

COMITÉ CIENTÍFICO DE LA EDITORIAL TIRANT LO BLANCH

- MARÍA JOSÉ AÑÓN ROIG**
Catedrática de Filosofía del Derecho de la Universidad de Valencia
- ANA CAÑIZARES LASO**
Catedrática de Derecho Civil de la Universidad de Málaga
- JORGE A. CERDIO HERRÁN**
Catedrático de Teoría y Filosofía de Derecho. Instituto Tecnológico Autónomo de México
- JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ**
Ministro en retiro de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y miembro de El Colegio Nacional
- MARÍA LUISA CUERDA ARNAU**
Catedrática de Derecho Penal de la Universidad Jaume I de Castellón
- MANUEL DÍAZ MARTÍNEZ**
Catedrático de Derecho Procesal de la UNED
- CARMEN DOMÍNGUEZ HIDALGO**
Catedrática de Derecho Civil de la Pontificia Universidad Católica de Chile
- EDUARDO FERRER MAC-GREGOR POISOT**
Juez de la Corte Interamericana de Derechos Humanos Investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
- OWEN FISS**
Catedrático emérito de Teoría del Derecho de la Universidad de Yale (EEUU)
- JOSÉ ANTONIO GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ**
Catedrático de Derecho Mercantil de la UNED
- JOSÉ LUIS GONZÁLEZ CUSSAC**
Catedrático de Derecho Penal de la Universidad de Valencia
- LUIS LÓPEZ GUERRA**
Catedrático de Derecho Constitucional de la Universidad Carlos III de Madrid
- ÁNGEL M. LÓPEZ Y LÓPEZ**
Catedrático de Derecho Civil de la Universidad de Sevilla
- MARTA LORENTE SARIÑENA**
Catedrática de Historia del Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid
- JAVIER DE LUCAS MARTÍN**
Catedrático de Filosofía del Derecho y Filosofía Política de la Universidad de Valencia
- VÍCTOR MORENO CATENA**
Catedrático de Derecho Procesal de la Universidad Carlos III de Madrid
- FRANCISCO MUÑOZ CONDE**
Catedrático de Derecho Penal de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla
- ANGELIKA NUSSBERGER**
Catedrática de Derecho Constitucional e Internacional en la Universidad de Colonia (Alemania) Miembro de la Comisión de Venecia
- HÉCTOR OLASOLO ALONSO**
Catedrático de Derecho Internacional de la Universidad del Rosario (Colombia) y Presidente del Instituto Ibero-Americano de La Haya (Holanda)
- LUCIANO PAREJO ALFONSO**
Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad Carlos III de Madrid
- CONSUELO RAMÓN CHORNET**
Catedrática de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales de la Universidad de Valencia
- TOMÁS SALA FRANCO**
Catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad de Valencia
- IGNACIO SANCHO GARGALLO**
Magistrado de la Sala Primera (Civil) del Tribunal Supremo de España
- ELISA SPECKMANN GUERRA**
Directora del Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM
- RUTH ZIMMERLING**
Catedrática de Ciencia Política de la Universidad de Mainz (Alemania)

Fueron miembros de este Comité:

Emilio Beltrán Sánchez, Rosario Valpuesta Fernández y Tomás S. Vives Antón

Procedimiento de selección de originales, ver página web:
www.tirant.net/index.php/editorial/procedimiento-de-seleccion-de-originales

ESTUDIOS IBEROAMERICANOS DE DERECHO MARÍTIMO EN HOMENAJE AL PROF. EUGENIO CORNEJO FULLER

ASOCIACIÓN CHILENA DE DERECHO MARÍTIMO
CENTRO DE DERECHO DEL MAR PUCV
INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO
RAMA CHILENA

PATROCINADORES

*Centro de Derecho del Mar,
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV)
Director: Prof. Claudio Barroilhet Acevedo*

*Asociación chilena de Derecho Marítimo (ACHDM)
Presidente: Prof. Rodrigo Ramírez Daneri*

*Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo,
rama Chilena (IIDM-Chile)
Vicepresidente: Rafael Durán Sanhueza.*

COMITÉ EDITORIAL

Secretario Ejecutivo
Vicente Ríos Urzúa



tirant lo blanch
Valencia, 2023

Copyright © 2023

Todos los derechos reservados. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética, o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación sin permiso escrito de los autores y del editor.

En caso de erratas y actualizaciones, la Editorial Tirant lo Blanch publicará la pertinente corrección en la página web www.tirant.com incorporada a la ficha del libro. En www.tirant.com dispondrá de un servicio con los textos legales básicos y sectoriales actualizados como complemento de su libro.

Los textos jurídicos que aparecen se ofrecen con una finalidad informativa o divulgativa. Tirant lo Blanch intentará cuidar por la actualidad, exactitud y veracidad de los mismos, si bien advierte que no son los textos oficiales y declina toda responsabilidad por los años que puedan causarse debido a las inexactitudes o incorrecciones de los mismos.

Los únicos textos considerados legalmente válidos son los que aparecen en las publicaciones oficiales de los correspondientes organismos autonómicos o nacionales.

© Varios Autores

© TIRANT LO BLANCH
EDITA: TIRANT LO BLANCH
C/ Artes Gráficas, 14 - 46010 - Valencia
TELF.: 96/361 00 48 - 50
FAX: 96/369 41 51
Email: tlb@tirant.com
www.tirant.com
Librería virtual: www.tirant.es
ISBN: 978-84-1197-236-9

Si tiene alguna queja o sugerencia, envíenos un mail a: atencioncliente@tirant.com. En caso de no ser atendida su sugerencia, por favor, lea en www.tirant.net/index.php/empresa/politicas-de-empresa nuestro procedimiento de quejas.

Responsabilidad Social Corporativa: http://www.tirant.net/Docs/RSC_Tirant.pdf

Índice

PRESENTACIÓN	21
COMITÉ EDITORIAL. SANTIAGO, CHILE, ABRIL 2023	
PRESENTACIÓN IIDM	23
SR. RAFAEL DURÁN	
PRÓLOGO 1	27
SR. CHRISTOPHER O. DAVIS	
PRÓLOGO 2	29
SR. JOSÉ MARÍA ALCÁNTARA GONZÁLEZ	
PALABRAS DE AUTORES	33
<i>Capítulo 1. LAS NORMAS SOBRE COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES MARÍTIMOS VIGENTES EN ESPAÑA. UNA APROXIMACIÓN PRÁCTICA.</i>	
EDUARDO ALBORS	
I. Introducción	41
II. Los Convenios internacionales que pueden aplicar a todo tipo de reclamaciones	44
II.1 El CGEPB1999	45
II.2 El CGPHM93	49
II.3 LLMC76/96	49
III. Los Convenios internacionales aplicables a las reclamaciones derivadas de los accidentes marítimos	51
III.1 CBCCA52	52
III.2 CLSM	55
III.3 CLC 69/92	56
III.4 Los Convenios del FONDO	57
III.5 BUNKERS 2001	59
IV. Los Convenios internacionales aplicables a las disputas comerciales en el transporte marítimo de mercancías y pasajeros	60
IV.1 Las RHV	61
IV.2 PAL 2002	63
V. Conclusiones	64
<i>Capítulo 2. LOS ADR MARÍTIMOS DEL SIGLO XXI: ¿ANGLOSAJONES O INTERNACIONALES?</i>	
JOSÉ MARÍA ALCÁNTARA GONZÁLEZ	
El Arbitraje Marítimo	65
La mediación marítima	72
La eficacia transfronteriza de la mediación marítima	81

La cláusula BIMCO.....	84
<i>Capítulo 3. PUERTO SEGURO</i>	87
CLAUDIO BARROILHET ACEVEDO (*)	
1. INTRODUCCIÓN.....	87
2. PUERTO SEGURO EN EL FLETAMENTO.....	88
La nave en particular.....	88
Pueda recalar, atracar y zarpar en el puerto o muelle, sin estar expuesta a un peligro.....	88
Al tiempo determinado. La dualidad de momentos.....	90
Si navega de acuerdo a las buenas prácticas maríneas.....	91
A menos que sobrevenga una ocurrencia extraordinaria.....	92
Forma de la garantía.....	93
Lugar de la garantía.....	93
Derechos y deberes del armador en caso del puerto inseguro.....	94
3. PUERTO SEGURO EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS... ..	95
Cómo se comporta la determinación de los puertos en este contrato.....	95
Puerto inseguro y caso fortuito o fuerza mayor.....	96
Puerto inseguro y avería particular.....	97
Puerto inseguro y estipulaciones del conocimiento de embarque.....	98
Responsabilidad legal del transportador.....	99
4. PUERTO SEGURO EN EL CONTRATO DE PASAJE.....	100
En el régimen legal del pasaje.....	100
En los términos y condiciones de los boletos o billetes de pasaje.....	102
5. PUERTO SEGURO Y SALVAMENTO.....	104
6. PUERTO SEGURO EN AVERÍA GRUESA.....	105
Regla X – Gastos en el Puerto de Refugio, etc.....	106
Regla XI – Salarios y Mantenimiento de la Tripulación y Otros Gastos de Llevarla al Puerto de Refugio y mantenerla, etc.....	107
7. PUERTO SEGURO, ARRIBADA FORZOSA Y PUERTOS DE REFUGIO.....	109
8. PUERTO SEGURO Y CÓDIGO ISPS.....	113
9. CONGESTIÓN PORTUARIA.....	114
10. EL ROL DEL PUERTO Y DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA EN LA SEGURIDAD PORTUARIA.....	114
Deber del puerto de procurar la seguridad portuaria.....	115
Responsabilidad contractual.....	115
Responsabilidad extracontractual.....	117
Trátese de un puerto público o privado.....	119
Función de supervigilancia de la seguridad portuaria a cargo de la Autoridad Marítima.....	120
11. PUERTO SEGURO Y CONTRATO DE SEGURO.....	122
Pólizas de puertos, instalaciones y maquinarias portuarias.....	123
Seguros de las naves y responsabilidad de sus propietarios, armadores y operadores.....	125
Pólizas de transporte marítimo de mercancías.....	125
12. CONCLUSIONES.....	126
Puerto seguro y contratos para la explotación de las naves.....	126
Puerto seguro y riesgos de la navegación.....	127

Puerto seguro y Código ISPS.....	127
Responsabilidad por la seguridad portuaria.....	128
Puerto seguro y contratos de seguro.....	128
<i>Capítulo 4. IMPORTANCIA DE LA RATIFICACIÓN DEL CONVENIO DE TRABAJO MARÍTIMO Y LOS RIESGOS DEL SIGLO XXI</i>	131
MARÍA GRAZIA BLANCO	
INDICE.....	132
INTRODUCCIÓN.....	132
MARCO TEÓRICO.....	136
Antecedentes.....	136
Convenio de Trabajo Marítimo (<i>MLC por sus siglas en inglés</i>).....	137
Problemas para la implementación.....	140
Riesgos del Siglo XXI de la Gente de Mar.....	143
CONCLUSIÓN.....	161
<i>Capítulo 5. ALCANCE DE LA VIGENCIA DE LA COBERTURA DE PÓLIZAS DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO CON CLÁUSULA DE TRÁNSITO ALMACÉN A ALMACÉN EN VENEZUELA</i>	167
MARIANA BRANZ NERI	
I. Resumen introductorio.....	167
II. Breves comentarios sobre los contratos de seguro marítimo en Venezuela.....	168
III. Generalidades sobre las Pólizas de Transporte Terrestre Marítimo Aéreo en Venezuela, con cláusula de transporte almacén a almacén.....	170
1. Límites temporales y espaciales de las coberturas en pólizas de transporte en Venezuela.....	171
2. Alcance de las coberturas de pólizas con cláusulas de transporte almacén a almacén.....	172
IV. Carga de la prueba del siniestro.....	178
V. Exclusiones de responsabilidad.....	178
VI. Interés asegurable.....	182
VII. Conclusiones.....	185
<i>Capítulo 6. DESARROLLO E INTEGRACIÓN MERCED A LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ</i>	187
SANTIAGO ADÁN BRIZUELA SERVÍN	
Introducción.....	188
Desarrollo.....	189
ANEXOS.....	213
<i>Capítulo 7. LAS REGLAS DE HAMBURGO REVISITADAS</i>	221
DIEGO ESTEBAN CHAMI	
I. Introducción.....	222
II. Ámbito de aplicación.....	224
1. Temporal.....	224
2. Espacial.....	225
3. Contractual.....	226

