

Nº. 4



# ASTROLABIO

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO  
BOLETÍN OFICIAL

---

**SIMPOSIO DEL IIDM – 2022**  
**“NOS VOLVEREMOS A VER”**

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

ENERO

# CONTENIDO

## 07



**DIGITALIZING TRANSPORT DOCUMENTS: POSSIBLE DOMESTIC LEGISLATION FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING IN JAPAN**

*Tomotaka Fujita*

## 9



**LA HIDROVÍA ARGENTINA LUEGO DEL FIN DE LA CONCESIÓN PRIVADA AÑO 2021**

*Ricardo Javier Álvarez*

## 11



**LA TRAGEDIA DE BEIRUT**

*José Alfredo Sabatino Pizzolante*

## 13



**EVENTOS**

*Conversatorio sobre temas de actualidad marítima*

*Participación en el XXIX Congreso Latinoamericano de Puertos*

*Brindis virtual de Fin de Año*

## 15



**NOTICIAS**

*Incremento de fletes en el transporte marítimo*

*Gobierno de Colombia inicia el proceso de contratación para el mantenimiento del canal navegable de Barranquilla*

*Los Principios de Poseidón son acogidos por aseguradoras marítimas*

## 17



**TRADICIONES IBEROAMERICANAS**

*Tradiciones y costumbres iberoamericanas para celebrar el Año Nuevo*



# ARRIBANDO A PUERTO SEGURO EN DESTINO

## MENSAJE DE LA PRESIDENTE

**Q**ueridos amigos, escribo estas líneas a pocos días de celebrar la Navidad y con la incertidumbre de la nueva variante del virus que nos ha tenido en jaque estos dos últimos años.

Me parece mentira que mi presidencia marcada por el Covid llegue a su fin.

Cuando acepté en Noviembre 2019 en Ciudad del Este asumir el mando de nuestro buque iberoamericano, jamás imaginé hacerlo con esta tempestad en ruta. Sin embargo, nos supimos reinventar y salir adelante, navegando lento pero en curso fijo. Siento que estos dos años han sacado lo mejor de nosotros como personas, profesionales y como equipo; y no solo nos hemos mantenido a flote sino que, incluso, hemos enrumbado a puerto seguro.

Estos dos años conectados todo el tiempo con la tecnología nos permitieron desarrollar innumerables webinars, escribir artículos, publicaciones, libros, organizar cursos, mantener nuestras mentes ocupadas mientras estábamos cautivos en casa. Desarrollamos mucho más de lo que nos hubiéramos imaginado en un primer momento. La capacidad de los seres humanos para sobreponerse a las adversidades ha quedado nuevamente demostrada con esta crisis pandémica.

Puedo decir con mucha satisfacción y orgullo que pienso que esta presidencia ha cumplido con creces el objetivo trazado. No quisiera enumerar la cantidad de actividades académicas realizadas pero son bastantes. En un año regular hubiese sido imposible desarrollar tantos eventos.

Aún con la amenaza de que la nueva variante pueda dejarnos nuevamente sin actividad presencial, estamos poniendo todas nuestras fuerzas y ganas para celebrar en Lima un Symposium del 22 al 24 de Marzo 2022, en el cual se puedan realizar en vivo las dos transferencias de presidencia (la de Paraguay a Perú que nunca se efectuó presencialmente) y la de Perú a Guatemala, donde le daré el timón a nuestro amigo Omar Barrios, para que siga la navegación de nuestro IIDM en mares mas calmos, esperamos.



Sólo se puede cerrar un ciclo siendo conscientes de que hicimos lo mejor, de que dimos lo mejor y de que disfrutamos lo que hicimos. Yo me siento así en estos momentos; tantas palabras de agradecimiento y aprecio han conmovido mi corazón.

Tampoco puedo terminar estas últimas palabras en este número del boletín Astrolabio, sin agradecer nuevamente a la tripulación de Lujo que me acompañó fielmente durante toda la travesía: María Grazia, Bernardo, Erick, José Vicente, Rafael, Javier, Miriam, Carla, Andrés, Arantxa. También gracias especiales a Ángel, Mónica, Ricardo Javier, que estuvieron siempre dispuestos a ayudar y a todos los miembros del IIDM que con su asistencia, difusión y muestras de cariño nos han dado ánimos para seguir arreando velas y navegando todo este tiempo.

