho Internacional Marítimo y Derecho Comercial Marítimo (Escuela Naval)

Directora del Comité Jurídico de la Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica (Red MAMLa) - OMI (para el bienio 2024-2025)

Fue: Presidente de la AUDM (2021), integrante de su Consejo Directivo (2012 - 2021) Secretaria General Ejecutiva del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (2008-2010), Vicepresidente de la Rama Uruguaya (2012 al 2015).

Autora de diversas publicaciones especializadas en Derecho marítimo y Derecho Internacional Privado, y conferencista en diversos Seminarios vinculados al derecho marítimo en Uruguay y el Exterior.

---

La Prefectura Nacional Naval es una institución que se encuentra enraizada en la historia de la República Oriental del Uruguay, ya que sus antecedentes históricos comienzan con los Juzgados de Arribada en 1749, pasando por las Capitanías de Puerto, la Capitanía General de Puertos, las Prefecturas de Puertos, la Prefectura General Marítima; hasta que llegamos a la actual Prefectura Nacional Naval.

---

Durante estos años de existencia, ha pasado por varias formas organizativas; en la actualidad es parte de la Armada Nacional.

A la Prefectura Nacional Naval le compete desarrollar la política de preservación del medio ambiente acuático especialmente en la lucha contra la contaminación, controlar el cumplimiento de las normas marítimas nacionales e internacionales relativas a la seguridad de la navegación, coordinar sus acciones con las de los organismos relacionados con la actividad marítima, efectuar las investigaciones de los accidentes acaecidos en aguas territoriales de buques nacionales, extranjeros y los de bandera nacional fuera de dichas aguas, así como las que correspondan al desempeño del personal de los buques de matrícula nacional.

A su vez, dentro de sus funciones se encuentra el mantener el orden público así como la prevención, investigación, represión y lucha contra el crimen organizado el cual afecta directamente el comercio marítimo internacional. Esto abarca el tráfico de mercancías ilícitas, el contrabando, la piratería y otros actos delictivos que afecten la seguridad y la legalidad del comercio marítimo. Logra cumplir dicha función a través de una estricta vigilancia y control en puertos y embarcaciones, garantizando que todas las actividades comerciales cumplan con las leyes y regulaciones internacionales. Es aquí que, adquiere gran relevancia la prevención delictiva, la cual se logra a través de la rigurosa aplicación del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Por otro lado, cabe destacar que nuestra Institución, en su rol de Autoridad Marítima, juega un papel fundamental en la supervisión, regulación y promoción de las actividades marítimas en el país. Su labor abarca desde la seguridad en la navegación hasta la protección del medio ambiente marino, pasando por la contribución en el desarrollo de la infraestructura portuaria y la promoción del comercio marítimo. Para nombrar algunos ejemplos de la diversidad del trabajo en el sector marítimo uruguayo podemos nombrar algunos ejemplos clave:

1. respecto de la seguridad marítima: la Prefectura Nacional Naval es uno de los organismos responsables de garantizar la seguridad de la navegación en aguas uruguayas, lo que incluye la supervisión de las condiciones de navegabilidad de los buques, la titulación de las tripulaciones, la actuación ante las situaciones de riesgo de la vida humana en el mar, así como el control en materia de protección marítima sobre buques e instalaciones portuarias;

2. respecto de la protección del medio ambiente marino: como Autoridad Marítima, es responsable del cumplimiento de compromisos internacionales que Uruguay ha asumido respecto de la protección del medio ambiente marino a través de la implementación de normas internacionales, como las del Convenio MARPOL, que busca prevenir la contaminación proveniente de los buques.

3. respecto del desarrollo portuario: colabora estrechamente con las autoridades portuarias de nuestro país (la

Administración Nacional de Puertos y la Dirección Nacional de Hidrografía), responsables del desarrollo y modernización de la infraestructura portuaria, posibilitando el comercio exterior e interno del país.