III. Sistemas de responsabilidad.....	226
1. Sistema general de responsabilidad; eximente: adopción de todas las medidas razonables.....	226
2. Salvamento de vidas o mercaderías.....	229
3. Factores concurrentes.....	230
4. Eliminación de la causal de exoneración por culpa náutica.....	230
5. Responsabilidad subjetiva "common understanding".....	230
6. Responsabilidad solidaria del porteador contractual y del efectivo.....	231
7. Responsabilidad limitada.....	232
8. Microsistema de responsabilidad para retraso.....	232
9. Microsistema de responsabilidad en caso de incendio.....	233
10. Microsistema de responsabilidad en el transporte de animales vivos.....	233
11. Mercadería sobre cubierta.....	234
12. Mercadería peligrosa.....	234
13. Mínimo de orden público.....	235
14. Acciones extracontractuales y acciones contra los dependientes del transportador.....	235
15. Microsistema de responsabilidad del cargador.....	235
16. Avisos de pérdida o daño.....	236
17. Avería gruesa.....	236
IV. Conocimiento de embarque.....	236
1. Introducción.....	236
2. Valor probatorio y cláusulas de reservas.....	237
3. Cartas de garantía.....	238
V. Prescripción.....	238
VI. Jurisdicción y arbitraje.....	238
VII. Conclusión.....	239
<i>Capítulo 8. EL BLOQUEO NAVAL DESDE EL DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO, DEFINICIÓN, CLASES Y PROTOCOLOS.....</i>	<i>243</i>
LUIS EDUARDO CHAVEZ PERDOMO	
Introducción.....	243
Definición.....	245
Condiciones.....	247
Limitaciones.....	263
Clases de Bloqueo.....	264
Conclusiones.....	270
<i>Capítulo 9. CIBERSEGURIDAD: RETANDO AL DERECHO MARÍTIMO.....</i>	<i>273</i>
CINDY DI FELICE	
I. Consideraciones generales.....	274
II. Cibercriminalidad y Ciberseguridad en el Sector Marítimo.....	277
III. Alguna de las realidades más retadoras dentro de la ciberseguridad para el Derecho Marítimo.....	283
1. Legislación especializada.....	283
2. Tecnificación del Derecho Marítimo en temas de cibercriminalidad y ciberdefensa.....	288

3. Cooperación Internacional en materia de ciberseguridad marítima.....	289
4. Creación de autoridades y órganos especializados en el área de ciberseguridad marítima.....	292
5. Ciberseguros marítimos.....	294
IV. Comentario finales.....	297
<i>Capítulo 10. ALGUNAS CUESTIONES RELATIVAS A LA REPARACIÓN DEL DAÑO POR CONTAMINACIÓN MARINA EN CHILE.....</i>	<i>303</i>
CAMILA HOYUELA ZATTERA Y JAVIER FERNÁNDEZ CARRERA	
Introducción.....	303
A) Concepto de daño indemnizable.....	306
B) Seguro obligatorio y acción directa.....	312
La acción directa en contra del asegurador en el derecho español.....	315
Interpretación de la acción directa en la jurisprudencia española.....	315
Interpretación Inglesa de la normativa española.....	318
La Ley de la Navegación española.....	318
La acción directa en contra de la aseguradora en el derecho inglés.....	319
La realidad chilena.....	320
Aplicación de la LNC y la jurisdicción chilena.....	322
C) Conclusión.....	324
<i>Capítulo 11. LOS SERVICIOS MARÍTIMOS EN LOS ACUERDOS COMERCIALES INTERNACIONALES, CON ESPECIAL REFERENCIA A LA NORMATIVA DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO.....</i>	<i>327</i>
JAIME R. GALLEGOS ZÚNIGA	
I. Introducción.....	328
II. Algunas experiencias regionales.....	329
1. La Unión Europea.....	329
2. La Comunidad Andina.....	330
III. La Alianza del Pacífico.....	333
1. Consideraciones generales.....	333
2. Escenario marítimo en la Alianza del Pacífico.....	337
3. Regulación en el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco.....	340
IV. Conclusiones.....	347
<i>Capítulo 12. EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTENEDOR.....</i>	<i>351</i>
EDISON GONZÁLEZ LAPEYRE	
I.- Introducción.....	351
II.- La identificación del contenedor.....	353
III.- El régimen jurídico de los medios de transporte.....	353
IV.- El contenedor.....	358
VI.-En conclusión.....	362
<i>Capítulo 13. MARCO REGULATIVO DE LOS ASALTOS MARÍTIMOS, LA FIGURA DEL SHIPRIDER Y LA COBERTURA DE ESTAS CONTINGENCIAS A TRAVÉS DE SEGUROS MARÍTIMOS.....</i>	<i>365</i>
VICENTE RÍOS URZÚA	

I. Introducción: Contexto Global. Delitos de contingente ocurrencia.....	366
II. Marco jurídico internacional, nacional y comparado	367
III. Aportes regulatorios desde la perspectiva del Derecho Penal.....	370
IV. Fuentes del derecho penal marítimo.....	371
V. Particularidades de esta regulación.....	375
VI. Shipriders	375
VII. Industria aseguradora y su perspectiva.....	377
VIII. Conclusiones.....	379
 <i>Capítulo 14. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD E INFLACIÓN: ¿SON VIABLES LAS CONVENCIONES CUYOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD ESTÁN FIJADOS EN MONEDA PAPEL DEVALUABLE?</i>	381
FERNANDO AGUIRRE RAMÍREZ	
I.- Introducción.....	381
II) Las reglas de la Haya y la limitación de responsabilidad	384
A) Origen de las reglas de la Haya y la convención de Bruselas 1924.....	385
B) Efectos y consecuencias de las reglas de la Haya	387
C) ¿Qué parámetros se tomaron para establecer el límite en 100 libras esterlinas oro?.....	388
III) Pequeña historia de la unidad de cuenta oro	390
A) Sobre la libra esterlina y la onza troy.....	390
B) Valor del oro desde Bretton Woods hasta 1971	391
C) La jurisprudencia a partir de los años setenta	392
IV) Montos de la limitación de responsabilidad.....	395
A) Límites en la convención de Bruselas de 1924: libras esterlinas oro.....	395
B) Límites de responsabilidad en el protocolo de Visby de 1968 (reglas de la Haya-visby): francos oro	397
C) La Haya Visby luego del fin del “patrón-oro”	398
D) Conclusión sobre los límites en unidades “oro”	399
V.- Adopción del Deg como unidad de cuenta	400
A) Las reglas de Hamburgo 1978.....	401
B) El protocolo SDR/DEG de Bruselas 1979.....	402
C) Y llegaron las reglas de Rotterdam 2009	402
VI.- Límites de responsabilidad e inflación.....	404
A.- Algunos números y primeras objeciones	404
B.- Negativa a aceptar que el problema existe.....	405
C.- ¿Error o propósito deliberado?.....	407
D.- Sobre subsidios, costos y almuerzos gratis	412
VII) La situación de América del Sur.....	412
VIII.- Conclusiones.....	414
 <i>Capítulo 15. NAVES “TRIPULADAS” POR INTELIGENCIA ARTIFICIAL: RESPONSABILIDAD PENAL DEL ARMADOR O FLETANTE Y DEL DESARROLLADOR DEL PROGRAMA EN CASO DE ABORDAJE, LESIONES, MUERTE O GRAVE CONTAMINACIÓN DEL MAR.</i>	419
JUAN CARLOS MANRÍQUEZ ROSALES	
I. AI, IoT e Interacción Cerebro Máquina.	420

II. Vehículos Autónomos e IA.	423
III. Las naves mercantes “no tripuladas”: AI y Algoritmos Predictivos.....	426
IV. Y si el sistema de AI, la IoT y los algoritmos no responden: De quién es la responsabilidad penal en caso de abordaje, lesiones, muerte o grave contaminación de la mar provocada por o en la nave “no tripulada”	429
V. Lectura de <i>lege lata</i> y propuesta de <i>lege ferenda</i> : Modelos de Prevención y <i>Compliance</i>	432
 <i>Capítulo 16. ALGUNAS APUNTAIONES SOBRE LA BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE, Y DE SU VALIDEZ EN EL DERECHO MARÍTIMO CHILENO</i>	435
RENATO PEZOA HUERTA	
I. PROEMIO	436
II. DE LA <i>BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE</i>	437
1. Caracteres de la both to blame collision clause.	440
2. La both to blame collision clause como cláusula de irresponsabilidad.....	441
3. Naturaleza de la responsabilidad.	442
III. LA <i>BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE</i> A LA LUZ DE LAS REGLAS DE HAMBURGO Y DE ROTTERDAM.....	445
1. Reglas de Hamburgo.	445
2. Reglas de Rotterdam.	447
IV. EN EL DERECHO MARÍTIMO CHILENO: ¿ES VÁLIDA LA <i>BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE</i> ?	449
1. Inspiración del sistema de responsabilidad actual.....	449
2. Tratamiento de esta especie de abordaje en el ordenamiento jurídico interno.	450
3. ¿Es válida la both to blame collision clause en el contrato de transporte marítimo de mercancías?.....	451
4. La both to blame collision clause en los contratos de fletamento.....	452
V. CONCLUSIONES.	453
 <i>Capítulo 17. EL DIÁLOGO DEL DERECHO DEL MAR EN LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA Y ITLOS: ENTRE LAS CROSS-REFERENCES Y LA SISTEMATIZACIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL</i>	457
PAULO HENRIQUE REIS DE OLIVEIRA Y MURILO BORGES	
I. INTRODUCCIÓN.....	458
2. LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL DERECHO DEL MAR EN LAS CORTES Y TRIBUNALES INTERNACIONALES	460
2.1. La Corte Internacional de Justicia en el caso <i>Corfu Channel (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)</i>	464
2.2. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar en el caso <i>Hoshinmaru (Japan v. Russian Federation)</i>	468
3. EL DIÁLOGO DE LA ICJ Y EL ITLOS SOBRE EL DERECHO DEL MAR: ¿REALIDAD O UTOPIA?	472
3.1. Las referencias cruzadas como mecanismo de acercamiento a las Cortes y Tribunales Internacionales.....	474

