

JUNIO 2021

Nº 2



ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO
BOLETÍN OFICIAL

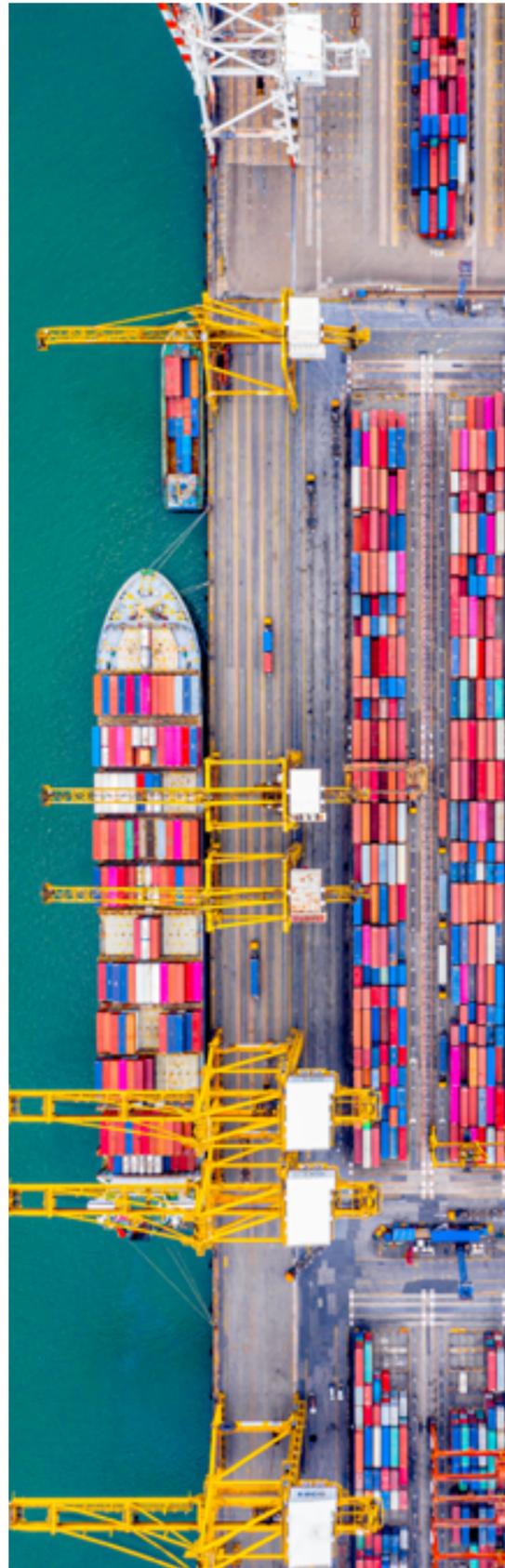
¿QUÉ RUMBO TOMARÁ EL DERECHO MARÍTIMO?

Ante la creciente administración de vacunas en el mundo, inicia el proceso de recuperación en todos los países y por ello es indispensable saber el rumbo que tomará el Derecho Marítimo para salir de estos oscuros tiempos en que vivimos.

Bernardo Melo



CONTENIDO



02 MENSAJE DE LA PRESIDENTE

La Navegación del IIDM en las aguas de nueva normalidad

04 EDITORIAL

Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo

07 ARTICULOS

The Lessons of the Covid-19 Pandemic: Preparedness and Multilateralism doluptinum adicae sam. - Kate Lannan

Pandemia Mundial de Sars Covid-19: Una Oportunidad para la Tecnología Digital Aplicada a la Navegación Comercial Marítima - Nélica Angelotti

Acuerdos de Condiciones de Uso en materia de Gas Natural Licuado (GNL) - Erick Oms

*El principio del Trato no más Favorable
¿Manifestación de la Jurisdicción Soberana de los Estados o Derecho Internacional Marítimo de Carácter Imperativo? - Oscar Rodríguez Luna*

La Cláusula de Ley Aplicable en el Anteproyecto de Modificación de la Ley de Navegación Marítima - Martín Prieto Sulleiro

Mediación Electrónica por ODR en Derecho Marítimo: ¿Es posible una propuesta regional? - Javier Franco

23 EVENTOS

25 NOTICIAS

27 TRADICIONES IBEROAMERICANAS

Carnavales Iberoamericanos

MENSAJE DE LA PRESIDENTE



Luego de más de un año de vivir en esta “nueva forma de vida Covid”, se nos comienza a hacer normal lo que antes era impensable. La tecnología nos ha acercado mucho a través de las pantallas, aunque el calor humano y valor de un gran abrazo es irremplazable en la versión virtual y se añora a diario.

Esta nueva normalidad, al menos en mi presidencia, nos ha dado la oportunidad de avanzar mucho y en distintos temas, que con el sistema anterior de reunirnos presencialmente una o como mucho, dos veces al año, hubiese sido impensable.

Quisiera abrir este segundo número de El Astrolabio con unas palabras positivas y llenas de satisfacción por ir cumpliendo metas y objetivos al ritmo que nos ha tocado vivir.

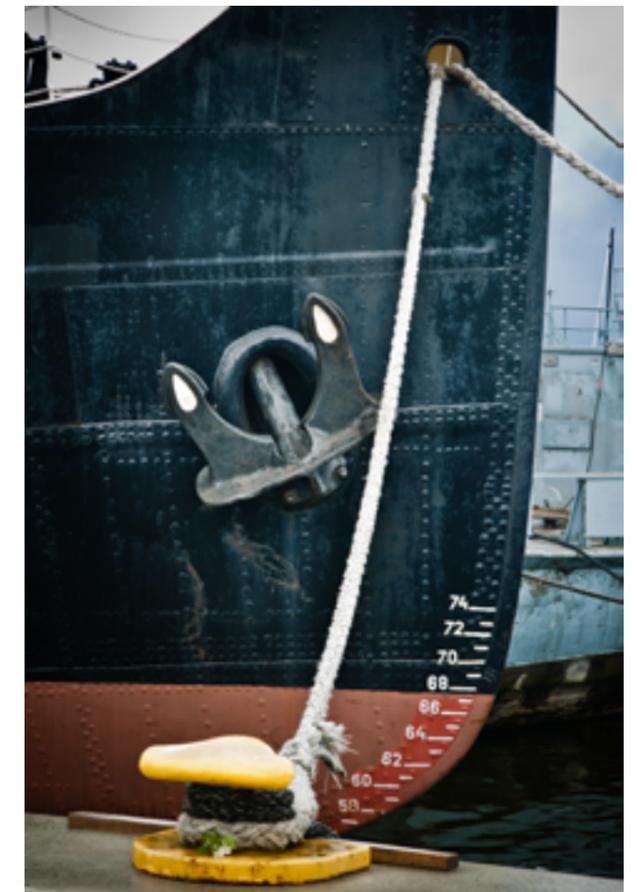
Nos propusimos sacar adelante muchos proyectos que quizás no hemos podido desarrollar a plenitud, pero hemos avanzado y creado otros que realmente acercan a nuestro querido Instituto al nuevo siglo, a la virtualidad y a la era digital.

Creemos que el gran capital de nuestro IIDM es su

gente. El nivel de colaboraciones y participaciones a la primera llamada de auxilio, originó la creación de dos comisiones de trabajo (Comisión de Medios y Comisión Editorial) que nos están permitiendo con sus aportes, trabajo y tiempo de dedicación, sacar adelante la cantidad de webinars que hemos logrado en el transcurso de este año “pandémico”. Sin embargo, los webinars son sólo una parte visible o tangible del trabajo que venimos realizando.

Hemos avanzado mucho en la organización, por primera vez en la historia del IIDM, de un curso de Derecho Marítimo que será dictado íntegramente por destacados miembros de nuestra institución y que tendrá valor oficial del país de nuestra sede institucional, ya que se dictará con el auspicio del Centro de Navegación de Uruguay. Este curso, seguramente será el primero de muchos que podremos dictar, e iremos modelando la estructura del curso según el público al que se dirigirá. No podría sentirse uno más orgulloso de que estemos cumpliendo una de las razones de ser y creación de nuestro IIDM, el de enseñar y difundir el Derecho Marítimo.

Otro proyecto ya muy avanzado durante este año, es la futura publicación del primer “Manual de Derecho Marítimo” de nuestro IIDM, que servirá como texto base y de consulta imprescindible



LA NAVEGACIÓN DEL IIDM EN LAS AGUAS DE NUEVA NORMALIDAD

para todos los interesados en aprender Derecho Marítimo a nivel iberoamericano e internacional.

Durante este año, en que los habituales viajes no han sido posibles, ha traído el beneficio que como IIDM hemos podido participar en muchas más reuniones de los grupos de trabajo de los distintos Organismos Internacionales donde el IIDM es consultivo, observador o invitado. He tratado personalmente de participar en estas reuniones muy enriquecedoras de: OMI, FIDAC, UNCITRAL, CIP OEA, CMI entre otros. Siempre estrechando nuestros vínculos institucionales para no perder estas relaciones que nos ha costado mucho construir en el transcurso de los años.

