



ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO
BOLETÍN OFICIAL

EDICIÓN ESPECIAL
DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER
EN EL SECTOR MARÍTIMO





ÍNDICE

1. EDITORIAL	02
<i>Palabras del Presidente y Embajador Marítimo de buena voluntad de la Organización Marítima Internacional.</i>	
2. DIFERENCIAS EN LA REGULACIÓN DE LA MATERNIDAD PARA LAS OFICIALES DE ULTRAMAR Y MUJERES PRÁCTICOS DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA	03
<i>Débora Aramayo - Argentina</i>	
3. JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRA QUANTO À VINCULAÇÃO DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA EM CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO	06
<i>Erika Feitosa Chaves - Brasil</i>	
4. LIDERAZGO DE LAS MUJERES EN LOS SECTORES MARÍTIMO Y PORTUARIO NO ES SOLO CUESTIÓN DE TACONES, LABIAL Y CARTERA	09
<i>Ángélica Herrera - Colombia</i>	
5. EL REGISTRO FRAUDULENTO DE BUQUES, UNA AMENAZA PARA LA SEGURIDAD MARÍTIMA.	12
<i>Kamyla Barrientos - Guatemala</i>	
6. EL PAPEL DE LA MUJER EN EL SECTOR MARÍTIMO: ESTRATEGIA GLOBAL PARA POTENCIALIZAR LA EQUIDAD DE GÉNERO	14
<i>Adel Asrawi - México</i>	
7. IMPACTO TRANSFORMADOR DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN LAS OPERACIONES DEL CANAL DE PANAMÁ	17
<i>Alejandra Villarreal - Panamá</i>	
8. PRESERVACIÓN DEL DERECHO DE SUBROGACIÓN POR PARTE DEL ASEGURADO EN SINIESTROS DE CARGA REFRIGERADA	20
<i>Janet Chinchon - Peru</i>	
9. EL CRECIMIENTO EN LA PARTICIPACIÓN DE LAS MUJERES EN EL SECTOR MARÍTIMO URUGUAYO	23
<i>Florencia Sciarra - Uruguay</i>	
10. LA MUJER EN EL MUNDO MARITIMO	26
<i>Adriana Ulloa - Venezuela</i>	

COMITÉ EDITORIAL

DR. BERNARDO MELO GRAF
MÉXICO
DR. ERICK ALEJANDRO OMS
ARGENTINA

PATROCINADORES

Un especial agradecimiento a nuestros patrocinadores para esta edición.



Si su firma tiene especial interés en patrocinar futuras ediciones de la revista astrolabio, puede comunicarlo a astrolabio@iidmaritimo.org

EXENSIÓN DE RESPONSABILIDAD

El contenido y/u opiniones de los autores no representa al Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

Edición Especial Día Internacional de la Mujer en el Sector Marítimo

Queridos lectores y colaboradores,

Con gran entusiasmo y profundo respeto, les presento la Edición Especial de Astrolabio, dedicada al Día Internacional de la Mujer en el Sector Marítimo. Este número especial celebra las contribuciones significativas y crecientes de las mujeres en nuestro campo, destacando su vitalidad, dedicación y liderazgo que enriquecen la industria marítima a nivel global.

En esta edición, encontrarán artículos que abordan desde el papel transformador de la inteligencia artificial en las operaciones del Canal de Panamá hasta la importancia de la inclusión y la equidad de género para fortalecer nuestro sector. Las páginas de este número están llenas de ejemplos inspiradores de mujeres que no solo han roto barreras sino que también están redefiniendo el futuro del derecho y la operación marítima.

A través de los diversos artículos, celebramos las historias de mujeres pioneras cuyo liderazgo y visión han abierto caminos en los ámbitos marítimo y portuario. Estas historias no solo nos llenan de orgullo sino que también nos motivan a continuar trabajando por un sector más inclusivo y representativo.

Agradezco sinceramente a todos los colaboradores que han compartido sus perspectivas y experiencias para esta edición especial. Su pasión y compromiso son la esencia de lo que hace a Astrolabio una plataforma líder en el intercambio de conocimiento marítimo.

Invito a cada uno de nuestros lectores a sumergirse en estas páginas llenas de logros, desafíos y aspiraciones que moldean nuestro entorno marítimo. Juntos, celebramos el papel indispensable de las mujeres en el mar y reiteramos nuestro compromiso de seguir promoviendo la igualdad y la diversidad en nuestro sector.

Con aprecio,

Dr. Bernardo Melo Graf
Presidente

Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

**Embajador Marítimo de buena voluntad
de la Organización Marítima Internacional**



DIFERENCIAS EN LA REGULACIÓN DE LA MATERNIDAD PARA LAS OFICIALES DE ULTRAMAR Y MUJERES PRÁCTICOS DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA



DEBORÁ ARAMAYO

Las mujeres desempeñan un papel fundamental en la Marina Mercante Internacional, aportando una perspectiva única y valiosa a la industria marítima, su participación contribuye a la diversidad y enriquece las decisiones y operaciones en el sector.

Las compañías navieras y las instituciones marítimas están cada vez más abiertas a contratar mujeres y reconocen el valor que aportan a través de su formación, habilidades y capacidades profesionales, pero a pesar de los avances en la inclusión de las mujeres, aún existen desafíos y barreras que limitan su participación, como ser la discriminación de género, la falta de oportunidades de desarrollo

profesional equitativas, la falta de representación femenina en roles de liderazgo y las dificultades para conciliar la vida laboral y familiar, entre otras.

Superar estas barreras requiere de políticas y acciones específicas para garantizar una mayor igualdad de género en el sector, y en el caso de Argentina se han tomado medidas respecto a las oficiales de ultramar de la marina mercante, mediante el **“Convenio Colectivo de Trabajo N° 562/2009”** (05/06/2009), celebrado entre el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, por la parte sindical, y la Asociación Cámara Armadores Buques y Barcas Tanque y Embarcaciones de apoyo (CABBTA), por la parte empresaria.

La importancia de este Convenio no solo radica en que sitúa a las oficiales mujeres en un plano de igualdad en el trabajo abordo, sino que también incluye un capítulo exclusivo referido a la mujer, el cual ha superado sobradamente estándares internacionales en lo referente a Maternidad y protección contra la discriminación y el acoso.

En el “Capítulo XIII - De la Mujer” (Arts. 102 a 116), se ha garantizado a la capitán y oficial femenina, el derecho a:

- Solicitar su desembarco en caso de embarazo
- Licencia especial por Maternidad de 165 días, con una remuneración incrementada en un 20% respecto a la que percibiría embarcada.



Gisela Diperna - Practico del Rio de la Plata - Argentina.

