



ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO
BOLETÍN OFICIAL

México, sede del Instituto
Periodo 2024-2026

VOLUME	01	Num.	09
YEAR	2024	Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo	

CONTENIDO

1. EDITORIAL 02

La Comisión Editorial, nos da un buen panorama de lo que veremos en esta edición

2. INTERRELACIÓN ENTRE LA INSOLVENCIA Y EL DERECHO MARÍTIMO 04

Marc de Man - Canadá

3. EL CERTIFICADO OSRO EN EL DERECHO MARÍTIMO Y FLUVIAL ARGENTINO 08

Erick Oms - Argentina

4. ¡¡¡ADOPTA UN CONVENIO!!! 12

José Vicente Guzmán - Colombia

5. CEREMONIA CAMBIO DE PRESIDENCIA 16

México recibió la sede del Instituto por el periodo 2024-2026

6. ENTREGA DE PRESIDENCIA 18

El Dr. Barrios Osorio entregó al ahora Presidente Dr. Bernardo Melo Graf de México el Astrolabio y Presidencia del IIDM.

7. El Buque 24

Conoce las partes de un buque

EXCENSIÓN DE RESPONSABILIDAD

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



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

PATROCINADORES

Un especial agradecimiento a nuestros patrocinadores para esta edición.



CONSEJO EDITORIAL

Dr. Erick Alejandro Oms - Argentina

Editor en Jefe

Dr. Adriana Ulloa - Venezuela

EDITORIAL

Nota Editorial - Revista Astrolabio, Número 9

astrolabio@iidmaritimo.org

Estimados lectores y colegas, con inmensa alegría y un sentido de renovado propósito, presentamos el noveno número de la Revista Astrolabio del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

Este número no solo simboliza el avance continuo en nuestro campo, sino que también marca el comienzo de una nueva era bajo la guía visionaria del Dr. Bernardo Melo Graf, nuestro actual presidente. Su toma de posesión el pasado 7 de marzo de 2024 en México, un hito histórico presenciado por Autoridades y delegados de diversas naciones, es un testimonio viviente del dinamismo y la fraternidad que caracteriza nuestro Instituto.

En esta edición, nos complace ofrecerles una cuidadosa selección de artículos que reflejan la riqueza y diversidad de nuestro campo. Desde la incisiva exploración de Marc de Man sobre la interrelación entre la insolvencia y el derecho marítimo, pasando por el análisis pormenorizado de Erick Oms sobre el certificado OSRO en el contexto argentino, hasta la provocativa propuesta de José Vicente Guzmán sobre la "adopción de convenios"; cada artículo invita a una reflexión profunda y constructiva.

Estos trabajos no solo enriquecen nuestra comprensión del derecho marítimo, sino que también, sirven como puentes, conectando ideas, culturas y personas.

Además, nos enorgullece introducir una nueva modalidad de patrocinios en esta edición. Esta iniciativa, pensada para aumentar la profesionalidad y sustentabilidad de nuestra Revista Astrolabio, abre una vía para que aquellos apasionados por el derecho marítimo apoyen y se involucren activamente en la difusión de conocimiento.

Les invitamos a considerar esta oportunidad única para contribuir a nuestra comunidad.

Como siempre, nos esforzamos por mantener un tono de esperanza y optimismo en nuestras páginas. Creemos firmemente que, a través del intercambio de ideas y experiencias, podemos seguir avanzando juntos hacia un futuro más brillante y equitativo en el mundo del derecho marítimo. Les animamos a sumergirse en esta edición, a disfrutar de cada artículo y a unirse a nosotros en esta travesía de aprendizaje y descubrimiento. Su participación y feedback son esenciales para que sigamos navegando hacia horizontes aún más prometedores.

Con los mejores deseos,

Comité Editorial, Revista Astrolabio
Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

Adriana Ulloa, Venezuela. Editor Astrolabio



Erick Alejandro Oms, Argentina. Editor en jefe



Marc de Man



Marc es socio fundador de De Man, Pillet. Se especializa en Derecho Marítimo y Transporte; y Derecho Comercial Internacional, arbitraje, mediación, representando P & I Clubs, Cargo Underwriters, dueños de barcos, fletadores de barcos, proveedores de insumos para barcos, transportistas y destinatarios de carga, desde hace más de 50 años.

“Este tema nos hace reflexionar si los créditos marítimos (maritimeliens) se aplican a las naves hermanas.”

INTERRELACIÓN ENTRE LA INSOLVENCIA Y EL DERECHO MARÍTIMO

Recientemente, un importante armador de tanqueros de Puglia, Italia, pasó por momentos difíciles.

Para financiar una parte de su flota de tanqueros, contrajo una deuda enorme de más de 90 millones de euros, prestados de un banco alemán y garantizados con una hipoteca naval sobre dos de sus tanqueros, a saber, la nave MAGNIFICA y su nave hermana, DOMINIA.

Este armador italiano pudo pagar cerca de la mitad de esta deuda, pero al llegar a los 45 millones de euros, no pudo pagar más.