La constante presencia del Instituto en las redes sociales también es una forma de habernos acercado más a los miembros y hemos creado contenido académico y de actualidad que son de gran utilidad pero que requieren del soporte y de la información que las vicepresidencias y/o miembros nos puedan ir alcanzando. Es muy importante también la constante visita a nuestra recién relanzada y moderna página web que nos permite subir contenido y poder publicitar eventos y noticias de nuestras ramas y de las organizaciones internacionales relacionadas a nuestra área.

No puedo dejar de mencionar que hemos retomado el trabajo realizado durante varios años en el IIDM sobre el Proyecto de Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo. Solicitando la invaluable colaboración de Don Luis Cova Arria y de Don José Vicente Guzmán. Este documento ha sido totalmente revisado, actualizado y adaptado para que, luego de su aprobación, ya pueda ser utilizado por los países que lo consideren pertinente ya que cumple un objetivo primordial de nuestro IIDM que es el de colaborar en la "unificación" del Derecho Marítimo. Nuestro editorial aborda este tema a profundidad y sólo queda decir que desempeñar este importante proyecto ha sido y será un objetivo que buscaré quede consolidado durante mi presidencia.

Quedan por delante muchas millas por navegar, pero increíblemente estamos a mitad de la travesía. Agradezco el gran apoyo a toda nuestra

tripulación y sigamos juntos, trimando nuestra velas, para la mejor navegación de nuestro querido IIDM.

presidencia@iidmaritimo.



EDITORIAL

LEY MODELO IBEROAMERICANA DE DERECHO MARÍTIMO



En la anterior edición del Astrolabio se hizo referencia a los principales convenios marítimos internacionales, como una de las herramientas de unificación del derecho marítimo iberoamericano, en el marco de uno de los principales objetivos de nuestro Instituto, como es el de “impulsar el desarrollo y la uniformidad reguladora del Derecho Marítimo en el ámbito Iberoamericano, coordinando su labor con otros organismos regionales e internacionales sean privados, oficiales o dependientes de las Naciones Unidas” (art. 1º, literal a, de los Estatutos del IIDM).

En esta oportunidad Astrolabio quiere continuar con el propósito de unificación del derecho marítimo iberoamericano, exponiendo la más reciente actualización del Proyecto de Ley Modelo de Derecho Marítimo Iberoamericano, como otro de los instrumentos de unificación del derecho marítimo.

El Proyecto de Ley Modelo del IIDM nació de la iniciativa de dos de los más distinguidos miembros del Instituto, como son el Dr. José Domingo Ray (q.e.p.d.) y el Dr. Luis Cova Arria, quienes aún antes de la fundación del IIDM, propusieron las “Bases para un Código Marítimo Uniforme Iberoamericano”, en el año 1980. Tras la fundación del IIDM en 1987, se consignó la unificación del derecho marítimo como uno de sus principales objetivos. Fue así como esa iniciativa original fue convirtiéndose en el Proyecto de Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo, que la actual Presidenta del IIDM, Dra. Katerina Vuskovic, presentará próximamente a la aprobación de la Asamblea General del Instituto.

El Proyecto de Ley Modelo del IIDM fue propuesto por primera vez en ponencia del Dr. Luis Cova Arria en el Congreso del Instituto celebrado en Isla Margarita en el año 2005, ocasión en que el Consejo Directivo del IIDM designó una comisión especial para impulsar esta iniciativa, bajo la coordinación del Dr. Luis Cova Arria. Es así como en el Congreso de Sevilla en 2007 se presentó el primer texto del Proyecto de Ley Modelo. Posteriormente, en el Congreso de Panamá en el año 2012 se dedicó un día entero de las jornadas para avanzar en la redacción y las modificaciones al proyecto original, a través de mesas de trabajo instaladas, cuyo trabajo produjo la versión de la Ley Modelo del IIDM de Panamá 2012. Posteriormente, el Dr. Luis Cova Arria presentó otro informe sobre el Proyecto de Ley Modelo en el Congreso del Instituto celebrado en Lisboa en el año 2014.

Gracias a la iniciativa de nuestra Presidenta, Dra. Katerina Vuskovic, el Proyecto de Ley Modelo del IIDM fue reactivado en el año 2021, mediante la designación de una comisión integrada por el Dr. Luis Cova Arria (Venezuela), la Dra. Patricia Martínez de Fortoul (Venezuela) y el Dr. José Vicente Guzmán (Colombia), cuya misión fue adelantar

una revisión integral del Proyecto de Panamá de 2012, identificar los aspectos que requirieran de modificación, hacer los ajustes pertinentes y preparar así una versión final del Proyecto de Ley Modelo que será sometido a la aprobación de la próxima Asamblea General del IIDM. Esta comisión contó con la valiosa colaboración del Profesor Rafael Illescas, quien revisó integralmente el Capítulo III del Título IV sobre el contrato de transporte de mercancías total o parcialmente marítimo, el cual fue elaborado con base en las Reglas de Rotterdam, respecto del cual propuso unos ajustes que fueron incorporadas al texto del proyecto por parte de la comisión.



El modelo propuesto consiste en una ley especial dividida en siete (7) títulos, distribuidos de la siguiente manera: El Título I se ocupa de las Normas de Carácter General, Fuentes y Reglas de Interpretación; El Título II consagra las Normas relativas al Buque; el Título III se refiere a los Sujetos de la Navegación; el Título IV consagra las normas sobre los Contratos de Utilización del Buque; el Título V establece las disposiciones sobre los Riesgos de la Navegación; el Título VI regula los Seguros Marítimos; y el Título VII contiene las Disposiciones Transitorias y las Derogatorias.

Cada país podrá contar con la Ley Modelo como un

instrumento alternativo o complementario para la modernización de su legislación marítima. De esta manera, si un país opta por ratificar un convenio internacional sobre una materia contemplada en la Ley Modelo, aún podrá encontrar en ella disposiciones que implementan y complementan las disposiciones del convenio. Y si, por el contrario, opta por no ratificar determinado convenio internacional, pero desea modernizar y actualizar su legislación marítima sobre la materia, en la Ley Modelo encontrará las disposiciones para cumplir este propósito.

La aprobación del Proyecto de Ley Modelo de Derecho Marítimo Iberoamericano por parte de la Asamblea General del IIDM constituirá un hito de la mayor trascendencia en el cumplimiento de los objetivos estatutarios del Instituto y representará un aporte fundamental para la modernización y la unificación del derecho marítimo iberoamericano.

José Vicente Guzmán
editor@iidmaritimo.org

ARTÍCULOS

THE LESSONS OF THE COVID-19 PANDEMIC: PREPAREDNESS AND MULTILATERALISM

KATE LANNAN

Senior Legal Officer, ITLD/OLA (UNCITRAL Secretariat), Office of Legal Affairs, United Nations

On 12 May 2021, the high-profile Independent Panel for Pandemic Preparedness and Response released its findings and recommendations to curb the COVID-19 pandemic and to stop similar global catastrophes. Established a year ago by the World Health Organization, the panel engaged in a systemic, rigorous and comprehensive examination of why the COVID-19 outbreak became a global health and socio-economic crisis, and made recommendations on how to improve the world's capacity for global pandemic prevention, preparedness and response. The recommendations fall into two categories: those that are immediately needed to curb COVID-19 transmission, and those that, if adopted as a package, will transform the international system for pandemic preparedness and response and enable it to prevent future outbreaks from becoming a pandemic.

While it might seem unusual to focus in a maritime law publication on a WHO-commissioned panel report on the pandemic, two key messages from the report should also resonate with the maritime transport community: preparedness and multilateralism.

The terrible human and economic toll of the pandemic has been felt in every corner of the planet and in every industry. Despite the incredible hardships being borne by crews on vessels around the world, and disruptions at ports and in supply chains generally, global shipping has continued to play an essential function, not only in transporting essential supplies and medical products, but in ensuring that cross-border trading continues. After a massive reduction in the volume of world merchandise trade in 2020, statistics indicate that world trade is recovering and the volume of world merchandise trade is expected to increase by 9% in 2021. Of course, maritime transport will continue its key role in handling over 80% of global merchandise trade by volume.

While we are still struggling globally to emerge



RECOMMENDATIONS MESSAGES FROM THE W.H.O

and to recover from COVID-19, the enormous pressure that the pandemic has placed on the global system has laid out in stark detail certain systemic weaknesses that must be strengthened.