Mamá de Vicente y esposa de Leonardo, con quien comparte la misma actividad profesional y alternan el cuidado de su hijo para poder embarcar ambos.

- Licencia especial por Lactancia de 45 días, con una remuneración incrementada en un 20% respecto a la que percibiría embarcada.
- En caso de una interrupción de embarazo, y a partir de la fecha de dicho episodio, las obligaciones de la empresa para con la Capitán u Oficial respecto de la licencia subsisten por un plazo de 45 días.
- Finalizados los períodos indicados, y si la Capitana u Oficial no optare por reembarcar, podrá hacer uso también de una Licencia Especial sin goce de haberes por un año y medio, sin perder su puesto de trabajo.

Hasta aquí hemos observado un Convenio que implica un acuerdo entre representantes de empresas y los representantes de los trabajadores, como resultado de una negociación colectiva en materia laboral que solo ampara a oficiales que trabajan en relación de dependencia, quedando exceptuadas de esa protección las primeras mujeres prácticos/pilotos argentinas que se han incorporado a dicha actividad a partir del año 2011,

y que previamente han alcanzado el grado máximo de ascenso como capitanas de ultramar. Ellas trabajan prestando su servicio de forma independiente a empresas privadas, como socias de las mismas o como miembros de cooperativas, en igualdad de condiciones que los hombres y bajo un régimen legal denominado “Reglamento para la formación y capacitación del personal embarcado de la marina mercante” (REFOCAPEMM), Decreto 572/94.

En dicho ordenamiento, no existe ninguna regulación específica respecto al embarazo y maternidad de los prácticos/pilotos, analizados los “Capítulos IV – Prácticos, baqueanos fluviales y certificados de conocimiento de zona” (Arts. 4.01 a 4.09) y en especial el “Capítulo VI – Mantenimiento de la capacitación” (Arts. 6.01 a 6.03), no se observan referencias al hecho especial de que estas mujeres tengan que alterar o suspender de alguna forma su embarco, debido al embarazo y a la maternidad, por ciertos periodos de tiempo, que posiblemente excedan el corto plazo previsto en el decreto para mantener su habilitación y terminen perdiéndola, imponiéndoles la obligación de rehabilitar la capacitación, sin considerar las especiales circunstancias referidas.

Si bien Argentina ha sido pionera a nivel internacional, en regular a través de un Convenio Colectivo la protección de los derechos de la mujer a bordo, aún queda mucho por hacer a medida que se sigan conquistando nuevos horizontes que antes estaban solo reservados para los hombres, como es el caso de las mujeres prácticos/pilotos, que aún cuentan con un vacío legal respecto a la regulación del embarazo y la maternidad en su actividad.



Embarco en Recalada, ingreso al Rio de la Plata - Argentina.

JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRA QUANTO À VINCULAÇÃO DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA EM CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

ERIKA FEITOSA CHAVES



1. Introdução

Recentemente, o Superior Tribunal de Justiça Brasileiro apreciou recursos que versavam a respeito da possibilidade ou não de vinculação de cláusulas compromissórias, previstas em contratos de transporte marítimo, a contratos de seguro de carga.

Note-se que os precedentes em questão envolviam a análise de 02 (dois) contratos distintos, quais sejam: (i) um contrato de transporte marítimo de carga, celebrado entre o transportador e o proprietário da carga, com a previsão da cláusula compromissória; e (ii) um contrato de seguro, celebrado entre o proprietário da carga e a seguradora.

De um lado, as transportadoras alegam que, em caso de dano à carga, os eventuais prejuízos devem ser apurados em sede de arbitragem, em conformidade com a cláusula

compromissória, pactuada no contrato de transporte. E, tal método alternativo de resolução de conflito também deverá ser observado pela seguradora, na hipótese de ajuizamento de ação de regresso, na medida em que o contrato de seguro teria como base a verificação dos riscos envolvidos no contrato de transporte da carga e, portanto, a seguradora teria ciência da estipulação da cláusula compromissória.

Por outro lado, as seguradoras sustentam que não há anuência expressa no tocante à cláusula compromissória, estabelecida em contrato diverso (contrato de transporte) do pacto celebrado com sua segurada, em virtude do que as ações de regresso em face do transportador deveriam ser direcionadas ao Poder Judiciário.

A discussão quanto ao alcance dos efeitos da cláusula compromissória não é nova. Contudo, à vista de recentes julgados do Superior Tribunal de Justiça Brasileiro, o tema ganhou força em todos os fóruns de debate, o que motivou a elaboração do presente artigo.

II. Lei de Arbitragem em vigor no Brasil

A Arbitragem, com método alternativo de solução de conflitos, apresentou, logo no início de sua regulação, bastante desconfiança entre os operadores de direito no Brasil.

Isso porque se entendia que a instauração de um procedimento arbitral importava em “restrição” à garantia constitucional de submeter à apreciação do Poder Judiciário qualquer lesão ou ameaça a direito, de acordo com o disposto no art. 5º, inciso XXXV, da Constituição Federal.

Afinal, uma vez verificada a cláusula compromissória, as partes necessariamente deveriam submeter qualquer demanda atinente ao contrato a um Juízo Arbitral.

Ao longo dos anos, constatou-se que, em disputas de maior complexidade, a arbitragem consistiria em método de solução de conflitos bastante eficiente, diante da maior especialização dos árbitros. Adicionalmente, garantir-se-ia maior celeridade na prolação de decisão definitiva.

Com essa evolução, o art. 4º, parágrafos 1º e 2º, da Lei de Arbitragem (Lei n. 9.307/96), que, inicialmente, era interpretado de forma restritiva para se exigir a manifestação expressa da anuência das partes quanto ao procedimento arbitral, passou a ser interpretado de forma mais ampliada, com vistas a prestigiar as práticas do mercado.

III. Recentes decisões do Superior Tribunal de Justiça Brasileiro

Nessa esteira, a Corte Superior do Brasil (STJ), em 02 (dois) julgamentos recentes, concluiu pela

vinculação da cláusula compromissória prevista em contratos de transporte marítimo de carga aos contratos de seguro, que são correlatos.

Em 09.05.2023, ao julgar o Recurso Especial n. 1988894/SP, sob a Relatoria da eminente Ministra Maria Isabel Gallotti, o STJ, conferindo interpretação mais ampliada às regras da Lei de Arbitragem, firmou entendimento de que a seguradora teria ciência a respeito de cláusula arbitral pactuada no contrato objeto de seguro garantia, por integrar a unidade do risco objeto da própria apólice securitária, nos termos do artigo 757 do Código Civil.