3.2. Reforzar la visión sistémica del derecho internacional mediante la comunicación de la ICJ y el ITLOS.....	476
4. CONCLUSIONES.....	479
<i>Capítulo 18. GNL – UNIDADES FLOTANTES de ALMACENAMIENTO, REGASIFICACIÓN y LICUEFACCIÓN – SU NATURALEZA JURÍDICA en el DERECHO ARGENTINO</i>	485
ERICK ALEJANDRO OMS	
I.- Introducción al Gas Natural Licuado (GNL).....	486
II.- Naturaleza Jurídica.....	489
III.- Buque y Artefacto Naval en el Derecho Argentino. Nuevas Tecnologías.	490
i.- El buque.....	490
ii).-El Artefacto Naval.....	491
iii).- Nuevas tecnologías	492
IV.-Unidades Flotantes de Almacenamiento, Regasificación y Licuefacción.....	492
i).FSRU–Unidades Flotantes de Almacenamiento y Regasificación	493
ii).FLNG Unidades Flotantes de Licuefacción.....	494
V.- Conclusión. Ley aplicable y Limitación de la Responsabilidad.....	496
<i>Capítulo 19. SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCADERIA: DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA SU RECLAMACION</i>	499
DANIEL PAZ	
I. Introducción.....	500
II. Documentos necesarios a ser presentados en caso de siniestro de mercadería.....	500
III. Documentos que justifican la existencia del seguro.....	502
1. Contrato de seguro.....	502
3. Certificado de Seguro y Póliza Particular.....	505
IV. Documentos que justifican la existencia y valor de las mercaderías.....	505
1. Que se entiende por valores asegurables.....	505
2. El Interés Asegurable.....	506
3. La Factura Comercial.....	506
4. La factura electrónica.....	508
5. El Certificado de Origen.....	508
6. La Lista de empaque / Packing List.....	509
7. El comprobante de pago de la mercadería de parte del importador.....	509
8. El Documento Aduanero.....	510
9. Documentos que justifican el Capital Asegurado.....	510
V. Documentos que justifican el transporte.....	511
1. El Conocimiento de Embarque: El Conocimiento de Embarque es un contrato de transporte internacional estandarizado que contiene la declaración general de las mercancías transportadas. Este documento es un instrumento que sirve para comprobar el recibo y la entrega de la mercancía trasladada por un transportista.....	511
2. El Conocimiento de Embarque Padre / Master Bill of Lading: <i>El Master Bill of Lading, también conocido como "ocean" o "carrier bill of lading" es un tipo</i>	

<i>de contrato que emite la línea naviera (VOCC, Vessel-Operating Common Carrier), hacia el Agente de Carga / Freight Forwarder.....</i>	512
3. El Conocimiento de Embarque Madre o Hijo / House Bill of Lading:.....	513
4. La Factura de Flete.....	514
VI. Documentos que justifican los daños y/o gastos.....	514
1. Procedimiento del asegurado al recibir un embarque con daños.....	514
2. El Informe del Comisario de Averías.....	515
3. Documentos que se adjuntarán al Informe del Comisario de Averías.....	516
VII. Documentos que preservan los derechos de la acción de recupero de los aseguradores.....	517
1. Prevención del riesgo / "Loss Prevention":.....	517
2. Inspecciones de Pre-carga / Preshipment Surveys.....	517
VIII. Documentos probatorios de la avería al momento de recibir el embarque.....	518
IX. Conclusión.....	521
1. La Liquidación de Averías.....	521
2. El Liquidador de Averías, entonces tiene la función de:.....	522
3. La subrogación.....	522
4. Conclusión final.....	523
<i>Capítulo 20. EL CONTRATO DE AMARRE DE BUQUES.–UN CONTRATO MARÍTIMO ATÍPICO</i>	525
FRANCISCO PELETEIRO GALLEGO	
I. Introducción.....	525
II. La Noción del contrato del servicio de amarre y desamarre de buques.....	528
III. Características básicas de servicio portuario de amarre:.....	530
1. El servicio de amarre y el derecho publico	530
Conclusiones.....	542
<i>Capítulo 21. DEFINICIÓN DE BUQUE EN EL MARCO DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA VENEZOLANA</i>	545
JULIO PEÑA ACEVEDO	
INTRODUCCIÓN.....	546
EL CONCEPTO ANTE EL DERECHO COMPARADO.....	547
DEFINICIÓN EN LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA.....	552
DESARROLLO.....	556
CONCLUSIONES.....	565
<i>Capítulo 22. PÉRDIDA DE CLASE BAJO UN CONTRATO DE ARRENDAMIENTO A CASCO DESNUDO–BARECON 89-. SUS CONSECUENCIAS</i>	567
M. RAFAEL REYERO ÁLVAREZ	
(i) Historia.....	568
(II) Quaestio Facti.....	571
(III) Quaestio Iuris.....	572
(IV) Cláusulas Relevantes del Barecon / Contrato.....	572

(V) Cláusulas a Término Cascos Relacionadas con la Certificación de Clase:.....	574
13. Clasificación e ISM.....	574
(VI) Cláusula de Clasificación del Instituto 01/01/2001.....	575
Buques Calificados.....	575
Limitación de Edad.....	576
VII. <i>Ark Shipping Company LLC v. Silverburn Shipping (IOM) Ltd (M/V Arctic)</i> [2019].	576
i. El Laudo Arbitral.	576
ii. De la Alta Corte Comercial.	577
iii. De la Corte de Apelaciones.	580
Conclusiones:.....	584
<i>Capítulo 23. DAÑOS A LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA E INSTALACIONES FIJAS POR BUQUES</i>	587
(Comentarios a los artículos 334 y 335 de la Ley de Comercio Marítimo venezolana)	587
JOSÉ ALFREDO SABATINO PIZZOLANTE	
1.- <i>Daños a la infraestructura portuaria e instalaciones fijas y terminología</i>	588
2.- Disposiciones específicas aplicables en caso de colisión con objetos fijos en el agua o en el puerto	590
3.- Sobre la garantía exigida por el Administrador Portuario y la caducidad	593
4.- La Prescripción de la acción contra el propietario o armador	597
Sala de Casación Civil, Sentencia No. RC.007 del 16 de febrero de 2001, Exp. No. 3-D-40:	598
Sala Constitucional, Sentencia No. 163 del 5 de febrero de 2002, Exp. No. 00-1536:	599
Sala de Casación Civil, Sentencia No. 114 del 12 de marzo de 2009, Exp. No. 07-819:.....	599
Sala de Casación Civil, Sentencia No. RC.616 del 15 de julio de 2004, Exp. No. 02-932:.....	600
Sala de Casación Civil, Sentencia No. RC. 186 del 11 de mayo de 2011, Exp. No. 10-588:.....	601
5.- Comentario final	602
<i>Capítulo 24. EL ARBITRAJE EN DERECHO MARÍTIMO CÓDIGO DE COMERCIO</i>	605
OSCAR TORRES ZAGAL	
Introducción	605
Desarrollo	607
A. Arbitraje marítimo: materias arbitrables y materias excluidas de competencia	607
B) Arbitraje en el contrato de seguro marítimo	612
C.- El árbitro en derecho marítimo y procedimiento	613
D.- La sentencia arbitral en derecho marítimo y su fundamentación	615
Conclusiones	617

*A la memoria de don Eugenio Cornejo Fuller.
Abogado del Curso de Leyes de los Sagrados Corazones de Valparaíso.
Profesor Emérito y ex Decano de la Facultad de Derecho de la
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.
Cofundador y Presidente de la Asociación Chilena de Derecho
Marítimo y del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.*

Capítulo 11.

**LOS SERVICIOS MARÍTIMOS EN
LOS ACUERDOS COMERCIALES
INTERNACIONALES, CON ESPECIAL
REFERENCIA A LA NORMATIVA
DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO**

JAIME R. GALLEGOS ZÚÑIGA¹

Resumen: Este trabajo pretende exponer algunas cuestiones referentes a servicios marítimos que se han regulado en espacios subregionales, como la Unión Europea y la Comunidad Andina. Luego se efectúa una exposición detallada de cómo dentro de la Alianza del Pacífico -propuesta que comprende a Chile, Colombia, México y Perú- se han normado estos aspectos dentro de un capítulo especial del Protocolo Adicional a su Acuerdo Marco. Esta preceptiva constituye un avance novedoso, que se explica por los encadenamientos regionales que este bloque busca alcanzar, y la proyección internacional que la inspira, aspectos que demandan de un marco claro y no discriminatorio en diferentes aspectos entre ellos el marítimo, área que, a nivel global, se ha visto enfrentada a desafíos por las dificultades que presentan el funcionamiento de las cadenas de distribución.

Palabras clave: Servicios marítimos, Unión Europea, Alianza del Pacífico, Comunidad Andina

Abstract: *The purpose of this paper is to present some issues related to maritime services that have been regulated in subregional areas, such as the European Union and the Andean Community. Then, a detailed exposition is made on how within the Pacific Alliance -a proposal comprising Chile, Colombia, Mexico and Peru- these aspects have been regulated in a special chapter of the Additional Protocol to its Framework Agreement. This is a new development, which is explained by the regional linkages that this bloc seeks to achieve, and the international projection that inspires it, aspects that demand a clear and non-discriminatory framework in different aspects, including maritime trade, an area that, at the global level, has been faced with challenges due to the difficulties in the operation of distribution chains.*

¹ * Abogado, Doctor en Derecho, profesor asociado de la Universidad de Chile. Correo electrónico jgallegos@derecho.uchile.cl

Keywords: Maritime Services, European Union Europea, Pacific Alliance, Andean Community

Índice preliminar: I. Introducción. II. Algunas experiencias regionales. 1. La Unión Europea. 2. La Comunidad Andina. III. La Alianza del Pacífico. 1. Consideraciones generales. 2. Escenario marítimo en la Alianza del Pacífico. 3. Regulación en el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco. a) Ámbito de aplicación; b) Participación en el transporte; c) Trato nacional; d) Agentes y representantes; e) Reconocimiento de documentación de los buques; f) Reconocimiento de documentos de viaje de la tripulación de un buque de un Estado Parte; g) Jurisdicción; h) Intercambio electrónico de información; i) Competitividad en el sector marítimo; j) Cooperación; k) Puntos de contacto. IV. Conclusiones.

I. INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo ha sido el encargado de llevar y traer más del 95% del volumen del comercio mundial, lo cual encuentra explicación en los bajos costos relativos de esta modalidad frente a aquellos que suponen el transporte aéreo², por ejemplo.

En un espacio integrado y con proyección más allá del ámbito geográfico propio resulta relevante contar con una adecuada política de transportes³, puesto que los diferentes costos en este plano implican diferencias en los precios finales de los bienes, que terminan distorsionando las ventajas comparativas con las cuales se pueda contar dentro de un rubro determinado⁴.

Por otro lado, el potenciar este sector, resulta fundamental, y en este proceso deben ponderarse diferentes elementos, como los costos propios que conlleva la tripulación y su sistema de seguridad social, el régimen fiscal de las compañías de transporte marítimo, las condiciones y montos fijados por los Estados de registro, entre muchos otros.

² IGLESIAS BERLANGA, Marta, *Asuntos marítimos y pesca*, en BENEYTO PÉREZ, José María (director) *Tratado de Derecho y Políticas de la Unión Europea* (Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2016) VII, p. 683.

³ En la Unión Europea, vale la pena tener en cuenta que, el artículo 100.2 del TFUE dispone que el Parlamento Europeo y el Consejo pueden establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea, respecto de los cuales deben pronunciarse, previamente, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones.

⁴ ROCA ZAMORA, Amparo, *La realidad del mercado interior*, en JORDÁN, Josep (coordinador) *Economía de la Unión Europea* (5ª edición, Cizur Menor, Thomson Civitas, 2005), p. 224.

II. ALGUNAS EXPERIENCIAS REGIONALES

1. La Unión Europea

La Unión Europea, excluye de la normativa general de libre prestación de servicios, a nivel de su Tratado de Funcionamiento (TFUE)⁵, a los servicios de transportes⁶.

No obstante ello, luego de mucho tiempo y de una manera bastante demorada⁷- se sancionó expresamente la libre prestación de servicios en materia de transporte marítimo entre los Estados miembros y dentro de cada uno de ellos, generando un mercado interior comunitario, en tanto espacio sin fronteras interiores, en el cual la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales está garantizada⁸. Todo ello, de la mano con la configuración sucesiva de un Espacio Único Europeo de Transportes que, en el plano marítimo, se ha proyectado bajo la figura del denominado “cinturón azul” y “autopistas del mar” y desarrollos en los sistemas de gestión marítima⁹, para hacerlos más seguros y eficientes¹⁰.

A tal efecto, se cuenta con un reglamento por el cual se aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados

⁵ Del Capítulo 3 del Título IV de ese tratado, como también de su Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, según lo dispuesto en su artículo 2.2 literal d).

⁶ Artículo 58.1 del TFUE, en virtud del cual, esta materia se sujeta a las disposiciones del Título VI de ese cuerpo normativo (artículos 90 a 100 del mismo).