What are some of those lessons in the more specific context of commercial contracts for the carriage of goods by sea? Two of the most important lessons for the maritime transport industry have been, first, a clear and urgent need for paperless transactions and, secondly, improved collaboration, coordination and cooperation among shipping stakeholders. The pressures of the pandemic

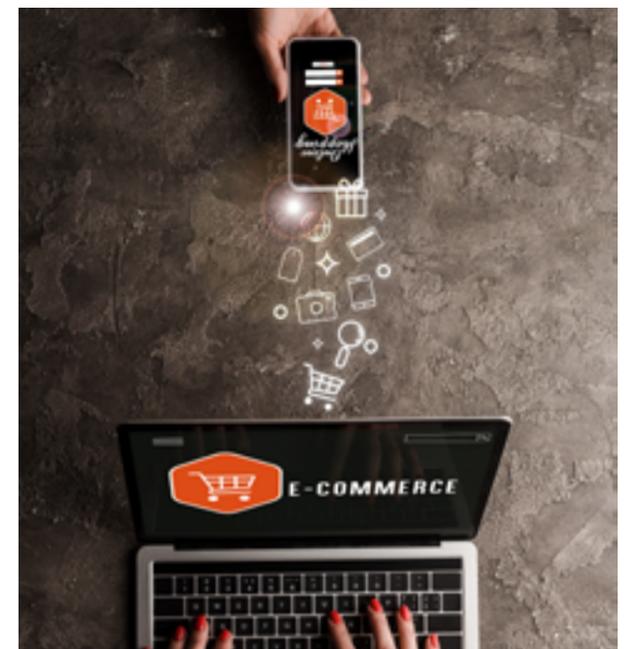
and the measures necessary to mitigate its effects have led many jurisdictions to recognize the need for improved implementation of laws to facilitate electronic commerce and contactless transactions, generally. In the shipping world, delays in the delivery of the original documents necessary to claim and collect cargo have been caused by increased demand and staffing problems, as well as postal and other procedural delays. These problems are exacerbated when paper documents cannot keep pace with strings of sales contracts and ultimate delivery of the cargo.



While there are several reliable and recommended systems available for the use of electronic negotiable and non-negotiable transport records in the shipping industry, commercial uptake of electronic solutions has been slow. Issues related to the security of such records have been addressed through various technological means, including distributed ledger (or "blockchain") technology. Moreover, none of the main international conventions covering the carriage of goods by sea that are currently in force provides an integrated, harmonized and clear legal basis for the use of electronic negotiable and non-negotiable transport records in the cross-border context.

The second main problem that has been highlighted in the COVID-19 context is the lack of means or motivation for industry stakeholders to engage in collaboration, coordination and cooperation in order to optimize commercial outcomes of a given carriage. For example, due to the pandemic, claims resulting from delay in delivery and discharge

of goods have been a major problem, whether due to necessary deviations, quarantines, or the nature of the cargo itself. Solutions may exist for these problems, such as the use of alternative discharge ports, for example, but in many cases, they will require stakeholders to communicate and to collaborate on the achievement of their joint enterprise. Again, however, the international conventions currently in force do not highlight and support the cross-border cooperation necessary to successfully complete the contract of carriage. However, an international regime already exists with ready-made solutions in both of these key areas, as well as in many others. The Rotterdam Rules were negotiated with the involvement of commercial stakeholders, and with their interests and needs in mind, resulting in the articulation of a convention geared to achieving the necessary broad uniformity in the law governing the international carriage of goods. Many solutions



ROTTERDAM RULES

In problematic areas beyond those discussed in this brief comment are set out in the Rotterdam Rules; indeed, many jurisdictions have already adopted some of them at a domestic level. Such adoption, however, does not provide the necessary multilateral approach or the cross-border legal regime necessary for commercial and legal certainty in this key global industry.

Coming back to the opening discussion of how best to avoid the seismic global social and economic impact of future events like the COVID-19 pandemic, multilateralism is clearly critical to finding solutions. But in terms of preparedness, once we are finally through the COVID-19 crisis, will the maritime transport community simply breathe a sigh of relief and return to business as usual, or will it take heed of the lessons of the pandemic and consider the uniform and practical solutions offered to the industry in a modern and efficient multilateral instrument like the Rotterdam Rules?

PANDEMIA MUNDIAL DE SARS COVID-19: UNA OPORTUNIDAD PARA LA TECNOLOGÍA DIGITAL APLICADA A LA NAVEGACIÓN COMERCIAL MARÍTIMA

NÉLIDA ANGELOTTI

*Abogada especialista en Derecho Marítimo
Docente de la Facultad de Derecho
Universidad de Buenos Aires*

Introducción

Según estimaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCED), a lo largo del año 2020 el intercambio de bienes y servicios a nivel mundial, descendió cerca del 4% mientras que el comercio marítimo global se redujo en un 4,1%.

Cabe destacar que ambos porcentajes son similares dado que según la Organización Marítima Internacional (OMI) el 90% de las mercancías que componen el comercio mundial se transportan por agua. Entre las razones que llevaron a esta sensible merma en la actividad marítima están, el cierre de múltiples fronteras nacionales, para el ingreso y egreso de personas por protocolos sanitarios, la reducción de personal, desde la tripulación de los barcos mercantes hasta operadores portuarios, y, un enfriamiento de la demanda de bienes en parte por la crisis económica y en parte por una caída del consumo asociada a esta última. En consecuencia, el sector del transporte marítimo de mercancías se encuentra en un momento complejo frente al cuál, en la búsqueda de la mejor salida, puede optimizar su funcionamiento.

El objetivo de este artículo es abordar la conveniencia, así como relevar normativa aplicable vigente y ofrecer propuestas a futuro, de una mayor implementación de tecnología, perteneciente a la cuarta revolución industrial, aplicada al transporte marítimo como respuesta a los desafíos y problemáticas que la pandemia de COVID-19 plantea en la industria mencionada.

Normativa sobre COVID-19 en la industria marítima

Durante el transcurso de la pandemia que azota al planeta, diversas organizaciones privadas y públicas ligadas al transporte marítimo redactaron y divulgaron documentos respecto a medidas y recomendaciones aplicables a la logística y operatividad de los buques mercantes en dicho contexto. Más allá de destacarse lo emitido por la OMI debido a su posición de organismo especializado en la materia, numerosas instituciones del sector también se pronunciaron al respecto.

Entre ellas se encuentran la ya referida BIMCO, la Asociación Internacional de Puertos (IAPH), la Cámara Internacional de Transporte (ICS), la Asociación Internacional de Coordinación de Manejo de Carga (ICHC), la Asociación Internacional de Pilotos Marítimos (IMPA), la Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes de Buques (FONABSA), la Asociación Internacional de Sistemas Portuarios Comunitarios (IPCSA), la Asociación Internacional de Proveedores de Buques Mercantes (ISSA) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

En apretada síntesis, podemos resumir las propuestas que efectuaron estos organismos para capitalizar estos tiempos de crisis mundial. Propuestas para la introducción de la tecnología

De acuerdo a lo que vamos viendo, la pandemia mundial de COVID-19 está en condiciones de ser una plataforma para que el transporte de mercaderías por agua abrace las nuevas tecnologías y así conseguir beneficios de índole humano, económicos, ecológicos y vinculados a la seguridad informática, como ser:

1. Evaluar el grado de implementación y el cumplimiento de los requisitos ya obligatorios definidos en el Convenio de Facilitación de la IMO para la transmisión, recepción y respuesta de la información vinculada al arribo, la estadía y el egreso de personas, embarcaciones y mercancías, incluidas las notificaciones y declaraciones dirigidas a las autoridades aduaneras, portuarias, migratorias y fuerzas de seguridad, a través del intercambio por vía electrónica de datos, haciendo la transición a las ventanillas únicas.

2. Armonizar los estándares de datos más allá del Convenio FAL de la IMO para facilitar el intercambio de información relacionada con el puerto y el atraque de los buques y el despliegue óptimo de recursos por parte de otros actores, tales como los proveedores de servicios, de logística, distribución y entrega de carga. De esta forma se genera un ahorro de energía, se mejora la seguridad y se reducen costos.

3. Introducir Port Community Systems (PCS) y plataformas seguras de intercambio de datos en la totalidad de los puertos de los Estados miembros de la OMI.

4. Recomendar a la OMI reforzar la regulación sobre gestión del riesgo cibernético marítimo y su capacidad para abordar los peligros en los puertos, desarrollando orientaciones adicionales cuando sea necesario.

5. Generar conciencia y promover la estandarización de prácticas sobre métodos para que las comunidades portuarias puedan aplicar

CONCLUSIÓN

Las propuestas ofrecidas en dirección a la incorporación de las nuevas técnicas y herramientas electrónicas cubren los puntos principales para cumplir con esa meta. No sólo son de índole de logística por ejemplo, la instalación y uso de algunos elementos novedosos, sino también tienden a la difusión de tecnologías flamantes y de capacitación del personal.

tecnologías emergentes como ser inteligencia artificial, el análisis avanzado, el internet de las cosas, la automatización de procesos robóticos, sistemas autónomos, blockchain, realidad aumentada, etc.

6. Facilitar la implementación de las nuevas tecnologías y otras herramientas innovadoras para la seguridad de los entornos portuarios, permitiendo que trabajadores del sector y tripulantes interactúen en las circunstancias menos riesgosas posibles.

7. Desarrollar un marco y una hoja de ruta para posibilitar la introducción de plataformas portuarias digitales, donde proveedores y usuarios, puedan compartir datos bajo protocolos seguros de intercambio de información, permitiendo que se conecten también con las cadenas de suministro.

8. Establecer un grupo de expertos dispuestos a mejorar la transparencia de la cadena de suministro a través de la colaboración y la estandarización, comenzando con la introducción de la carta de embarque electrónica generalizada y obligatoria.

9. Fijar un marco de ayuda para apoyar a las comunidades portuarias más pequeñas, menos desarrolladas y con poco personal, no solo con instalaciones técnicas sino también con capacitación del personal. El intercambio de datos de calidad requiere una fuerza laboral capacitada con perspectivas a mediano y largo plazo para construir, implementar, apoyar y, a veces, revisar las nuevas tecnologías implementadas.