No referido julgado, afastou-se a alegação de que o contrato de transporte seria um contrato de adesão, entendendo que há certo grau de negociação entre as partes, que, por seu porte econômico, celebram um contrato paritário.

Após 03 (três) meses, foi julgado outro Recurso Especial n. 2.074.780/PR, de relatoria da eminente Ministra Nancy Andrighi, que manteve a orientação, complementando que a seguradora, na qualidade de sub-rogada nos direitos e ações que competiam à sua segurada, não poderia afastar a cláusula compromissória, com fundamento nos artigos 379 e 786, ambos do Código Civil.

Os precedentes supra não são vinculantes e se encontram sob forte crítica de parte da doutrina.

III. Conclusão

Como mencionado, a questão não está pacificada. No momento, o Superior Tribunal de Justiça parece prestigiar as práticas de mercado eleitas pelos transportadores internacionais, que, em caso de danos à carga, preferem avaliar seus prejuízos perante Juízos Arbitrais, eleitos por sua maior especialização e celeridade na solução dos conflitos.

Contudo, não faltam argumentos para questionar o entendimento jurisprudencial analisado, na medida em que, não há dúvidas quanto à majoração dos riscos da seguradora, que sequer anuiu expressamente com a cláusula compromissória.

O contrato de seguro, a princípio, estaria restrito à indenização de sinistros envolvendo única e exclusivamente à carga, sendo questionado o aumento significativo dos custos da seguradora para a instauração de um procedimento arbitral, que, em regra, ocorre no exterior.

O ponto suscitado pelas seguradoras é bastante relevante, uma vez que os prêmios dos seguros, necessariamente, seriam majorados para suportar os custos adicionais, o que, inclusive, poderia tornar desinteressante a oferta de seguros marítimos no Brasil.

Verifica-se, assim, uma enormidade de argumentos a respeito da possibilidade ou não de vinculação das cláusulas compromissórias, o que, sem dúvida, será objeto de inúmeros questionamentos, seja na esfera administrativa, seja na judicial.

LIDERAZGO DE LAS MUJERES EN LOS SECTORES MARÍTIMO Y PORTUARIO NO ES SOLO CUESTIÓN DE TACONES, LABIAL Y CARTERA

Con la nueva Política Portuaria en Colombia reflejada en el CONPES 4118 de 2013 y la Encuesta Nacional Logística del Departamento Nacional de Planeación (DNP) del año 2022, se puede evidenciar la necesidad de articulación entre el ordenamiento del territorio y la infraestructura en las zonas portuarias, como elemento fundamental para incentivar el desarrollo de ventajas competitivas para el beneficio de regiones y comunidades.

Ahora bien, si este plan de acción se traslada al entorno femenino como eje estratégico para una gestión sostenible, podemos visualizar que, según el Observatorio Nacional de Logística del DNP, la equidad de género en Colombia demuestra que hay aún una brecha en el sector, toda vez que la participación de mujeres es sólo del 46% y la de hombres es del 54%. La necesidad de incorporación de enfoques de género diferenciales no es un capricho de “tacones, carteras o labial rojo”, sino que obedece incluso a los Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS de la ONU que señalan la necesidad de lograr la “igualdad de género”, en aras de acelerar el desarrollo sostenible.



A mi juicio, la incorporación de enfoques de género en los sectores marítimo y portuario aporta no sólo estadísticas al sector, o cumplimiento de metas de orden internacional, como lo son los objetivos ODS, por cuanto las mujeres efectivamente aportamos competencias duras y blandas, inteligencia y conexión con el propósito en las áreas y roles que desempeñamos. ¿Y se preguntarán a que me refiero con estas menciones tal vez románticas?

Los diplomas en sí mismos han empezado a perder protagonismo porque más allá de la formación académica, hoy en día hay que tener claridad en nuestra intención y nuestro propósito a la hora de contar con estudios formales; es decir, para nosotras las mujeres no sólo importa lo que hacemos sino el para qué lo hacemos.

ANGÉLICA HERRERA VELÁSQUEZ

Las mujeres tenemos claro que la inteligencia va más allá de la matemática y la lingüística; puede ser espacial, musical, corporal, intrapersonal y hasta naturalista. Ello nos abre campos imaginarios dentro de la rigidez que en ocasiones implica nuestra formación como abogadas, toda vez que estos otros tipos de inteligencia potencian nuestro talento para llevarlo a un ejercicio de acción y de gestión enfocado en lo que somos como mujeres.

El autoconocimiento se vuelve cada vez más relevante, no solo para mantener una relación de pareja y el matrimonio, o para ser la madre ejemplar con nuestros niños, y al mismo tiempo cumplir nuestro rol profesional, pues nos permite diferenciar las habilidades humanas para agregar valor y aportar al bien común en nuestros trabajos; es decir, para potenciar un ambiente laboral más ameno y conciliatorio. Y ni qué decir de las formas y maneras en las que las mujeres nos conectamos con el propósito laboral. Tenemos claro el sentido de nuestro trabajo y el fin que nosotras le estamos dando; esto es lo que marca la diferencia en el ejercicio de nuestra profesión y es lo que nos lleva a ser influyentes y persuasivas en el ámbito laboral y, a decir verdad, en todos los roles que

asumimos (una forma sutil de reconocer que a veces podemos llegar a ser un poco “intensas”). Encontrar sentido nos permite usar nuestros talentos para aportar valor y agregar riqueza.

Por su parte, este propósito nace de las ideas que tenemos sobre el trabajo en general, sobre nuestro trabajo en particular y sobre el impacto que queremos tener a través del mismo. Las mujeres tenemos ese super poder de conectar nuestra pasión con nuestra razón, para sentirnos coherentes con nuestra identidad y por su puesto dueñas de nuestra vida profesional.

Así pues, quisiera dejar de sumar en una estadística para cumplir metas globales y para que, de esta manera, mis colegas hombres alardeen de la equidad de género. Nuestras actitudes y aptitudes como líderes en los sectores marítimo y portuario van más allá de ello. Mi invitación es a que nuestro liderazgo sea intencionado desde lo que somos, para aportar así a la construcción de un entorno laboral más sano, más real y más humano. La persuasión, la influencia y el poder, deberían ser la consecuencia de contar con un perfil como abogadas auténticas, construido y reconstruido desde lo que somos en esencia: ¡Femeninas!



EL REGISTRO FRAUDULENTO DE BUQUES, UNA AMENAZA PARA LA SEGURIDAD MARÍTIMA.