Para poder aliviarse de esta situación el deudor temiendo un arresto inminente de la nave MAGNIFICA, pidió ayuda del tribunal italiano. La corte italiana en Bari aceptó un CONCORDATO (similar al Chapter 11 de los Estados Unidos) preparado en detalle por el deudor.

Desafortunadamente, este CONCORDATO fue rechazado por la mayoría de los acreedores.

Aunque la corte de Bari en Italia otorgó al deudor una prórroga de 120 días para que el deudor presentase una segunda propuesta del CONCORDATO, el acreedor dejó la jurisdicción italiana y se presentó en Malta, donde se encontraba la nave DOMINIA, la segunda nave bajo la hipoteca naval del acreedor.

La nave DOMINIA fue arrestada y después de cuatro meses de un litigio intenso fue comprada por un tercero, lo que causó una reducción de la deuda, quedando como saldo 19 millones de euros más intereses.

Después de cierto tiempo, un tercer tanquero, propiedad del deudor italiano, la nave FANTASIA aparece en el río San Lorenzo cargado de carburantes, con destino a los puertos de Quebec y Montreal, Provincia de Quebec, Canadá.

Esta nave fue arrestada por nuestro despacho, invocando la regla 43(8) de las Reglas de la Corte Federal de Canadá sobre el arresto de la nave hermana (sistershiparrest). Se le permitió a esta



nave seguir su rumbo hasta Montreal, donde pudo descargar y cargar.

Mientras tanto, la nave FANTASIA seguía arrestada y se esperaba la aparición de los abogados locales en representación del armador italiano. Después de aproximadamente una semana, estos abogados presentaron su oposición al arresto con afidávits que totalizaron más de 800 páginas. Esta oposición era presentable al día siguiente de su introducción en la Corte Federal de Canadá y después de su notificación a nuestro bufete. Ambas partes, estaban preparadas para presentar argumentos orales ante la Corte. Es evidente que la noche anterior a la audiencia, no se durmió mucho.

El día de la audiencia, en frente del juez de la Corte Federal, los abogados de ambas partes estaban listos para argumentar, pero diez minutos antes de comenzar la audiencia, la parte defensora en representación del deudor italiano declararon que el caso se arreglaba. El saldo de la deuda más los intereses, fue pagado por un tercero y el 23 de diciembre de 2023, la nave FANTASIA fue liberada del arresto.

La base jurídica de este arresto de la nave hermana es interesante.

El acreedor tenía un derecho privilegiado o con alto rango, si la hipoteca naval se extendía a la nave FANTASIA, pero, esta hipoteca solo se aplicaba a las naves MAGNIFICA y DOMINIA, más no a la nave FANTASIA.

Para poder arrestar la nave FANTASIA se tuvo que invocar las reglas de procedimiento de la Corte Federal de Canadá que permiten el arresto de la nave hermana (sistershiparrest).

En Canadá, en términos generales, se permite el arresto de la nave hermana (sistershiparrest) si el

dueño de las naves hipotecadas (en este caso, las naves MAGNIFICA y DOMINIA) es el dueño beneficiario de la nave FANTASIA. En otros términos, puesto que las tres naves estaban registradas al nombre del armador y/o su familia, se podía proceder con el arresto de la nave hermana (en este caso, la nave FANTASIA).

En esta situación es bastante increíble el hecho que el armador italiano registró todos sus tanqueros en su propio nombre o en el nombre de su familia. Nosotros como abogados especializados en el derecho marítimo aconsejamos a nuestros clientes armadores de asegurarse que cada nave tenga una compañía (single-shipcompany) aparte e independiente para cada nave.

Otro aspecto interesante es el hecho que el acreedor hipotecario en el arresto de la nave FANTASIA tendría solamente un crédito ordinario (ordinary statutory right in rem) y no un crédito con rango especial. La hipoteca sobre los dos tanqueros iniciales (MAGNIFICA y DOMINIA) tendrían rango especial, pero puesto que el tanquero FANTASIA no estaba cubierto por la hipoteca del acreedor, era simplemente un buque que pertenecía al armador. Aparte de la hipoteca naval, la reclamación de este último sería ordinaria sin ningún privilegio (ordinary statutory right in rem).

Este tema nos hace reflexionar si los créditos marítimos (maritimeliens) se aplican a las naves hermanas.

En Fraser Shipyard & Industrial Centre Ltd. v Expedient Maritime Co. (The Atlantis Two) créditos marítimos (maritimeliens) de proveedores americanos de lo necesario (supplier of necessities) se presentaron contra la nave Atlantis Two. El Protonotario Hargrave de la Corte Federal de Canadá decidió que un crédito marítimo (maritimelien) americano es un privilegio contra una nave en



EL CERTIFICADO OSRO EN EL DERECHO MARÍTIMO Y FLUVIAL ARGENTINO

Introducción

De conformidad con lo establecido en el art. 116 de la Constitución Nacional Argentina, la Corte Suprema de Justicia de la Nación y los demás Tribunales Federales son competentes para entender en las causas de almirantazgo y jurisdicción marítima.