Puedo decir con gran tranquilidad y alegría en mi corazón: **MISIÓN CUMPLIDA!!!! Hemos arribado a puerto seguro en destino!!!**

[presidencia@iidmaritimo.org](mailto:presidencia@iidmaritimo.org)





## SIMPOSIO DEL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO – 2022

“NOS VOLVEREMOS A VER”

EDITORIAL



**D**urante la Asamblea del IIDM, celebrada el pasado 1º de Diciembre, la Presidenta del Instituto, Dra. Katerina Vuskovic, nos anunció la buena nueva de que convocará a un evento presencial antes de finalizar su mandato, que se ha caracterizado por transcurrir en medio de la pandemia del Covid 19, lo cual nos ha obligado a realizar únicamente eventos virtuales. En efecto, el IIDM celebrará un Simposio mixto, presencial y virtual, en la ciudad de Lima, Perú, entre el 22 y el 24 de Marzo de 2022. Tendremos, entonces, nuevamente la oportunidad del vernos, conversar, abrazarnos, participar en unas interesantes jornadas académicas y también disfrutar de esa bella ciudad, y de un programa turístico opcional, tras finalizar el evento, para quienes deseen ir a la ciudad de Cuzco y visitar el Machu Picchu.

Próximamente se enviará a todos los miembros del IIDM información detallada acerca de la agenda académica, que se ha estado preparando cuidadosamente por parte de una comisión designada para el efecto por la Señora Presidenta, y que abarcará temas de actualidad del derecho marítimo, como las nuevas tecnologías, la protección del medio ambiente marítimo y los alianzas entre actores de la industria marítima, así como tópicos que mantienen vigencia, como los efectos de la pandemia en el sector, el transporte marítimo de mercancías y los seguros, entre otros. Contaremos con conferencistas de reconocidas trayectoria y experiencia, incluyendo miembros de los organismos más importantes del derecho marítimo.

También habrá paneles y foros en los que los participantes podrán escuchar opiniones y experiencias de los países iberoamericanos, así como intercambiar puntos de vista, que es precisamente uno de los principales beneficios de pertenecer al IIDM y de acudir a sus eventos académicos.

De igual manera, durante este encuentro se hará la transmisión oficial de la Presidencia de Paraguay a Perú y la entrega del Astrolabio, símbolo del Instituto, ceremonia que no pudo realizarse en el 2020 debido a la pandemia del Covid 19. Y al finalizar el Simposio se hará la nueva transmisión del mando de parte de Perú a Guatemala y la entrega del Astrolabio al nuevo Presidente del IIDM.

Pero dado el largo tiempo transcurrido sin eventos presenciales, esta será también una oportunidad para reencontrarnos, para volvernos a ver, para seguir cultivando las amistades que siempre han surgido alrededor de nuestro Instituto. Más allá de la agenda académica, que será muy interesante y constructiva, los invitamos a asistir al Simposio de Lima con la ilusión del reencuentro, del abrazo, de las interminables charlas entre amigos, de las anécdotas, del buen sentido del humor, de la buena comida y de los brindis fraternales.

¡¡¡Nos vemos en Lima!!!!

editor@iidmaritimo.org

ARTÍCULOS

## DIGITALIZING TRANSPORT DOCUMENTS: POSSIBLE DOMESTIC LEGISLATION FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING IN JAPAN

TOMOTAKA FUJITA

### Introduction

Digitalization is the catchword of the current decade. Even the most conservative businesses and societies are moving forward toward paperless transactions at an accelerated speed. Recent developments in distributed ledger technology (DLT) comprise one of the most important technological thrusts for expediting processes. The shipping industry is no exception to this trend. The digitalization of trade documents, including bills of lading, is advancing rapidly. Many existing platforms for electronic bills of lading, such as Bolero, TradeLens, Marco Polo, Contour, and essDOCS, have begun or are beginning to provide services based on DLT.

This trend has already begun to influence logistics businesses in Japan. The relevant industries (i.e., cargo interests, banks, insurance, and shipping) formed a consortium in 2017 to develop a platform for trade information based on DLT and conducted domestic and international demonstration experiments. In 2020, some members<sup>1</sup> of the consortium established TradeWaltz, which provides a platform for the full digitalization of trade operations.

### Legal Underpinning for Electronic Bills of Lading

Technological aspects are often emphasized with regard to digitalizing trade documents, but experts also acknowledge that a proper legal underpinning is needed for electronic bills of lading to work in the same manner as traditional paper documents do. Many trade platforms are built on carefully drafted agreements between the participating parties (i.e., a contractual solution). However, the transfer of bills of lading as documents of title has property law implications for the carried goods under each jurisdiction—especially in the case of any party's bankruptcy. In addition, this legal function cannot always be achieved by a contractual agreement between the carrier, shipper, or consignee without the force of law.

A more reliable legal underpinning is thus needed to facilitate the digitalization of bills of lading. The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2009 (the Rotterdam Rules) is the only convention to date that includes detailed rules for electronic bills of lading. Unfortunately, the Rules are unlikely to enter into force in the near future.

<sup>1</sup>The members in question were Nippon Telegraph and Telephone Data Corporation, Mitsubishi Corporation, Toyota Tsusho Corporation, Tokio Marine & Nichido Fire Insurance, Mitsubishi UFJ Financial Group, Kanematsu Corporation, and Sampo Japan Insurance.