4. respecto de la formación y capacitación: certifica el trabajo de las instituciones de formación marítimas, como ser la Escuela Naval, la Universidad Tecnológica del Uruguay y las diversas academias marítimas existentes, jugando un papel crucial en la acreditación de la preparación de profesionales uruguayos competentes para el sector.

Nuestro país ha realizado importantes avances en materia de legislación marítima a fin de adecuarse a los estándares internacionales y promover un sector más seguro y eficiente, a través de la adopción e implementación de los principales convenios de la Organización Marítima Internacional (Convenios SOLAS, MARPOL y STCW, entre otros), así como la implementación de estos a través de las Disposiciones Marítimas de la Prefectura Nacional Naval.

En el mismo sentido, el año pasado se incorporó, al derecho positivo nacional el Código de Implementación de Instrumentos de la OMI (Código III), siendo éste un documento esencial para los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI). Su importancia radica en proporcionar un marco sistemático para asegurar que los Estados cumplan con sus obligaciones y responsabilidades bajo los diversos convenios internacionales marítimos, dentro de los cuales se encuentran los mencionados anteriormente. A través de directrices claras y un sistema de auditoría riguroso, el Código III contribuye a mejorar la seguridad marítima, proteger el medio ambiente marino, fortalecer la gobernanza marítima y facilitar el comercio marítimo internacional.

Por último, cabe destacar que el fortalecimiento del ámbito marítimo ha sido uno de los fines perseguidos por el Estado uruguayo, y siendo la Autoridad Marítima una de las instituciones responsables. Dentro de tales esfuerzos, podemos destacar su

1. Sostenibilidad y Protección Ambiental: Profundizar los esfuerzos en la protección del medio ambiente marino.

2. Formación y Capacitación Continua: Fortalecer los programas de formación y capacitación para los profesionales del sector, asegurando que se mantengan al día con las mejores prácticas y normas internacionales.

3. Cooperación Internacional: Fomentar la cooperación con otros países y organizaciones internacionales para mejorar las capacidades de respuesta ante emergencias marítimas, promover el comercio y garantizar la seguridad y sostenibilidad del sector.

La Autoridad Marítima uruguayo, a través de estos enfoques y estrategias, busca no solo consolidar a Uruguay como un hub marítimo regional, sino también asegurar que el crecimiento y desarrollo del sector sean sostenibles y beneficiosos para el país y su población.

# AUTORIDAD ACUÁTICA DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.

*Visión y Perspectiva.*



**Abog. Lizett M. Carrero**

Abogado, Post-Grado en Gerencia Pública. DIPLOMADO RELACIONES INTERNACIONALES Y DIPLOMACIA Y DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO. Consultora Jurídica del INEA-VENEZUELA desde el año 2014 a la fecha. Actualmente Representante Permanente Venezuela ante Red MAMLa y forma parte del Comité Ejecutivo como DIRECTORA DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACION INTERNACIONAL. Ha participado en eventos nacionales e internacionales en temas de orden marítimo y ambiental, así como en la redacción de leyes y normas de rango sublegal tanto del sector marítimo como ambiental.

---

Desde el comienzo de la humanidad y a lo largo de su historia, el mar ha sido un elemento fundamental para conectar las naciones, vinculado al nacimiento de grandes civilizaciones y realización de actividades marítimas en el ámbito del comercio. Su importancia para el desarrollo, es tema de alto interés geopolítico de las grandes potencias, las cuales lograron su dominio y expansión con el desarrollo de grandes flotas, que les permitieron ejercer control de territorios de ultramar.

La República Bolivariana de Venezuela es un país andino, amazónico, caribeño y Atlántico, “bisagra” entre los cuatro puntos cardinales y puerta de entrada a Suramérica, una nación “abierta” al resto del mundo, un país talasocrático por excelencia, donde un alto porcentaje de su población se sitúa en ciudades aledañas a su zona costera. Bajo esta visión nuestra Constitución de 1999 consagra una nueva concepción del espacio geográfico de la República, ampliando la visión de soberanía y delimitando con mayor precisión su campo de aplicación, que comprende los espacios continentales, insulares y marítimos, profundizando el reconocimiento de la importancia geopolítica que reviste el mar en el presente y futuro próximo.