Por su parte los incisos 10 y 13 del art. 75 y el art. 126 de la mencionada Carta Magna, atribuyen al Congreso la facultad de legislar en materia de navegación y comercio marítimo, entre otros temas. De allí que, constituye la contaminación provenientes de buques un tema asociado al fenómeno navegatorio, facultad que también le corresponde. En virtud de la misma, en el año 1980 se sancionó una legislación uniforme y aplicable a todas las aguas navegables de la Nación que, de hecho son de jurisdicción federal.

Se trata de la Ley 22.190 que estableció un régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas u otros elementos del medio ambiente por agentes contaminantes provenientes de los buques y artefactos navales, encomendando el cumplimiento de la ley, al menos en sus aspectos más relevantes, a una autoridad única con competencia federal y técnicamente dotada para afrontar dicho cometido; la autoridad marítima, la “Prefectura Naval Argentina”.

En virtud de dicha legislación, dicha Autoridad, emitió la Ordenanza Marítima 8/98, que estableció un “Plan Nacional de Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas y Sustancias Potencialmente Peligrosas”, conocido como el Plan Nacional de Contingencias o PLANACON.

El origen del Certificado Normalizado OSRO

El Comité de Trabajo sobre Planes de Respuesta para Buques del IG (Grupo Internacional de Clubes de P&I) proporciona guías contractuales para los casos en que las legislaciones nacionales requieran pre-contratar los servicios de una empresa de control de derrames, con el objeto de que dicho contrato pueda ser aceptado dentro de la cobertura de los Clubes de P&I.

El IG está integrado por 13 Clubes que proporcionan coberturas de “protección e indemnidad” a los propietarios, armadores o fletadores de aproximadamente el 90 por ciento del tonelaje mundial.

Erick Oms

Argentina



Abogado, Profesor universitario, investigador, Miembro de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, Vicepresidente Titular de la Rema Argentina del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo y Socio de la firma Lesmi & Moreno

“En Argentina, contar con un Certificado OSRO, es obligatorio para todo buque tanque que ingrese en aguas argentinas”

particular, pero no es un derecho sustantivo contra cualquier otra nave.

En el caso del *Brussel* (Holt Cargo Systems Inc. v ABC Container - Line NV (TheBrussel)). El Juez MacKay dijo lo siguiente:

“The issue is whether the sister ship provision of the Federal Court Act should be construed to allow for an interpretation that would give maritime lien holders with a claim against one ship the same priority as a maritime lien in relation to a sister ship arrested in Canada, regardless of whether the claims originated in Canada or abroad. In the absence of legislation, I cannot conclude that the especial priority accorded to maritime liens is portable to sister ships.”

In my opinion the holders of maritime liens against sister ships of the “Brussel” may enforce their claims against the “Brussel” under subsection 43(8) of this Court’s Federal Court Act, but they do not have the same status as holders of traditional maritime liens against that vessel. They have a statutory right in rem with priority similar to that of any creditor who has an ordinary in rem claim against a sister ship of the “Brussel”.

En octubre de 2007, por recomendación del referido Comité, uno de sus miembros comenzó a elaborar un contrato tipo para ser empleado dentro de la jurisdicción argentina. El texto final fue aprobado por el IG en julio de 2008, y la primera empresa que lo adoptó fue CINTRA.

Este hecho está expresamente reconocido al pie de cada página del certificado con la leyenda: "CINTRA-OSRO is approved by the Vessel Response Plan Working Group of the International Group of P&I Clubs".

El contrato, se materializa mediante la expedición de un Certificado, mediante el cual el OIL SPILL RESPONSE ORGANIZATION (OSRO) u Organización Reconocida, acepta por un plazo de 30 días mantenerse a en stand-by, para la respuesta a derrames, de conformidad a términos generales que se encuentran en el propio certificado.

El objeto, de naturaleza contractual, es que el OSRO garantice la disponibilidad de equipos y medios apropiados, así como el personal capacitado para proveer servicios de respuesta a ser utilizados ante un eventual derrame de hidrocarburos que pudiera generar el propietario y/o armador del buque para el cual se expidió el certificado, específicamente en el tiempo y lugar que se determine en este.

En el caso de ocurrir una contingencia de derrames, el Propietario y/o Armador y/o Agencia Marítima del buque, comunicarán por escrito el lugar del derrame al OSRO solicitando su inmediata intervención y éste, inmediatamente activará el plan de emergencia a fin de lograr la respuesta en el menor tiempo posible; quedando el control definitivo de la operación de limpieza en manos del armador y/o propietario.