<sup>2</sup>Notably, the Rotterdam Rules do not explicitly cover the property law aspects of contracts of carriage although the rules explicitly apply the concept of functional equivalence to electronic and paper bills of lading (see Article 8 of the Rotterdam Rules), which could have property law implication in each contracting state.

<sup>3</sup>Five states (i.e., Benin, Cameroon, Congo, Spain, and Togo) have ratified the Convention, but 20 are needed for it to enter into force.

Given the difficulty of finding a solution at the international level, some states have introduced or are introducing domestic legislation. Singapore, for instance, amended its Electronic Transactions Act in 2021 in order to adopt the United Nations Commission on International Trade Law's 2017 Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR), which covers the use of electronic bills of lading. The United Kingdom's Law Commission published "Digital Assets: Electronic Trade Documents—A Consultation Paper" in April 2021, which includes a proposal for possible legislation. Japanese government is also looking for a domestic solution along the same lines.

#### Study Group on Digitalization of Commercial Law

After receiving a request from the industries are pushing for electronic bills of lading<sup>4</sup>, Japan's Ministry of Justice set up the Study Group on Digitalization of Commercial Law in April 2021<sup>5</sup>. The group's mandate was to examine the available legislation in the field of commercial law in order to accelerate the nation's move toward becoming a digital society. The ministry has often formed preliminary study groups in advance of possible amendments to fundamental legislation, as will be the case with Japan's Commercial Code, before the formal legislative process commences. The aforementioned study group's members come from related industries (e.g., TradeWaltz, Keidanren, the Japanese Shipowners' Association, and the Japan International Freight Forwarders Association), shipping law firms, and academic institutions<sup>6</sup>.

Although the group's scope is not limited to transport law<sup>7</sup>, its initial agenda is to examine whether and how the law should be amended to embrace the use of electronic bills of lading<sup>8</sup>. The study group has met seven times as of the end of November 2021, which has allowed for an intensive discussion on various legal aspects related to electronic bills of lading. The details of the legislation including the specific wording are still pending, but a consensus appears to be emerging

around the proposed legislation's basic contents. The latter will be to a greater or lesser extent based on the MLETR's functional equivalence approach, with minor exceptions made regarding substantive rules unique to electronic bills of lading<sup>9</sup>.

#### Future Plans

The study group plans to publish its final report in early 2022, which will form the basis for a formal discussion of the legislation. The Minister of Justice will conduct a formal inquiry into the Legislative Council of Justice as to whether to amend the Commercial Code which supports the use of electronic bills of lading. A working group will then be formed within the council to analyze the legislation's specific substance. The working group's final report (i.e., "Draft Summary of the Legislation") will be submitted to the Minister of Justice in 2023, and a draft bill based on the summary will be submitted to the Diet (i.e., the Japanese legislature), which is expected to vote on the final legislation in 2024, at the earliest.

#### Conclusion

This short article explains why Japan is considering new legislation that will enable the use of electronic bills of lading in this country. The proposed law will satisfy the relevant industries' request<sup>10</sup> at least on an interim basis. The government study group's discussion has, however, revealed that a solution based on domestic legislation would have limited effect. For example, no guarantee can be made that electronic bills of lading issued based on the new Japanese legislation will be recognized as having the same effect under another jurisdiction. In addition, no established choice of law rules exist regarding the legal issues arising out of electronic bill of lading usage<sup>11</sup>, so the new legislation would leave ambiguity when and to what extent it applies. Although domestic legislation could help promote the digitalization of bills of lading, an international solution would be highly desirable in the long run.

<sup>4</sup> Keidanren (i.e., the Japan Business Federation) published "Revised Proposals on Regulatory and Institutional Reform for Realizing Society 5.0: Keidanren's Request for Regulatory Reform 2020" in October 2020, which included a specific call for the digitalization of bills of lading (i.e., Request No. 76). This document is likely to have influenced the decision to establish the present study group.

<sup>5</sup> All materials and discussions are available on the following website but in Japanese only: <https://www.shojihomu.or.jp/kenkyuu/syujihonodensika>.

<sup>6</sup> The author serves as the study group's chair.

<sup>7</sup> The study group's mandate may extend to issues such as the regulation of virtual shareholder meetings under the Companies Act.

<sup>8</sup> These legal aspects include—but are not limited to—the issues of (1) whether and to what extent the domestic legislation should be based on the MLETR, (2) how compulsory execution can be conducted to ensure the rights embodied in electronic bills of lading, (3) what security should be required of platforms providing electronic bills of lading, and (4) whether the government should certify a specific platform as meeting the security requirement under the law, (5) choice of law rules regarding the legal issues arising out of electronic bill of lading usage.

<sup>9</sup> For example, the new legislation—similar to the Rotterdam Rules—will not include the multiple issuance of the original copy of electronic bills of lading, which has traditionally been allowed for paper bills.

