

Nº. 3



ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO
BOLETÍN OFICIAL

CONGRESO DEL IIDM - 2021
"NOS VOLVEREMOS A VER"

En este número encontrará información acerca del próximo Congreso del IIDM, en el que se expondrán temas tradicionales y aspectos de vanguardia del derecho marítimo.

OCTUBRE

CONTENIDO

08



**BUQUE AUTÓNOMO “VN”
REBEL” CONCLUYE
EXITOSAMENTE PRUEBAS MASS
EN FRANCIA**

Bernardo Melo Graf

10



**CONVENIO SOBRE REMOCIÓN
DE RESTOS DE NAUFRAGIO
(WRECK REMOVAL CONVENTION
2007)**

Gerardo J. Ponce R.

14



**DESCUBRIMIENTO EN LOS
ESTADOS UNIDOS PARA SU
USO EN UN PROCEDIMIENTO
ARBITRAL LATINOAMERICANO**

Attilio M. Costabel

16



**EL OFICIO ACTUAL DEL
ABOGADO MARITIMISTA**

Ricardo Maldonado

18



EVENTOS

*Primer curso de Introducción
al Derecho Marítimo IIDM Y
CENNAVE*

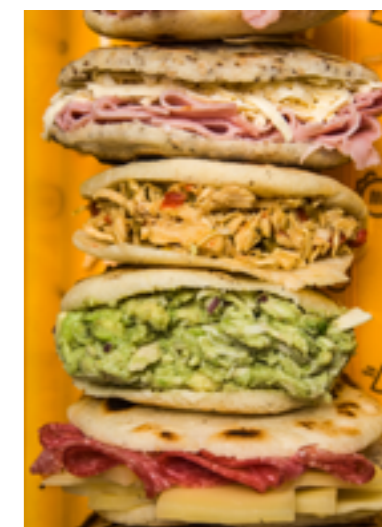
NOTICIAS

*Nueva Ley de Abanderamiento
de Naves y Artefactos Navales en
Colombia*

Día Marítimo Mundial

*Asamblea del Comité Maritime
Internacional (CMI) - 2021*

23



**TRADICIONES
IBEROAMERICANAS**

*Los Recetarios como fuentes de
sabiduría y tradición culinaria
venezolana*

RUMBO AVANTE Y VIENTO A FAVOR

MENSAJE DE LA PRESIDENTE

Me toca escribir estas líneas para nuestro tercer número de nuestro Astrolabio y me parece mentira que estemos llegando hacia el último trimestre del año 2021 (segundo en pandemia) y, también, llegando al final de mi presidencia "virtual".

Sigo sintiéndome muy contenta y satisfecha del trabajo realizado a distancia, pero se extrañan mucho los abrazos y momentos memorables en nuestras reuniones anuales que ahora parecen tan lejanas.

Creo que una mirada retrospectiva a estos meses, nos da cierta tranquilidad de labor cumplida a pesar de las extrañas circunstancias que tenemos que vivir en esta nueva normalidad. Muchos de ustedes se quedaron con las ganas de conocer o volver a mi Perú. Muy en el fondo muchos me eligieron pensando en volver a Lima, pero pareciera que el destino (llamado COVID) nos ha jugado una mala pasada.

Quiero darles ahora un breve informe de cómo vamos navegando en nuestros proyectos ambiciosos. Las comisiones de Medios y Editorial no han parado de reunirse semanalmente, y a veces más seguido, para sacar adelante estos dos "hijos" tan ansiados como son:

El primer Curso de Introducción a Derecho Marítimo, dictado íntegramente por 32 profesores, todos destacados miembros de las diferentes Ramas de nuestra institución y que tendrá valor oficial del país sede de nuestro IIDM (Uruguay) ya que lo dictamos con el auspicio del Centro de Navegación de Uruguay (CENNAVE).

La comisión estructuró un adecuado temario para este primer Curso de Introducción y a la vez encontró a los profesores idóneos entre nuestros miembros. Finalmente el Curso ya es una realidad y será impartido online desde el 21 de septiembre hasta el 14 de octubre, inclusive, ya se ha empezado a difundir el curso en nuestras redes sociales y está teniendo mucha acogida e interés, tanto así que ya se

está pensando en un segundo.

Este curso también nos está brindando la oportunidad de probar todas las facilidades de nuestra plataforma web que cuenta con muchas herramientas para lograr inscripciones online, y pagos vía PayPal con generación automática de recibos y otros beneficios.

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

Además de ambos, seguimos trabajando en el Proyecto de Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo ya totalmente actualizado por Don Luis Cova Arria y nuestro Editor, José Vicente Guzmán, el que se encuentra listo para ser presentado al Consejo Directivo y luego a la Asamblea, buscando aprobar un trabajo de tantos años en busca de tener un referente Iberoamericano que pueda servir para que algunos países la tomen de guía y modelo.

Durante este tiempo, hemos seguido participando en algunas de reuniones de grupos de trabajo de los distintos organismos Internacionales donde el IIDM es observador o invitado. Todas muy enriquecedoras y manteniendo una presencia activa de nuestro IIDM en la OMI, FIDAC, UNCTAD, entre otros.

Las redes sociales del IIDM han estado siempre activas, así como nuestra página web, subiendo constantemente información de interés para los miembros del IIDM. No debemos olvidar que nuestras redes y páginas web no sólo se nutren de información que consiguen los miembros de las comisiones, sino que cada Vicepresidencia puede aportar información relevante sobre el trabajo de sus Ramas o miembros a fin de tener difusión y aprovechar la plataforma existente.



Último pero no menos importante, ya estamos en plena organización de nuestro Congreso Anual, que debido a las circunstancias se realizará únicamente en la modalidad virtual ante la imposibilidad de muchos países de permitir viajar y debido a las amenazas de nuevas olas de esta pandemia que pareciera no querer irse nunca. El Congreso, estamos seguros, será del agrado de todos y contará con panelistas internacionales e invitados especiales. Muy pronto daremos mayores detalles.