Conclusión

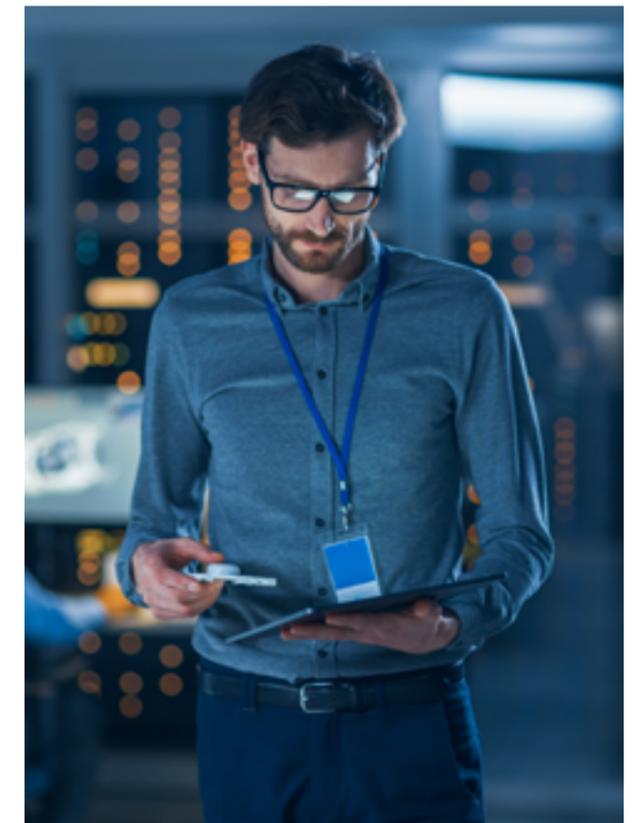
Tomando en consideración lo previamente expuesto, se observa que la pandemia

de COVID-19 afectó y continúa afectando notoriamente a la industria marítima mundial, tanto humana como económicamente.

Como una respuesta a la coyuntura antes referida y contribuyendo también a consideraciones ecológicas, de seguridad cibernética, la introducción de herramientas digitales pertenecientes a la cuarta revolución industrial (entre ellas el Internet de las cosas, la inteligencia artificial y los sistemas de puertos comunitarios) es fundamental, y, en ese sentido, se pronunció la OMI mediante diferentes normativas (circulares y convenio FAL) y también lo hicieron gran parte del resto de la comunidad marítima, a través de numerosas y prestigiosas instituciones vinculadas al comercio por esa vía, tales como BIMCO, IAPH y la OIT.

Por último, las propuestas ofrecidas en dirección a la incorporación de las nuevas técnicas y herramientas electrónicas cubren los puntos principales para cumplir con esa meta. No sólo son de índole de logística por ejemplo, la instalación y uso de algunos elementos novedosos, sino también tienden a la difusión de tecnologías flamantes y de capacitación del personal.

Siendo formuladas con la convicción de que estas épocas complejas e históricas para la industria deben ser capitalizadas para conseguir que la industria marítima mundial se potencie y pueda emerger más fortalecida del complicado presente.



ACUERDOS DE CONDICIONES DE USO EN MATERIA DE GAS NATURAL LICUADO (GNL)

ERICK OMS

Abogado.Prof. Titular de las Cátedras de Derecho del Transporte de la Universidad del Salvador y de Derecho Marítimo y Aeronáutico de la Universidad Católica de La Plata. Adjunto (i) de la Cátedra de Derecho Marítimo de la Universidad Nacional de La Plata. Investigador. Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Asociado de la firma "Lesmi y Moreno"- Abogados.

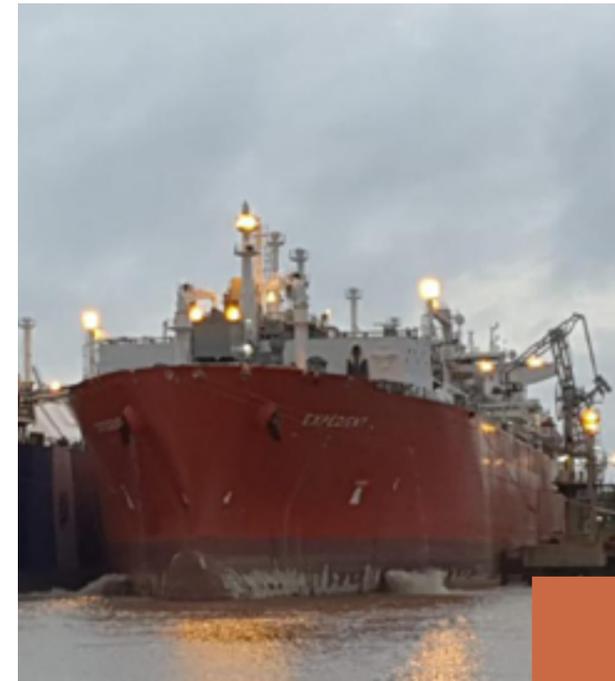
Si bien el comercio internacional de energía sigue dominado por el petróleo, la historia del gas natural ha cambiado rápida y significativamente, pasando de su comercialización únicamente a través de tuberías (que imponían límites geográficos de compra y venta), a lo que hoy vemos con la movilización a través de los grandes buques metaneros que transportan el Gas Natural Licuado (GNL).

El comercio del gas natural ha sido posible gracias a la tecnología de "licuefacción", que permite convertir el gas natural de su estado gaseoso a su forma líquida, reduciendo 600 veces su volumen, a una temperatura de -160 grados centígrados, permitiendo así, el transporte de grandes cantidades por largas distancias a través de buques, que al arribar a puerto mediante la operación inversa "regasificación", inyectan el GNL a las tuberías que luego distribuirán el producto por los gasoductos terrestres.



La necesidad energética, las demoras y altos costos en la construcción de plantas de licuefacción o regasificación terrestres, llevaron a la industria del gas a buscar soluciones alternativas que reemplacen dichas plantas.

Así fue, como dichas dificultades fueron resueltas mediante la aparición de las unidades flotantes de licuefacción "FLNG" (Floating Liquefied Natural Gas) y los barcos híbridos, llamados unidades flotantes de almacenamiento y regasificación o "FSRU" (Floating Storage Regasification Unit), que permiten la conversión de estado gaseoso a líquido y su operación inversa, a un menor costo por ser charteado, ya sea en forma permanente o estacionaria.



interactúan en una serie de operaciones que involucran -durante dicha estadía-, practicaje, uso de remolcadores de puerto, carga operaciones, recepción de provisiones y agua dulce, operaciones de bunker, etc., donde la propensión a un incidente es alta y las potenciales consecuencias pueden ser a gran escala.

No olvidemos, que una terminal de GNL es parte integral de una cadena de suministro de energía, donde cualquier incidente pone a la terminal fuera de servicio. Un siniestro puede tener un efecto devastador sobre el suministro de energía



requiere al dueño de una embarcación un acuerdo con términos que rijan las condiciones para el uso de puerto y asigne responsabilidad al buque por cualquier hecho que puede surgir.

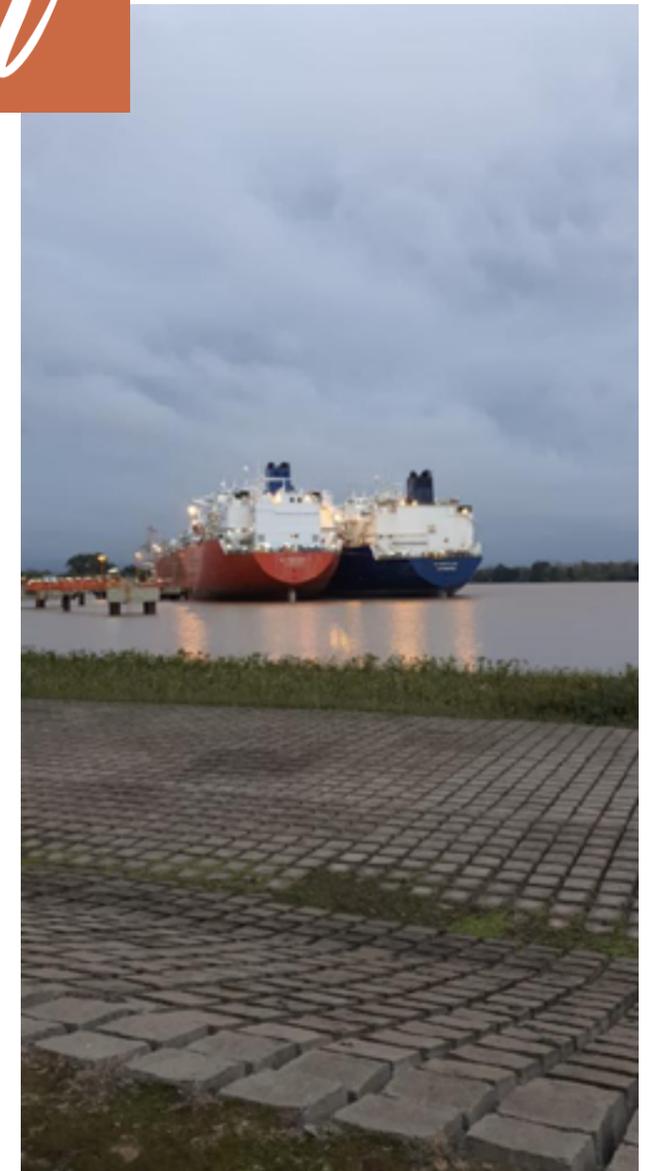
Estos "acuerdos de condiciones de uso", o COU como es típicamente llamado en el mercado de GNL, no son nuevos y son aplicados para otros tipos de productos, especialmente en terminales donde operan buques petroleros.