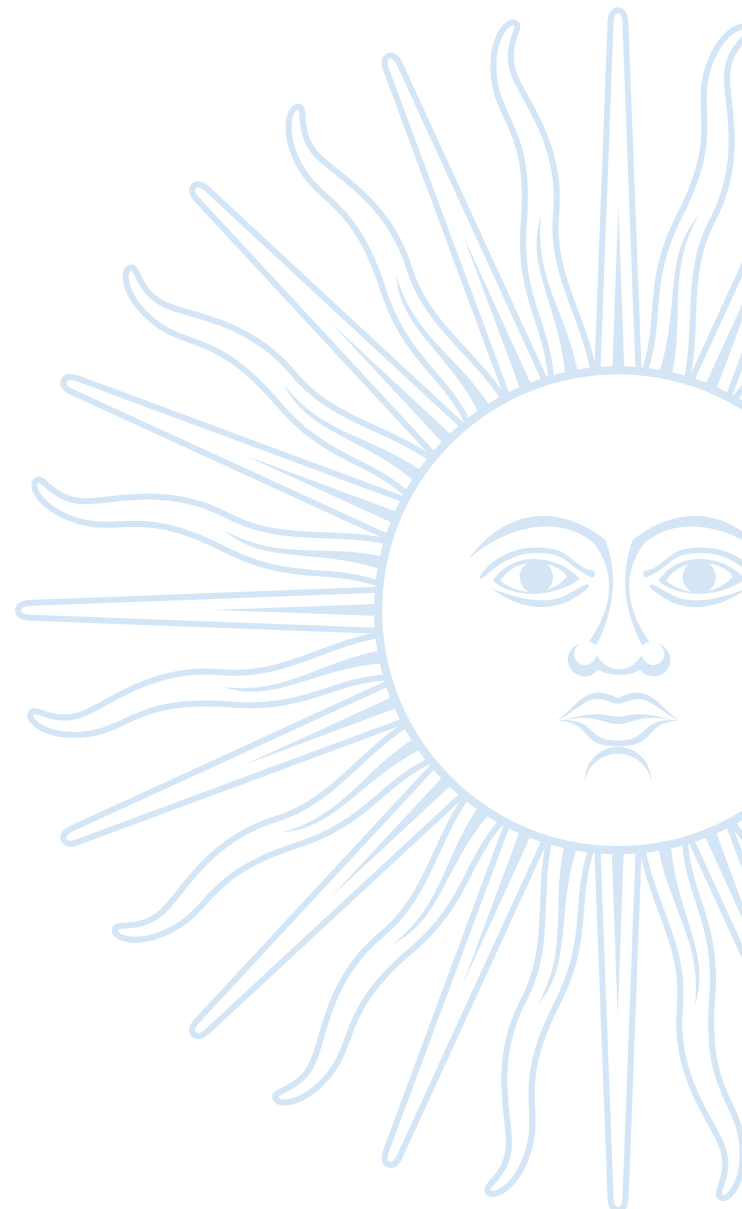
Todas las tareas realizadas, los materiales insumidos y el costo del personal asignado a dichas tareas de respuesta, equipos y medios utilizados, como así también los costos emergentes de los traslados, comidas y estadías del personal asignado a las tareas de respuestas, se encuentran de acuerdo a un tarifario que integra un anexo del certificado expedido.

Pactando además, una cláusula arbitral en la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, para la resolución de controversias.

En Argentina, contar con un Certificado OSRO, es obligatorio para todo buque tanque que ingrese en aguas argentinas, instalación portuaria, plataformas, toda aquella instalación que opere con hidrocarburos.

Una vez más, la República Argentina sigue demostrando que se encuentra en uno de los niveles más altos de los sistemas de prevención de derrames de hidrocarburos persistentes. Sin embargo, hasta no ratificar los Convenio de Londres de 1989 de Salvamento Marítimo y el Convenio SNP de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, el cuadro en materia de contaminación de las aguas no se encontrara completo para nuestro país.

Por ello, es necesario que Latinoamérica y Caribe, ratifiquen los convenios preventivos y resarcitorios en materia de hidrocarburos y sustancias IMO, a fin de poder escribir un nuevo capítulo en el libro del Derecho Marítimo Internacional.



Oil Spill Response	Certificate N°: [REDACTED] Date: [REDACTED]
---------------------------	--

Master and/or [REDACTED]
c/o [REDACTED]
[REDACTED]
Buenos Aires
Argentina

Acorde a su requerimiento, confirmamos la aceptación de la nominación por el Plazo de **30 días**, correspondiente al stand-by para la Respuesta a Derrames, conforme a lo estipulado por la Prefectura Naval Argentina – Ordenanza 8/98 – Anexo 18, y sujeto a los Términos Generales que se adjuntan:

*(In accordance to your requirement, we hereby confirm acceptance of nomination for **30 days** stand-by for Oil Spill Response Service pursuant to Argentine Coast Guard Maritime Ordinance O.M. 8/98 (DPMA) annex 18, and subject to General Terms incorporated herein, for following vessel/call):*

Name: [REDACTED]
Flag: Liberia
IMO Nbr: [REDACTED]
Call Sign: [REDACTED]
Ports of Loading / Discharging: Necochea and other Argentine Ports
COVERAGE: [REDACTED]

24 HOUR EMERGENCY RESPONSE (MOBILE):
(+ 54 911) [REDACTED] (calling from the ship or abroad)
E-mail: [REDACTED]
Contact: Operation Center

NORMATIVAS GENERALES DE NOMINACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE RESPUESTA A DERRAMES DE HIDROCARBUROS, ACORDE A LOS REQUERIMIENTOS DE LA ORDENANZA 8/98 (DPMA), Anexo 18, DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

OBJETO: En virtud de la presente nominación CINTRA garantiza la disponibilidad de equipos y medios apropiados así como personal de CINTRA capacitado para proveer servicios de respuesta a ser utilizados ante un eventual derrame de hidrocarburos que pudiera generar el PROPIETARIO Y/O ARMADOR del Buque arriba mencionado, específicamente en el tiempo y lugar que se determina en este certificado.