⁷ Vid. Asunto C-13/83, Parlamento v. Consejo.

⁸ BAENA BAENA, Pedro, *La política comunitaria de los transportes marítimos* (Madrid, Marcial Pons, 1995), pp. 109-308; VILLAR ROJAS, Francisco, *La libertad de prestación de servicios de transportes marítimos*, en NÚÑEZ LOZANO, María (directora) *Hacia una política marítima integrada de la Unión Europea. Estudios de política marítima* (Madrid, Iustel, 2010), pp. 103-108.

⁹ Vid. Directiva 2010/65/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE, que busca simplificar y armonizar los procedimientos administrativos aplicados al transporte marítimo estableciendo una transmisión electrónica normalizada de datos y racionalizando las formalidades informativas para los buques a su llegada o salida de los puertos de la Unión Europea.

¹⁰ IGLESIAS BERLANGA, cit. (n. 1), pp. 683-686.

miembros y entre Estados miembros y países terceros, y otro que norma este principio dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)¹¹.

Apuntando al primer reglamento aludido, se ha sostenido que la aplicación del principio referido, implica que cualquier armador de un Estado miembro puede ofrecer sus servicios de transporte en los intercambios internacionales de otro Estado miembro, de modo tal que conlleva el libre acceso, sin discriminación de nacionalidad, al mercado, al tráfico internacional entre Estados miembros por un lado, y entre la Unión y terceros países por otro, lo cual importa, en definitiva, que las reservas de bandera que pueda tener cada país miembro, ceden en favor de todas las banderas comunitarias¹².

2. La Comunidad Andina

En la Comunidad Andina también se han dictado una serie de instrumentos que regulan esta temática¹³, fijando políticas que persiguen de-

¹¹ Reglamento (CEE) n° 4055/86, del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros; Reglamento (CEE) n° 3577/92, del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el cual se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). Además, vale la pena tener en cuenta el Reglamento (CEE) n° 4058/86, del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, sobre una acción coordinada con objeto de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico. Sobre esta materia Vid. NESTEROWICZ, Malgorzata, *Freedom to Provide Maritime Transport Services in European Community Law*, en *Journal of Maritime Law and Commerce* 34 (2003) 4, pp. 629-646; BIEBER, Roland, *Política de transportes y Redes transeuropeas*, en BENEYTO PÉREZ, José María (director), *Tratado de Derecho y Políticas de la Unión Europea* (Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2016) VII, pp. 987-991. Por otra parte, a efectos de revisar la restante normativa relacionada a asuntos marítimos, en diferentes aspectos, como condiciones laborales de la gente de mar, seguridad marítima, dictada en la Unión Europea, Vid. LORA-TAMAYO VALLVÉ, Marta, *Política de Transportes*, en LINDE PANIAGUA, Enrique (coordinador) *Políticas públicas de la Unión Europea* (Madrid, Colex, 2006), pp. 335-339, como también diferentes pronunciamientos del Tribunal de Justicia del bloque, en Asuntos C-381/93, Comisión v. Francia y C-295/00, Comisión v. Italia, entre otros.

¹² PUEYO LOSA, Jorge, *La política de transportes marítimos de la Comunidad Europea, libre prestación de servicios y libre acceso al tráfico transoceánico*, en *Revista de Instituciones Europeas*, 18 (1991) 1, pp. 108-109.

¹³ Decisiones n°s. 288, de 1991; 314, de 1992, y 390, de 1996, que modifica la anterior, todas ellas bajo la lógica de la libre prestación del servicio de transporte marítimo internacional, para lo cual se estableció la libertad de acceso para la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la subregión, a ser transportada por buques de propiedad, fletados u operados por compañías navieras de los Estados miembros y de terceros países, permitiéndose que,

terminados objetivos para fomentar el adecuado desenvolvimiento del

excepcionalmente, se fijen restricciones a ello. Asimismo, se indica que deben fomentarse políticas para el desarrollo de la marina mercante de los Estados miembros, orientadas a la búsqueda de los siguientes objetivos: a) armonizar las políticas de transporte marítimo con las políticas generales de apertura y los esquemas de competitividad internacional que se establezcan en la subregión para todos los sectores de la economía; b) mejorar la competitividad de las empresas de transporte marítimo subregionales, y c) coordinar las políticas y normas de transporte marítimo de los Estados miembros, dotándolas de mecanismos adecuados para lograr el equilibrio frente a posibles competencias desleales de terceros países.

Para lo cual se encomienda a los Estados miembros desarrollar determinadas acciones: a) implantar una política de flexibilización en materia de registro de naves, que constituya una alternativa de competitividad para las empresas de transporte marítimo de la subregión, que comprenda el uso de naves de bandera de conveniencia, segundos registros, y otros; b) conceder créditos a largo plazo para la obtención de buques adecuados a los tráficos; c) promover consorcios y empresas de transporte marítimo consolidadas para servicios en la subregión y con terceros países; d) implantar una legislación que libere a las empresas de transporte marítimo de la subregión de las medidas que afectan su actividad e inciden en sus costos de operación y que se reflejan de modo particular en exigencias de carácter laboral, arancelario y tributario;

e) flexibilizar los controles actuales para la facilitación del transporte marítimo, y f) flexibilizar las exigencias legales en materia de porcentajes de capital nacional para la constitución de empresas de transporte marítimo, permitiendo de esta forma una mayor participación de capitales extranjeros.

Luego, con miras a lograr la concertación de políticas de transporte marítimo a nivel subregional, los Estados miembros deben considerar la adopción de principios tales como: a) los concernientes a la acción coordinada subregional con miras a salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico; b) los relativos a la implantación de los controles de las prácticas tarifarias desleales en el transporte marítimo; c) los necesarios para estimular la cooperación subregional para aunar esfuerzos, promover empresas de transporte marítimo, intercambiar experiencias y fomentar el desarrollo del transporte marítimo intra y extrasubregional; d) los requeridos para establecer políticas comunes de registro de tarifas de transporte marítimo, y e) los orientados a fomentar los sistemas de transporte multimodal.

Los Estados miembros deben optimizar los servicios portuarios, con el fin de rebajar las tarifas, agilizar la prestación de los servicios y lograr operaciones bajo condiciones de competitividad entre diferentes puertos, empresas estibadoras y de servicios de puerto, y asimismo, deben fortalecer los sistemas de consultas entre las empresas de transporte marítimo y los usuarios con miras a lograr en tendimientos mutuos sobre las condiciones económicas del transporte. Además, debe tenerse en cuenta que en ese bloque existe un Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), que tiene como propósitos: a) establecer y/o proponer objetivos, políticas y acciones para el incremento, desarrollo y facilitación del transporte acuático de la subregión; b) estimular la cooperación entre los países de la subregión para aunar esfuerzos, promover y consolidar empresas, intercambiar experiencias y fomentar el desarrollo del transporte marítimo intra y extrasubregional; c) promover contactos permanentes entre los organismos rectores del transporte acuático de la subregión y de éstos con sus similares de América Latina y del resto del mundo; d) asesorar a los órganos del Acuerdo de Cartagena

transporte marítimo, creando también un comité encargado de dictar regulaciones en ese ámbito, sistematizar información, promover la armonización y actualización de normas, entre otros elementos.

en materias relacionadas con el transporte acuático, y e) recomendar a la (entonces) Junta del Acuerdo de Cartagena y a los Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Estados miembros acciones en materias relacionadas con el transporte acuático.

A efectos de dar cumplimiento a tales propósitos, ese ente cuenta con las siguientes atribuciones: a) aprobar la reglamentación que fuere necesaria para la aplicación de la Decisión n° 314, de 1992; b) elevar a la (entonces) Junta del Acuerdo de Cartagena las recomendaciones relativas a la modificación de la Decisión n° 288, de 1991 de la Comisión y de la anotada Decisión n° 314; c) proponer a los organismos nacionales competentes las orientaciones y/o documentos de trabajo para concertar las acciones necesarias para la aplicación de las aludidas Decisiones n°s 288 y 314, y d) organizar sistemas de registro de tarifas en los que las empresas de transporte marítimo nacionales y extranjeras registren las tarifas con antelación a la fecha en que se vaya a iniciar la prestación del servicio.

Al referido Comité Andino se le encomendaron diferentes funciones, entre ellas: a) evaluar y supervisar el cumplimiento de los reglamentos y normas comunitarias que se adopten en materia de transporte acuático, así como las resoluciones del Comité; b) concertar posiciones conjuntas para las negociaciones frente a terceros países o comunidades de países, que permitan obtener los máximos beneficios para las empresas de transporte acuático de la subregión, creando para tal efecto equipos de negociación; c) llevar, a través de la Secretaría Técnica Permanente, un registro actualizado de las empresas de transporte acuático de la subregión y de los buques a su servicio; d) organizar un sistema estadístico subregional y por Estado miembro, que en forma armónica recoja la información sobre flujos de carga entre los países de la subregión y terceros países; e) promover la armonización y actualización de las normas técnicas y disposiciones legales vigentes en los Estados miembros en materia de transporte acuático; f) promover la preparación de expertos en el manejo y administración de empresas marítimas; g) poner en conocimiento de la (entonces) Junta y de los organismos nacionales competentes, los documentos de trabajo y orientaciones previamente analizados en las reuniones del Comité para concertar resoluciones o acuerdos relacionados con el sector acuático; h) solicitar a la (entonces) Junta del Acuerdo de Cartagena, o por intermedio de ella a los organismos nacionales competentes u organismos internacionales, el apoyo necesario para realizar estudios, seminarios, programas de trabajo y demás acciones encaminadas a efectivizar y modernizar los servicios para el transporte acuático; i) evaluar la eficiencia de los servicios, y supervisar el cumplimiento de los reglamentos y normas subregionales y el nivel de las tarifas que se aplican en el transporte acuático en la Subregión y con terceros países, y j) convocar a los representantes de las empresas de transporte acuático, usuarios y otros sectores públicos o privados involucrados en este transporte cuando el temario de sus reuniones así lo amerite;

Por otra parte, nos parece oportuno mencionar que la Comunidad Andina ha dictado normativa sobre transporte multimodal mediante la Decisión n° 331, de 1993 (modificada por medio de la Decisión n° 393, de 1996), reglamentada por medio de la Resolución n° 425, de 1996.

III. LA ALIANZA DEL PACÍFICO

1. Consideraciones generales

En Iberoamérica los procesos de regionalismo (o intentos de integración económica) comenzaron, pocos años después que, en Europa, sin embargo, los niveles alcanzados en materia de institucionalidad y de instrumentos tendientes hacia un mercado común son bastante deficitarios si se les compara, no obstante que, nominalmente una y otra vez se manifieste la necesidad de potenciar encadenamientos de los procesos productivos dentro del continente¹⁴.

Las cadenas de valor suponen un esfuerzo voluntario entre los productores, basado en la asociatividad y la confianza, para que el bien final llegue al mercado, por tanto, es un concepto que supone un encadenamiento fabril previo (que se forma de modo, relativamente, espontáneo), pero va más allá de él, pues comprende toda una gama de actividades desde la concepción del producto hasta su uso final e incluso después. Estas cadenas operan fundamentalmente con bienes intermedios, brindando menor posibilidad de participar de ellas cuando hablamos de bienes primarios, lo que explica la posición de rezago en esta materia de América Latina, si se le compara con otros espacios, como Asia Pacífico¹⁵.

En efecto, dentro de América Latina el comercio está dominado por productos terminados, y esto contrasta con la situación de Asia oriental y sudoriental, que se centra en la transacción de piezas y componentes. En este sentido, el patrón comercial actual de Latinoamérica no se ajusta a la organización industrial global de cadenas globales y regionales de valor¹⁶. Para poder incorporarse en estas dinámicas se hace necesario emprender medidas de facilitación de comercio, apoyadas por mejoramientos en la logística e infraestructura, armonización y reconocimiento mutuo de ba-

¹⁴ DURÁN LIMA, José y LO TURCO, Alessia, *El comercio intrarregional en América Latina: Patrón de especialización y patrón exportador*, en TERRA, María y DURÁN, José (editores.) *Los impactos de la crisis internacional en América Latina: ¿hay margen para el diseño de políticas regionales?* (Montevideo, Red Mercosur, 2010), pp. 91-148.