En desarrollo de los principios de nuestra Carta Magna y bajo esa nueva visión se promulgaron las leyes del sector acuático, creándose el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, ente de gestión que ejerce la Autoridad Acuática y Portuaria y Administración Acuática, según Decreto No. 1.437 con Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, el 25/09/2001.

Partiendo de nuestra ley marco, Venezuela ha sido país vanguardia en el campo del Derecho Marítimo, por el conjunto de normas que se han desarrollado de rango legal, tratados y convenios internacionales adoptados válidamente por la República, reglamentos, decretos, resoluciones y providencias administrativas. Destacan el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas, Ley General de Puertos, Ley de Zonas Costeras, Ley Orgánica del Ambiente, Ley de Pesca y Acuicultura, Ley de Faros y Boyas, entre otras. Somos Estado miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad marítima y de la vida en la mar y protección ambiental, formando parte de nuestro ordenamiento interno varios instrumentos, de los cuales contamos con los 3 pilares fundamentales, a saber: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar de 1974 con su Protocolo de 1988

(SOLAS); Convenio Internacional Contra la Contaminación por Buques (MARPOL) y Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW),

La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos como ley marco, consagra principios y objetivos, así como la acción del Estado en el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control del espacio geográfico y contempla las políticas acuáticas, expresadas como la definición de las potencialidades, capacidades productivas y recursos disponibles en los espacios acuáticos, en garantía del desarrollo sustentable, la integración territorial y la soberanía nacional y que se circunscribe a lo que llamaba Alfred Thayer Mahan, el Poder Marítimo, estrategia de desarrollo que debe cumplirse de manera articulada, bajo principios de coordinación y cooperación en los distintos niveles político territoriales por la transversalidad de la materia y los órganos y entes que allí intervienen en el ámbito de sus competencias propias.

Dentro de las políticas acuáticas, encontramos el desarrollo de la marina nacional; industria naval; actividades económicas; asuntos navieros y portuarios; seguridad social de la gente de mar; seguridad de la vida humana; poblamiento armónico; industria turística; actividad científica y de investigación; deportes náuticos y actividades recreativas; pesca; la cooperación con la comunidad internacional; la exploración y explotación sostenible de los recursos naturales en el Gran Caribe y los océanos; investigación, conservación y aprovechamiento sostenible de la biodiversidad.

Contamos con un marco normativo que nos fortalece, en una visión de desarrollo de nuestra Venezuela Azul, para seguir impulsando el crecimiento en el reconocimiento de la importancia geoestratégica de nuestras aguas jurisdiccionales y la creación de una verdadera conciencia e identidad acuática con una mirada al mar.

Ahora bien, los retos a los cuales nos enfrentamos en el

---

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela Gaceta Oficial N° 36.860 del 30 de diciembre de 1999, reimpresa Gaceta Oficial N° 5.453 del 24 de marzo de 2000, y reimpresa Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.908 Extraordinario de fecha 19 de febrero de 2009, luego de la Enmienda N° 1 que modifica los artículos 160, 162, 174, 192 y 230.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Art. 11

Última modificación Decreto N° 1.446 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N° 6.153 (Extraordinario) noviembre 18, 2014.

Poder Marítimo capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los Intereses Marítimos de un país, tanto en la paz como en conflicto, donde un Estado usa el mar en su beneficio, destacando que el Poder Marítimo está integrado por dos elementos de distinta naturaleza pero complementarios referidos a los Intereses Marítimos, que otorgan la sustancia encierran sus valores económicos y sociales (desarrollo) y el Poder Naval que los defiende, los políticos y militares (seguridad) y ambos el Poder Nacional. Mahan, A.T. “La Influencia del Poder Naval en la Historia”, (1660-1783), Biblioteca del Oficial de Marina, A.G.N., Valparaíso, 2000.