PRUEBA DE LA ACEPTACIÓN: La emisión del presente certificado será la única prueba válida de la aceptación de la nominación por parte de CINTRA, y la fecha de su emisión fijará el comienzo de las obligaciones y derechos de las partes de acuerdo con los términos y las condiciones generales aquí establecidas.

ACTIVACIÓN DEL PLAN DE EMERGENCIA: En el caso de CONTINGENCIAS DE DERRAMES, el PROPIETARIO Y/O ARMADOR Y/O AGENCIA MARÍTIMA del Buque comunicará por escrito el lugar del derrame a CINTRA solicitando su inmediata Intervención, y CINTRA inmediatamente activará el plan de

[REDACTED]
CINTRA – OSRO is approved by the Vessel Response Plan Working Group of the International Group of P&I Clubs

!!!ADOPTA UN CONVENIO!!!

Unas de las características del derecho marítimo es su internacionalidad, con la cual se pretende que las normas que regulan las actividades marítimas, y particularmente la explotación y la operación de los buques, sean iguales en todo el mundo. Por tal motivo, uno de los principales objetivos de organismos internacionales, públicos y privados, relacionados con la regulación de esta materia, tales como la Organización Marítima Internacional (OMI), el Comité Marítimo Internacional (CMI) y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), es la unificación del derecho marítimo.

Desde hace un poco más de un siglo, el mecanismo más eficaz para alcanzar la deseada unificación del derecho marítimo es la elaboración de convenios internacionales, siendo el primero de ellos el Convenio para la Unificación de ciertas reglas en materia de Abordaje de 1910 (ABORDAJE 1910) y el último el Convenio sobre los Efectos Legales Internacionales de la Venta Judicial de Buques, firmado al pasado 5 de Septiembre de 2023 (JSS

o Beijing Convention, 2023).

Si bien existen otros mecanismos para la unificación del derecho marítimo, tales como la recopilación de usos y costumbres, la elaboración de leyes modelo – como la Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo aprobada por la asamblea del IIDM en 2023 -, el uso extendido de modelos contractuales estándar y, por supuesto, la expedición de leyes nacionales internas, lo cierto es que en la actualidad el medio de unificación más efectivo en esta materia es la ratificación de - o la adhesión a - los principales convenios internacionales marítimos.

La mayoría de países latinoamericanos comprende su derecho marítimo en códigos o en leyes que datan de hace cuarenta o cincuenta años, aproximadamente.

Y durante ese mismo lapso, simultáneamente, la OMI y el CMI, junto con otros organismos como UNCITRAL y la OIT, han elaborado y puesto a disposición de la comunidad

"Unificando el Derecho Marítimo: ¡Adopta un Convenio para la Armonización Global!"

marítima un número importante de convenios internacionales que, en su conjunto, regulan actualmente los más importantes aspectos del derecho marítimo.

Igualmente, en las mismas cinco últimas décadas, muchos de los convenios internacionales marítimos anteriores a los años setenta han sido objeto de actualización a través de protocolos modificatorios.

Esto implica que, salvo algunas excepciones, entre las cuales podemos mencionar a Argentina y a México, la gran mayoría del derecho marítimo latinoamericano se encuentra desactualizado y, en importante medida, ajeno a las tendencias modernas de regulación de las actividades marítimas.

Por otra parte, y nuevamente con las excepciones de Argentina y de México,

Colombia José Vicente Guzmán



**Abogado (Universidad Externado de Colombia), LLM en Derecho Marítimo y del Transporte (University of Cardiff, Gran Bretaña), Ex - Director de la Especialización en Derecho Marítimo de la Universidad Externado de Colombia, Abogado Consultor y Litigante, Árbitro Marítimo y de Transporte, miembro titular del Comité Marítimo Internacional (CMI), miembro titular y Director de Convenios Internacionales del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, socio fundador y director de la práctica en Guzmán Escobar & Asociados - GEA (www.gealegal.com). E-mail: jvguzman@gealegal.com*

históricamente los países latinoamericanos han sido poco propensos a ratificar o adherir a los principales convenios internacionales marítimos.

Por esta razón, el IIDM decidió iniciar el proyecto "Adopta un Convenio", como una iniciativa para promover la ratificación de - o la adhesión a - los principales convenios internacionales marítimos por parte de los países latinoamericanos. Este proyecto fue

aprobado durante el Congreso del IIDM celebrado en Londres en Julio de 2023 y mediante Acuerdo de Presidencia IIDM N°5 – 2023 se designó al Director de Convenios Internacionales como su coordinador y se instó a todos los miembros a participar voluntariamente en su desarrollo para lograr la anhelada unificación del derecho marítimo iberoamericano.

A continuación, hago una relación de los principales convenios internacionales marítimos que se estima deben ser tenidos en cuenta por cada país latinoamericano para el proceso de modernización y unificación de su derecho marítimo.

A. Derecho del Mar: Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, firmado en Montego Bay, Jamaica en 1982 (CONVEMAR).