Como pueden seguir observando, la navegación en estos últimos tiempos, se ha mantenido con un rumbo fijo, claro y a velocidad constante, tras haber dejado por popa el mal tiempo inicial, que con fuertes vientos de proa, no nos impidió seguir navegando para que nuestro Instituto pueda continuar con sus objetivos y llegar a buen puerto, que como Capitán me lo han encomendado y me encargaré de realizar.

presidencia@iidmaritimo.org

CONGRESO DEL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO – 2021

“NOS VOLVEREMOS A VER”

EDITORIAL

Como lo anuncia nuestra Presidenta en sus palabras, a inicios del próximo mes de diciembre de 2021 se realizará el Congreso anual del IIDM, el cual, debido a las restricciones que aún impone la pandemia del Covid 19, se celebrará en modalidad virtual. No obstante, la ya vasta experiencia que nuestro Instituto tiene, bajo la actual presidencia de Perú, en la realización de “webinars”, nos permitirá compartir una interesante agenda académica, al igual que espacios de reuniones, cafés, debates y charlas virtuales que servirán para reencontrarnos y para incrementar nuestra ya muy bien consolidada cadena de contactos profesionales.

Para el 2021, el Congreso cubrirá aspectos tradicionales del derecho marítimo, junto con temas de vanguardia y modernización de la materia que nos convoca. Tendremos un Módulo de Transporte Marítimo, en el que se expondrán las medidas y el impacto del Covid 19 en la industria incluyendo sus efectos en los seguros marítimos, junto con temas de actualidad, tales como las alianzas y fusiones en el sector del transporte marítimo internacional y la protección al medio ambiente, la bioseguridad y la digitalización como las nuevas prioridades de la logística marítima.

En el Módulo de Convenios Internacionales tendremos conferencias y paneles sobre la polución y el funcionamiento de los esquemas de indemnización desde la perspectiva internacional, así como sobre la regulación del contrato de transporte marítimo internacional.

El tercer módulo versará sobre las Nuevas Tecnologías y el Medio Ambiente, en el cual exploraremos los cambios de paradigmas en la industria marítima, portuaria y energética, derivados de la digitalización, la conectividad, las naves no tripuladas (buques MASS), las fuentes alternativas de energía y propulsión, la reducción de emisiones contaminantes en la navegación, entre otras tendencias actuales del derecho marítimo.

En los próximos días se enviarán a todos los miembros del IIDM los detalles acerca de las fechas, plataforma de conexión, temario e inscripciones del Congreso de 2021, con el fin de que nos preparemos para este ya tradicional encuentro fraternal de la comunidad marítima iberoamericana.

La modalidad virtual en que, por la pandemia, nos veremos obligados a celebrar el Congreso del IIDM no impedirá de ningún modo el reencuentro entre amigos y colegas, ni la posibilidad de compartir conocimientos y experiencias, así como consolidar nuestros contactos profesionales y académicos, para seguir cumpliendo los objetivos estatutarios del Instituto.

En todo caso, aunque este año el Congreso no será presencial, estamos seguros de que pronto ¡Nos volveremos a ver!

editor@iidmaritimo.org

ARTÍCULOS

BUQUE AUTÓNOMO “VN” REBEL” CONCLUYE EXITOSAMENTE PRUEBAS MASS EN FRANCIA

BERNARDO MELO GRAF

Durante la pasada sesión 101 del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional se aprobaron los lineamientos interinos para las pruebas de MASS (MSC.1/Circ.1604) o por sus siglas en inglés “Maritime Autonomous Surface Ships” (Buques Autónomos Marítimos de Superficie). Estos lineamientos persiguen el objetivo de la unificación en la regulación de las autoridades de los distintos países para garantizar la seguridad en el uso de estas naves.

En septiembre del año pasado la compañía francesa SEAOWL siguiendo los lineamientos antes citados concretó con éxito las pruebas de un buque autónomo denominado VN Rebel que mide ochenta metros de largo; lo anterior fue llevado a cabo en el puerto de Toulon, Francia y de manera remota fue controlado a poco más de ochocientos kilómetros desde una de las salas de la Escuela Politécnica de París.

Acorde a los lineamientos MASS, los resultados de las pruebas fueron compartidos para ayudar a contribuir con la experiencia y conocimientos a una mejor regulación para estos novedosos medios de transporte.

Para ahondar más en detalle, la compañía francesa

responsable, SEAOWL desarrolló lo que llaman ROSS o “Remotely Operated Service at Sea”, que podemos traducir como servicio marítimo remotamente operado, en el cual tiene como propósito entre otros el de realizar travesías continuas de abastecimiento y transporte de personal en los campos petroleros del oeste de África sin la necesidad de personal, ahorrando esos costos a las empresas navieras.

Lo notable del VN Rebel es que es una embarcación de 2016 que fue usado como remolcador en el Mediterráneo y que fue reacondicionada para operar de manera remota dándole así su autonomía, ya que por medio de cámaras y sensores provee de la información necesaria al piloto para dar impulso y control de la nave mediante comandos a distancia que se envían por un sistema redundante de transmisión de datos llamado MARLINK. Es preciso comentar que el sistema es redundante y que aun cuando el enlace caiga, existe un respaldo y por si fuera poco también cuenta con un mecanismo de seguridad para el caso que no pueda recibir comandos a distancia ya que el buque no cuenta con inteligencia artificial que se haga cargo de la navegación por sí mismo.

Todas estas pruebas hechas por la compañía francesa han sido supervisadas por el Ministerio del Mar, autoridad marítima de ese país y por la casa clasificadora Bureau Veritas ya desde años atrás, además de haber encontrado apoyo en



la Agencia Francesa del Medio Ambiente y Energía (ADEME).

Por lo que hace a estas pruebas se ha comprobado que es posible la navegación exitosa de buques controlados a distancia pero debemos recordar que el gran reto que tienen estas embarcaciones es en tres principales rubros, a saber: a) enlace de datos; b) ciberseguridad; y c) Integridad de todo el sistema en su conjunto.

Debemos de hacer una breve explicación del porqué cada uno de estos tres puntos es tan importante para la viabilidad de proyectos como estos y podemos por inicio referirnos al enlace de datos, ya que es el camino por el cual se transita la información recolectada por las cámaras y sensores hasta el puente de mando virtual a distancia y también el camino de regreso de la información con los comandos. En esto entra la latencia, que es la velocidad a la cual se da este tránsito de ida y vuelta de información y comandos para que se pueda navegar ágilmente la nave.