El COU puede ser definido como un contrato emitido por un puerto al armador que le asigna responsabilidades y obligaciones durante la estadía de los barcos que amarren en el puerto.

El armador es responsable de todas pérdidas y daños sufridos por el terminal durante la estadía en la que el buque permanece en el puerto, independientemente de si el armador tuvo la culpa o no. Es responsable por las pérdidas de terceros, incluso cuando el buque no estuvo involucrado y no contribuyó a esa pérdida.

Estos acuerdos, en general, establecen que un propietario asegurado no debe asumir responsabilidad por pérdidas resultante de cualquier acto u omisión, para lo cual no lo harían bajo la ley aplicable, o de lo contrario tendría derecho a excluir o limitar su responsabilidad.

Dichos acuerdos suelen contener un límite de US\$ 150 millones o por lo menos un límite equivalente a lo establecido en el Convenio



FLOATING LIQUEFIED NATURAL GAS FLOATING STORAGE REGASIFICATION UNIT

de Limitación de 1976 o a cualquier revisión, enmiendas o protocolos aplicables. Además, ese límite no debe estar condicionado a la ejecución de seguros o otras obligaciones, sino solo a las que los clubs de P&I cubren y cumplen con los términos y condiciones de su entrada en los acuerdos de agrupaciones en el Grupo Internacional de P&I.

La proliferación de los "Acuerdos de Condiciones de Uso", poseen una gran importancia para



el mercado del Gas Natural Licuado, por ser una de las piezas del rompecabezas; que junto a los "Convenios Bunker 2001" (Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos por combustible de los buques de Londres de 23 de marzo de 2001) -uso del GNL como combustible- y el, "Convenio SNP 2010" (Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte

marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010) - transporte de GNL-; cubren los siniestros desde la perspectiva de la reparación e indemnización civil por daños a terceros.

**OSCAR RODRÍGUEZ
LUNA**

Director del Escritorio Jurídico BOFRAS

Doctorando en Ciencias Jurídicas de la Universidad de Huelva (España)

El Principio del Trato no más Favorable ha cristalizado en el Derecho Marítimo Internacional desde la entrada en vigor del Convenio MARPOL en 1983. Este principio confiere el derecho al Estado Rector del Puerto de asegurarse de que todos los buques que arriben a sus puertos cumplen con las regulaciones que sean relevantes, independientemente si el Estado Pabellón del buque es parte o no de la regulación convencional en cuestión. Otros Convenios Internacionales, como el Convenio Internacional de Aguas de Lastre y Sedimentos y el Convenio OMI-OIT sobre el Trabajo Marítimo han adoptado también este principio, no obstante, para su aplicación por la vía convencional es necesario que el Estado Rector del Puerto sea un Estado parte de la regulación.

En el caso del MARPOL, este se encuentra establecido en el Artículo 5.4 de la Convención de 1973, el cual estipula: "Respecto a los buques de Estados no partes en el Convenio, las Partes aplicarán

EL PRINCIPIO DEL TRATO NO MÁS FAVORABLE

¿MANIFESTACIÓN DE LA JURISDICCIÓN SOBERANA DE
LOS ESTADOS O DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO
DE CARÁCTER IMPERATIVO?

en la medida de lo necesario las disposiciones del presente Convenio para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques" (OMI, MARPOL, Ed. Consolidada 2017, Convenio 1973, Art. 5.4).

Al plantear las estrategias para la reducción de los gases de efecto invernadero (GEI) la OMI recalcó la importancia de este principio como uno de los rectores de estas. Así en la Resolución MEPC.304(72) de fecha 13 de abril de 2018: "Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los Buques" plantea: "Los principios rectores de la Estrategia inicial incluyen la necesidad de tener conciencia de los principios consagrados en los instrumentos ya elaborados, tales como el principio de no discriminación y el principio de no dar un trato más favorable, consagrados en el Convenio MARPOL y en otros convenios de la OMI; y el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las

capacidades respectivas, a la luz de las distintas circunstancias nacionales, consagrado en la CMNUCC, su Protocolo de Kyoto y el Acuerdo de París” (OMI, MEPC.304(72), 2018).

En su carácter sustantivo, el Principio del Trato no más Favorable entra en conflicto por un lado con el Principio Res Inter Alios Acta consagrado como norma general en las reglas 34 y 35 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, el cual establece que los tratados internacionales solo obligan a las partes del tratado y no crean obligaciones para terceros Estados y también con el Principio de Extraterritorialidad que se desprende de no pocos artículos de la Convención sobre el Derecho del Mar, 1982 y que considera al Estado Pabellón como entidad legal primaria con el derecho de ejercer su jurisdicción sobre los buques que enarbolan su pabellón.

Basado en lo expresado, a la luz del Derecho Internacional, no parece lógico pensar que un buque con la nacionalidad de un Estado que no es parte de una Convención se vea forzado a adherirse a sus regulaciones; sin embargo, el Principio del Trato no más Favorable, de cara a lo interno se manifiesta como una expresión de jurisdicción territorial que le concede al Estado Ribereño y Estado Rector del Puerto la potestad de ejercer su soberanía, pretendiendo no poner en desventaja a aquellos buques que cumplen con las regulaciones internacionales (incluyendo sus mismos buques, de haberlos), y en esencia sienta las bases de imperatividad de algunos Tratados Internacionales que han cobrado un



interés internacional máximo, reconociéndose la existencia de obligaciones con efecto Erga Omnes (oponibles a la Comunidad Internacional en su conjunto) para los Estados no partes. La violación de una Obligación “Erga Omnes” obliga al Estado parte a intervenir y tratar de parar dicha violación; entrando dentro de estas regulaciones aquellas establecidas por la OMI para reducir y limitar las emisiones de GEI y otros contaminantes.

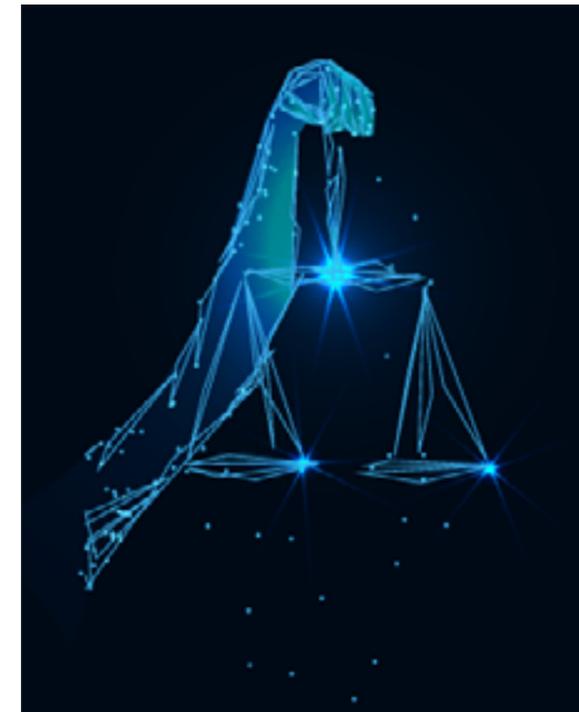
El cambio climático y el deterioro continuo del medio ambiente ha afectado a las condiciones de vida de los seres vivos del planeta y a la salud humana, además de contribuir a la extinción de muchas de las especies, lo cual comienza a alarmar al mundo entero. Derechos fundamentales de tercera generación comienzan a ser reconocidos con una mayor primacía como derechos colectivos, incluyendo el derecho a un medio ambiente sano. La ONU en su Agenda 2030 compromete al mundo a acciones concretas y determinadas en contra del cambio climático y la mejor vía para establecer un control eficaz sobre las acciones que inciden negativamente en un valor común, como es el medio ambiente, es la adopción de Tratados Internacionales y estrategias de actuación globales; en ese sentido la OMI ha dado el ejemplo ejerciendo su poder de gobernanza internacional, sin dejar de lado principios como el de equidad y de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, pero siendo firmes en el logro de los objetivos propuestos.



LA CLÁUSULA DE LEY APLICABLE EN EL ANTEPROYECTO DE MODIFICACIÓN DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

MARTÍN PRIETO SULLEIRO

Socio GOÑI & CO. ABOGADOS



Tradicionalmente, la gran mayoría de los documentos de transporte marítimo contienen “law and jurisdiction clauses”. Se trata de documentos estandarizados, modelos con escasa o nula posibilidad de negociación entre las partes que, habitualmente, remiten al foro y ley más beneficiosos para el transportista. De este modo, dentro de la práctica habitual del mercado marítimo, dichas cláusulas nunca se remiten a la jurisdicción y ley española, salvo en contadas ocasiones.