<sup>10</sup> See footnote 4 above.

<sup>11</sup> This problem was fully discussed at the study group's second meeting on May 31, 2021, but no consensus was reached.

# LA HIDROVÍA ARGENTINA LUEGO DEL FIN DE LA CONCESIÓN PRIVADA AÑO 2021

RICARDO JAVIER ÁLVAREZ

Es una concesión integral de un dragado de apertura y mantenimiento en el tiempo, el que ya lleva más de 25 años ininterrumpidos, con una profundidad garantizada, acompañada de un sistema de balizamiento bajo la normativa internacional IALA, en una extensión de más de 1.000 kilómetros longitudinales. Esta obra se ha transformado en una experiencia única en el mundo, por su extensión.

El concedente ha sido el Estado Argentino, mediante un llamado a Licitación Nacional e Internacional de Obra Pública por el sistema de peaje, a riesgo empresario.

La concesión abarca la navegación fluvio-marítima en el canal Emilio Mitre en el Río de la Plata ( Km. 239 del Canal Punta Indio) hasta Timbúes ( Km. 460 del Río Paraná), con más un tramo de navegación de barcazas y empujes desde Santa Fe hacia el norte hasta el Km. 1256 Barranqueras y además inter conexiona con el ámbito físico de la Hidrovía Paraguay Paraná, que une el tramo exclusivamente fluvial de convoyes de barcazas entre Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay -de Cáceres (BR) hasta Nueva Palmira (UY)-.

Como dijimos es un sistema de concesión de obra pública por peaje, a riesgo empresario, por lo que Estado se beneficia con la obra y sus externalidades, sin arriesgar ninguna inversión.

Sin embargo, la concesión ha finalizado el 30 de Abril de

2021, por lo que el Ministerio de Transporte, está preparando los pliegos para una nueva Licitación Nacional e Internacional, en principio, en los mismos términos y condiciones que la anterior.

Si bien fue prorrogada la concesión por 90 días hábiles hasta el 11 de Septiembre de 2021. Desde esa fecha, se ha planteado un interregno donde el Estado Argentino, a través de un contrato de concesión entre la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante (Ministerio de Transporte de la Nación) le otorgará por (1) un año la concesión a la Empresa Estatal AGP (Administración General de Puertos) para que lleve a cabo las tareas de dragado y balizamiento a través de la contratación de terceras empresas.

Las novedades a la fecha son que el dragador internacional Jan de Nul de Bélgica continuará con las tareas de mantenimiento del Canal de Navegación y la empresa Emepa de Argentina, también continuará con las tareas de boyado y balizamiento de todo el tramo concesionado.

La diferencia, es que ahora el concesionario es la empresa estatal AGP (Administración general de puertos) y ambas empresas que hasta la fecha formaban una UTE como concesionario privado, ahora pasaron a ser contratadas directamente por AGP como contratistas, en forma directa, por un plazo determinado.

Este es el estado de situación de la Hidrovía Argentina.

# LA TRAGEDIA DE BEIRUT

JOSÉ ALFREDO SABATINO  
PIZZOLANTE

**E**l corpus normativo que regula la seguridad y protección marítima/portuaria internacional, y por extensión la responsabilidad, ha sido modelado en cierto modo y a lo largo de la historia, por lamentables desastres. El Titanic (1912) hizo patente la necesidad de contar con una regulación de uso general que garantizara la vida en el mar tanto de las tripulaciones como de los pasajeros, dando así nacimiento al SOLAS; el Torre Canyon (1967) introdujo modificaciones al convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos, para incluir un régimen de responsabilidad objetiva; los eventos del 11 de septiembre (2001) trajo consigo la implantación del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias o PBIP; el Prestige (2002) revivió el concepto de los puertos de refugio y la necesidad de instrumentarlos; mientras que el MSC Napoli (2007) obligó a la exigibilidad de la masa bruta verificada del contenedor o VGM.

A pesar de que ese afán regulador parece ser uno más reactivo que proactivo, es justo reconocer que la Organización Marítima Internacional (OMI) ha jugado papel preponderante en lo relativo al transporte internacional oceánico, velando por el cumplimiento de los estándares de construcción naval, bienestar de la gente de mar, seguridad y protección, además del medio ambiente, tareas que desarrolla a través de la elaboración de un importante número de convenios, códigos y recomendaciones, la implantación de sistemas de gestión, verificando el cumplimiento de esta normativa mediante la inspección de buques extranjeros en puertos nacionales, encomendada a los inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, quienes actúan en el marco de acuerdos o memorandos de entendimiento regionales como, por ejemplo, el Acuerdo de Viña del Mar.

Aspecto importantísimo, por otra parte, lo constituye el transporte de mercancías peligrosas, regulada inicialmente por el capítulo VII del SOLAS, más tarde por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), contenido de regulaciones específicas para el manejo y transporte de aquellas, de obligatorio cumplimiento a partir de enero del 2004.