B. Seguridad (incluyendo gente de mar y tripulación): 1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y sus diferentes protocolos modificatorios, incluyendo el Protocolo de 1988 (SOLAS); 2. Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes de 1972 (COLREG 1972); 3. Convenio internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, de 1978 (STCW), sus Enmiendas de 1995 y la Enmienda de Manila de 2010; 4. Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo de 2006 (MLC 2006);

C. Prevención de la contaminación ambiental marina: 1. Convenio Internacional para Prevenir la

Contaminación por los Buques (MARPOL) de 1973 (Modificado por el protocolo de 1978) y su Protocolo de 1997 (MARPOL PROT 97); 2. Convenio para la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (CLD/LDC - 1972/1996); 3. Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen o puedan causar una Contaminación por Hidrocarburos de 1969 y su Protocolo de 1973 (INTERVENTION 69/73); 4. Convenio Internacional para el Control y la gestión del Agua de lastre y los Sedimentos de los Buques (BWM 2004).

D. Compensación de la contaminación ambiental marina: 1. Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976 y su Protocolo de 1996 (LLMC76/96); 2. Protocolo de 2003 al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1972 (FUND PROT 2003); 3. Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte de Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas de 1996, y su Protocolo de 2010 (NHS 96/10). 4. Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Contaminación por Derrame de Combustibles de Buques de 2001 (BUNKERS 2001).

E. Transporte: 1. Reglas de La Haya; 2. Reglas de La Haya-Visby; 3. Reglas de Hamburgo; 4. Reglas de Rotterdam; 5. Convenio de Atenas 1974/2000.

F. Comercio marítimo y otras materias: 1. El Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje de 1910 (ABORDAJE 1910); 2. Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989 (SALVAGE 89); 3. Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de restos de Naufragio, 2007 (WRC NAIROBI 2007); 4. El Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 (MLM 93); 5. Convenio sobre Embargo de Buques de 1999 (ARREST 99); 6. Convenio sobre los Efectos Internacionales de la Venta Judicial de Buques (2023).



Todos estos convenios regulan materias propias del comercio marítimo y aspectos del ejercicio de la navegación que facilitan las transacciones entre los actores de esta actividad, por lo que su adopción es conveniente para introducir figuras y elementos que rigen en el comercio marítimo internacional.

El propósito del proyecto “Adopta un Convenio” es apoyar a las ramas nacionales del IIDM en esta labor y ofrecer un servicio de apoyo y de asesoría a los gobiernos de los países miembros con tal propósito, cumpliendo así uno de los objetivos previstos en el artículo 2° de sus estatutos.

Esta es una labor en la que el IIDM trabajará

conjuntamente con el CMI, a través del Subcomité de Promoción para la Ratificación de los Convenios Internacionales Marítimos en Latinoamérica, que está en proceso de integración y cuya creación fue aprobada por el Comité Ejecutivo del CMI en sesión de Junio de 2023 en la ciudad de Montreal, Canadá.



1. Instalación del Consejo
Se instaló el Consejo Directivo 2024-2026

2. Cambio Presidencia
Relevo de mando del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

3. Secretarías
Secretarías Ejecutiva y Permanente tomaron posesión de su cargo

4. Jornada Académica
Expertos Nacionales e Internacionales hablaron de tomas de vanguardia

5. Social
Miembros del IIDM con actitud jovial se dieron tiempo para actividades sociales y turismo

Presidencia

Ceremonia de Cambio de Presidencia



Ciudad de México, 7 de marzo de 2024

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) celebró hoy la ceremonia de transmisión de sus autoridades estatutarias, un evento histórico en el Club Naval Norte de la Ciudad de México, marcando la transición de la presidencia para el período 2024-2026. Este evento simbolizó un momento crucial en la evolución de la institución, destacando su compromiso con el avance del derecho marítimo en la región iberoamericana.

El acto fue instalado por el Dr. Ignacio Luis Melo Ruiz, miembro fundador del IIDM y presidente de esta prestigiosa institución entre 1998 y 2000, además de padre del actual Presidente, reafirmando así la profunda tradición y el liderazgo continuo de México en el ámbito del derecho marítimo.

La ceremonia inició a las 10:00 a.m. con una sesión de instalación del Consejo Directivo 2024-2026, presidida por el Dr. Melo Ruiz. Posteriormente, se llevó a cabo el acto protocolar del cambio de presidencia, donde Omar Ricardo Barrios Osorio, presidente saliente de Guatemala, tras

una excelente gestión al frente de la Institución traspasó la responsabilidad a Dr. Bernardo Melo Graf, representante de México.

Este traspaso incluyó la entrega del Astrolabio del siglo XVI, un símbolo prestigioso donado por el Gobierno Portugués, y la medalla de expresidente, en agradecimiento a la gestión realizada. Las palabras del nuevo presidente, Dr. Melo Graf, delinearon el camino a seguir por el instituto en los próximos años, enfatizando la importancia de la cooperación internacional y el desarrollo del derecho marítimo.