¹⁵ PRIETO, Germán, *Cadenas de valor en la Alianza del Pacífico: posibilidades de inserción internacional para el desarrollo productivo*, en PASTRANA BUELVAS, Eduardo y BLOMEIER, Hans (eds.) *La Alianza del Pacífico: ¿Atrapada en el péndulo del regionalismo y del interregionalismo?* (Bogotá, KAS, 2018), pp. 256-258.

¹⁶ SÁEZ, Raúl, *Del regionalismo abierto al regionalismo segmentado: desafíos de la integración de América Latina y el Caribe* (Santiago, CIEPLAN, 2016), pp. 49-51.

rreras no arancelarias al comercio, uniformidad o armonización de reglas de origen y la promoción de servicios de apoyo para la industria manufacturera¹⁷, en todo lo cual, el Estado debe jugar un rol central, como en su momento lo tuvo (y lo sigue teniendo) en los países asiáticos¹⁸.

En efecto, en ASEAN se exhiben mayores niveles de cadenas de valor globales, en las cuales se destaca la participación, incluso de pequeñas y medianas empresas, que, mayoritariamente utilizan proveedores locales en sus procesos productivos, suministrando bienes intermedios que, en muchos casos, son insumos de productos que, con posterioridad, elaboran grandes firmas en esa zona, empleando bienes de diversas fuentes regionales¹⁹.

Precisamente, hoy la competencia con los productos chinos o del sudeste asiático, de bajo precio, puede jugar en contra de la formación de tales encadenamientos al interior de la Alianza del Pacífico, de modo que resulta imperioso mejorar la competitividad y buscar las vías para reducir los costos, para lo cual, México debiese aportar con algunas de sus experiencias obtenidas con motivo del desenvolvimiento dentro del TLCAN²⁰, donde ha actuado en escenarios competitivos y ha alcanzado niveles de exportaciones muy relevantes.

La integración desde la base productiva requiere de la eliminación de aranceles dentro de la zona, un sistema de acumulación de origen e inversiones en energía, transporte e infraestructura, acompañados de flujos constantes de recursos humanos altamente capacitados, de la mano con la incorporación de avanzadas tecnologías²¹, desafío que se presenta como muy complejo de sortear satisfactoriamente²².

Dicho lo anterior, sumariamente podemos indicar que la Alianza del Pacífico se constituyó formalmente en la localidad de Paranal, Chile, a través de la suscripción, en 2012, de su Acuerdo Marco, el cual regula, de manera general esta iniciativa que congrega a Chile, Colombia, México y Perú²³.

Luego, el 10 de febrero de 2014, se suscribió en Cartagena de Indias, Colombia, el Protocolo Adicional a ese Acuerdo Marco, el cual entró en vigor el 1 de mayo de 2016²⁴. Este instrumento contó originalmente con 19 Capítulos y 3 anexos generales. Su Capítulo 1 contiene Disposiciones Iniciales; el Capítulo 2 contempla Definiciones Generales; el Capítulo 3 norma el Acceso a Mercados; el Capítulo 4 se refiere a las Reglas de Origen y los procedimientos relacionados con éstas; el Capítulo 5 trata la Facilitación del Comercio y Cooperación Aduanera; el Capítulo 6 se refiere a Medidas Sanitarias y Fitosanitarias; el Capítulo 7 aborda los Obstáculos Técnicos al Comercio; el Capítulo 8 es el dedicado Contratación Pública; el Capítulo 9 regula el Comercio transfronterizo de servicios; el Capítulo 10 es el referente a la Inversión; el Capítulo 11 es el atinente a Servicios Financieros; el Capítulo 12 es el relativo a Servicios Marítimos; el Capítulo 13 aborda Comercio Electrónico; el Capítulo 14 se refiere a Telecomunicaciones; el Capítulo 15 es el incumbente a Transparencia; el Capítulo 15 bis contiene disposiciones sobre mejora regulatoria²⁵; el Capítulo 16 prevé la normativa de Administración del Protocolo Adicional; el Capítulo 17 trata el régimen de solución de controversias; el Capítulo 18 establece las Excepciones, y el Capítulo 19 prevé las Disposiciones finales.

Considerando las materias abordadas en él, se ha afirmado que éste supone un acuerdo de cuarta generación, que comprende temáticas usualmente no incluidas en los tratados de libre comercio ni en las reglas multilaterales de la OMC, como la contratación pública, el comercio electrónico y las inversiones²⁶. En efecto, se ha dicho que este instrumento supone un acuerdo profundo, diciéndose incluso que, resulta ser el tratado plu-

¹⁷ KUWAYAMA, Mikio, *Pacific Alliance: A Latin American Version of "Open Regionalism" in Practice* (Kobe, Kobe University Research Institute for Economics and Business, 2019), p. 6.

¹⁸ MARCHINI, Geneviève, *La Alianza del Pacífico a ocho años de su creación. Balance crítico y perspectivas*, en *Anuario Latinoamericano Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales* 7 (2019), p. 99.

¹⁹ PRIETO, cit. (n. 14), p. 263.

²⁰ FOXLEY, Alejandro, *Nuevo desafío para América Latina: Integración productiva*, en FOXLEY, Alejandro y MELLER, Patricio (editores) *Alianza del Pacífico: En el proceso de integración latinoamericana*, (Santiago, CIEPLAN, 2014), pp. 16-18.

²¹ BALDWIN, Richard, *21st Century Regionalism: Filling the gap between 21st century trade and 20th century trade rules* (Ginebra, WTO/ Staff Working Paper, 2011), pp. 25-38.

²² MARCHINI, cit. (n. 17), pp. 93-96.

²³ Vid. GALLEGOS ZÚÑIGA, Jaime, *La Alianza del Pacífico, aspectos jurídicos organizacionales y de su sistema de solución de controversias*, en *Estudios Internacionales* 51 (2019) 194, pp. 76-82.

²⁴ Decreto n° 24, de 2016, del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.

²⁵ Incorporado mediante el Primer Protocolo Modificatorio aprobado en Paracas, el 3 de julio de 2015.

²⁶ ÁLVAREZ ZÁRATE, José y BELTRÁN VARGAS, Diana, *The Pacific Alliance Dispute Settlement Mechanism: One More for the Heap*, en SAUVÉ, Pierre, POLANCO LAZO, Rodrigo y ÁLVAREZ ZÁRATE, José (editores) *The Pacific Alliance in a World of Preferential Trade Agreements. Lessons in Comparative Regionalism* (Cham, Springer, 2018), p. 236.

rilateral más profundo firmado por países latinoamericanos, superando las disciplinas de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Mercosur y la Comunidad Andina²⁷.

Luego, atendido que entre los Estados Parte, previamente, contaban entre sí con tratados de libre comercio, el objetivo del Protocolo Adicional fue armonizar y mejorar estándares comunes, especialmente en disciplinas comerciales, incorporando, además, otras temáticas no previstas en todos esos acuerdos bilaterales, como servicios financieros y marítimos²⁸, entre otros²⁹.

En lo que se refiere al enfoque con el cual se concibió la preceptiva, aun cuando, el modelo que sigue el Protocolo Adicional va de la mano con lo previsto en el TLCAN³⁰, de 1994, se ha observado que, a diferencia de ese último acuerdo norteamericano, muchas de las disposiciones acordadas por el bloque latino en análisis tienen el carácter de orientaciones y no cuentan con carácter imperativo, sin estar provistas de la estructura de una norma jurídica en *stricto sensu*, que establezca un supuesto y determine una consecuencia -clara- en caso de contravención o, al menos, fije visiblemente una obligación o deber que deba cumplirse por los Estados signatarios³¹.

Asimismo, es necesario tener en cuenta que la mayoría de sus disposiciones tienen el carácter de medidas de integración negativa, siendo muy pocas aquellas de integración positiva, que, como se sabe, suponen un hacer conjunto, que entre otros aspectos, se traduce en la armonización de

²⁷ BARTESAGHI, Ignacio, *Los desafíos de la Alianza del Pacífico en el marco del TPP*, en TREMOLADA ÁLVAREZ, Eric (editor) *El Derecho internacional y su influencia en las ciencias constitucional y económica modernas*, (Bogotá. Universidad Externado, 2016), pp. 456, 461.

²⁸ En el caso de Chile, si bien cuenta en sus tratados de libre comercio en vigor con México (capítulo 11) y Centroamérica (capítulo 12), con normas específicas sobre servicios de transporte aéreo, la regulación específica de los servicios marítimos es una singularidad del ordenamiento de la Alianza del Pacífico.

²⁹ REBOLLEDO SMITMANS, Andrés. *El Acuerdo Marco y el Protocolo Adicional de la Alianza del Pacífico. Visión desde Chile*, en *Revista Mexicana de Política Exterior* (2016) 106, p. 77.

³⁰ BRICEÑO RUIZ, José, *Latin America beyond the continental divide. Open regionalism and post-hegemonic regionalism co-existence in changing region*, en BRICEÑO RUIZ, José y MORALES, Isidro (editores) *Post-Hegemonic Regionalism in the Americas Toward a Pacific-Atlantic Divide?* (Nueva York, Routledge, 2017), pp. 83-85.

³¹ PALOTAS KELEN, Laszlo y DUARTE PULIDO, Claudia, *¿Cómo hacer la Alianza del Pacífico amigable para la región?*, en *Revista Lebret*, (2014) 6, p. 123.

las regulaciones pertinentes, y no meramente establecer un deber de no hacer algo que dificulte los intercambios mutuos o eliminar los aranceles.

Dicho lo anterior, y aun cuando la Alianza del Pacífico parece haber perdido el impulso inicial, en un complejo contexto como el actual, que demanda evaluar las relaciones comerciales globales de un modo estratégico, ponderando los problemas logísticos³² verificados en las grandes cadenas de producción a miles de kilómetros de distancia, resulta adecuado reflexionar sobre el proyecto subregional en el cual Chile es Estado Parte, a fin de ponderar si se pueden aprovechar de mejor forma las sinergias que aún restan por explotar.

Asimismo, otro punto que estimamos relevante de destacar es que este bloque ha dado un paso significativo en su relacionamiento externo, al haber celebrado, en conjunto, un acuerdo de libre comercio con Singapur, gran potencia marítima³³, que con ello pasará a ocupar la posición de Estado asociado del bloque³⁴, estatus que también se encuentran negociando Australia, Nueva Zelanda y Canadá, y que supone una muestra clara de la apertura y proyección internacional de esta iniciativa.

2. Escenario marítimo en la Alianza del Pacífico

Al mirar a los Estados Parte de la Alianza del Pacífico, si bien México es el país que cuantitativamente tiene un mayor movimiento marítimo de mercancías, si atendemos al porcentaje del volumen total de exportaciones que se efectúa por vía marítima, ese país mesoamericano suele alcanzar a menos de un tercio de los movimientos que efectúa Chile, país que mueve más del 95% de sus exportaciones por vía marítima, seguido por Colombia,

³² MARINUCCI, Elsa, *Logística y transporte internacional: la disrupción ante el covid 19*, en *Revista Integración y Cooperación Internacional* (2021) 32, pp. 6-21.

