



MATERIAL DE CAPACITACIÓN · SIG-C-015 · VERSIÓN 01

Introducción al derecho internacional marítimo

Las reglas de juego del mar · Cinco charlas



Objetivo y alcance

Para qué sirve

Dar a conocer, a nivel introductorio, qué es el derecho internacional marítimo y para qué sirve: el marco legal común que sostiene la seguridad, la protección, el ambiente y el comercio por mar.

A quién va dirigido

Personal del puerto, personal comercial y administrativo, y personal nuevo en inducción, además del público del sector.

Las cinco charlas

- 1 ¿Qué es el derecho marítimo y por qué es internacional?
- 2 El mar y sus fronteras: el derecho del mar y la bandera.
- 3 La OMI y los grandes convenios del mar.
- 4 El derecho marítimo comercial: contratos, carga y responsabilidad.
- 5 El derecho marítimo en el puerto y en el Perú.

Nota de nivel

Curso introductorio y de contexto, no de formación jurídica. Los asuntos legales concretos los trata un abogado especialista (maritimista).

25 a 30 minutos por charla

¿Qué es el derecho marítimo?

Bandera panameña, tripulación filipina, dueño griego, carga peruana, frente a Chile rumbo a Estados Unidos. Si ocurre un problema a bordo, ¿qué ley se aplica? Esa pregunta es el origen del derecho marítimo.

Qué es

El conjunto de normas que regulan la navegación, los buques, el comercio por mar y el uso del mar. Es la regla de juego común del mar.

Por qué es internacional

El mar no pertenece a nadie y es de todos. En un mismo viaje, el buque cruza muchas jurisdicciones y zonas sin dueño: sin reglas comunes, el comercio sería un caos.

Un derecho antiquísimo

Nace de la Ley de Rodas y del Consulado del Mar medieval; hoy vive en grandes convenios internacionales.

Sus dos grandes ramas

Derecho del mar • público

Espacios marinos y relación entre Estados: quién manda en cada zona, la libertad de navegación, la bandera. Ej.: ¿hasta dónde llega el mar del Perú?

Derecho marítimo privado o comercial

Relaciones entre particulares: contratos de transporte, conocimiento de embarque, seguros, responsabilidad. Ej.: ¿quién responde si se moja la carga?

Una mira los países y el mar; la otra, las empresas y la carga.

Las zonas marinas

La CONVEMAR (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar), adoptada en 1982 y en vigor desde 1994, es «la constitución de los océanos»: define las zonas marinas y los derechos de los Estados en cada una.

COSTA	Aguas interiores	Mar territorial hasta 12 mn	Zona contigua hasta 24 mn	Zona económica exclusiva (ZEE) hasta 200 mn	Alta mar más allá
	Puertos y bahías: el Estado manda como en tierra.	Soberanía del Estado y derecho de paso inocente.	Control de aduanas, migración y sanidad.	Derechos exclusivos sobre los recursos; libertad de navegación.	No pertenece a ningún Estado; rige la libertad de navegación.

La posición del Perú

El Perú no es parte de la CONVEMAR. Su Constitución (artículo 54) establece un dominio marítimo hasta las 200 millas, con soberanía y jurisdicción, «sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional».

Nace del Decreto Supremo 781 de 1947 y de la Declaración de Santiago de 1952: el Perú fue pionero de la tesis de las 200 millas.

El Mar de Grau

Cuando se habla del «Mar de Grau» y las 200 millas, se habla de este dominio marítimo. En el trabajo diario casi no cambia nada, pero es parte de nuestra identidad marítima.

La bandera: el país a bordo

Todo buque tiene una nacionalidad, representada por la bandera que enarbola. A bordo «flota» un pedacito de ese país.

Estado de la bandera

El país donde el buque está registrado (flag state). Su ley gobierna el buque esté donde esté.

Banderas de conveniencia

Países que registran buques con facilidades e impuestos bajos —Panamá, Liberia, Islas Marshall—. Bajo ellas navega gran parte de la flota mundial.

Control del Estado rector del puerto

Port state control: el país del puerto puede inspeccionar a los buques extranjeros que atracan.

¿Y si un buque de bandera laxa no cumple las reglas?



Es el contrapeso que evita que las banderas más laxas se salten las reglas. El mar tiene fronteras jurídicas invisibles, y cada buque lleva su «país a bordo».

Quién fija las reglas comunes del mar

La OMI (Organización Marítima Internacional; en inglés, IMO) es el organismo de las Naciones Unidas que crea y mantiene los grandes convenios del mar. No opera buques ni castiga: fija las reglas comunes.

Los tres pilares

SOLAS

Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Construcción, equipos y operación segura. El convenio madre de la seguridad; de él nace el Código PBIP.

MARPOL

Prevención de la Contaminación por los Buques. Descargas de hidrocarburos, químicos, basura y aguas servidas, y emisiones.

STCW

Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar: quien trabaja a bordo debe estar capacitado.

Otros convenios que el sector vive a diario

Código PBIP (ISPS)

Protección frente a actos ilícitos.

COLREG

Reglas de tránsito del mar: para que los buques no choquen.

Líneas de Carga

Hasta dónde se carga un buque: el disco Plimsoll en el casco.

MLC 2006

Convenio de Trabajo Marítimo: la «carta de derechos» de la gente de mar.