Esta circunstancia no pasó desapercibida para el legislador español, que entendió que para estas cláusulas era necesaria una negociación más exhaustiva, “individual y separada” que evitase abusos entre las partes. Por tal motivo, la Ley de Navegación Marítima (en adelante, LNM), en vigor en España desde septiembre de 2014, se refirió expresamente a esta situación en el artículo 468, de esta forma: “Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo”.

Como se puede observar, el precepto olvida un aspecto esencial: no existe referencia alguna a la elección de la ley aplicable al contrato, lo cual genera un problema a dos niveles:

Por un lado, desde un punto de vista jurídico, dado que se produce una disociación entre la

cláusula de jurisdicción y ley aplicable, cuando el control y análisis de las mismas debería estar unido, dada la conexión entre ambas.

Por otro, dicho “desajuste” se traslada al plano eminentemente práctico, en el que la falta de regulación expresa de las cláusulas de elección de ley aplicable genera una evidente inseguridad jurídica, al dejar excesivo margen al órgano juzgador para determinar la ley aplicable al contrato. Lo anterior puede provocar soluciones diversas, como que dicho órgano juzgador opte por aplicar la ley del foro en aquellos casos en los que las normas de conflicto o el propio contrato prevean la aplicación de otra ley nacional.



A dicha conclusión ha llegado igualmente el legislador español que, en el Anteproyecto de Modificación de la LNM, reconoce su “olvido” y rectifica, dando una nueva redacción al artículo 468, al que añade, en esta ocasión, la elección de la ley aplicable. Tal y como afirma el preámbulo del Anteproyecto, “el enjuiciamiento de la cláusula de jurisdicción y arbitraje se encuentra estrechamente conectada a la cláusula de ley aplicable, sin la cual el control de aquellas queda diluido”.

En otras palabras, el legislador comprende la necesidad de regular de forma conjunta ambos aspectos de lo que –habitualmente– suele ser una única cláusula, dividida en dos partes.

En cualquier caso, la nueva redacción del artículo 468 se encuentra aún en una fase preliminar. Si bien la redacción final puede variar en algún aspecto concreto, resulta lógico pensar que la esencia del Anteproyecto permanecerá inalterada, dada la contundencia con la que se pronuncia el legislador en el preámbulo del texto.

Además, está por ver su efecto en la práctica del mercado. Si nos basamos en la aplicación que realizan los tribunales en España para determinar la validez de las cláusulas de jurisdicción, conforme a la redacción actualmente vigente, entendemos que se analizará cada uno de los supuestos de forma pormenorizada para determinar si realmente existió una negociación individual y separada de dichas cláusulas, en aras de determinar la validez formal y material de la cláusula de ley aplicable.

En definitiva, es pronto para aventurar el impacto de dicha modificación que, en cualquier caso, resulta bienvenida, por varios motivos:

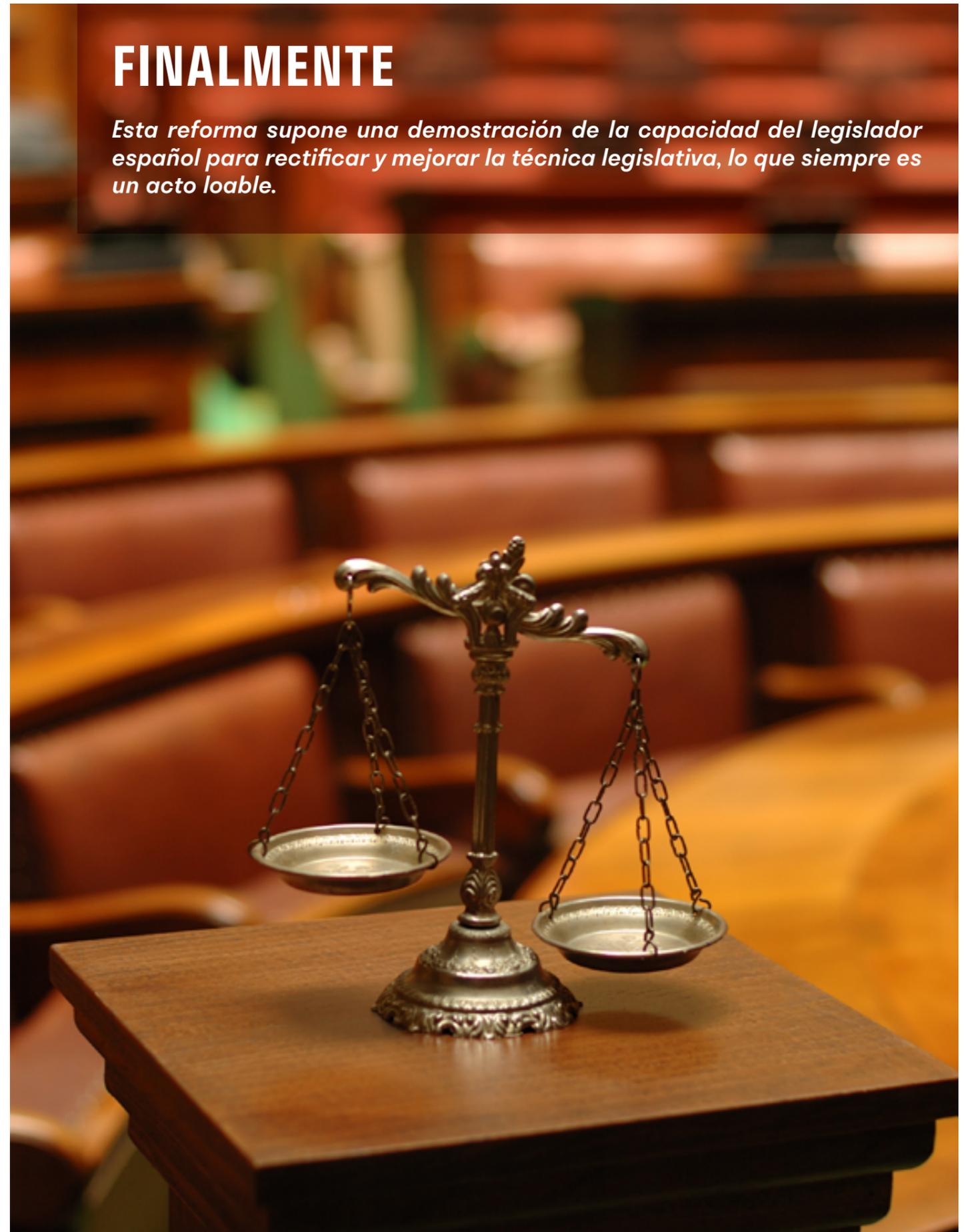
Primero, representa una clara mejoría respecto del régimen anterior, al beneficiar a uno de los sectores más débiles, los cargadores y receptores españoles, que a menudo se ven avocados a litigar fuera de España para defender sus intereses legítimos, sometidos además a una legislación extranjera, generalmente más ventajosa para los portadores.

Segundo, con el control de estas cláusulas se promueve la aplicación de la LNM. De otro modo, dado el eminente carácter internacional del sector que regula, tendría su alcance limitado a supuestos puntuales de contratos de ámbito nacional. Sin embargo, con la reforma propuesta, los cargadores y receptores españoles que no hayan negociado y aceptado expresamente la sumisión a otro foro y a otra ley, podrán acudir a los tribunales españoles para resolver sus disputas conforme a la ley española.

Finalmente, esta reforma supone una demostración de la capacidad del legislador español para rectificar y mejorar la técnica legislativa, lo que siempre es un acto loable.

FINALMENTE

Esta reforma supone una demostración de la capacidad del legislador español para rectificar y mejorar la técnica legislativa, lo que siempre es un acto loable.



JAVIER FRANCO

Presidente de la Asociación Colombiana de Derecho Marítimo – AGOLDEMAR. Miembro de la rama colombiana del IIDM y del IWG en Lex Marítima del Comité Marítimo Internacional. Profesor investigador de la Universidad Externado de Colombia y socio de Franco & Abogados Asociados SAS.

La pandemia causada por el coronavirus Covid-19 nos ha hecho cambiar la manera en que desplegamos múltiples actividades. La forma en que resolvemos las disputas, por ejemplo, ha sido replanteada dada la necesidad de permanecer en casa para estar protegidos en medio de la crisis.

La tecnología y el acceso a la justicia

No hay que indagar mucho para entender el papel que la tecnología ha jugado en toda esta transformación cultural. En Colombia, como en muchos lugares, las cortes tradicionales estuvieron cerradas por algunos meses al empezar la pandemia. Sin embargo, con el tiempo fue necesario reactivar la justicia dando paso a una especie de corte digital.



De otro lado, en lo que se refiere a los mecanismos alternativos de solución de conflictos (en adelante, MASC), puede decirse que estos han estado un paso adelante frente al sistema judicial tradicional. Por ejemplo, en lo que concierne al arbitraje, ya desde hace tiempo estaba vigente la posibilidad de surtir audiencias virtuales y era práctica usual la remisión de memoriales vía correo electrónico a los tribunales.