³³ <https://www.worldenergytrade.com/logistica/transporte/singapur-sigue-siendo-el-centro-maritimo-mas-importante-del-mundo>

³⁴ Sobre los Estados Asociado de la Alianza del Pacífico conviene tener presente que ese bloque cuenta con un documento denominado Lineamientos aplicables a los Estados Asociados a la Alianza del Pacífico, el cual fue dado a conocer en el marco de la XVII reunión del Consejo de Ministros del bloque, celebrada en Ciudad de México en junio de 2017. En ese texto se indica que se entiende por "Estado Asociado a la Alianza del Pacífico" aquel con el cual todos los Estados Parte del Acuerdo de Paranal celebren "y" pongan en vigor un acuerdo vinculante de "altos estándares en materia económico comercial", que contribuya a la consecución de los objetivos del instrumento marco del bloque.

con cerca del 80% y Perú con alrededor del 70%³⁵, lo cual se explica por el envío de bienes mexicanos, por vía terrestre, a Estados Unidos, y también justifica la relevancia que tiene para la nación meridional, y los sudamericanos, en general, los flujos por esta vía.

Otro elemento que vale la pena tener a la vista es que los Estados Parte de la Alianza del Pacífico cuentan con diversos niveles de apertura en el plano de los servicios de transportes marítimos, según da cuenta el Índice de Restricciones al Comercio de Servicios elaborado por la OCDE³⁶, que ubica a Chile como el país más abierto dentro de los analizados³⁷, con un nivel de 0,19; seguido por Colombia con 0,22³⁸ y luego por México, con 0,26, culminando con Perú, con 0,32.

A su vez, el panorama normativo dentro de los Estados Parte de la Alianza del Pacífico es dispar en lo que se refiere a la preceptiva que regula el transporte de mercancías, puesto que si bien, hace más de cuarenta años el profesor Cornejo Fuller instaba a los países latinoamericanos a abrazar los criterios de las Reglas de Hamburgo³⁹, ello, a la fecha, no se ha llevado a la práctica. Así, mientras Chile, desde inicios de los ochenta, se plegó a tales reglas⁴⁰, y en Perú acaban de entrar en vigor las mismas, en abril de

2022⁴¹, México, si bien firmó en su momento ese instrumento, no las ha ratificado, y Colombia ni siquiera las ha firmado⁴², y sigue un régimen propio, sin perjuicio de que diferentes aspectos queden entregado a la autonomía de la voluntad, a partir de lo cual se acude a diferentes fuentes internacionales⁴³.

A su turno, debe tenerse en cuenta que la distancia entre el puerto de Manzanillo, en México, y el puerto de Valparaíso, en Chile, es de más de 6.700 kilómetros⁴⁴, y a partir de ello, México está tan alejado del extremo sur de Chile, como Inglaterra de Sudáfrica, lo cual supone un reto para mejorar el tráfico de bienes⁴⁵, si consideramos los costos que este escenario trae involucrados, si se quisiera emprender encadenamientos productivos.

Por otro lado, dentro de los tres países sudamericanos del bloque, no obstante tener una contigüidad formal, la conectividad efectiva, por tierra, es muy deficiente, si miramos el territorio que une a Colombia y Perú, el cual limitan en la zona del Amazonas, por lo que sus flujos terrestres se realizan necesariamente a través de Ecuador, país que no forma parte de la Alianza del Pacífico⁴⁶.

³⁵ MUNGUÍA VÁZQUEZ, Gabriela, CANALES GARCÍA, Rosa y BECERRIL TORRES, Osvaldo, *La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990-2015*, en *México y la Cuenca del Pacífico*, 7 (2018) 20, pp. 73-75, 80.

³⁶ <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=STRI> (recuperado el 22 de febrero de 2020).

³⁷ Perú al no formar parte de la OCDE no fue objeto de análisis.

³⁸ No obstante ello, Colombia ha exhibido costos muy altos por exportación de contenedores, que al 2014, más que duplicaban en su promedio, con 2.355 dólares de Estados Unidos, al promedio que se cobraba en Chile (980 dólares de Estados Unidos) o Perú (890 dólares de Estados Unidos) *Vid.* FUENZALIDA O'SHEE, Darcy, VALENZUELA KLAGGES, Bárbara y CORVALÁN QUIROZ, Alejandro, *La facilitación comercial y sus efectos en el comercio bilateral chileno de 2006 a 2014*, en *Revista de la CEPAL* (2018) 124, p. 179.

³⁹ CORNEJO FULLER, Eugenio, *Evaluación sobre la posible ratificación por los países latinoamericanos de las Reglas de Hamburgo en relación con la Convención de Bruselas de 1924, desde el punto de vista jurídico*, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso* (1980) 4, pp. 143-177.

⁴⁰ Sobre los alcances de la incorporación de esta normativa internacional. *Vid.* TOMASELLO HART, Leslie, *Curso de Derecho marítimo chileno* (Santiago, Libromar, 2015), pp. 435-450; GARCÍA INFANTE, Félix, *Derecho del transporte marítimo. Comentarios, legislación comercial y administrativa* (Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1993), pp. 255-260.

⁴¹ Mediante Decreto Supremo n° 6, de 2021, del Ministerio de Relaciones Exteriores de ese país, acto administrativo que supuso denunciar la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, adoptada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, hasta entonces en vigor. Sobre la normativa peruana previa a la adhesión a las Reglas de Hamburgo *Vid.* URDAY, Percy, *Manual de Derecho Marítimo* (Lima, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2017).

⁴² https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status

⁴³ JIMÉNEZ VALDERRAMA, Fernando, *Las obligaciones del porteador en el contrato de transporte marítimo de mercancías*, en *Revista Chilena de Derecho* 42 (2015) 2, p. 517.

⁴⁴ TVEVAD, Jesper, *The Pacific Alliance: Regional integration or fragmentation?*, (Bruselas, European Parliament/Policy briefing, 2014), p. 14.

⁴⁵ DANIELS, Christine, *The Pacific Alliance and Its Effect on Latin America: Must a Continental Divide be the Cost of a Pacific Alliance Success?*, en *Loyola of Los Angeles International & Comparative Law Review* 37 (2015) 2, p. 161.

⁴⁶ HERRERA CHAVES, Benjamín, *México en la Alianza del Pacífico ¿desafío o complemento a los procesos de regionalización en Latinoamérica?*, en PASTRANA, Eduardo y GEHRING, Hubert (editores) *Alianza del Pacífico: mitos y realidades* (Cali, Universidad Santiago de Cali, 2014), pp. 213-215.

3. Regulación en el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco

En la Alianza del Pacífico los servicios marítimos se tratan -como se adelantó- en el Capítulo 12 del Protocolo Adicional, que supone una regulación nueva para los diferentes Estados Parte del bloque, iniciativa que busca crear mecanismos de cooperación entre los mismos, a fin de mejorar su competitividad logística⁴⁷, cuyas disposiciones expresan lo que sigue:

a) Ámbito de aplicación

El mencionado Capítulo 12 se aplica a las medidas adoptadas o mantenidas por cualquiera de los Estados Parte que afecten los servicios de transporte marítimo internacional y los servicios conexos al transporte marítimo⁴⁸ suministrados por un proveedor de servicios de otro Estado Parte⁴⁹.

Además, se precisa que las medidas que afectan al suministro de servicios de transporte marítimo quedan dentro del ámbito de aplicación de las obligaciones contenidas en las disposiciones relevantes de los Capítulos 9 (sobre comercio transfronterizo de servicios) y 10 (sobre inversión), y sujetas a cualquier excepción o medidas disconformes establecidas en el Protocolo Adicional, que les sean aplicables a dichas obligaciones⁵⁰.

Luego, con la salvedad de lo recientemente señalado, en caso de incompatibilidad entre lo prescrito en el Capítulo de Servicios Marítimos y otro Capítulo del Protocolo Adicional, el primero debe prevalecer⁵¹, bajo una lógica de especialidad.

Ahora bien, sin perjuicio de lo establecido en el Capítulo de Servicios Marítimo, los Estados Parte reconocen sus derechos y obligaciones contraídos en virtud de los instrumentos internacionales emanados de los diferentes organismos de las Naciones Unidas, suscritos y ratificados por cada uno

⁴⁷ ACUÑA BOLÍVAR, Juan, *Evolución de la Alianza del Pacífico* (Caracas, SELÁ, 2014), p. 30.

⁴⁸ De acuerdo con lo previsto en el artículo 12.1 del Protocolo Adicional, "servicios conexos al transporte marítimo" significa el suministro de servicios destinados a atender los requerimientos del buque, su tripulación, pasajeros y/o carga, de acuerdo con lo establecido en la legislación de cada Estado Parte, comprendiendo dentro de este ámbito a los servicios portuarios.

⁴⁹ Artículo 12.2.1 del Protocolo Adicional.

⁵⁰ Artículo 12.2.2 del Protocolo Adicional.

⁵¹ Artículo 12.2.3 del Protocolo Adicional.

de ellos, que regulen el transporte marítimo internacional⁵², así como las actividades conexas al transporte marítimo⁵³.

b) Participación en el transporte

En una norma declarativa se señala que los Estados Parte deben acordar mecanismos de cooperación para adoptar las mejores prácticas con el fin de propiciar un ambiente de facilitación de transporte marítimo en continua mejora. Sin embargo, ello no afecta disposición alguna u obligaciones ya contraídas o por contraer, en virtud de convenios, leyes y normas internacionales vigentes⁵⁴.

c) Trato nacional

Los Estados Parte deben conceder, en sus puertos, a los buques de otro Estado Parte⁵⁵, un trato no menos favorable que el que otorguen a sus propios buques con respecto al libre acceso, permanencia y salida de los puertos, el uso de las facilidades portuarias y todas las facilidades garantizadas por éste en conexión con las operaciones comerciales y de navegación, para los

⁵² Para mayor certeza, las obligaciones de los Estados Parte en virtud de los instrumentos internacionales mencionados no se sujetan al mecanismo de solución de diferencias del Protocolo Adicional.

⁵³ Artículo 12.2.4 del Protocolo Adicional.

⁵⁴ Artículo 12.3 del Protocolo Adicional.

⁵⁵ Con arreglo a lo previsto en el artículo 12.1 del Protocolo Adicional, "buque de un Estado Parte" significa cualquier embarcación que enarbole el pabellón de uno de los Estados Parte y que se encuentre inscrita en su registro de acuerdo con las disposiciones internas de dicho Estado. Asimismo, se extiende ese tratamiento para el transporte internacional, a los buques de bandera de Estados no Parte, que sean arrendados u operados por navieros o empresas de un Estado Parte, siempre y cuando dicho Estado Parte lo informe en debida forma, sin perjuicio de las responsabilidades y obligaciones que correspondan al Estado de la bandera del buque.

Sin embargo, ese término no incluye: a) buques de guerra; b) buques para la investigación científica, oceanográfica o hidrográfica; c) buques destinados para la pesca, y para su investigación y tratamiento, ni

d) buques destinados para proporcionar servicios de apoyos portuarios, en tráfico de bahía y áreas portuarias incluyendo pilotaje, remolque, ayuda y salvamento en el mar.

buques, su tripulación⁵⁶ y carga⁵⁷. Esta disposición también debe aplicarse para la asignación de muelles y las facilidades de carga y descarga⁵⁸.

Al efecto, debe recordarse que el transporte marítimo es uno de los sectores en los cuales los Estados Parte de la Alianza del Pacífico presentan mayores restricciones en lo referente a inversión extranjera⁵⁹, de modo tal, que disposiciones como las de esta clase, podría mirarse como un primer paso para una paulatina apertura dentro del espacio subregional.

d) Agentes y representantes

Un proveedor de servicios de transporte marítimo de un Estado Parte⁶⁰ que opere en el territorio de otro tiene derecho a establecer representaciones en aquel territorio, de conformidad con su legislación⁶¹.

e) Reconocimiento de documentación de los buques

Los Estados Parte debe reconocer la nacionalidad de un buque de otro Estado Parte, al comprobar por medio de los documentos de abordaje, que han sido emitidos por la autoridad competente⁶² de ese otro Estado Parte

⁵⁶ Con arreglo a lo previsto en el artículo 12.1 del Protocolo Adicional, tripulación de un buque de un Estado Parte significa toda persona contratada que figure en la lista de la tripulación.