Entre los asistentes notables estuvieron figuras destacadas de la industria y la academia marítima, como el Vicealmirante Ubaldo Gómez Rodríguez de la UNICAPAM, en representación del Almirante Secretario José Rafael Ojeda Durán, también el Contralmirante Carlos Alberto Gómez Martínez de la Dirección General de Marina Mercante, y el Diputado Federal Jaime Martínez, Presidente de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados. También estuvieron presentes representantes internacionales como Aurelio Fernandez-Conchoso en representación de Ann Fenech Presidenta del Comité Maritime International y los Embajadores Marítimos de la OMI, Kamyla Barrientos y Zaire Gabriela Osorio Pacheco.

La ceremonia fue seguida por paneles de discusión, abordando temas relevantes como la situación actual de la industria marítima mexicana, los desafíos del marco jurídico marítimo, y el papel del IIDM en organismos internacionales.

Con la presencia de vicepresidentes del IIDM de países como Argentina, Brasil, Guatemala, Panamá, República Dominicana, El Salvador, Venezuela y el Reino Unido, el evento no solo significó un cambio de liderazgo, sino también reafirmó el compromiso del instituto con la promoción y el desarrollo del derecho marítimo a nivel global.

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, bajo esta nueva dirección y con el respaldo de su historia y tradición, se posiciona como un líder en la promoción y el entendimiento del derecho marítimo, mirando hacia un futuro colaborativo y próspero en la industria.



Entrega de Astrolabio de Guatemala a México

Omar Ricardo Barrios Osorio entregó el símbolo máximo del Instituto al Dr. Bernardo Melo Graf quien lo custodiará hasta 2026

“Iberoamerica, una voz.”



1. PRESIDENTE CON MIEMBROS IIDM

Dr. Bernardo Melo acompañado de distinguidos miembros del Instituto que viajaron a la ceremonia de cambio de presidencia.

2. JURAMENTACIÓN

El Dr. Omar Barrios Osorio juramentó al Dr. Bernardo Melo como nuevo presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo para el periodo 2024-2026.



Primera fila



Presidentes saliente y entrante con distinguidos miembros del IIDM



Fundador y expresidente Ignacio y Presidente Bernardo Melo



Miembros IIDM

Salon de sesiones

Agradecimiento Secretaría Permanente





Vicepresidente Guatemala, Dominicana y Venezuela



Vicepresidente Argentina y Presidente IIDM



Embajadores Maritimos Organización Marítima Internacional



Visita al museo del Virreinato



Comida en la Hosteria del Convento



Visita a Pueblo Magico Tepozotlan





Obituario
Marcelo Daniel Alvear Aragón
(1967 - 2022)

Nacido en Florencia, Caquetá, Opita de alma y corazón, Salesiano de formación, gran hijo, hermano, esposo, padre y amigo incondicional, animador y entusiasta colaborador en todos los eventos del Colegio Salesiano en la ciudad de Neiva y la Universidad del Rosario, de donde se graduó en Jurisprudencia. Como abogado litigante y estudioso del Derecho marítimo, con posiciones apasionadas por los temas que defendía, logró ser reconocido en su profesión dentro del sector asegurador. Siempre alegre, entusiasta y luchador, trabajador incansable, enseñó a su familia que la perseverancia, la disciplina, la verdad y la amistad son indispensables para llevar a cabo cualquier cosa que quieras lograr en la vida, cómo creer, cómo arriesgarse y sobre todo amar lo que hicieramos, ser felices y dejar el alma en cada momento, puesto que no hay recompensa sin sacrificio, defender las convicciones de cada uno alcanzar tus sueños.

Confidente, socio, el mejor amigo de aventuras de sus hijos, el mayor orgullo para su familia, su fortaleza y coraje a pesar de la cruel enfermedad que terminó por llevárselo.

Marcelo mostró interés por el Derecho Marítimo precisamente por su trabajo en el sector asegurador colombiano y cursó la Especialización en Derecho de Transporte de la Universidad Externado de Colombia en el año 1996, destacándose como un alumno consagrado, con posiciones jurídicas audaces, que siempre expresaba y defendía con respeto y gallardía.

Ingresó al Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo en el año 1998, siendo uno de los miembros asiduos de la Rama Colombiana en los congresos, seminarios y actividades del IIDM. En dichos eventos, Marcelo por la calidad y precisión de sus intervenciones, así como por el respeto, la calidez y la bonhomía en su trato personal.

Hoy nuestra gratitud eterna, por elegir a su familia y a sus amigos para compartir con él una vida en dónde demostró hasta el final su entereza y nos brindó siempre su amor, su buen humor, su comprensión, su sabiduría y su respeto.

Marcelo deja un vacío grande entre los miembros del IIDM que sólo podremos llenar con el recuerdo de su paso por esta institución y por nuestras vidas, para lo cual queremos evocar por siempre una de sus últimas frases: "Cuando para todos es el final, para mí es el comienzo".

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo rinde un homenaje a la memoria de unos de sus queridos miembros de la Rama Colombiana, el Dr. Marcelo Daniel Alvear Aragón.