Para ejemplificar lo anterior debemos de imaginar que durante una tormenta en la cual la estabilidad de los enlaces peligran y se requiera la rápida maniobra, mientras que la latencia retrase estas señales por varios segundos, podría ser la diferencia entre la continuidad de la vida de la nave o el hundimiento seguro.

Por otra parte, el segundo de los puntos planteados es la ciberseguridad, ya que la nave está constantemente expuesta a ser secuestrada por piratas informáticos o simplemente expuesta a virus informáticos que la inhabiliten e impidan su travesía alterando las cadenas de suministro.

Por último, se debe de tener una integridad absoluta de todo el sistema. Sería impensable que el sistema pudiese operar de manera segura si algunos sensores no operaran de manera correcta o si las señales audiovisuales no llegarán a la cabina de control.

Lo que es un hecho es que los grandes avances de la ciencia moderna ya han hecho posible la viabilidad de estos viajes, sobre todo porque durante estas pruebas se contaba con tripulación que no intervino en la navegación pero sí estuvo pendiente de cualquier fallo y los resultados fueron exitosos.

Hay aún mucho trabajo legislativo internacional que se debe hacer para regular estas naves pero se espera que la autoridad marítima francesa pueda, si se concluye todo con éxito, abanderar el buque VN Rebel en un futuro no muy lejano.

CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO (WRECK REMOVAL CONVENTION 2007)

GERARDO J. PONCE R.

La humanidad ha utilizado el mar como medio de transporte desde hace mucho tiempo. A través de la navegación se han efectuado el intercambio de bienes y el movimiento de personas, con la subsecuente conexión entre culturas y tradiciones. No obstante, el océano se ha convertido también en un enorme cementerio de naves, con la consecuente afectación a su ecosistema.

El Convenio sobre Remoción de Restos de Naufragios surge de la necesidad de adoptar o establecer normas internacionales y procedimientos uniformes para garantizar la pronta y efectiva remoción de restos de naufragios localizados más allá del mar territorial y el pago oportuno de la indemnización por los gastos ocasionados que se deriven de tales hechos.

El Convenio prevé los principios legales que regulan todo lo referente a la notificación, localización, balizamiento y pronta remoción de los restos de naufragio en la Zona Económica Exclusiva, o zona equivalente de un Estado parte de la Convención, cuando se determine que estos restos de naufragio constituyan un riesgo inminente de peligro o impedimento para la navegación segura en la zona, o se espere puedan ocasionar perjuicios importantes para el medio

ambiente marino o daños para el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados.

Los Estados miembros tienen la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación de la Convención, facultando al Estado a aplicar el Convenio a los restos de naufragio localizados en su mar territorial o aguas interiores; dicha ampliación deberá llevarse a cabo mediante el procedimiento establecido en la propia Convención.

En cualquier caso, la aplicación del Convenio a los restos de naufragio dentro del territorio del Estado ribereño que sea parte, incluido su mar territorial o aguas interiores, no podrá ir en perjuicio de los derechos y las obligaciones de ese Estado de adoptar medidas respecto a los restos de naufragio, siempre que no se refieran a la localización, balizamiento y remoción. (Artículo 3, Párrafo 2 y 3 de la referida Convención).

La Convención en su Artículo 1, Ordinal 4 y Artículo 2 define a los restos de naufragio.

Los intereses en juego en estos casos son extremadamente altos; cualquier interrupción importante en el sistema de transporte marítimo derivado de esta situación, podría afectar de manera sustancial a la economía de una región, inclusive

del Mundo, como sucedió recientemente con el buque X-Press Pearl de bandera de Singapur, y que parece haberse convertido en uno de los desastres marítimos ambientales más importantes en la historia de Sri Lanka. Así como del buque Ever Given, cuando navegaba por el Canal de Suez, Egipto, en su ruta hacia Rotterdam desde Tanjung Pelepas, Malasia, encallando y quedando varado en dicho canal, e impidiendo la navegación a través del mismo, provocando un congestionamiento de buques en sus dos entradas, de grandes dimensiones, generando un bloqueo por seis días de uno de los puntos geográficos más importantes del tráfico marítimo mundial.

La remoción de restos de naufragio ha seguido un camino de uniformidad internacional que ha trascendido la regulación estrictamente cultural, para situarse en un problema práctico, comercial y creciente, consistente en que las embarcaciones abandonadas en puertos o parajes de todo el mundo han traído como consecuencia un problema para la seguridad de la navegación, que pudiera afectar el efectivo funcionamiento de la cadena de distribución y suministro de alimentos, e insumos de primera necesidad que sirven de soporte a las formas de vida de la humanidad.

En este contexto, la Convención de Nairobi es un instrumento pragmático, que cuenta con soluciones de índole registral y financiero que ofrecen a los Estados partes herramientas para llevar a cabo una tarea integral de limpieza en el ámbito geográfico determinado en el texto de la propia Convención.