KAMYLA BARRIENTOS



La seguridad marítima es un pilar fundamental en la protección de vidas humanas, el medio ambiente y la propiedad en los océanos del mundo. La Convención sobre el Derecho del Mar (Convemar) establece que cada buque debe enarbolar la bandera de un Estado, que será responsable de ejercer la jurisdicción y el control sobre ese buque en el mar. Este principio busca evitar la existencia de buques "apátridas" y garantizar que haya una entidad responsable que supervise y regule las actividades de la embarcación. (Artículos 91 al 103)

Sin embargo, existe una amenaza silenciosa que acecha en las profundidades del sector marítimo el registro fraudulento de buques. Este fenómeno, aunque menos conocido que otros riesgos marítimos, representa una seria implicación para la seguridad y la integridad del transporte marítimo global. La problemática a nivel internacional ha escalado en los últimos años y esta ha sido estudiada y sometida a conocimiento de los Estados Parte de la Organización Marítima Internacional, con el propósito de abordarla y mitigarla.

¿Qué es el Registro Fraudulento de Buques?

El registro fraudulento de buques implica diversos mecanismos para registrar de forma ilegal un buque, entre ellos se puede mencionar el uso de documentos falsos o engañosos para registrar una embarcación bajo la bandera de un país que no tiene jurisdicción efectiva sobre ella. Esta práctica se lleva a cabo con el fin de evadir regulaciones, eludir impuestos, ocultar la verdadera propiedad del buque o evitar el cumplimiento de normas de seguridad

Guatemala

y protección medioambiental.

Implicaciones en la Seguridad Marítima:

El registro fraudulento de buques tiene varias implicaciones graves para la seguridad marítima y que han sido, además, detalladamente discutidos por los Estados que han sufrido de alguna forma, de este flagelo, entre ellos se menciona el riesgo para la vida humana en el mar, ya que se ha constatado que estos pueden no cumplir con los estándares de seguridad requeridos, lo que aumenta el riesgo de accidentes en el mar y pone en peligro la vida de la tripulación y los pasajeros.

Por otro lado, el daño ambiental que estas embarcaciones pueden ocasionar, ignorando las regulaciones ambientales y participando en prácticas como el vertido ilegal de desechos, causando daños irreparables a los ecosistemas marinos.

Se ha determinado que esta práctica proporciona, además, una cobertura conveniente para actividades delictivas como el contrabando, el tráfico de drogas y armas, y la explotación de personas. Esto facilita la operación de redes criminales transnacionales en el mar.

De lo anterior se colige que, al ocultar la verdadera propiedad y responsabilidad de un buque, el registro fraudulento dificulta la atribución de responsabilidades en caso de incidentes marítimos, lo que puede dificultar la aplicación de la ley y la compensación a las víctimas.

Medidas para prevenir las Prácticas Ilícitas Relacionadas con la Matriculación Fraudulenta y los Registros Fraudulentos de Buques

Para abordar el registro fraudulento de buques y sus implicaciones en la seguridad marítima, se requiere una acción concertada a nivel internacional y que ha sido ampliamente discutida en el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional, por una parte, es necesario

fortalecer la cooperación entre los Estados flagrantes, los puertos, las autoridades de control marítimo y las organizaciones internacionales para intercambiar información y coordinar acciones contra el registro fraudulento de buques, actualmente estas medidas se han fortalecido con diversos informes proporcionados por Estados que han sido víctimas de este mal.

Estos esfuerzos dieron como resultado la presentación ante el 111º Periodo de Sesiones del Comité Jurídico de la OMI del Informe final del grupo de estudio presentado por la Universidad Marítima Mundial, el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, identificado como LEG 111/6 del Comité Jurídico. Es relevante el promover la transparencia en el registro de buques mediante la adopción de prácticas como la publicación de información sobre la verdadera propiedad y la historia del buque, lo que dificultaría el registro fraudulento (GISIS).

El registro fraudulento de buques representa una amenaza significativa para la seguridad marítima, socavando la integridad del transporte marítimo y poniendo en peligro la vida humana y el medio



ambiente. Abordar este problema requiere un enfoque integral que involucre la cooperación internacional, medidas de control más estrictas y sanciones más severas. Solo mediante un esfuerzo concertado a nivel global podemos proteger eficazmente los océanos y garantizar un transporte marítimo seguro y sostenible para las generaciones futuras

EL PAPEL DE LA MUJER EN EL SECTOR MARÍTIMO: ESTRATEGIA GLOBAL PARA POTENCIALIZAR LA EQUIDAD DE GÉNERO



ADEL ASRAWI

MÉXICO

En un mundo marcado por la agitación y la incertidumbre, la necesidad de promover la cohesión y la participación inclusiva en nuestras comunidades se vuelve cada vez más urgente. Este llamado a la unidad y la inclusión resuena con fuerza en la industria marítima, donde la búsqueda de igualdad de género y equidad de oportunidades se ha convertido en una prioridad incuestionable.

A pesar de los avances notables que se han logrado en este campo, la brecha de género persiste como una realidad innegable, como lo demuestran los datos reveladores: apenas un ínfimo 1.2 por ciento de la fuerza laboral marítima a nivel global está compuesta por mujeres, según el informe BIMCO/ICS 2021 Seafarer Workforce. Esta disparidad representa una preocupación apremiante que demanda nuestra atención inmediata y acciones coordinadas para generar un cambio transformador.

En la actualidad, existe una creciente comprensión de que invertir en el empoderamiento de las mujeres va más allá de ser simplemente una cuestión de justicia social; es una estrategia inteligente que impulsa el desarrollo y el progreso en todos los ámbitos. Numerosos estudios y evidencias respaldan esta

afirmación, destacando cómo el fortalecimiento de las mujeres conlleva beneficios significativos para las comunidades, las empresas e incluso para el crecimiento económico de los países.

Reconociendo esta imperativa, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha adoptado medidas proactivas para abordar la desigualdad de género y contribuir al cumplimiento de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, específicamente del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) número 5, que se enfoca en "Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas". La Resolución A.1147(31) es un testimonio de este compromiso, con el objetivo de crear un entorno de trabajo libre de barreras para las mujeres en el sector marítimo. Esta resolución subraya la importancia de la creación de redes, el diálogo y las iniciativas concretas en el avance de la igualdad de género.

El programa de género de la OMI se inició en 1988, en un momento en que las instituciones de formación marítima apenas comenzaban a abrir sus puertas a estudiantes mujeres. Desde entonces, este programa ha desempeñado un papel crucial en la creación de un marco institucional que integra la perspectiva de género en las políticas y procedimientos



de la OMI. Como resultado, se ha facilitado el acceso de las mujeres a la formación marítima y se han ampliado las oportunidades de empleo en el sector marítimo para ellas. Por ejemplo, el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) de la OMI fue la primera institución dentro del sistema de las Naciones Unidas que, en su Estatuto, estipuló que el Instituto reservaría el 50 por ciento de los cupos en sus programas para candidatas femeninas merecedoras.