Contrario a lo que ocurre en el transporte marítimo internacional, sujeto a una normativa coercitiva emanada de la OMI, que como agencia de Naciones Unidas vela por su implantación y cumplimiento, la situación es muy distinta en los puertos, básicamente por ser una actividad eminentemente doméstica, respecto de la cual los Estados no están dispuestos a permitir intromisiones. En efecto, los puertos no están sujetos a una normativa internacional de obligatorio cumplimiento, como tampoco al escrutinio de una agencia como la OMI que, eventualmente, vele por la implantación de las reglamentaciones, así como su auditoría. Existe sí una excepción, esto es, el Código PBIP en ejecución del capítulo XII del SOLAS, pero que busca asegurar la protección física (Security) de los buques y puertos, y no la seguridad industrial (Safety) dentro de estos últimos. Dejando de lado las normativas nacionales preocupa, muy especialmente, que el manejo de mercancías peligrosas se realice dentro de los puertos con arreglo a meras sugerencias de carácter internacional, entre las que destacan las Recomendaciones revisadas de la OMI sobre el transporte seguro de mercancías peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC.1/ Circ.1216 del 2007), y el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre seguridad y salud en los puertos (Edición revisada, 2016). En este contexto, entonces, el problema no es la falta de una normativa que regule el manejo de este tipo de mercancías, sino la instrumentación de mecanismos que aseguren su efectivo cumplimiento.

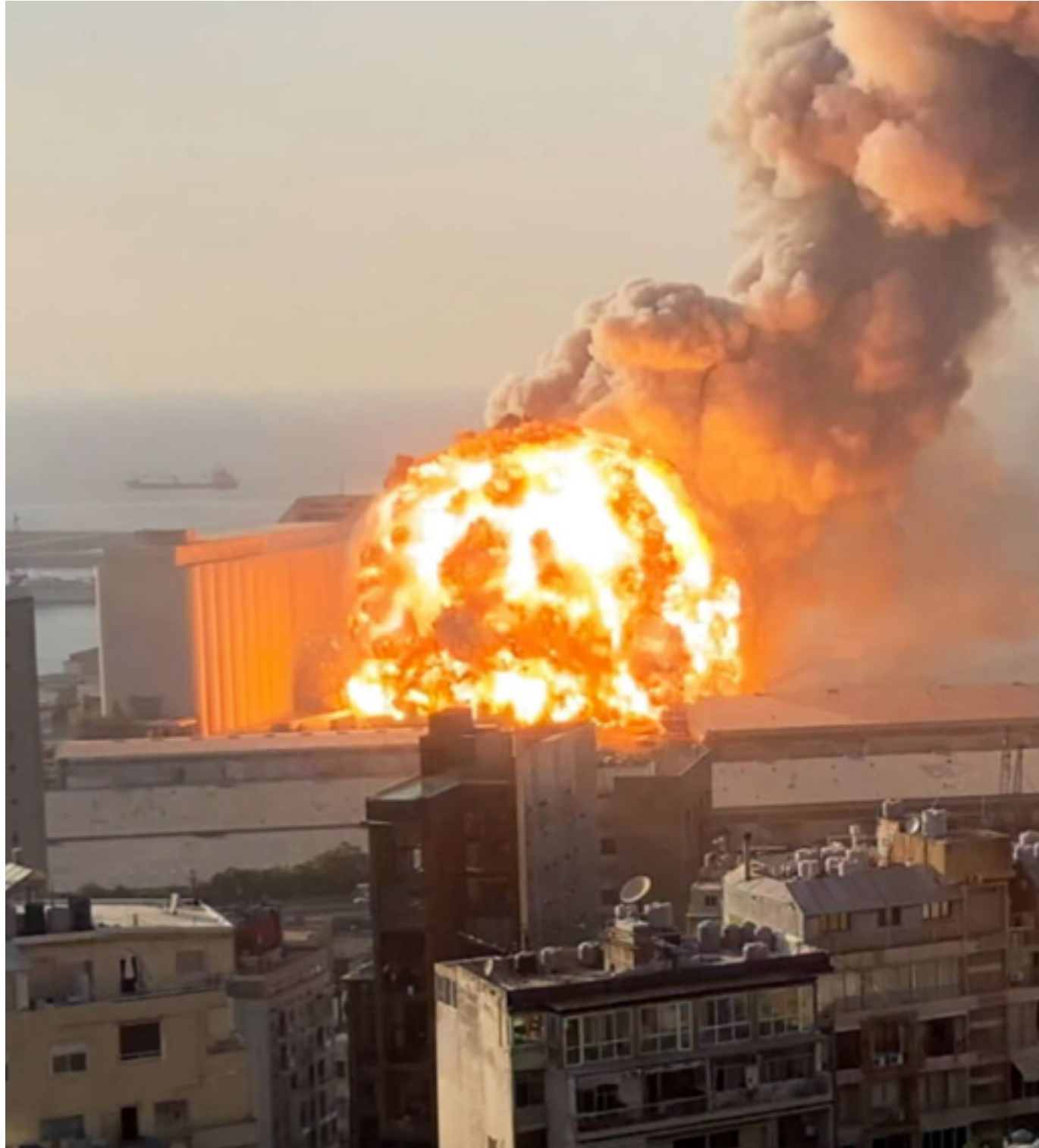
El lamentable suceso del puerto de Beirut (Agosto 2020), del cual se celebra ahora un año, parecen confirmar el argumento antes expuesto, pues a pesar de tener como antecedentes dos terribles siniestros que involucraron el manejo de nitrato de amonio (Texas 1947 y Tianjin 2015), al margen de las causas particulares en cada uno de los casos, los tres eventos apuntan a la mala manipulación y almacenamiento de la mercancía peligrosa, pero sobre todo a la falta de controles, coordinación entre diversas autoridades y ausencia de supervisión.