¿La mediación a través de ODR, una oportunidad?

En países como Colombia poco se ha avanzado para lograr que las partes decidan voluntariamente someter una eventual disputa a MASC locales si la misma versa sobre asuntos propiamente marítimos. Dadas las circunstancias actuales, quizás conviene pensar en darle un papel preminente a mecanismos que puedan ser más ágiles, igual de efectivos y en ocasiones menos costosos que otros: surge entonces la oportunidad para la mediación. Es en este contexto que se hace propicia además una propuesta que facilite su ejecución bajo plataformas de tipo “ODR” (Online Dispute Resolution), es decir, de resolución de conflictos en línea. La CNUDMI entiende por ODR el “(...) mecanismo para resolver controversias facilitado mediante el empleo de las comunicaciones electrónicas y demás tecnología de la información y las comunicaciones”. Estas plataformas resultan óptimas pues permiten lograr la resolución eficiente de las disputas, garantizando igualmente los principios de “(...) equidad, la transparencia, el respeto de las garantías procesales y la rendición de cuentas”.

Conclusión

Sin desconocer los esfuerzos que se puedan realizar en cada país, cabe preguntarse si en el ámbito del derecho marítimo conviene más adoptar una perspectiva de región. Sin duda el carácter internacional y la pretensión de uniformidad de la materia servirán a este propósito. Esperamos pues que el objetivo se logre, máxime cuando con gran acierto el Instituto ha venido en los últimos meses evaluando la posibilidad de implementar una plataforma precisamente para ofrecer al público en la región esta posibilidad en el ámbito del derecho marítimo iberoamericano.

EVENTOS

Durante el primer semestre del año 2021, el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo ha organizado, apoyado o participado, bien sea a través de su Presidenta, o algunos de sus miembros, en distintos eventos relacionados con el estudio, divulgación y desarrollo del derecho marítimo en nuestra región. Entre dichos eventos, podemos mencionar los siguientes:



FORO MULTIDISCIPLINARIO SOBRE MEDICINA MARÍTIMA.

Organizado por la Rama venezolana del IIDM, IIDM, la Sociedad De Medicina Marítima, Universidad Marítima del Caribe.

FORO MULTIDISCIPLINARIO DE MEDICINA MARÍTIMA

"La Salud Marítima desde una perspectiva de Evidencia Clínica y de Derecho Marítimo Internacional"

11 y 12 de diciembre - 9:00 A.M Venezuela - EVENTO GRATUITO

LINK DE INSCRIPCIÓN: bit.ly/3qfRRsz



LANZAMIENTO DE LA PÁGINA WEB DEL IIDM

RATIFICACIÓN DEL CONVENIO SNP: SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS

Latinoamérica y el Caribe

@ConvenioSnp

@ConvenioSnp

Link de inscripción
www.bit.ly/3p3a0gh

Cátedra de Derecho de Transporte - Abg. Program
USAL - Argentina

CULMINACIÓN DEL DIPLOMADO DE DERECHO MARÍTIMO, PORTUARIO Y ADUANERO.

RATIFICACIÓN DEL CONVENIO SNP.

Evento de la Universidad del Salvador, con Auspicio de IIDM, CMI y otras Universidades.

RATIFICACIÓN DE LAS REGLAS DE HAMBURGO POR PARTE DE PERÚ.

Evento de la Rama Peruana del IIDM

CASO EVER GIVEN EN EL CANAL DE SUEZ : ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN Y POTENCIALES RECLAMACIONES

ACOLDEMAR

I CONFERENCIA INTERNACIONAL DE ARBITRAJE Y DERECHO MARÍTIMO. IPA.



I CONFERENCIA INTERNACIONAL DE ARBITRAJE Y DERECHO MARÍTIMO IPA

8 y 9 de abril de 2021

09:00 - 12:10 (GMT-5) Lima

Transmisión EN VIVO por:



I FORO VIRTUAL SOBRE DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL PRIVADO.

AVDM

CARTA NÁUTICA

Universidad Externado de Colombia

EVER GIVEN: RETRASO Y EMBARGO DESDE UN ENFOQUE IBEROAMERICANO

LIBRO HOMENAJE AL DR. LUIS COVA ARRIA

Academia de Ciencias Políticas Venezuela.



PERÚ RATIFICA LAS REGLAS DE HAMBURGO:

La Asociación Peruana de Derecho Marítimo (APDM) nos informa que el pasado mes de mayo de 2020 en plena pandemia de COVID mediante Decreto Supremo 012-2020-RE el Poder Ejecutivo aprobó la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924. Dejando de un lado la sorpresa inicial, muchos empezamos a preguntarnos que haríamos en el Perú: iniciar debates técnicos y académicos para ver la conveniencia de Ratificar Hamburgo? Rotterdam? Modificar nuestras leyes internas que aun siguen regidas por nuestro antiguo código de comercio de 1902?

La APDM organizó y participó en varios encuentros académicos online para debatir la conveniencia o no de la ratificación o adhesión a otros convenios. Es así que con la misma sorpresa que tuvimos en mayo pasado, este 26 de febrero de 2021 se publicó el Decreto Supremo 006-2021-RE mediante el cual el Perú ratificaba el Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte de Mercancías de 1978 conocido como Reglas de Hamburgo. El mismo Decreto Supremo contempla la notificación al Reino de Bélgica para que sigan en vigencia las Reglas de la Haya hasta que haya transcurrido el año desde el depósito de la ad-

hesión a las Reglas de Hamburgo con lo cual no existiría ningún vacío legal en la aplicación de ambos convenios. Aparentemente según lo informado por autoridades locales peruanas, si todo va como ha sido planificado, el próximo abril 2022 el Perú estaría aplicando ya las Reglas de Hamburgo, uniéndonos así a la corta lista de países que aplican este convenio, y pasando a ser el cuarto país en Iberoamérica que lo aplica (Chile, República Dominicana y Paraguay). Este será el primero de varios debates que tendremos, saludamos la invitación del Director de Políticas y Regulación de Transporte multimodal del Min

Transportes quien ha invitado a esta Asociación a un dialogo en un consejo consultivo que será integrado por usuarios y todas las partes involucradas.

NUEVO PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE DERECHO MARÍTIMO:

El Dr. Javier Andrés Franco Zárate ha sido designado como nuevo Presidente de la Asociación Colombiana de Derecho Marítimo (ACOLDEMAR). Astrolabio desea al Dr. Franco éxitos en su gestión al frente de ACOLEMAR y le abre sus espacios de comunicación

para las publicaciones, artículos o noticias que se produzcan en Colombia en relación con el derecho marítimo.

GENTE DE MAR:

El lema marítimo mundial de 2021 está dedicado a la gente de mar, destacando su papel central en el futuro del transporte marítimo. La OMI ha decidido que 2021 sea un año de acción en pro de la gente de mar, que se enfrenta a dificultades sin precedentes debido a la pandemia de COVID-19, a pesar de su papel vital como trabajadores esenciales para las cadenas mundiales de suministro. El lema marítimo mundial para 2021, "La gente de mar: en el corazón del futuro

del transporte marítimo", pretende aumentar la visibilidad de la gente de mar llamando la atención sobre el inestimable papel que desempeñan ahora y que seguirán desempeñando en el futuro. El IIDM se ha unido a esta significativa campaña de visibilizar a la gente de mar, uniéndose así a el esfuerzo de la OMI en el año 2021.

TRADICIONES IBEROAMERICANAS

Esta sección tiene el propósito de ilustrar acerca de algunas tradiciones culturales, gastronómicas, literarias y musicales, entre otras, de los países que integran nuestro Instituto, con el fin de promover el conocimiento de nuestros países y la integración entre sus miembros.

CARNAVALES IBEROAMERICANOS

La primera acepción de la palabra “carnaval” en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española corresponde a “los tres días que preceden al comienzo de la Cuaresma”. Los carnavales han sido considerados una tradición de la comunidad cristiana, según algunas versiones, por ser una temporada de relajación y libertinaje previo a la Cuaresma, que es un tiempo de recogimiento, reflexión y abstinencia; de ahí el uso de máscaras y disfraces, para ocultar la identidad de quienes optaban por un poco de diversión antes de la época del recogimiento. Y según otras, por marcar el inicio de una abstinencia en el consumo de carne, propio de la Cuaresma, pues etimológicamente, la palabra “carnaval” deriva del latín vulgar *carne-levare*, o de la palabra latina *carne-vale*, que en ambos casos significa ‘abandonar la carne’, como se hace en todos los viernes de la Cuaresma. No obstante, los carnavales también reclaman un origen pagano, pues se atribuyen sus primeras manifestaciones a las fiestas celebradas en honor a Baco, dios romano del vino, o al toro sagrado Apis de Egipto e, incluso a festividades de Sumeria, muy anteriores al cristianismo.

Los carnavales no son ajenos al mundo marítimo, pues hay académicos, como Jacob Burckhardt (*Historia de la Cultura Griega*, 1902), que los relacionan con una festividad náutica egipcia, que consistía en una procesión de máscaras que precedía la botadura de una nave de madera adornada con ofrendas florales en honor a la diosa Isis, festividad que se celebraba a inicios de Marzo, al comienzo de la temporada de la navegación. Quienes defienden esa hipótesis consideran que la palabra carnaval proviene de la expresión *carrus navalis*, alusiva a dicha celebración.