El contrato y el conocimiento de embarque

Cuando un exportador manda su carga por mar, ¿qué la protege legalmente y quién responde si se pierde o se daña?

Contrato de transporte marítimo

Es la base del derecho marítimo comercial: el transportista (la naviera) se obliga a llevar una carga de un puerto a otro a cambio de un flete.

Conocimiento de embarque (Bill of Lading, BL): tres funciones a la vez

- 1 **Recibo:** prueba que la carga se embarcó y en qué estado.
- 2 **Prueba del contrato:** de transporte.
- 3 **Título de la mercancía:** quien tiene el BL tiene derecho a retirarla.

Sus reglas vienen de convenios internacionales, como las Reglas de La Haya-Visby.

Fletamento (charter party)

Alquilar un buque entero o parte de él, por viaje o por tiempo. Es distinto del transporte de una carga suelta.

Seguro marítimo

Como el mar es riesgoso, casi todo viaja asegurado: el seguro cubre la pérdida o el daño del buque (el casco) y de la carga.

Instituciones clásicas del mar

Avería gruesa (general average): una regla antiquísima que viene de la Ley de Rodas



Quien se salvó gracias al sacrificio, contribuye.

Salvamento (salvage)

Quien acude a salvar un buque o su carga en peligro tiene derecho a una recompensa: premia a quien presta auxilio.

Limitación de responsabilidad

El transportista responde por los daños a la carga, pero, salvo dolo o culpa grave, hasta ciertos límites fijados por los convenios.

Detrás de cada contenedor hay un entramado de contratos, documentos y reglas de responsabilidad: cuando algo sale mal, se sabe quién responde y hasta cuánto.

¿Quién hace cumplir el derecho marítimo?

DICAPI • Autoridad Marítima Nacional

- Dirección General de Capitanías y Guardacostas; forma parte de la Marina de Guerra y actúa a través de las Capitanías de Puerto.
- Seguridad de la vida humana en el mar, entrada y salida de naves, protección del medio acuático.
- Aplica los convenios de la OMI y otorga el zarpe.

APN

Autoridad Portuaria Nacional: regula y supervisa el sistema portuario y coordina la protección (PBIP).

Aduana (SUNAT), Migraciones y Sanidad

Cada una aplica, en su parcela, una parte del marco legal.

Los certificados del buque: el derecho marítimo hecho visible

Seguridad
SOLAS

Prevención de la
contaminación
MARPOL

Protección
Código PBIP

Líneas de carga
Load Lines

Tripulación
STCW

Sin certificados vigentes, el buque no opera. Buena parte de estos trámites los gestiona la agencia marítima.

Del convenio internacional al muelle

Cómo una regla de la OMI llega a cumplirse



Lo que hacemos → el convenio que cumplimos

- Amarre seguro ➡ SOLAS
- Cuidar el ambiente, no contaminar ➡ MARPOL
- Credencial y áreas restringidas ➡ PBIP
- Tripulación capacitada y certificada ➡ STCW

Control del Estado rector del puerto

En el propio muelle se inspecciona a los buques extranjeros; si tienen deficiencias graves, se retienen. Es el derecho internacional aplicándose sobre la cubierta de un buque atracado.

Cuando seguimos un procedimiento, en el fondo cumplimos un convenio internacional. Entender el porqué de las reglas ayuda a cumplirlas mejor y con orgullo de oficio.

Qué debe recordar el participante

- 1 El derecho marítimo regula la navegación, los buques, el comercio por mar y el uso del mar; es internacional por naturaleza.
- 2 Tiene dos ramas: el derecho del mar (público, entre Estados) y el derecho comercial (privado, entre particulares).
- 3 La CONVEMAR define las zonas marinas. El Perú no es parte: su Constitución reconoce un dominio marítimo hasta las 200 millas.
- 4 La bandera da la nacionalidad al buque; el Estado rector del puerto puede inspeccionarlo y retenerlo.
- 5 La OMI crea los convenios: SOLAS, MARPOL y STCW son los tres pilares, y los certificados prueban su cumplimiento.
- 6 El BL es recibo, prueba del contrato y título de la carga; avería gruesa, salvamento y límites de responsabilidad completan el cuadro.
- 7 Cada práctica del muelle cumple un convenio. Para un asunto legal concreto, se acude a un abogado maritimista.



Documentos y registros relacionados

Curso introductorio y de contexto: no reemplaza la asesoría de un abogado especialista. Las normas y convenios evolucionan; ante una duda concreta, consulte la versión vigente.

■ SIG-C-009

El agenciamiento marítimo: documentos y trámites de la escala.

■ SIG-C-013

El Código PBIP: la protección, derivada del SOLAS.

■ SIG-C-014

Gestión de carga y contenedores: el conocimiento de embarque.

■ RHU-FO-001

Registro de Capacitación y Entrenamiento. Evidencia de asistencia.

■ SIG-PG-001 PASSOMA

Programa anual de seguridad, salud ocupacional y medio ambiente.

Control del documento

SIG-C-015 v01 · Documento del Sistema Integrado de Gestión de E. Sarmiento Consultores S.A.C. Elaborado por José A. Ramos Coral (Coordinador QHSE/SIG), revisado por Ernesto Sarmiento Murguía (Gerente de Operaciones) y aprobado por Ernesto Sarmiento Oviedo (Gerente General). Verifique que esta sea la versión vigente antes de su uso.