El Capitán y Abogado Sigifredo Ramírez Carmona fue un ilustre hombre de mar y un destacado abogado maritimista colombiano, fundador y miembro activo tanto de la Asociación Colombiana de Derecho Marítimo, como del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Sería injusto con su vida, su trayectoria y su legado, limitar la evocación de su memoria solamente a esto, que ya de por sí constituye mérito suficiente para afirmar que dejó un gran impacto en las vidas de todos quienes lo conocimos.

Fue caficultor, marino y abogado; pero sobretodo fue un gran ser humano; un hombre brillante, amoroso, alegre, justo, recto, tenaz e incansable, era un líder nato cuyas enseñanzas y guía compartió con sus amigos y seres queridos hasta el último momento.

Era muy generoso, daba de lo suyo a todo el que lo necesitara. Su vida se marcó por los muchos obstáculos que superó y por los tantos éxitos que obtuvo, los cuales dedicó al servicio que le prestó a la gente con la que convivió: fue líder sindical y luchó por los derechos de sus colegas marinos al principio de sus 38 años de carrera en la Flota Mercante Grancolombiana, veló por el mejoramiento de las condiciones de vida de innumerables personas en Pereira, su ciudad natal, dio de sí al Club Naval Pocigüeica, al Refugio del Marino, a la Asociación de Pensionados de Flota, a la Asociación Colombiana de Derecho y Estudios Marítimos, al Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo y a otras instituciones. Finalmente, le entregó abnegada e ilimitadamente los últimos 26 años de su vida a la lucha por las pensiones de sus hermanos y hermanas pensionados de la Flota Mercante Grancolombiana.

El Dr. Sigifredo Ramírez Carmona deja un gran vacío, al mismo tiempo que un imborrable legado, para todos los miembros del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. De igual modo, nos deja a su hijo, Dr. Diego Ramírez, también miembro de nuestro Instituto, como digno continuador de su travesía.

Lo impulsaban siempre su fe y su inagotable optimismo, que se resumen en uno de sus dichos favoritos, una enseñanza sabia y bella, la cual, sin duda, quedará siempre en nuestra memoria, como consejo y consuelo perenne ante su ausencia: "El Señor hace días todos los días".

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo rinde un homenaje a la memoria de su querido e ilustre miembro fundador, el Capitán y Abogado Sigifredo Ramírez Carmona.

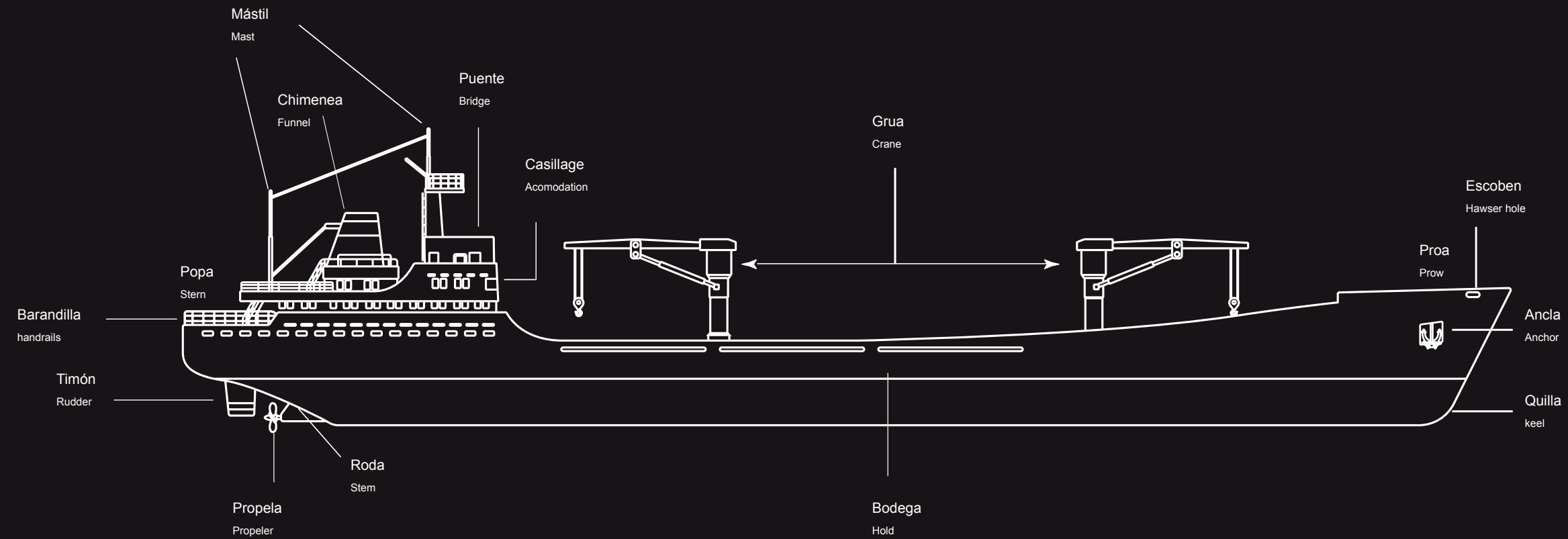
Obituario
Sigifredo Ramírez Carmona
(1932 - 2022)





El Buque

The Vessel





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



29 de Septiembre a 3 de Octubre 2024