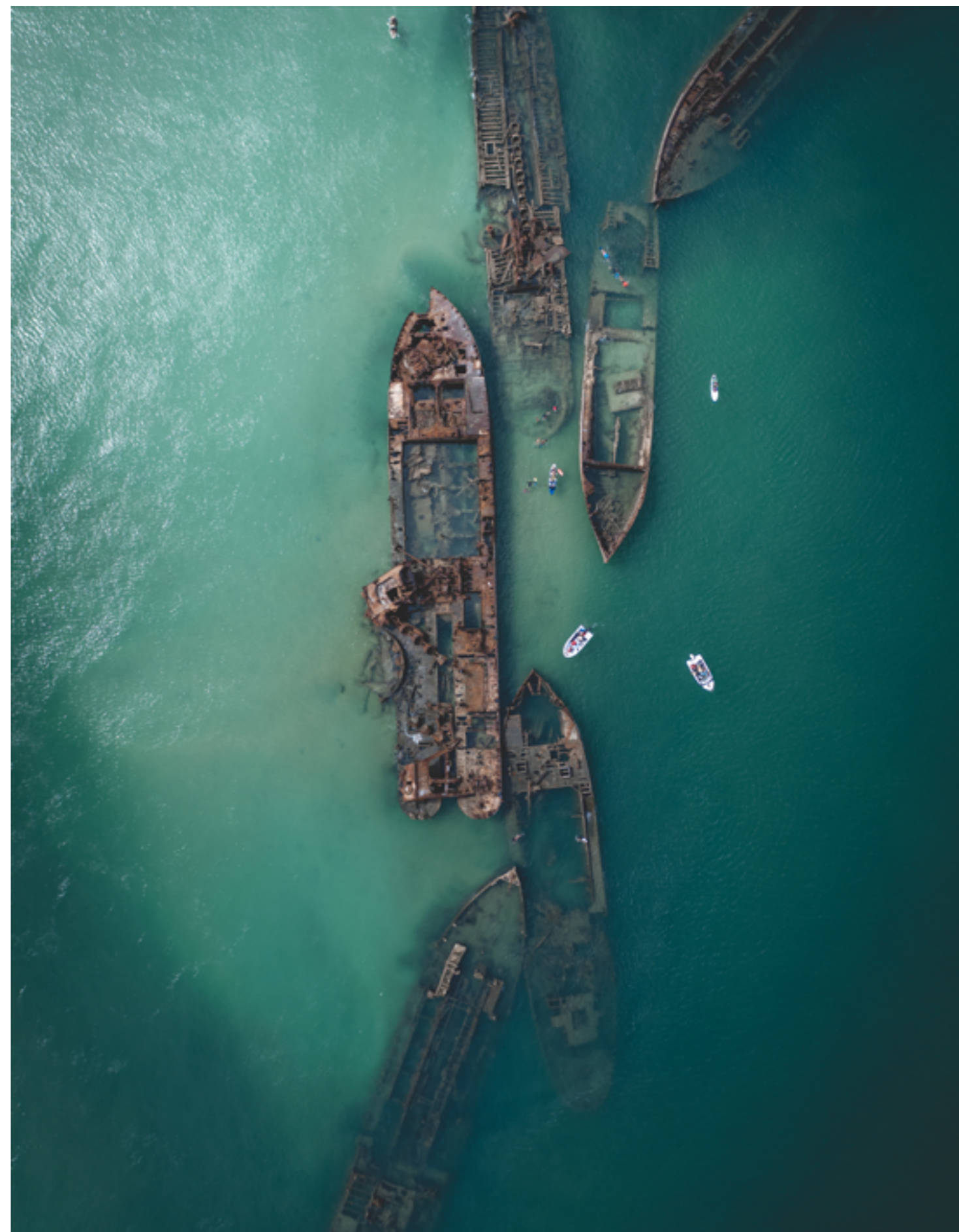
“”

LA CONVENCIÓN DE NAIROBI ES UN INSTRUMENTO PRAGMÁTICO QUE CUENTA CON SOLUCIONES DE ÍNDOLE REGISTRAL Y FINANCIERO

La Convención de Nairobi dota a los Estados parte de una forma clara y detallada de herramientas para solventar un problema deficientemente regulado en sus respectivas legislaciones nacionales. Ejemplo de ello, la Convención al contemplar la obligación del propietario, armador o arrendador a casco desnudo del buque para la remoción de los restos de naufragio atiende a dos principios fundamentales: que estos constituyan un peligro para la navegación marítima o para el medio ambiente marino.

La Convención permite la limitación de responsabilidad del propietario, armador o arrendador a casco desnudo por los gastos de remoción de los restos de naufragio, pero a la vez exige que el mismo mantenga un seguro obligatorio de manera de cerciorarse, que en caso tal, el propietario, armador o arrendador a casco desnudo debe responder por la remoción de los restos, o él mismo estará en la capacidad de hacerlo.

Por último, esta convención contempla además la posibilidad de ejercer una acción directa de reclamación contra los aseguradores del buque o persona que otorgue una garantía financiera, caso tal que el Estado pueda ejercer sus acciones directamente contra la aseguradora (P&I Club), sin tener que hacerlo contra el propietario, armador o arrendador a casco desnudo, el cual podría declararse insolvente.



DESCUBRIMIENTO EN LOS ESTADOS UNIDOS PARA SU USO EN UN PROCEDIMIENTO ARBITRAL LATINOAMERICANO

ATTILIO M. COSTABEL

La Regla Estadounidense de procedimiento civil 28 U.S.C. § 1782 permite que un tribunal de distrito de los Estados Unidos ordene el descubrimiento para su uso en un "procedimiento en un tribunal extranjero o internacional".

Esto es lo que Operadora DB México, S.A. DE C.V. necesitaba en un procedimiento de arbitraje privado llevado a cabo en México bajo los auspicios de la Cámara de Comercio Internacional, para resolver una disputa con Hard Rock Limited sobre qué entidad poseía derechos exclusivos de franquicia de la marca "Hard Rock" en México.

Operadora tuvo la mayoría de comunicaciones y transacciones con respecto a los derechos de franquicia con Hard Rock Cafe International (USA), Inc., una compañía de Florida que no es parte en el arbitraje, y no con Hard Rock Limited (la parte en el arbitraje).

Debido a que el árbitro no tenía jurisdicción sobre HRCI y no tenía autoridad para obligar a HRCI a producir documentos, Operadora presentó una Solicitud § 1782 para asistencia de descubrimiento ante el Distrito Medio de Florida, solicitando una orden que autorizará una citación a HRCI por descubrimiento relevante para el Arbitraje.

El tribunal de Florida denegó la solicitud, sosteniendo que un "tribunal arbitral privado constituido bajo la Corte Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional no calificaba como un tribunal extranjero o internacional y, por lo tanto, el tribunal no tenía autoridad para proporcionar asistencia para la presentación de pruebas".

Lo mismo sucedió en un proceso de arbitraje en México bajo los auspicios de la Cámara de Comercio Internacional por la televisora Mexicana TV Azteca S.A. de C.V. ("Azteca"), contra National Broadcasting Company, Inc. y NBC Europe, Inc. (conjuntamente, "NBC").

El Tribunal de Distrito Sur de Nueva York anuló las intimaciones dirigidas a los asesores y banqueros de inversión de Azteca sosteniendo, al igual que fue decidido por el tribunal de Florida, que el estatuto § 1782 no se aplica a procedimientos ante paneles arbitrales privados. Sin embargo, en otro caso, la Corte de Apelaciones del Undécimo Circuito fue al contrario.

Un arbitraje estaba pendiente en Ecuador sobre una disputa de facturación de contrato de transporte marítimo extranjero entre Consorcio Ecuatoriano de Telecomunicaciones S.A. ("CONECEL") y Jet Air Service Ecuador S.A. ("JASE").