En 2019, el Secretario General en retiro, Sr. Kitack Lim, propuso el lema marítimo "Empoderando a la mujer en la comunidad marítima", cuyo objetivo fue fomentar un entorno en el que se brinde a las mujeres oportunidades de desarrollo profesional en las administraciones marítimas y portuarias, así como favorecer una mayor conversación en torno al tema de la igualdad de género en los espacios marítimos.

La OMI también ha facilitado la creación de redes profesionales para mejorar el equilibrio de género en el sector marítimo. Bajo los auspicios de la OMI, Asociaciones de Mujeres

del Sector Marítimo (WIMA) han sido establecidas en África, los Estados árabes, Asia, el Caribe, Latinoamérica y el Pacífico. Por otra parte, los Estados Miembros de la OMI crearon la red de género IMOGENDER como una plataforma crucial para fomentar la colaboración y impulsar el cambio. Con objetivos que van desde promover perspectivas de género hasta abogar por políticas efectivas, la red encarna un enfoque multifacético hacia el empoderamiento. Una de las iniciativas emblemáticas de IMOGENDER, el "Programa de Mentoría Mujeres en la Junta", se erige como un faro de esperanza para futuras profesionales marítimas. Al emparejar mentores con estudiantes, este programa no solo transmite conocimientos, sino que también cultiva solidaridad y apoyo dentro de la industria. Su expansión a instituciones como el IMLI y la Universidad Marítima Mundial (WMU) refleja su creciente impacto y relevancia. Además, la defensa de IMOGENDER ha dado resultados tangibles, incluido el establecimiento del "Día Internacional de la Mujer en el Sector Marítimo" y el próximo "Premio de Igualdad de Género de la OMI". Estos hitos sirven como recordatorios del progreso realizado y del camino por delante.

Otras asociaciones que impulsan a las mujeres en el sector marítimo son la Asociación Internacional de Mujeres en

el Sector del Comercio y el Transporte Marítimo (WISTA International), una organización global que conecta a ejecutivas y tomadoras de decisiones femeninas de todo el mundo, y Maritime SHEEO, cuya finalidad es crear soluciones que puedan impactar en las industrias marítimas y afines, con un enfoque en la diversidad e inclusión, liderazgo, innovación, emprendimiento y ventaja competitiva.

En particular, destaco el papel importante que ha desempeñado México para el empoderamiento de las mujeres en el sector marítimo a través de su participación activa en la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de América (ROCRAM), la Red MAMLa y WISTA México, así como habiendo coordinado la Red IMOGENDER del 2023 al 2024.

Para avanzar hacia un futuro más equitativo y participativo, es esencial implementar medidas concretas, como la contratación basada en el mérito. Además, es fundamental promover la presencia de mujeres en roles de liderazgo. No es un trabajo que atañe únicamente a la OMI, sino a los gobiernos de cada Estado Miembro y al sector privado impulsar e implementar políticas que garanticen igualdad de oportunidades y trato para todos.

IMPACTO TRANSFORMADOR DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN LAS OPERACIONES DEL CANAL DE PANAMÁ

ALEJANDRA VILLARREAL



En la actualidad es común escuchar que ha habido cambios significativos por el uso de la inteligencia artificial (IA). Se puede decir, que nos encontramos ante el comienzo de una nueva era en el ámbito y la navegación marítima. No hay lugar a dudas, que la inteligencia artificial, se ha convertido en un instrumento esencial para llevar a cabo una navegación más eficaz y segura. Esto se debe, a que, en temas de seguridad, la IA puede analizar las condiciones del mar y los datos de la navegación en tiempo real, permitiendo evitar los peligros de la navegación marítima, implicando así, que las mejoras que brinda la inteligencia artificial, permitan que la tripulación pueda tomar decisiones más informadas y así evitar cualquier situación de riesgo.

En términos generales, la inteligencia artificial (IA) ha contribuido a la gestión eficiente del tránsito de buques modernos alrededor del mundo, además, puede analizar grandes cantidades de datos para predecir patrones de tráfico, así como identificar la mejor asignación de recursos y optimizar las rutas de navegación.

En cuanto a la implementación de la Inteligencia Artificial (IA) en las operaciones del Canal de Panamá, no hay duda, que se trata de un avance relevante a una de las vías fluviales más importantes del mundo. Con la entrada en operación de la ampliación del Canal en el año 2016, la administración implementó digitalizar sus sistemas para así lograr optimizar los recursos y poder atender eficientemente a los distintos buques que cruzan por las esclusas del Canal, por lo que podemos decir que, el Canal de Panamá demuestra su disposición a adoptar los avances digitales y tecnológicos que surgen con el transcurso del tiempo, evidenciando así su compromiso con la modernización y la eficiencia operativa.

Actualmente el Canal utiliza la plataforma de desarrollo de software de Genexus, para desarrollar su plataforma propietaria "Suite de Remolcadores", que fue diseñada para manejar la planificación y los horarios de la tripulación de los remolcadores del Canal de Panamá de una manera más rápida y óptima. Sin embargo, a pesar de que con estos sistemas hay un ahorro de tiempo y trabajo, el Canal sigue utilizando el recurso humano en algunas asignaciones, con el propósito de garantizar una actividad ininterrumpida.

El Canal de Panamá es una arteria clave para el comercio marítimo internacional, facilitando el paso de miles de barcos entre el Océano Atlántico y el Pacífico cada año. La importancia de la inteligencia artificial en este contexto radica en su capacidad para optimizar las operaciones, mejorar la toma de decisiones y aumentar la seguridad.

Dentro de los beneficios o impactos positivos que conlleva el uso de la inteligencia artificial (IA) en las operaciones del Canal de Panamá y no solo en su administración, podemos mencionar que, el Canal podría manejar un mayor volumen de tráfico sin necesidad de expandir físicamente la infraestructura en estos momentos. Esto se traduce en un aumento de la capacidad y una reducción de los costos operativos y que también podría incrementar los ingresos en sus operaciones.

Además, al implementar la inteligencia artificial, en las operaciones del Canal, se permitiría una gestión más efectiva del agua y de los recursos naturales del país, lo que es vital para la sostenibilidad del Canal. Al optimizar las rutas y reducir los tiempos de espera, también se disminuye el consumo de combustible y las emisiones de los barcos.

Por lo tanto, el uso de la inteligencia artificial (IA) mejora la competitividad del Canal de Panamá en el mercado global. Al ofrecer un servicio más rápido y seguro, el Canal se posicionaría como una opción predilecta para las compañías navieras, lo que impulsaría la economía local, regional e internacional.