Frente a la falta de una normativa internacional coercitiva, mecanismos para su cumplimiento y auditoría –como los que observamos en el transporte marítimo– son fundamentales,



de suerte que el gran reto para todas las partes involucradas, es entender que los riesgos que enfrentan pueden tomar forma en siniestros de gran magnitud, justificando con creces una discusión concertada y una actividad coordinada entre puertos, usuarios y las ciudades que le sirven de asiento. Esos mecanismos de concertación deben explorarse e instrumentarse; quizás es tiempo de que las ciudades lo exijan, como víctimas directas que pueden llegar a ser de esos grandes y terribles siniestros.

A un año de la tragedia, vale la pena preguntarse sobre las lecciones aprendidas, para no ver repetido ese triste y doloroso episodio.



## EVENTOS



## CONVERSATORIO SOBRE TEMAS DE ACTUALIDAD MARÍTIMA:

El pasado 2 de Diciembre se realizó un Webinar para tratar algunos importantes temas de actualidad marítima, en el cual participaron Ann Fench (Vicepresidenta del CMI), quien habló sobre los avances sobre la venta judicial de buques; Ricardo Sánchez (Especialista en Puertos de la CEPAL), quien disertó sobre las diferentes opciones de continuidad de los contratos de concesión portuaria en Latinoamérica; el Profesor Rafael Illescas (Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Carlos III de Madrid y expresidente del Grupo de Trabajo III de UNCITRAL que preparó las Reglas de Rotterdam), quien habló sobre los documentos electrónicos transferibles; y Santiago García (Presidente de la Asociación Mexicana de Egresados de la UMM), quien nos ilustró sobre los efectos prácticos del Covid 19 en la gente de mar. Con este evento se cerró el ciclo de actividades académicas del IIDM en el 2021, año en el cual el Instituto se distinguió por continuar su labor de estudio y divulgación del derecho marítimo en Iberoamérica.

## PARTICIPACIÓN EN EL XXIX CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS:

El Dr. Omar Barrios, Vicepresidente de la Rama de Guatemala y candidato a presidente del IIDM, en su condición de Presidente de la Comisión Portuaria de Guatemala, participó en el XXIX Congreso Latinoamericano de Puertos, organizado por la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), y que tuvo lugar en la ciudad de Cartagena de Indias entre el 29 de Noviembre y el 1º de Diciembre de 2021. El Dr. Barrios participó en el panel sobre Inversiones y Proyectos Portuarios en América Latina y estuvo presente en las salas de reuniones y contactos del evento, junto con otros miembros del IIDM que también estuvieron presentes.

## BRINDIS VIRTUAL DE FIN DE AÑO:

El pasado 17 de diciembre se celebró el ya tradicional Brindis Virtual de Fin de Año del IIDM, convocado por la Presidenta del IIDM, Dra. Katerina Vuskovic. Fue una feliz ocasión en la que por segunda vez nos reunimos algunos miembros del Instituto con el fin de darnos mutuamente un saludo de Navidad y nuestros mejores deseos para el Año Nuevo, al alzar una copa y brindar por lo recibido en el año que termina, agradecer la continua presencia, colaboración y espíritu de amistad siempre presente en nuestro Instituto, así como abrir nuestras vidas con esperanza por un bienaventurado Año Nuevo 2022. En esta oportunidad destacamos la presencia del Dr. Ignacio Melo, fundador del IIDM, y de su señora esposa, Doña Anita de Melo, quienes también estuvieron presentes en el primer brindis virtual del 2020 y siempre nos acompañan con entusiasmo y alegría en todas las actividades del IIDM. También contamos con la grata presencia de Jorge Gallastegui, esposo de nuestra Presidenta, y quien ya desde hace años nos acompaña también en todos los eventos del Instituto y ha asumido con cariño y grandes aciertos la coordinación de la agenda social de los eventos del IIDM bajo la actual presidencia. Nos alegró ver en el brindis a muchos miembros del IIDM acompañados de sus esposas y sus esposos, así como también en algunos casos de sus hijos. Aprovechamos la oportunidad para rendir un sentido homenaje a la memoria del Dr. José Modesto Apolo, expresidente del IIDM recientemente fallecido y quien siempre acompañó nuestras reuniones con su alegría. El Brindis Virtual de Fin de Año del IIDM es un evento que nació por las circunstancias de la pandemia del Covid 19, pero que esperamos se convierta en una nueva tradición del Instituto.