Sobre esta denominación, en la Revista Digital del Centro de Información y Documentación del Carnaval de Barranquilla, se afirma que “por lo general, esta expresión latina, que significa literalmente carro naval,

es en verdad la acepción etimológica mas aceptada de la palabra carnaval; las otras dos son: ¡Carne vale!, o ¡adiós a la carne!, utilizada para referirse a la excesiva libertad y promiscuidad permitida antes del tiempo penitencial eclesiástico”. Y tras considerar los otros orígenes de la palabra carnaval, agrega que “... definitivamente en el caso de *carrus navalis* (carro naval) casi toda la literatura historiográfica del carnaval la considera como la palabra de más arraigo semántico y, en un sentido histórico moderno, la más ligada a la historia del carnaval. No solo porque deriva de las saturnales romanas, fiestas documentadas desde la más remota antigüedad, como una manera de simbolizar el año nuevo, o la primavera, que era el renacimiento de la naturaleza, sino porque está más cercanamente referido a una noción de carnaval reconocible en el mundo contemporáneo” (Miguel Iriarte, *Carrus Navalis*; en la Revista Digital del Centro de Documentación e Información del Carnaval de Barranquilla; 19 de Enero de 2014; https://issuu.com/carnavaldebaq/docs/carrus_navalis_edit/3).

En muchos países iberoamericanos se celebran carnavales en los meses de Febrero y Marzo. Por esta razón, Astrolabio ha querido hacer una breve reseña de los carnavales como una de las tradiciones iberoamericanas, como en efecto lo es. Pero esta tradición también se extiende a otros países adscritos al IIDM.

El carnaval más grande del mundo es el de Río de Janeiro (Brasil) y el mas largo es el de Montevideo (Uruguay). Pero también existen célebres carnavales como el de Barranquilla (Colombia), donde también se celebra el Carnaval de Blancos y Negros en la Ciudad de Pasto, los de Argentina (Entre Ríos, Corrientes,

Montecaseros, Maipú y el carnaval Lincoln en la Provincia de Buenos Aires), los de México (Cozumel, Ensenada, Tlaxcala, Puebla, Veracruz, Campeche, Michoacán, Mazatlán, Tampico, Mérida, entre otros). También se celebran carnavales en otros países miembros del IIDM, tales como Panamá, Cuba, Honduras, Nicaragua, República Dominicana, Honduras, Bolivia, Perú, Paraguay y Venezuela.

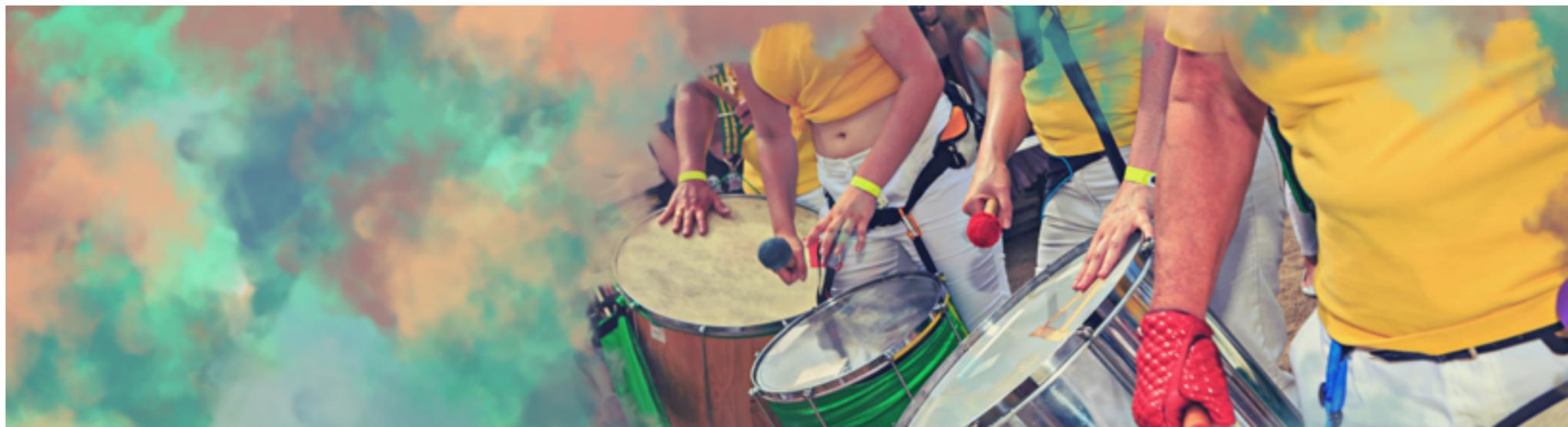
En los países europeos miembros del IIDM también se celebran carnavales. En España hay carnavales en Santa Cruz de Tenerife, Águilas (Cádiz), Badajoz, Miguelturra, Herencia y Las Palmas de Gran Canaria. Y en Portugal, se celebran los carnavales de Funchal (Madeira), Loulé (Faro), Ovar (Aveiro), Alcobaça (Leiria) y Torres Vedras (Lisboa).

Los países adscritos al IIDM también tienen entre sus costumbres la celebración de carnavales, empezando por el mundialmente famoso Carnaval de Venecia (Italia), así como el Carnaval de Colonia (Alemania), el Carnaval de Notting Hill (Londres, Reino Unido), los Carnavales de Niza y Dunkerque (Francia), el Carnaval de Invierno de Quebec (Canadá) y el Mardi Grass en Nueva Orleans, Louisiana (Estados Unidos de América).

Aunque cada carnaval tiene sus propios rasgos singulares, hay elementos comunes a todos ellos, como son los disfraces, los bailes, los desfiles, las comparsas, la alegría y las carrozas adornadas con flores; es decir, los *Carrus Navalis*. Algunos carnavales tienen sus propios personajes míticos, entre los que podemos mencionar el Rey Momo (Río de Janeiro, Brasil), Joselito Carnaval (Barranquilla, Colombia), el Gramillero o Yuyero y la Mamá Vieja (Montevideo, Uruguay) y el Arlequín (Venecia, Italia).

La música es otros de los elementos destacables de los carnavales, al punto que existen géneros musicales indefectiblemente asociados a algunos de ellos, como la Samba (Carnavales de Río de Janeiro y Recife, Brasil); el Candombe (Carnaval de Montevideo, Uruguay); la Cumbia, el Merengue, la Salsa y el Reggaetón (Carnaval de Barranquilla, Colombia); y el Merengue y la Bachata (Carnavales de República Dominicana), entre muchos otros.

Aunque no son exclusivos de los países miembros del IIDM, bien podemos decir que los carnavales son también una tradición iberoamericana, razón por la cual hemos querido hacer una breve reseña sobre ellos en esta edición del Astrolabio, destacando también que los Carnavales, o *Carrus Navalis*, son también una fiesta náutica.



IN MEMORIAM

JULIO SANCHEZ-VEGAS

El IIDM rinde un homenaje al Dr. Julio Sánchez Vegas con las hermosas palabras escritas por el Dr. Freddy Belisario Capella, Ex presidente del IIDM.

Se fue Julio Sánchez Vegas y tal vez con él un rosario de inquietudes. Estuvo por estas latitudes hace más de un año y luego intercambiamos algunos mensajes por las redes sociales en donde hacía referencia a su enfermedad y al tratamiento a que estaba sometido. Desafortunadamente el tratamiento se llevó la victoria y mi último mensaje para él no tuvo la debida respuesta. Nuestra amistad era de vieja data y comenzó en los espacios de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y se fue fortaleciendo en las aulas de la Universidad Marítima del Caribe y en los diversos congresos nacionales e internacionales que periódicamente se celebraban para tratar aspectos de interés sobre esa rama de las ciencias jurídicas. Especialmente recuerdo el congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo celebrado en Bariloche, Argentina, en el cual, Julio, trabajó con entusiasmo y denuedo para que Venezuela alcanzase la presidencia de dicho organismo y tomó la batuta para dirigir los compromisos que conllevaba esa designación. Trabajador infatigable, con sus virtudes y defectos, profesor de Seguros Marítimos y Aeronáuticos en las universidades nacionales e internacionales se desempeñó últimamente como Presidente de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, su anhelo ampliamente sentido y esperado, cuyas riendas entregó al distinguido colega y amigo José Sabatino Pizzolante. Profesional intranquilo y de carácter abierto, Julio, transitó por la vida con la mente atiborrada de propósitos y estructuró perdurables afectos en el entorno que lo rodeaba. No fue un hombre pesimista y aun en el doloroso trance en que se encontraba veía y juzgaba las situaciones en sus aspectos más positivos. Agradecido, Julio, por tu invaluable cooperación durante mi gestión al frente de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. A Tamara, su distinguida esposa, sus hijos y demás familiares, vayan las condolencias de Coquito y mía en este aciago momento. En las páginas que conforman el libro del silencio que recoge tu sensibilidad y tu manera de ser transparente, solo puedo expresarte: hasta luego, descansa en paz, compañero.