En cuanto a usar inteligencia artificial para temas de seguridad del Canal, esta permitiría un

monitoreo constante de las condiciones de las esclusas y la detección temprana de posibles fallos. Además, puede ayudar en la prevención de accidentes al analizar comportamientos de riesgo y sugerir medidas correctivas.

Es importante que cualquier implementación que se haga de inteligencia artificial se realice de manera estratégica y responsable, considerando tanto los beneficios potenciales como los riesgos asociados. Además, se debe prestar atención a la ética de datos, la imparcialidad, la transparencia y la seguridad para minimizar los impactos negativos.

Es probable que el futuro del Canal de Panamá, continúe siendo fuertemente influenciado por los avances en inteligencia artificial.

Conclusión

La implementación de la inteligencia artificial (IA) en el Canal de Panamá es un paso adelante hacia la modernización y la excelencia operativa. Los beneficios van desde la mejora de la eficiencia y la seguridad hasta el fortalecimiento de la posición del Canal en el comercio mundial. A medida que la tecnología avanza, es probable que veamos aún más aplicaciones innovadoras de la inteligencia artificial en este entorno crítico para el comercio internacional y probablemente en el Canal o incluso en los buques que transitan por él.



PRESERVACIÓN DEL DERECHO DE SUBROGACIÓN POR PARTE DEL ASEGURADO EN SINIESTROS DE CARGA REFRIGERADA

JANET CHINCHON

El contrato de seguro y la subrogación tienen sus orígenes en el derecho romano, y son desarrollados en los diferentes países del mundo con características similares.

Para que opere la subrogación debe existir:

- un contrato de seguro,
- que se presente el siniestro,
- que la aseguradora realice el pago de la indemnización. y
- Dicho pago debe ser válido en virtud de un riesgo amparado en el contrato

En jurisprudencia se indica que: El equilibrio contractual no se adquiere a partir del cálculo de la prima, sino a partir del pago de la prima por parte del asegurado, y del pago del eventual siniestro por parte del asegurador. Y, cuando pagado el siniestro, se produce la subrogación, el equilibrio patrimonial de los implicados se restablece, pues el responsable paga lo que valga el daño causado, el asegurado recibe únicamente el valor del daño sufrido, y el asegurador recupera el valor real de lo pagado al asegurado. “Corte Suprema de Justicia. Casación Civil.MP. Héctor Marín Naranjo, 1995”

Los Principios de la subrogación:

1. Principio de la identidad de derechos y obligaciones.

El asegurador sólo podrá subrogarse en los derechos y obligaciones que el asegurado pueda ejercitar.

2. Principio del límite cuantitativo.

La subrogación tiene como límite cuantitativo, la propia suma pagada como indemnización. Pero qué pasa con las cargas refrigeradas y/o congeladas. El derecho de Subrogación permanece, pero muchas veces no hay a quien reclamar.

Errores más comunes al transportar carga refrigerada y/o congelada.

- Cargar o descargar la mercancía con el equipo de refrigeración encendido.
- Colocar la carga junto a las paredes y techo de las cajas de refrigeración, impidiendo una correcta circulación de aire.
- Usar los equipos de refrigeración como aire acondicionado.
- Establecer incorrectamente los puntos de temperatura de transporte, humedad y ventilación de aire.
- Empaque insuficiente.
- No mantener la cadena de frío.



La cadena de frío garantiza que el producto de consumo se ha mantenido dentro de un intervalo de temperaturas seguro durante la producción, el transporte, el almacenamiento y la venta, preservando así su calidad, propiedades y características. Existiendo el riesgo de que si no se mantiene o se rompe esta cadena de frío, la carga pueda sufrir algún daño o se pierda por completo.

Muchas veces los daños no son visibles. Así, La descripción de las mercancías se encuentra al reverso del conocimiento de embarque:

- Shipped on board.- Colocado a bordo

- Clean on board.- La mercadería ha sido recibida limpia a bordo. Sin daño.
- Received on aparent Good order and conditions.- Recibidas en aparente buen orden

y condición.

Pero en el transporte marítimo, el transportista no puede abrir el contenedor, sólo puede ver la parte exterior.

Y si es carga refrigerada y/ o congelada, en el conocimiento de embarque se debe especificar la temperatura que debería de tener.

< 22 El tiempo de la travesía también debe estar estipulado, pero muchas veces lo obvian. Pero con la experiencia o un peritaje se puede determinar cuántos días se utilizaron para llegar al puerto de destino. Por ejemplo del Puerto del Callao hasta el puerto de Bilbao en España es aproximadamente de 21 a 24 días, periodo suficiente para que pueda llegar en buen estado, por ejemplo unos melones.

Además, si bien es cierto el conocimiento de embarque constituye el documento probatorio del contrato de transporte, así como de la condición o estado de las mercancías; NO ES MENOS CIERTO, que es una presunción, porque el porteador puede acreditar que la mercadería ya se encontraba en mal estado a la fecha de la entrega, o que ésta, desarrolló un vicio propio, o tuvo un problema de embalaje imputable al cargador, o que éste hizo una falsa declaración.

Los conocimientos de embarque no indican algún cuestionamiento a las mercancías, y si bien la presencia de un “conocimiento limpio” hace presumir que las mercaderías se encontraban en el estado descrito en el documento; el transportista tiene el derecho de probar en contra, lo que incluye no solo los medios de prueba reconocidos por ley sino que el juez podrá utilizar los indicios y las máximas de experiencia para tratar de descubrir la verdad y determinar quién es el responsable, considerando que el vicio oculto es imputable al cargador y no al transportista.

De otro lado en LATAM muchos de los aseguradores nacionales desde el punto de vista del transporte de carga congelada y/o refrigerada, ofrecen coberturas del instituto de Londres, actualizado al 2009, en sus cláusulas “A”, “B” Y “C”. Sin embargo el problema que nos enfrentamos es que

según la conceptualización del Instituto (una mirada inglés) en estos tipos de carga, el retraso no genera responsabilidad, y la cobertura requiere especificaciones como por ejemplo en la cobertura “A” La variación de temperatura, la falla de la máquina y la paralización no menor a 24 horas consecutivas; por ende, si no sucede esto, no habría cobertura en casos de retrasos ni por pérdida económica (carga en buen estado , pero llego tarde) ni pérdida material (A causa de la demora, la carga sufre un daño físico).

Pero dicha variación no sólo puede deberse a una falla de la máquina sino a elementos externos, asimismo, la variación de temperatura podría deberse también a periodos consecutivos menores a 24 horas. Actualmente, está en boga el seguro paramétrico, una estructura clara y precisa en estos tipos de carga.