# NOTICIAS



## INCREMENTO DE FLETES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO:

El año 2021 termina con la tendencia que se inició a finales del año anterior hacia un incremento inusual de los fletes en el transporte marítimo y, en general, en todos los costos de cadena de suministro internacional de mercancías. La reactivación de los flujos comerciales tras la reapertura de actividades después del receso obligado por la pandemia del Covid 19, así como la escasez de buques y de contenedores marítimos, se encuentran entre las causas de esta alza en los costos del transporte marítimo de carga, cuyas consecuencias – además de las económicas, como la presión inflacionaria -, aún están por verse, pero entra las que se pueden vislumbrar reclamos por incumplimiento en contratos de compraventa internacional de mercancías, afectaciones de pólizas de seguro de transporte y de coberturas de P&I, controversias por pago de flete en contratos de fletamento y aumentos de cargos por demoras en la devolución de contenedores.

## GOBIERNO DE COLOMBIA INICIA EL PROCESO DE CONTRATACIÓN PARA EL MANTENIMIENTO DEL CANAL NAVEGABLE DE BARRANQUILLA:

El canal navegable del Puerto de Barranquilla, en el Río Magdalena, ha mostrado unos críticos niveles de profundidad durante los años recientes, llegando en el 2021 a niveles tan bajos como de 6.2 y 7 metros, lo cual ha causado dificultades en la atención de buques ya programados para arribar a los terminales de esta zona portuaria, forzándolos a adelantar labores de aligeramiento de carga y, en algunos casos, a desviar hacia otros puertos de la zona, como los de Cartagena y Santa Marta. Esta situación ha generado importantes pérdidas económicas a los terminales portuarios, así como a importadores y exportadores. El Gobierno Colombiano ha anunciado la iniciación de un proceso de selección de un contratista para adelantar el mantenimiento del canal navegable, bajo la modalidad de APP (Asociación Público – Privada), cuya primera etapa es la publicación de los pliegos de condiciones definitivos. Este proyecto cuenta con una inversión de 1,53 billones de pesos y busca recuperar la navegabilidad de 668 kilómetros del Río Magdalena, desde Bocas de Ceniza (desembocadura del río en el Océano Atlántico, en la ciudad de Barranquilla) hasta Barrancabermeja. Existe una gran expectativa de que esta nueva contratación constituya la solución esperada a los problemas de navegabilidad del río, principalmente en el canal navegable del Puerto de Barranquilla, aunque expertos han expresado dudas acerca de la efectividad de un esquema contractual que – hasta ahora – no se ha orientado hacia la efectividad de la gestión contratada mediante una garantía de profundidad mínima de la vía navegable, que es lo que requiere el Puerto de Barranquilla para su competitividad.

## LOS PRINCIPIOS DE POSEIDÓN SON ACOGIDOS POR ASEGURADORAS MARÍTIMAS:

Desde su adopción en el 2019, los denominados “Principios de Poseidón” han gozado de amplia acogida entre las instituciones financieras al servicio del sector marítimo, como una herramienta – compromiso que busca reducir al menos al 50% las emisiones de carbono provenientes de la operación de los buques destinados al transporte marítimo internacional para el año 2050. Esta es una iniciativa que nació en el sector financiero para apoyar los propósitos de descontaminación del medio marino de las emisiones de carbono liderados por la OMI. Recientemente, algunas aseguradoras marítimas han firmado los “Principios de Poseidón”, en apoyo a esta iniciativa internacional, entre las que se encuentran GARD, Hellenic Hull Management, SCOR, Victor International y Norwegian Hull Club. De este modo, la cruzada por la reducción de emisión de gases de efecto invernadero en el medio marino gana cada día más adeptos.





## TRADICIONES IBEROAMERICANAS

# TRADICIONES Y COSTUMBRES IBEROAMERICANAS PARA CELEBRAR EL AÑO NUEVO

*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.*

**E**n Iberoamérica confluyen varias culturas, religiones y comunidades étnicas. No todas ellas celebran el Año Nuevo de acuerdo con el calendario gregoriano. Sin embargo, reconociendo estas diferencias, que también se reflejan en la comunidad del IIDM, hemos querido hacer una breve reseña de las diferentes tradiciones y costumbres de los países iberoamericanos con ocasión de la celebración del Año Nuevo.