⁵⁷ En el plano de la Unión Europea, sobre una controversia que versó acerca de un trato discriminatorio que recibían, en el puerto de Génova, buques que no contaban con pabellón italiano. *Vid.* Asunto C-18/93, *Corsica Ferries*.

⁵⁸ Artículo 12.4 del Protocolo Adicional.

⁵⁹ DE LA MORA SÁNCHEZ, LUZ, *Armonización de marcos regulatorios en la Alianza del Pacífico, en SISTEMA ECONÓMICO LATINOAMERICANO, Marcos Regulatorios en los mecanismos de integración subregional en América Latina y el Caribe: Armonización y Convergencia* (Caracas, SELA/Documento de Trabajo 2-15, 2015), pp. 127, 132.

⁶⁰ Con arreglo a lo previsto en el artículo 12.1 del Protocolo Adicional, “proveedor de servicios de transporte marítimo de un Estado Parte” significa una persona debidamente autorizada o reconocida por la autoridad competente del Estado Parte, que provee servicios de transporte marítimo.

⁶¹ Artículo 12.5 del Protocolo Adicional.

⁶² Para estos efectos, las autoridades competentes para emitir los documentos de abordaje son: a) en el caso de Chile, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, o su sucesor; b) en el caso de Colombia, la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional o una organización reconocida por

o por una organización reconocida por aquél⁶³, de conformidad con su legislación⁶⁴.

Asimismo, los documentos de los buques emitidos o reconocidos por un Estado Parte deben ser reconocidos por los otros Estados Parte⁶⁵.

f) Reconocimiento de documentos de viaje de la tripulación de un buque de un Estado Parte

Los Estados Parte deben reconocer como documentos de viaje de la tripulación de un buque de otro Estado Parte el pasaporte y/o la libreta de marino (*seaman book*) vigentes, en este último caso, expedida conforme al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (STCW), en su forma enmendada, de la Organización Marítima Internacional, otorgándole a los titulares de tales documentos un trato no menos favorable que a sus nacionales⁶⁶.

g) Jurisdicción

Cualquier controversia que se origine de un contrato privado entre un armador de un Estado Parte y un miembro de la tripulación de otro Estado Parte, debe ser resuelta por las autoridades judiciales o administrativas respectivas del Estado Parte a cuya bandera pertenece el buque o de conformidad a lo establecido en tal contrato⁶⁷.

Colombia, o su sucesor; c) en el caso de México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante, o su sucesor; d) en el caso de Perú, es la Dirección General de Capitanías y Guardacostas o una organización reconocida por Perú, o su sucesor.

⁶³ Con arreglo a lo previsto en el artículo 12.1 del Protocolo Adicional, “organización reconocida” significa una organización, debidamente facultada por la autoridad competente de un Estado Parte, que cumple tareas reglamentarias exigidas en virtud de los convenios de la Organización Marítima Internacional.

⁶⁴ Artículo 12.6.1 del Protocolo Adicional.

⁶⁵ Artículo 12.5.2 del Protocolo Adicional.

⁶⁶ Artículo 12.7 del Protocolo Adicional.

⁶⁷ Artículo 12.8 del Protocolo Adicional.

h) Intercambio electrónico de información

Los Estados Parte deben trabajar para mantener flujos transfronterizos de información, como un elemento esencial para promover un ambiente dinámico en los servicios portuarios y de transporte marítimo⁶⁸.

Sobre este punto vale la pena tener en cuenta la experiencia europea, que, al efecto ha dictado diferentes instrumentos como la referida Directiva⁶⁹ destinada a simplificar y armonizar procedimientos administrativos aplicados al transporte marítimo, estableciendo una transmisión electrónica normalizada de datos y racionalizando las formalidades informativas para los buques a su llegada o salida de los puertos de ese bloque.

i) Competitividad en el sector marítimo

Los Estados Parte deben⁷⁰ evaluar estrategias conjuntas tales como, la facilitación del transporte marítimo regional, el desarrollo de cadenas logísticas, la facilitación del transporte multimodal, entre otros, para mejorar la competitividad y la integración profunda de la región⁷¹.

Como resultado de dicha evaluación se deben priorizar estrategias y establecer una agenda de trabajo para su implementación⁷².

En lo que a este plano se refiere, se estima interesante de analizar, el que se establezca una normativa, de efectivo cumplimiento, dentro de la Alian-

⁶⁸ Artículo 12.9 del Protocolo Adicional.

⁶⁹ Vid. Directiva 2010/65/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE. Sobre los diferentes aspectos involucrados en la materia Vid. NAVAS GARATEA, Maximiliano, *La navegabilidad del buque en el Derecho marítimo internacional* (Vitoria-Gasteiz, Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2013).

⁷⁰ Artículo 12.10.1 del Protocolo Adicional.

⁷¹ Sobre la situación del transporte marítimo en la región Vid. SÁNCHEZ, Ricardo, JAIMURZINA, Azhar, WILMSMEIER, Gordon, PÉREZ, Gabriel, DOERR Octavio y PINTO, Francisca, *Transporte marítimo y puertos. Desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe* (Santiago, CEPAL, Serie recursos naturales e infraestructura, 176, 2015); LÓPEZ BERMÚDEZ, Beatriz, FREIRE SEOANE, María y PAIS MONTES, Carlos, *Crecimiento económico y transporte marítimo en América Latina, 2000-2015: Los efectos de políticas comerciales y modelización con datos panel*, en *Regional and Sectoral Economic Studies* 18 (2018) 1, pp. 47-71.

⁷² Artículo 12.10.2 del Protocolo Adicional.

za del Pacífico que regule los procesos de elaboración de estadísticas y bases de datos para el conocimiento del flujo y el transporte real efectuado, como se ha implementado en la Unión Europea mediante una Directiva⁷³.

j) Cooperación

Reconociendo la naturaleza global del transporte marítimo, los Estados Parte afirman la importancia de⁷⁴:

- a) trabajar en conjunto para superar los obstáculos que llegaren a presentarse en el desarrollo de servicios de transporte marítimo y servicios conexos a estos, así como, compartir conocimientos de buenas prácticas;
- b) compartir información y experiencias sobre leyes, regulaciones y programas que coadyuven a la eficiencia de la prestación de los servicios de transporte marítimo y servicios conexos a estos, así como, promover oportunidades de estudio y capacitación para el personal vinculado a tales servicios;
- c) promover la realización de eventos conjuntos que contribuyan al fortalecimiento de los servicios de transporte marítimo y servicios conexos a estos; tales como congresos, simposios, ruedas de negocios, ferias, foros hemisféricos y multilaterales;
- d) promover el intercambio de alumnos de los centros académicos de formación de marina mercante de los Estados Parte sujeto a disponibilidad y al proceso de selección que se determinen;
- e) trabajar en la búsqueda de mecanismos para facilitar y promover el embarque de entrenamiento y capacitación de alumnos de los centros académicos de formación de marina mercante en los buques de los Estados Parte;
- f) impulsar el intercambio de experiencias sobre proyectos de facilitación, como el concepto de "ventanilla única en la interfaz buque-

⁷³ Directiva 2009/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros.

⁷⁴ Artículo 12.11 del Protocolo Adicional.

puerto”, bajo procedimientos de reconocimiento de documentos electrónicos relativos a los buques, las tripulaciones y las cargas⁷⁵, y

g) promover el intercambio de experiencias en gestión y operación marítima y portuaria.

Sobre estos asuntos, en la Unión Europea, la Comisión, en 2013, presentó diferentes planes, que recibieron la denominación de “Cinturón azul”⁷⁶ destinado a reducir las formalidades aduaneras a que quedan sujetos los buques, buscando eliminar burocracias, tiempos de espera, y en definitiva costos, con el objetivo de alcanzar un transporte marítimo más competitivo, sin que por ello se menoscaben los requisitos de seguridad establecidos para su funcionamiento⁷⁷, lo cual va de la mano con la creación de la figura de las “Autopistas de mar”⁷⁸, que se insertan dentro de las políticas de transportes europeas en el plano marítimo⁷⁹.

⁷⁵ Sobre esta materia, *Vid.* Reglamento (UE) n° 177/2010, de la Comisión de 2 de marzo de 2010, que modifica el Reglamento (CEE) n° 2454/93, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2913/92, del Consejo, por el que se establece el Código Aduanero comunitario; la Directiva 2010/65/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE; la Directiva 2014/100/UE, de la Comisión, de 28 de octubre de 2014, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Además, en ese espacio se cuenta con un sistema denominado *SafeSeaNet*, enfocado a la prevención de accidentes, que también opera por vía electrónica.

⁷⁶ https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/bluebelt_en (recuperado el 10 de diciembre de 2019).

⁷⁷ Comunicación de la Comisión El «Cinturón Azul», un espacio único para el transporte marítimo / COM/2013/0510 final.

⁷⁸ Que son la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte, contribuyendo a la realización de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras. Consistentes en rutas marítimas de corta distancia, puertos, infraestructura y equipos marítimos asociados e instalaciones, así como formalidades administrativas simplificadas que permiten ese transporte marítimo o los servicios marítimo-fluviales que operen entre al menos dos puertos, incluidas las conexiones con las zonas de interior, todo ello, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 del Reglamento (UE) n° 1315/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE. Sobre esta temática *Vid.* GONZÁLEZ LAXE, Fernando y NOVO CORTI, Isabel, *Las autopistas del mar en el contexto europeo*, en *Boletín Económico del ICE* (2007) 2902, pp. 33-47.

⁷⁹ CORONA, Valentina, *Realità e prospettive per la creazione di uno spazio di trasporto marittimo europeo senza barriere*, en PETIT LAVALL, María y PUETZ, Achim (directores) *El transporte como motor*

Todas estas experiencias debiesen ser tenidas en cuenta en el bloque regional en análisis, adaptándolas a las particularidades propias del espacio geográfico en que se desenvuelve la Alianza del Pacífico, caracterizado por las grandes distancias existentes entre sus puertos⁸⁰.

k) Puntos de contacto

Se fijan puntos de contacto⁸¹ que tienen el deber de reunirse en el marco del Subcomité de Servicios del Comité Conjunto en materia de Inversión y Servicios⁸², para la implementación, administración y evaluación del Capítulo de Servicios Marítimos, y para la adopción de criterios, definiciones e interpretaciones comunes del mismo⁸³.

IV. CONCLUSIONES

Para que efectivamente se pueda hablar de integración económica es necesario ir levantando diferentes barreras que pueden trabar o entorpecer el libre flujo de bienes, servicios, capitales y personas. En este sentido, si bien la Alianza del Pacífico es un bloque relativamente reciente -que solo cuenta a su haber con diez años desde la celebración de su Acuerdo Marco-, con la regulación, de manera especial, de los servicios marítimos, exhibe un avance positivo, que puede permitir dar mayor certeza para los operadores que quieran emplear esta vía para el tráfico de productos.

Aun cuando algunas de las disposiciones son dispositivas y deben profundizarse, y se exhiben diferencias notorias con otros procesos regionales más maduros, como la Unión Europea, se valora favorablemente los com-

del desarrollo económico (Madrid, Marcial Pons, 2018), pp. 197-213.

⁸⁰ HEINE, Jorge, *Sigla nueva en sopa de letras: raíces y ramificaciones de la Alianza del Pacífico*, en *Revista Mexicana de Política Exterior* (2016) 106, p. 39.

⁸¹ Los Estados Parte designaron como puntos de contacto: a) en el caso de Chile, al Departamento Marítimo, Fluvial y Lacustre del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o su sucesor; b) en el caso de Colombia, a la Dirección General Marítima por conducto del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, o su sucesor; c) en el caso de México, a la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o su sucesor; y d) en el caso de Perú, a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones por conducto del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, o su sucesor.

⁸² Artículo 9.15 del Protocolo Adicional.