Entonces con el Instituto, no habría cobertura por retraso. Por ende muchos exportadores se dirigen al seguro alemán, francés Principalmente, donde si obtienen las coberturas por daños por variación de temperatura y pérdidas económicas y material por retraso; y así también se preservaría el derecho de subrogación por parte del asegurado en estos tipos de carga.

En un muy clásico desayuno europeo, enmarcado por la preciosa arquitectura de las oficinas del Comité Maritime International en Amberes, Bélgica, teniendo como anfitriones al Presidente del CMI, Christopher Davis, y diversos miembros del CMI, entre ellos Ann Fenech, Eduardo Albors y Aurelio Fernandez-Concheso, se recibió a los delegados de las asociaciones Iberoamericanas, las cuales fijaron algunas posturas, expusieron ideas y preocupaciones de la situación legislativa en sus respectivos países, así mismo se hicieron un par de propuestas concretas para perseguir la unificación del derecho marítimo en nuestra región.

Propuestas éstas que fueron vistas con animo por parte de los miembros del Consejo Ejecutivo del CMI e inclusive por su Presidente, Christopher Davis.

Es preciso hacer mención especial a Evelien Peters por su esmero y dedicación en recibir al contingente Iberoamericano.

Por su parte, la presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo se hizo presente en el desayuno como invitado especial, por ser órgano consultivo de esa institución, escuchando los planteamientos de la región confirmando así sus compromisos de uniformidad en la legislación.

Por su parte, la presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo se hizo presente en el desayuno como invitado especial, por ser órgano consultivo de esa institución, escuchando los planteamientos de la región confirmando así sus compromisos de uniformidad en la legislación.

EL CRECIMIENTO EN LA PARTICIPACIÓN DE LAS MUJERES EN EL SECTOR MARÍTIMO URUGUAYO



FLORENCIA SCIARRA

URUGUAY

En los últimos años, el papel de las mujeres en el sector marítimo ha adquirido una relevancia creciente. Buscamos espacios de participación, donde poder aportar nuestros conocimientos y capacidades, lugares donde podamos ser escuchadas, donde nuestro trabajo sea reconocido. En ocasiones, estas oportunidades surgen dentro de las propias empresas, otras veces es a través de nuestra participación activa en asociaciones civiles.

Me refiero tanto a esas asociaciones que tienen como finalidad fomentar la participación de las mujeres en el sector, como aquellas que buscan otros fines, donde las mujeres también ocupamos cargos de dirección, impulsamos proyectos, tomamos decisiones, aportamos valor. Cada vez nos estamos involucrando más en ámbitos de

discusión y lugares donde, además de demostrar nuestro conocimiento y capacidades, tenemos la posibilidad de aportar. Que al final del día es lo que nos interesa: que se nos tenga en cuenta, que se nos valore por nuestro trabajo y nuestro conocimiento, pero siempre teniendo como foco el valor que podamos aportar a la industria marítima.

En mi experiencia reciente, tanto en asociaciones de derecho como en mi participación en WISTA (Women in Trading & Shipping Association) he comprobado una y otra vez que todas las profesionales que participan activamente buscan que se valore su trabajo, tanto económicamente como en términos de cargos de liderazgo, pero siempre en cuanto su trabajo aporte valor, y equivalente al valor que sean capaces de aportar. No se trata de una puja entre mujeres por ocupar espacios por el simple hecho de ser mujeres. La mayoría de las mujeres que conozco son brillantes profesionales, con un profundo conocimiento del negocio marítimo, que han demostrado su capacidad de adaptarse y sobresalir en un entorno tradicionalmente manejado por hombres. Mujeres que están convencidas de que tanto hombres como mujeres debemos trabajar juntos, para aportar visiones diferentes, pero igualmente importantes.

Hay algunas asociaciones y/o agrupaciones que han dado grandes pasos en esto. A otras aún les queda un largo camino, pero todas se encuentran en esa transición.

En esta oportunidad me gustaría destacar a todas aquellas mujeres que han trabajado detrás de Presidentes y Directores de Asociaciones, algo que era normal en épocas pasadas, pero que en muchos casos sigue sucediendo. Mujeres que nadie ve, pero que son responsables que el trabajo se haga, que los compromisos se cumplan.

Tal como dije, hay organizaciones que han dado ese paso, algunas hace muchos años, otras desde hace menos tiempo. No puedo dejar de mencionar a algunos ejemplos de mujeres uruguayas que han superado al sistema y llegaron a posiciones que solo habían sido ocupados por presencia masculina. Ejemplos como Mónica Ageitos, primer presidente mujer que tuvo el Centro de Navegación; Valeria Sorrenti, primera mujer como Comandante de un Buque de la Armada; Silvina Berreta, primer mujer Capitán Mercante. Mujeres que son madres, que tiene familias de que ocuparse, pero que han logrado romper barreras y posicionarse como líderes.

Hay mucho trabajo por hacer. Todavía estamos en un sector donde no es natural hacer partícipes a las mujeres de determinadas discusiones. Donde se cuestiona nuestra capacidad para trabajar en determinados puestos. Pero también hay muchos hombres que han salido de ese molde, especialmente las generaciones más jóvenes. Que entienden que las tareas en casa se reparten y que la

presencia en el trabajo de ambos es igual de importante. Hombres que, al final del día, son tan seguros de sí mismos y de sus capacidades intelectuales que no le temen a que una mujer lidere el equipo y de hecho lo celebran. Hombres que no le temen a una licencia maternal porque no dudan que, a pesar de las circunstancias, siempre lo mejor es elegir al más capacitado para el cargo.

En Uruguay, destaco principalmente la presencia de las mujeres en dos organizaciones que yo misma integro y de las que soy directiva. En primer lugar, la vieja y querida Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo. Si bien todavía algunas personas la cuestionan, la realidad es que en los últimos diez años hubo seis presidentes mujeres, y las Comisiones Directivas hace muchos años cuentan con la mitad del plantel femenino. Profesionales preparadas que trabajan por estimular el estudio y mejorar la legislación marítima y que han representado y representan una asociación conocida, prestigiosa y respetada, con casi 40 años de trayectoria. Si bien siempre hay cosas para mejorar, no podemos negar que las mujeres formamos parte, trabajamos y representamos a la asociación hace mucho tiempo, algo que no en todos los países sucede.