Más que una fecha en el calendario, para muchos el cambio de año representa la finalización de un ciclo y el inicio de una nueva etapa. Y este acontecimiento está usualmente rodeado de ritos, ceremonias, costumbres y supersticiones. A continuación haremos una breve referencia de la forma en que se suele celebrar al Año Nuevo en algunos países de Iberoamérica.

En España, por ejemplo, además de la tradicional reunión de familiares y amigos y el brindis de medianoche con Champaña, muchas personas suelen barrer la casa, como un ritual simbólico

para sacar lo malo del año que pasó y arrancar en limpio el nuevo año. De igual modo, se acostumbra guardar dinero en un monedero rojo, para llamar la prosperidad en el año venidero. Otras personas salen a la calle y dan una caminata con sus maletas, para que el año que entra esté lleno de viajes. Una costumbre muy popular es usar ropa interior nueva y de color rojo. Finalmente, a la medianoche, junto con la Champaña se consumen 12 uvas, pidiendo un deseo por cada una de ellas.

En Portugal también se consumen las uvas a la medianoche, pero en este país suelen usar uvas pasas e, igualmente, se pide un deseo por cada una. Algunas personas también acostumbran poner dinero en los zapatos, e incluso en los bolsillos, para atraer dinero y prosperidad. En Portugal el color de la ropa interior cambia y se prefiere el azul, aunque en algunas regiones usan el color amarillo, para la prosperidad. Existen rituales un poco más elaborados, como encender 8 velas amarillas, sobre un plato y con un poco de miel en él, faltando 2 horas para que comience el nuevo año.

Consumir las uvas cuando llega la media noche y por cada una pedir un

deseo, es también una costumbre común en Ecuador. En este país, como en muchos otros de Latinoamérica, se suele quemar el año viejo (muñeco hecho de trapos viejos y relleno de paja, representando un político, futbolista o personaje de la vida nacional); es la forma de quemar todo lo malo del año viejo y dar la bienvenida al año nuevo. También se acostumbra usar ropa interior amarilla y salir a caminar a media noche con las maletas.

Países como Colombia, Perú y Venezuela, también realizan el ritual de la "Quema del Año Viejo", con algunas variaciones como es el caso de Colombia donde se suele rellenar este muñeco con fuegos artificiales y hacer la quema del año viejo de una manera muy original y llamativa.

Venezuela, por ejemplo, realiza un ritual especial el 21 de Diciembre que se llama "El espíritu Navideño", y aunque no es para cerrar el año, sí es para darle la bienvenida a las fechas especiales del fin de año; este consiste en preparar comidas típicas (hallacas, arepas rellenas, etc.), llenar la mesa de frutas, comidas, bebidas, y a las 6 de la tarde abrir las ventanas para que entre el espíritu navideño. Luego se comen 21 uvas y se piden los deseos; escogen las 7 más pequeñas para pedir los 7 deseos. Es una linda ceremonia de apertura a fechas y momentos especiales para compartir en familia.

Además de los rituales ya descritos, en Puerto Rico adoptan uno muy particular, consistente en llenar cubos de agua para tirarlos por la ventana, con el significado simbólico de arrojar los problemas del año que termina y recibir el nuevo año con buenas energías y muchas soluciones.

En El Salvador se realizan rituales similares, pero en algunas regiones se tiene la tradición de romper un huevo en un vaso de agua, para dejarlo toda la noche en la ventana al aire libre; al día siguiente, en la mañana, se mira la figura que revela el huevo, la cual representa la

fortuna que le traerá el nuevo año.

Finalmente, en México, al igual que muchos países latinoamericanos, se hacen rituales similares, entre ellos las uvas, las maletas, la ropa interior de color amarillo, pero también se acostumbra variar el color de la ropa interior de acuerdo a la intención de ese nuevo año que inicia: Rojo para el amor, amarillo para el dinero. Algo especial y único en este país es poner un borreguito de peluche u otro material sobre la puerta principal y hacia el interior de la casa, para atraer la abundancia.

En cada país iberoamericano se celebra la llegada del Año Nuevo de manera diferente, aunque se conservan algunas costumbres comunes, entre la que destacamos el uso del fuego para quemar el Año Viejo, con todas las cosas malas que pudo haber tenido, en una ceremonia de renovación y de purificación, para preparar el espíritu con las mejores energías para dar la bienvenida al nuevo año que comienza, a una nueva etapa de la vida.

**¡¡¡Astrolabio desea a todos los miembros del IIDM un muy Feliz Año Nuevo 2022, pleno de salud, amor, paz, sabiduría, felicidad y prosperidad!!!**





**ASTROLABIO**

**#4**