Sosteniendo que un panel arbitral en Ecuador era un "tribunal" según el estatuto federal § 1782, el Undécimo Circuito permitió el descubrimiento. El tribunal determinó que el panel de arbitraje tenía autoridad para recibir pruebas, resolver la disputa de facturación entre las partes, otorgar una decisión vinculante y las partes podrían apelar la decisión del panel ante un tribunal ordinario del estado ecuatoriano. Como tal, el panel arbitral calificó como un "tribunal extranjero" bajo § 1782.

Los tres casos anteriores son solo algunos de los muchos que, decidiendo de cualquier manera, crearon un conflicto entre los Tribunales de Circuito, tan fuerte que ahora hay una apelación pendiente ante la Corte Suprema de los Estados Unidos.

La forma en que la Corte resolverá el tema es de gran



interés para los lectores del Astrolabio, debido al crecimiento exponencial del uso del arbitraje para resolver disputas marítimas.

El caso pendiente en la Corte Suprema es sobre el descubrimiento en ayuda de un arbitraje que está en curso en Londres entre Rolls Royce y Servotronics por daños a un avión de prueba, supuestamente causados por defecto de un componente suministrado por el demandado Servotronics.

Rolls Royce inició el arbitraje, pero antes de que las partes seleccionaran a los árbitros, Servotronics presentó una petición §1782 en Illinois para obligar a Boeing (que no es parte del arbitraje) a presentar documentos relacionados con el incidente. (una petición separada en Carolina del Sur está pendiente de la decisión de la Corte Suprema).

Los tribunales de Illinois anularon las citaciones y Servotronics apeló a la Corte Suprema para que se concedieran las citaciones, y la cuestión es si un procedimiento de arbitraje extranjero califica como "tribunal" según § 1782.

Se han presentado once "Amicus Briefs", cinco en apoyo de Rolls Royce, cuatro en apoyo de Servotronics y, lo más interesante, entre dos en apoyo de ninguna otra parte o teoría, la Corte Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, involucrada en los casos de Operadora y Azteca reportados anteriormente.

Si bien el Gobierno de los Estados Unidos se opone firmemente al reconocimiento de los paneles de arbitraje extranjeros como Tribunales, la ICC no toma posición.

La ICC no está presionando para que se reconozca a los paneles extranjeros como Tribunales, pero está pidiendo que, en caso de que lo sean, los tribunales de los Estados Unidos otorguen el más alto grado de deferencia al panel de arbitraje, que debe tener la autoridad y el control primarios sobre el descubrimiento, siendo el mejor situado para evaluar cualquier solicitud de descubrimiento.

Astrolabio está siguiendo atentamente el procedimiento de la Corte Suprema y dará un informe tan pronto como se publique la opinión.

Cualquiera sea el resultado, nuestros Abogados Iberoamericanos obtendrán de la Corte Suprema valiosos consejos para la planificación de contratos y estrategia y tácticas de litigio.

EL OFICIO ACTUAL DEL ABOGADO MARITIMISTA

RICARDO MALDONADO



Justificación

Para aquellas personas no relacionadas con el mundo marítimo, e incluso para el propio abogado en general, la rama del derecho marítimo les resulta ajena o desconocida. Sin querer hacer aquí un estudio a profundidad de la autonomía e importancia que revierte el derecho marítimo (en Venezuela se clasifica en derecho de la navegación, del comercio marítimo y derecho del mar (Álvarez), el mismo constituye un eslabón importante dentro del orden jurídico nacional e internacional.

En este breve artículo comentaremos una breve lista de lo que para nosotros representa el actual oficio del abogado maritimista.

De los mares azules a los mares verdes.

Desde la realización de diversas cumbres internacionales como la de Johannesburgo, Río de Janeiro y París, la comunidad internacional ha adoptado un compromiso en la realización de diversos objetivos llamados de "desarrollo sostenible", que no son más que la puesta en práctica de políticas para la preservación del planeta para las generaciones futuras a través de la implementación de ejes sociales, medio ambientales y económicos.

La Organización Marítima Internacional ha añadido a sus principios rectores – mares limpios y seguros – el de la sostenibilidad de los mares y la obligación de cada Estado de asumir políticas y obligar a los buques de su pabellón a cumplir una serie de pautas y procesos para disminuir la contaminación, todo ello en cumplimiento de los objetivos dirigidos a conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos, y al uso de energía asequible, segura, sostenible y moderna en el marco de los principios de desarrollo sostenible desarrollados por las Naciones Unidas.

En la actualidad, uno de los puntos de estudio en nuestra profesión es el dispuesto en el Convenio MARPOL, Anexo VI, mediante el cual la comunidad marítima internacional se obliga a disminuir la huella de carbono en las emisiones de combustible de los buques mercantes. El límite en el azufre, conocido como Sulphur Cap 2020, se aplica desde enero de 2020 y, a grandes rasgos, persigue que de manera paulatina los buques emitan cada vez menos emisiones de óxido de azufre y de nitrógeno. La labor del abogado maritimista será la de asesorar a los armadores y autoridades acuáticas en la cabal realización de los aspectos documentales e incluso dispensas de esta obligación.

El abogado marítimo actual debe tener presente los constantes cambios en el uso de combustibles fósiles hacia combustibles no contaminantes y, por ende, entender los procesos de construcción y regulaciones sobre la navegabilidad técnica de estos nuevos buques.

La adaptación a las nuevas tecnologías, los buques autónomos y la ciberseguridad. -

La piratería - entendida como aquel acto de depredación perpetrado físicamente contra un buque, su tripulación o su carga -, puede que varíe en los próximos años. Las nuevas tecnologías informáticas que existen hoy en día permiten la utilización de software que puede controlar los sistemas del buque a distancia y, más aún, que puede auto tripular una embarcación sin personas físicas a bordo. Sin embargo, donde existen innovaciones también existen riesgos. El hackeo de la tecnología puede llevar a actos de piratería en la red que afecten las operaciones de buques, puertos y desvíos de trayectorias para el hurto de la carga contenida en el buque, entre otros riesgos. Será tarea del abogado estudiar los delitos de ciber piratería y otros actos ilícitos contra operaciones navieras o portuarias que se materialicen a distancia.