⁸³ Artículo 12.12.2 del Protocolo Adicional.

promisos asumidos por Chile, Colombia, México y Perú en esta materia, pues con ello se ayuda a hacerse cargo, al menos en parte, de uno de los problemas fácticos que presenta esta propuesta, cual es la falta de contigüidad y las enormes distancias existentes entre sus Estados Parte, fundamentalmente entre Chile y México.

En momentos como los actuales, en que la pandemia del coronavirus ha hecho evidente problemas en las cadenas de distribución globales, resulta positivo que la Alianza del Pacífico haya incursionado en liberalizar este plano, y con medidas como esta, supone una medida preliminar destinada a alcanzar encadenamientos regionales de valor. Sin embargo, aún queda camino por recorrer, y sería aconsejable que, entre sus Estados Parte, se avance en materia de armonización de las normativas, a fin lograr un marco coherente y que brinde mayor certeza a los agentes que actúan en ese espacio.

Bibliografía

- ACUÑA BOLÍVAR, Juan, *Evolución de la Alianza del Pacífico* (Caracas, SELA, 2014).
- ÁLVAREZ ZÁRATE, José y BELTRÁN VARGAS, Diana, *The Pacific Alliance Dispute Settlement Mechanism: One Move for the Heap*, en SAUVÉ, Pierre, POLANCO LAZO, Rodrigo y ÁLVAREZ ZÁRATE, José (editores) *The Pacific Alliance in a World of Preferential Trade Agreements. Lessons in Comparative Regionalism* (Cham, Springer, 2018).
- BAENA BAENA, Pedro, *La política comunitaria de los transportes marítimos* (Madrid, Marcial Pons, 1995).
- BALDWIN, Richard, *21st Century Regionalism: Filling the gap between 21st century trade and 20th century trade rules* (Ginebra, WTO/ Staff Working Paper, 2011).
- BARTESAGHI, Ignacio, *Los desafíos de la Alianza del Pacífico en el marco del TPP*, en TREMOLADA ÁLVAREZ, Eric (editor) *El Derecho internacional y su influencia en las ciencias constitucional y económica modernas*, (Bogotá. Universidad Externado, 2016).
- BIEBER, Roland, *Política de transportes y Redes transeuropeas*, en BENEYTO PÉREZ, José María (director), *Tratado de Derecho y Políticas de la Unión Europea* (Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2016) VII.
- BRICEÑO RUIZ, José, *Latin America beyond the continental divide. Open regionalism and post-hegemonic regionalism co-existence in changing region*, en BRICEÑO RUIZ, José y MORALES, Isidro (editores.) *Post-Hegemonic Regionalism in the Americas Toward a Pacific-Atlantic Divide?* (Nueva York, Routledge, 2017).
- CORNEJO FULLER, Eugenio, *Evaluación sobre la posible ratificación por los países latinoamericanos de las Reglas de Hamburgo en relación con la Convención de Bruselas de 1924, desde el punto de vista jurídico*, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso* (1980) 4.

- CORONA, Valentina, *Realità e prospettive per la creazione di uno spazio di trasporto marittimo europeo senza barriere*, en PETIT LAVALL, María y PUETZ, Achim (directores) *El transporte como motor del desarrollo económico* (Madrid, Marcial Pons, 2018).
- DANIELS, Christine, *The Pacific Alliance and Its Effect on Latin America: Must a Continental Divide be the Cost of a Pacific Alliance Success?*, en *Loyola of Los Angeles International & Comparative Law Review* 37 (2015) 2.
- DE LA MORA SÁNCHEZ, LUZ, *Armonización de marcos regulatorios en la Alianza del Pacífico*, en SISTEMA ECONÓMICO LATINOAMERICANO, *Marcos Regulatorios en los mecanismos de integración subregional en América Latina y el Caribe: Armonización y Convergencia* (Caracas, SELA/Documento de Trabajo 2-15, 2015).
- DURÁN LIMA, José y LO TURCO, Alessia, *El comercio intrarregional en América Latina: Patrón de especialización y patrón exportador*, en TERRA, María y DURÁN, José (editores.) *Los impactos de la crisis internacional en América Latina: ¿hay margen para el diseño de políticas regionales?* (Montevideo, Red Mercosur, 2010).
- FOXLEY, Alejandro, *Nuevo desafío para América Latina: Integración productiva*, en FOXLEY, Alejandro y MELLER, Patricio (editores) *Alianza del Pacífico: En el proceso de integración latinoamericana*, (Santiago, CIEPLAN, 2014).
- FUENZALIDA O'SHEE, Darcy, VALENZUELA KLAGGES, Bárbara y CORVALÁN QUIROZ, Alejandro, *La facilitación comercial y sus efectos en el comercio bilateral chileno de 2006 a 2014*, en *Revista de la CEPAL* (2018) 124.
- GALLEGOS ZÚÑIGA, Jaime, *La Alianza del Pacífico, aspectos jurídicos organizacionales y de su sistema de solución de controversias*, en *Estudios Internacionales* 51 (2019) 194.
- GARCÍA INFANTE, Félix, *Derecho del transporte marítimo. Comentarios, legislación comercial y administrativa* (Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1993).
- GONZÁLEZ LAXE, Fernando y NOVO CORTI, Isabel, *Las autopistas del mar en el contexto europeo*, en *Boletín Económico del ICE* (2007) 2902.
- HEINE, Jorge, *Sigla nueva en sopa de letras: raíces y ramificaciones de la Alianza del Pacífico*, en *Revista Mexicana de Política Exterior* (2016) 106.
- HERRERA CHAVES, Benjamín, *México en la Alianza del Pacífico ¿desafío o complemento a los procesos de regionalización en Latinoamérica?*, en PASTRANA, Eduardo y GEHRING, Hubert (editores) *Alianza del Pacífico: mitos y realidades* (Cali, Universidad Santiago de Cali, 2014).
- IGLESIAS BERLANGA, Marta, *Asuntos marítimos y pesca*, en BENEYTO PÉREZ, José María (director) *Tratado de Derecho y Políticas de la Unión Europea* (Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2016) VII.
- JIMÉNEZ VALDERRAMA, Fernando, *Las obligaciones del porteador en el contrato de transporte marítimo de mercancías*, en *Revista Chilena de Derecho* 42 (2015) 2.
- KUWAYAMA, Mikio, *Pacific Alliance: A Latin American Version of "Open Regionalism" in Practice* (Kobe, Kobe University Research Institute for Economics and Business, 2019).
- LÓPEZ BERMÚDEZ, Beatriz, FREIRE SEOANE, María y PAIS MONTES, Carlos, *Crecimiento económico y transporte marítimo en América Latina, 2000-2015: Los efectos de políticas comerciales y modelización con datos panel*, en *Regional and Sectoral Economic Studies* 18 (2018) 1.

- LORA-TAMAYO VALLVÉ, Marta, *Política de Transportes*, en LINDE PANIAGUA, Enrique (coordinador) *Políticas públicas de la Unión Europea* (Madrid, Colex, 2006).
- MARCHINI, Geneviève, *La Alianza del Pacífico a ocho años de su creación. Balance crítico y perspectivas*, en *Anuario Latinoamericano Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales* 7 (2019).
- MARINUCCI, Elsa, *Logística y transporte internacional: la disrupción ante el covid 19*, en *Revista Integración y Cooperación Internacional* (2021) 32.
- MUNGUÍA VÁZQUEZ, Gabriela, CANALES GARCÍA, Rosa y BECERRIL TORRES, Osvaldo, *La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990-2015*, en *México y la Cuenca del Pacífico*, 7 (2018) 20.
- NAVAS GARATEA, Maximiliano, *La navegabilidad del buque en el Derecho marítimo internacional* (Vitoria-Gasteiz, Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2013).
- NESTEROWICZ, Malgorzata, *Freedom to Provide Maritime Transport Services in European Community Law*, en *Journal of Maritime Law and Commerce* 34 (2003) 4.
- PALOTAS KELEN, Laszlo y DUARTE PULIDO, Claudia, *¿Cómo hacer la Alianza del Pacífico amigable para la región?*, en *Revista Lebrer*, (2014) 6.
- PRIETO, Germán, *Cadenas de valor en la Alianza del Pacífico: posibilidades de inserción internacional para el desarrollo productivo*, en PASTRANA BUELVAS, Eduardo y BLOMEIER, Hans (eds.) *La Alianza del Pacífico: ¿Atrapada en el péndulo del regionalismo y del interregionalismo?* (Bogotá, KAS, 2018).
- PUEYO LOSA, Jorge, *La política de transportes marítimos de la Comunidad Europea, libre prestación de servicios y libre acceso al tráfico transoceánico*, en *Revista de Instituciones Europeas*, 18 (1991) 1.
- REBOLLEDO SMITMANS, Andrés, *El Acuerdo Marco y el Protocolo Adicional de la Alianza del Pacífico. Visión desde Chile*, en *Revista Mexicana de Política Exterior* (2016) 106.
- ROCA ZAMORA, Amparo, *La realidad del mercado interior*, en JORDÁN, Josep (coordinador) *Economía de la Unión Europea* (5ª edición, Cizur Menor, Thomson Civitas, 2005).
- SÁEZ, Raúl, *Del regionalismo abierto al regionalismo segmentado: desafíos de la integración de América Latina y el Caribe* (Santiago, CIEPLAN, 2016).
- SÁNCHEZ, Ricardo, JAIMURZINA, Azhar, WILMSMEIER, Gordon, PÉREZ, Gabriel, DOERR Octavio y PINTO, Francisca, *Transporte marítimo y puertos. Desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe* (Santiago, CEPAL, Serie recursos naturales e infraestructura, 176, 2015).
- TOMASELLO HART, Leslie, *Curso de Derecho marítimo chileno* (Santiago, Libromar, 2015).
- TVEVAD, Jesper, *The Pacific Alliance: Regional integration or fragmentation?*, (Bruselas, European Parliament/Policy briefing, 2014).
- URDAY, Percy, *Manual de Derecho Marítimo* (Lima, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2017).
- VILLAR ROJAS, Francisco, *La libertad de prestación de servicios de transportes marítimos*, en NÚÑEZ LOZANO, María (directora) *Hacia una política marítima integrada de la Unión Europea. Estudios de política marítima* (Madrid, Iustel, 2010).
- WORLD ECONOMIC FORUM, *Enabling Trade: Enabling Trade in the Pacific Alliance* (Ginebra, WEF, 2014).

Capítulo 12.

EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTENEDOR

EDISON GONZÁLEZ LAPEYRE¹

Resumen: En el presente trabajo se busca realizar un análisis respecto de las características del contenedor en tanto medio de transporte. El autor ofrece una revisión sistemática de las especiales condiciones del contenedor, entendiéndolo que el contenedor no puede ser asimilado, en tanto régimen jurídico, a las mercancías o a una prolongación del buque. Es por lo anterior que se explorará la perspectiva de ofrecer como propuesta el diseño de un régimen normativo propio.

I.- INTRODUCCIÓN

El contenedor constituye un instrumento del transporte de una enorme importancia que fue inventado a mediados del siglo XX por Malcom Mac Lean, el que diseñó una caja de 35 pies de largo que fue utilizada por primera vez en 1956, en el trayecto entre Nueva York y Houston, en dos buques, el Ideal X y el Almeha.

Como toda innovación fue, al principio, resistido, en particular, por los estibadores que temieron por la pérdida de las fuentes de trabajo que su utilización podía generar y por algunos puertos reacios al cambio logístico que significaba esta nueva forma de transporte.

El tipo de contenedor más utilizado, actualmente, es el denominado Dry Container (DC), que está fabricado con aluminio o con acero, con la particularidad que los del primer tipo permiten mayor capacidad de carga mientras que, en general, los de acero disponen de una capacidad cúbica interna ligeramente superior. En otras palabras, los de aluminio pueden

¹ Profesor de Derecho Internacional Marítimo de la Academia de Derecho Internacional de La Haya. Negociador del Tratado del Río de la Plata y del Estatuto del Río Uruguay. Autor de más de 200 publicaciones de su especialidad