Y la segunda organización que ha tomado fuerza es WISTA (Women's International Shipping & Trading Association). En nuestro caso, WISTA Uruguay (de la que tengo el honor de ser secretaria) comenzó con 5 socias y hoy en día tiene casi 50. WISTA Internacional es una organización global que conecta más de 4300 mujeres en cargos ejecutivos y de

decisión en todo el mundo, de todos los sectores dentro de la industria marítima. Es una organización donde no solo se busca conectar a las mujeres entre sí a efectos de fomentar el networking, si no que trabaja por mostrar el lugar que ocupan y el valor que aportan en la industria.

Todavía queda mucho por hacer. Los invito a seguir construyendo juntos un sector marítimo donde se premie y valore el trabajo, la capacidad y la preparación por sobre cualquier otro criterio.



LA MUJER EN EL MUNDO MARÍTIMO

ADRIANA ULLOA



marcaron un punto de partida para consolidar los derechos de las mujeres y la igualdad de género.

En el campo marítimo se tiene así que la primera mujer que abordó un buque mercante como tripulante de cubierta fue la finlandesa Lena Ringbom en 1931. La primera Capitán de un buque mercante fue la soviética Anna Ivanovna Shchetinina en 1935. La primera Jefe de Máquinas fue la británica Victoria Drummond en 1959. En Venezuela, la primera Capitán de Altura fue la venezolana Rossy Tussen, quien condujo su primer buque, un tanquero petrolero, en el 2018.

En tiempos pasados era casi imposible ver una mujer en un buque, salvo que fuera la esposa o familia de algún miembro de la tripulación. En aquellos tiempos lejanos, hasta se creía en algunos lugares, la leyenda de que la presencia de mujeres a bordo de un buque traía mala suerte. Se sabe que en aquellas épocas algunas mujeres lograron combatir en buques de guerra, pero vestidas de hombres. Como la vestimenta era bastante holgada, eso les facilitaba a las mujeres pasar desapercibidas.

A lo largo del tiempo hasta la actualidad, existen numerosas historias de mujeres que lograron ser pioneras en sus respectivas actividades y

En el sector espacial, la astronauta rusa Valentina Tereshkova, con 26 años, se convirtió en la primera mujer en volar al espacio exterior en 1963. Sally Ride, una joven de 25 años que ingresó en la NASA en 1978 se convirtió en 1983, en la primera astronauta norteamericana que viajó al espacio. Kathryn Sullivan, fue la primera astronauta norteamericana en realizar una caminata espacial. Eileen Collins, astronauta norteamericana, fue la primera comandante de un transbordador espacial. Gwynne Shotwell, es

Presidenta de Space X, la conocida empresa de cohetes espacial de Elon Musk.

Son algunos ejemplos de cómo las mujeres han tenido un impacto fundamental en la historia de la humanidad. No ha sido una tarea sencilla, pues desde hace muchos años existen limitantes con el género femenino. Pero también es cierto que las mujeres tenemos cualidades que nos hacen únicas en muchos aspectos, como lo demostró la norteamericana Mary Brown Patten, que, en 1856, a la edad de 19 años y estando embarazada, viajaba en una travesía de Nueva York a San Francisco que duraba 56 días, junto a su esposo que era el capitán del buque. Su esposo cayó gravemente enfermo durante el viaje, por lo que no pudo comandar más el buque que navegaba en mal tiempo, lo cual desató casi un motín a bordo. A pesar de no tener experiencia previa en navegación, Mary Patten asumió el mando del buque, y pudo conducir el barco a través de Cabo de Hornos, una de las rutas marítimas más peligrosas del mundo. Mantuvo a su esposo con vida, manejó la tripulación con determinación y logró llevar el barco hasta San Francisco, demostrando destreza y liderazgo excepcionales.

La hazaña de Mary Patten fue extraordinaria. No obstante, las circunstancias adversas que enfrentó, condujo con éxito el buque a su destino. Su historia es testimonio de las capacidades de liderazgo y tenacidad de las mujeres en el mar.

Es un logro que en el sector marítimo cada día se estén desarrollando puestos de trabajo para

la mujer. Vemos cómo el sector femenino va en creciente ascenso en cuanto a las actividades que desarrollamos. Aunque se sabe que queda mucho camino por recorrer, confiamos en todas las instituciones de derecho para que así sea.

En lo que se refiere al trabajo a bordo de buques, como se sabe, se trata de una actividad que siempre ha estado dominada por hombres, pero en los últimos tiempos, la mujer ha incursionado en esta área y esto ha constituido un logro, aunque su participación sea todavía minoritaria. En un informe de Bimco de 2021 se dice que hay alrededor de 1.9 millones de tripulantes en el mundo, que laboran a bordo de unos 74.000 buques mercantes, de los cuales, unos 24.000 tripulantes son mujeres. Ciertamente es una cifra baja porque representa solo alrededor de 1,2% pero a la vez es significativa porque en el 2015, era 45,8% menos, es decir, solo unas 11.000 mujeres trabajaban como tripulantes de buques.

Observamos cómo en el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, que abarca los países iberoamericanos, el 35% de la totalidad de los Miembros Titulares son mujeres, de acuerdo con la información disponible para el año 2023.

El porcentaje de mujeres Miembros Titulares del Instituto, por cada país, son los siguientes:

Argentina: 25%

Brasil: 14%

Colombia: 40%

VENEZUELA

Ecuador: 38%
El Salvador 0%
España: 50%
Guatemala: 50%
Honduras: 0%
México: 0%
Panamá: 50%
Perú: 50%
República Dominicana: 33%
Uruguay: 75%
Venezuela: 36%



En el año 2012 tuve la dicha de ser nombrada Coordinadora de Jóvenes del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, y me sentí muy honrada por la maravillosa oportunidad de trabajar junto a grandes profesionales que confiaron en mí. De igual forma, con posterioridad, tuve el privilegio de ser designada Vicepresidente Suplente de la Rama Venezolana del Instituto, y desde allí pude darme cuenta que el rol de la mujer en la vida del mar está cambiando definitivamente.

Concluyentemente la igualdad de género, además de ser considerado un derecho humano fundamental, tiene también hoy una connotación económica. Es imprescindible para lograr sociedades productivas. El empoderamiento de las mujeres potencia la productividad y el crecimiento económico, como ha sido reconocido por el Secretario General de la ONU António Guterres, quien afirmó que estudios demuestran que si las mujeres pudieran participar en la economía en igualdad de condiciones que los hombres, el PIB mundial podría aumentar un 26%, o el equivalente a 12 billones de dólares para el año 2025.

Cuando las mujeres nos unimos, logramos cosas maravillosas, por esto todas debemos trabajar de la mano para de esta manera ir creando un espacio de trabajo en cualquier área en la que deseemos desarrollarnos.



**XXV Congreso Internacional de Derecho Marítimo
del
Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo**



29 de Septiembre a 3 de Octubre 2024