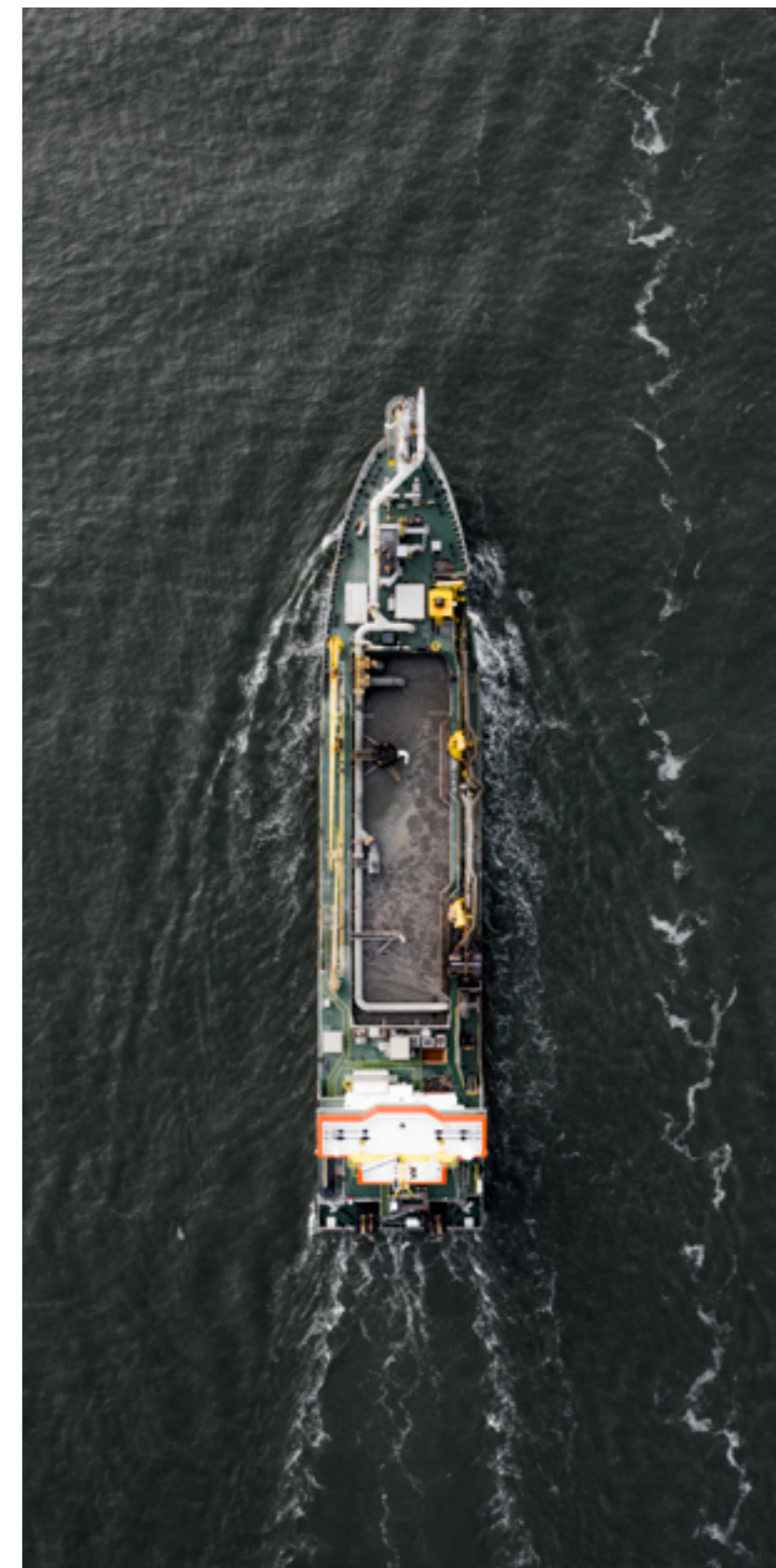
En cuanto a los buques autónomos, podemos nombrar algunas de las inquietudes jurídicas que enfrenta el maritimista actual: quién es el Capitán del buque si no existe ser humano a bordo del buque y, por ende, quién es el representante del armador; quién el responsable directo de las faltas náuticas y de los accidentes como abordajes o derrames. Adicionalmente, se evalúa la importancia del ser humano para operaciones de extinción de incendios o incluso de operaciones de salvamento. El desmedro de los puestos de trabajo de la gente de mar y la oportunidad para el impulso de la mujer en el trabajo son temas no menores donde juristas marítimos deberán reflexionar y asesorar.

La pandemia, la deseada post pandemia y la actividad del abogado ante los organismos de justicia.

El uso de las comunicaciones electrónicas ha permitido que diferentes actos judiciales o en procesos arbitrales se celebren a distancia. Hoy en día, la London Maritime Arbitration Association así como otros foros arbitrales emergentes como la cámara de comercio y arbitraje de Singapur y el Centro de Arbitraje Internacional de Dubái podrán permitir la mayor flexibilidad y atención de las partes y sus abogados en cualquier latitud. Como un ejemplo de los actos a distancia podemos mencionar la celebración de audiencias a través de diversas plataformas para conferencias, o a través de enlaces de video enviados por cortes o centros arbitrales, incluso utilizando llamadas telefónicas ordinarias o cualquier método de comunicación disponible para las partes. De igual forma, se ha implementado la presentación electrónica de documentos y la designación de árbitros vía correo electrónico.

Lo anterior conlleva un diferente nivel de estudio, aproximación del caso y preparación del abogado marítimo que

litiga ante instancias nacionales e internacionales; cómputos, lapsos procesales y reglas del juego cambiarán necesariamente, en nuestro criterio para mejorar, y allí las nuevas generaciones profesionales podrán equipararse en cierto sentido a punto a favor de experiencia que tienen los practicantes más curtidos.





EVENTOS

PRIMER CURSO DE INTRODUCCIÓN AL DERECHO MARÍTIMO

H

emos querido reservar este espacio del Astrolabio N° 3 para destacar, como evento sobresaliente, la realización del Primer Curso de Introducción al Derecho Marítimo impartido por el IIDM junto con el Centro de Navegación del Uruguay, entre el 21 de septiembre y el 14 de octubre de 2021.