Establecer las disposiciones para la recepción de los buques nacionales y extranjeros y la expedición del correspondiente zarpe por parte de la Autoridad Acuática.

---

mundo marítimo, portuario y logístico es una realidad que no escapa a nuestro país, efectivamente, el sector marítimo y portuario, se enfrenta a un período de gran transformación, perspectivas esperadas para la industria en las próximas décadas, riesgos y oportunidades y la necesidad de realizar inversiones para afrontar un futuro desafiante, entre estos aspectos, las tendencias mundiales nos hablan de sostenibilidad ambiental; digitalización y tecnología en el transporte marítimo como la inteligencia artificial en las operaciones, modernización en el sistema portuario que conlleva a la actualización de los sistemas de manejo de carga y la implementación de tecnologías portuarias avanzadas; así como, la creación de capacidades para afrontar la resiliencia del sector.

De cara al futuro, tenemos la oportunidad para desarrollar el potencial de los espacios acuáticos. Desde la Autoridad Acuática se ha venido trabajando en el desarrollo de instrumentos que contribuyan en el mejoramiento del sector y la atención de las necesidades de promoción y facilitación del comercio, así como en la planes y proyectos estratégicos para posicionar nuestro país, vista su posición geográfica y las ventajas comparativas y competitivas que representa.

- 1.Reglamento Recepción y Zarpe de Buques
- 2.Reglamento Búsqueda y Salvamento en los espacios Acuáticos
- 3.Reglamento Marinas Deportivas, Turísticas y Recreacionales.
- 4.Plan de Incentivos del Estado para impulsar el Desarrollo Integral del Sector Acuático Nacional.
- 5.Resolución Lineamientos Generales para regular las actividades de la Comisión Nacional de Facilitación del Sistema Buque-Puerto.
- 6.Implementación Ventanilla única portuaria.
- 7.Impulso industria naval con la construcción de embarcaciones tipo monocasco y catamarán en astilleros venezolanos.
- 8.Rutas lacustres y marítimas, como parte del desarrollo del plan nacional de HIDROVÍAS.
- 9.Inversión en puertos de la República, mediante Alianzas Estratégicas, para mejorar la calidad de los servicios y del sistema portuario en general

El futuro marítimo esta influenciado por muchos factores de cambios, que presentarán desafíos y oportunidades para la industria marítima y las economías del mundo, por lo que debemos estar preparados para un futuro marcado por la adaptación y la innovación constante.

---

Establecer las normas para dirigir, organizar y coordinar los servicios de búsqueda y salvamento en los espacios acuáticos y en aquellas regiones de búsqueda y salvamento cuya responsabilidad le corresponde a la República Bolivariana de Venezuela, de acuerdo a los tratados y convenios internacionales, suscritos y ratificados.

Establecer las normas y procedimientos para regular las actividades Deportivas, Turísticas y Recreacionales, en los espacios acuáticos de la República Bolivariana de Venezuela, con el uso de buques de bandera nacional y de bandera extranjera.

En lo relativo a las exportaciones; importaciones, transbordo y cabotaje, orientado a promover y crear condiciones favorables para el uso de los espacios acuáticos, dirigido al estímulo del comercio marítimo internacional, en función de las actividades que se desarrollan y los agentes de la economía que allí intervienen, de manera que contribuya con el crecimiento y desarrollo económico de la Venezuela Azul, permitiendo la generación de recursos para inversión en el proceso productivo.

Establecer los lineamientos generales para regular las actividades de la Comisión Nacional de Facilitación del Sistema Buque-Puerto, en cumplimiento de las normas nacionales e internacionales sobre la materia, a fin de implementar programas de facilitación y monitoreo de los resultados de las operaciones portuarias, para elevar la eficacia en la atención de los buques y lograr la transparencia, simplificación, estandarización y armonización de la documentación exigida en la llegada, permanencia y salida de los buques que efectúan viajes y transporte de mercancías en tráfico internacional, simplificando los trámites y reduciendo los tiempos de espera.