El curso consta de cuatro módulos que abarcan Temas Fundamentales (I y II), Temas Emblemáticos (iii) y Temas de Actualidad del Derecho Marítimo (IV). Se dictará en un total de 16 horas distribuidas en dos sesiones semanales de dos horas cada una. Este curso brindará a los participantes una visión general del derecho marítimo en sus materias esenciales, desde su historia, los principios generales y la estructuración de los espacios acuáticos, pasando por el estudio del régimen jurídico del buque y los artefactos navales, sus formas de adquisición y enajenación, los sujetos del derecho de la navegación, los contratos de utilización de naves, el seguro marítimo, figuras típicas de esta disciplina como son la asistencia y el salvamento, la avería gruesa y los riesgos de la navegación, para finalizar con los aspectos más actuales y de vanguardia, tales como la ciberseguridad, los buques autónomos, las actividades extractivas costa afuera y, por supuesto, la protección del

medio ambiente marino.

El curso es dictado por un nutrido y a la vez selecto grupo de abogados maritimistas miembros del IIDM y que reflejan fielmente la diversidad cultural y académica de nuestro Instituto, al provenir ellos de la gran mayoría miembros del Instituto y de algunos de sus países adscritos.

El curso inició el 21 de septiembre de 2021 con la presencia de los conferencistas, las palabras de apertura de nuestra Presidenta, el auspicio del Centro de Navegación del Uruguay y la participación de 56 inscritos de diversos países iberoamericanos. La información completa sobre el curso se encuentra en la página web del IIDM.

El Astrolabio desea expresar unos merecidos reconocimientos y felicitaciones a nuestra Presidenta, Dra. Katerina Vuskovic, y a la Coordinadora del Primer Curso de Introducción al Derecho Marítimo del IIDM, Dra. María Grazia Blanco, por el lanzamiento y la realización de este evento que, sin duda, marca un hito en la historia de nuestro Instituto y señala el rumbo a seguir en el estudio y la difusión del derecho marítimo en Iberoamérica, como uno de nuestros objetivos fundacionales.

NOTICIAS

NUEVA LEY DE ABANDERAMIENTO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES EN COLOMBIA

El pasado 4 de agosto de 2021, entró a regir en Colombia la nueva Ley de Abanderamiento de Naves y Artefactos Navales (Ley 2133 de 2021) la cual deroga la anterior Ley 730 de 2001. Esta ley es aplicable a todas las personas naturales y jurídicas que, en calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales con bandera colombiana, exceptuando a los buques de guerra. El registro incluye naves y artefactos navales que realicen actividades de cabotaje, naves menores, naves dedicadas a la pesca industrial y artesanal y las naves de recreo o deportivas. A partir de la vigencia de esta ley, determinados actos y negocios jurídicos deberán ser inscritos en el registro, v.gr. los contratos de fletamento a casco desnudo y los contratos de arrendamiento financiero, entre otros. La nueva ley introduce la figura del doble registro para la inscripción provisional de naves de otro Estado, que funcionará exclusivamente mientras se realiza el trámite de cancelación del registro anterior. La ley también indica que las garantías marítimas para naves

con arqueo bruto superior a 500 toneladas se regirán por la Decisión 487 de la CAN sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques; mientras que las garantías marítimas de las demás naves, se regirán por el Código de Comercio. También se modifican y se introducen disposiciones relacionadas con los tributos y tasas del transporte marítimo internacional, v.gr. las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional (que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro) estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%, sin perjuicio del pago de aportes que corresponda. Las solicitudes de registro de matrícula provisional o definitiva pueden realizarse directamente o por conducto de apoderado, de manera presencial o electrónica.

DÍA MARÍTIMO MUNDIAL

Este 30 de septiembre de 2021, se celebró el Día Mundial Marítimo dando relevancia a la gente de mar y su papel fundamental en el transporte marítimo y su futuro. En tal sentido el edificio de la OMI, incluido el monumento a la gente de mar, se iluminó de azul como iniciativa simbólica para unir a la comunidad marítima y concienciar sobre la contribución vital del transporte marítimo al mundo. Por tal motivo, el Secretario General Kitack Lim, invitó a los Estados Miembros de la OMI, las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo para que se unan a esta iniciativa anual iluminando sus edificios, puentes, puertos marítimos, buques, monumentos y museos más emblemáticos, así como otros lugares representativos, cuando cada año se conmemore el Día marítimo mundial. En el marco de la OMI, los Estados miembros de la Organización, la sociedad civil y el sector del transporte marítimo han empezado a trabajar de forma conjunta en pro de

una economía verde y de un crecimiento ecológico y sostenible, tomando en cuenta, que el fomento del transporte y desarrollo marítimos sostenibles es una de las principales prioridades de la OMI para los próximos años, donde se registran: las nuevas tecnologías e innovación, educación y formación marítimas, protección marítima, gestión del tráfico marítimo, eficiencia energética, y desarrollo de la infraestructura marítima. Por esta razón se ha comenzado a elaborar un marco institucional para un sistema de transporte marítimo mundial ecológico y sostenible.

ASAMBLEA DEL COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL (CMI) – 2021

V ¡¡¡Vientos de cambio en popa!!! Sí, un nuevo hito histórico para uno de los organismos Internacionales más viejos del mundo en materia de Derecho Marítimo. El Jueves 30 de Septiembre de 2021 se llevó a cabo la histórica

asamblea virtual, primera en su clase para el organismo que data de 1897; es decir, que después de 124 años se ve una nueva transformación, pero en esta ocasión llevando a todos sus miembros a la virtualidad, ello después que la legislación Belga cambiará a raíz de la pandemia por COVID para permitir las reuniones virtuales. Con asistentes de todo el mundo y con un Consejo Ejecutivo presente en diversas naciones como Estados Unidos (Presidente), Singapur (Tesorero), Australia (Secretaría General). De forma seria, Institucional y con gran dinamismo es que se condujo la Asamblea que dio por resultado la reelección por votación unánime del Presidente, Vicepresidentes, Secretaría General, por otros tres años, renovando sus cargos mientras que se incorporaron dos nuevos miembros del consejo: Paula Backden de Suecia y Petar Kragic de Croacia, terminando brillantemente sus

cargos los ahora ex consejeros Luc Grellet y Taco van der Valk. Debemos recordar que la última asamblea presencial se llevó a cabo en la Ciudad de México en 2019 y que sin saberlo, solo unos meses después el mundo cambiaría por completo, lo que nos llevaría a no podernos ver nuevamente en Tokio en 2020, siendo que sería aplazada varias veces hasta que se decidió que ese encuentro será hasta el 2025, pero en el inter tendremos el año siguiente eventos en Amberes, octubre 2022 y posteriormente en Montreal 2023.

¡¡¡Nos volveremos a encontrar!!! Mientras tanto el organismo quedará al paio, trabajando de manera incansable para afrontar los vientos de cambio.

TRADICIONES IBEROAMERICANAS

LOS RECETARIOS COMO FUENTES DE SABIDURÍA Y TRADICIÓN CULINARIA VENEZOLANA

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.

IVÁN DARÍO SABATINO PIZZOLANTE

Para hablar de los recetarios como fuentes de sabiduría y tradición nos resulta necesario, primeramente, precisar qué entendemos por ello, pues contextualizado podremos conocer su valor, contenido y alcance.

Tradición es sinónimo de tiempo, es la transmisión reiterada de valores, costumbres y prácticas, de generaciones en generaciones, primeramente, mediante la oralidad, de manera cotidiana, espontánea y sin proponérselo, ni percatarnos de ello, llegando a constituir un elemento identitario de prácticas, costumbres y tradiciones que llegan a ser patrimonio intangible de un conglomerado social, una localidad, región o de una nación, pero fundamentalmente del núcleo familiar. Por otra parte, la sabiduría comporta el conocimiento y la experiencia en el transcurrir del tiempo de esas mismas prácticas, valores y costumbres, también conocidas a través de la oralidad, la interacción y transmisión entre personas o comunidades. Sabiduría y tradición nos resultan conceptos indisolubles en el quehacer culinario, que nos permite señalar que no hay sabiduría entendida

como conocimiento sin tradición.

Los recetarios, además de documentarnos en buena medida el conocimiento que sobre los platos o elaboraciones nos vienen de esa tradición oral, nos llevan a conocer el modus vivendi de las épocas, siempre susceptible de variar en su transmisión en el tiempo, incluso el perderse, permitiéndonos los recetarios su rescate, preservación y, a veces, su reinterpretación en el paladar de nuevas generaciones mediante técnicas de vanguardia culinarias en su elaboración, muchas veces objeto de desencuentros.

Por ello los recetarios resultan fundamentalmente fuente de conocimiento de tiempos pretéritos, de elaboraciones o recetas y con ellos productos e ingredientes, que permiten el poder recrearnos en el presente de aquellas elaboraciones del pasado, en su contexto temporal y realidad localista, y el conocer su sabiduría popular, o sus paisajes desdibujándonos su entorno geográfico, descrito muchas veces entrelazados en recetas, anécdotas, y poéticos pasajes con aromas de fogones, para lectores del mañana curiosos de nuestros sabores del ayer.

Parfraseando a Ortega y Gasset (Yo soy yo y mi circunstancia), podríamos decir que "todo recetario es tiempo y circunstancia", es un momento y un espacio determinado. En apoyo de la afirmación anterior, y prueba de ello, grato nos resulta referirnos a los orígenes de los primeros recetarios venezolanos. Son tres las obras relativas a la génesis de los recetarios de nuestra cocina criolla, uno de mediados del siglo XIX, el otro de finales del mismo siglo, provenientes del centro y occidente del país; y el tercero del año 1954, proveniente del oriente del país, los mismos abarcan un amplio espectro de nuestra geografía gastronómica, señaladas seguidamente en orden cronológico o de aparición.

Hablamos, primeramente, del "El agricultor venezolano o Lecciones de agricultura práctica nacional", de José Antonio Díaz, editado en Caracas, en 1861, obra cuya orientación principal trata sobre la enseñanza y concientización de la agricultura, la vida en el campo, el cultivo y uso de planta, de economía rural, consejos médicos, conteniendo un capítulo referido a la "Cocina campestre", que resultan testimonios de la cocina o viandas de cotidiana elaboración en el campo venezolano de la época, de lenguaje llano y sencillo, sin determinación alguna de cantidades o medidas en sus recetas. Este apartado contentivo de 20 recetas, sin ser considerado recetario, dentro de nuestra historiografía gastronómica, está catalogada como la primera referencia estructurada y referenciada de nuestra cocina criolla, tratada con consideraciones sobre el gusto, la económica y su condición saludable. Debemos necesariamente destacar, también, que a decir del José Rafael Lovera y Rafael Cartay, la "Cocina campestre" puede catalogarse como génesis de los recetarios publicados en Venezuela.

En 1899, el ilustre merideño don Tulio Febres Cordero nos aportó su obra "Cocina Criolla o Guía del Ama de Casa", considerada por otros investigadores también como el primer

recetario venezolano, por ser el primero que se planificó y se imprimió como un discurso culinario autónomo. Diversos son los atributos para darle tal crédito, partiendo de las bondades del recetario que en síntesis expresa el mismo autor como ventajas: 1) Extrema claridad del lenguaje, 2) Uso de los comestibles y condimentos comunes en nuestro país y 3) Forma manuable y facilidad de obtenerlo poco a poco. Febres Cordero emplea un lenguaje llano, sencillo y sintetizante en cuanto a recetas similares y su elaboración, obviando también en las recetas precisiones sobre cantidades y tiempo, utilizando expresiones como "algunas horas", "un poco", "unos pedazos", entre otros. Se le atribuye a este recetario, la construcción o búsqueda de un imaginario nacional o despensa imaginaria finalizando el siglo XIX.

Esta trilogía la completa la obra "Geografía Gastronómica Venezolana", de Ramón David León (1954), crónicas gastronómicas publicadas en el diario "La Esfera", del cual era su director. Fueron 93 entregas, reseñando diversas preparaciones de nuestro caleidoscopio culinario nacional, narrado en "confianza" con el lector, haciéndolos partícipes del exquisito y descriptivo recorrido culinario. Eran recetas sin formal cita de sus ingredientes y elaboración, pero de particular, sobrio y sublime descripción en su contenido, con sentido arraigo de venezolanidad.



ASTROLABIO
#3