

PALABRAS DEL PRESIDENTE DEL COMITE

MARITIMO VENEZOLANO, Dr. LUIS COVA ARRIA

Al organizar las primeras Jornadas de Derecho Marítimo celebradas en octubre del año de 1977, no pensamos que ese acto vendría a constituir el motor por el cual se comenzarían a desarrollar nuevamente los estudios de Derecho Marítimo en nuestro país, así como el auge que el mismo ha venido teniendo en todo Sur-América. En efecto, después de estas Jornadas de Caracas de octubre del 77, se fundó nuestra Asociación de Derecho Marítimo. Poco después estuvieron con nosotros los actualmente presentes profesores Healy, Pineus y Ray.

Por otra parte, se han venido desarrollando actividades dentro del ámbito latinoamericano y en otros países, y debemos al respecto recordar que en el año 78 se fundó la Asociación de Derecho Marítimo de Ecuador y también la Asociación de Derecho Marítimo del Perú, las cuales fueron luego admitidas en el Comité Marítimo Internacional. Recientemente se han constituido, en el mes de diciembre del año próximo pasado, la Asociación de Derecho Marítimo de Colombia, por lo que podríamos decir que a nivel del Pacto Andino la idea de la modernización y la actualización de una legislación tan importante para llevar a cabo esa integración latinoamericana, aun cuando todavía obra de un grupo de personas interesadas en estas actividades jurídicas y con el apoyo decidido de nuestros gobiernos, podrá en un plazo más o menos corto lograr los frutos que los organizadores de estas asociaciones en los diferentes países pretenden llevar a cabo. Recordemos igualmente que no solamente la actividad ha sido la de constituir asociaciones de derecho marítimo con un fin más o menos académico, sino que también se han llevado a efecto actividades para la difusión del Derecho Marítimo. Recientemente en el mes de agosto también del año próximo pasado se celebraron en Lima Perú, las conferencias sobre las Reglas de Hamburgo, con un éxito bastante destacado, no solamente por la concurrencia que asistió a esos conferencias, sino por lo destacado de los participantes y expositores en las mismas. La continuación de esta actividad no concluirá con este Seminario. Recordamos que en el mes de septiembre de este año se celebrará un Seminario sobre Seguros, a nivel internacional, también en Lima-Perú, y que a fines de octubre se celebrará, con todo el apoyo de nuestras Asociaciones, un nuevo Seminario sobre Las Reglas de Hamburgo, más o menos en los mismos términos del Coloquio de Viena, en Buenos Aires, República Argentina, bajo el patrocinio tanto del Comité Marítimo Internacional como, por supuesto, de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo.

Ahora bien, debemos recordar y destacar que en la mayoría de los países de este continente de habla hispana, el Derecho Marítimo ha estado alejado de la realidad, que la legislación existente regula un hecho inexistente, como lo es la navegación a vela, y que, desafortunadamente la mayoría de nuestros países no han adherido a las Convenciones Internacionales de Bruselas y, con excepción de Argentina, podemos decir que casi ninguno de nuestros países ha incorporado en sus legislaciones internas los principios de esas Convenciones de Bruselas; por ello es necesario la actualización de la Legislación Marítima Latino-Americana.

En lo que al ámbito administrativo y a la legislación sobre la Marina Mercante Nacional, los países latinoamericanos, a diferencia de lo que ha ocurrido en materia de Derecho Privado, han dictado

normas de sumo interés y que incluso podríamos decir han servido de base para otros países, es decir que ha ocurrido algo distinto de lo que ha venido sucediendo en el ámbito del Derecho

Marítimo Privado; como ejemplo típico de esta política legislativa podemos citar la extensión de las facultades del Estado Ribereño sobre las 200 millas y las leyes sobre reserva de cargas. En ese aspecto los países latinoamericanos fueron quienes primero se pronunciaron, hoy se puede decir que existe consenso internacional acerca del reconocimiento de una zona costera de explotación económica. Posiblemente ese criterio se concrete en una norma internacional en la codificación que se está realizando con el auspicio de las Naciones Unidas en la Conferencia del Mar.

En lo que respecta a la reserva de cargas para el pabellón nacional, la conferencia de las Naciones Unidas del año 74, obtuvo la aprobación de un código de conducta que regula el régimen de las conferencias, y reconoce una reserva del 40% para cada uno de los países importadores o exportadores y sólo un 20% para los países de tercera bandera. En Estados como el nuestro, Venezuela, como Perú, como Chile, como Argentina, como Colombia y como muchos de nuestros países latinoamericanos que tienen unas costas marinas muy extensas, debe hacerse realidad la conciencia marítima y el deseo de tener flotas mercantes evolucionadas y cabe esperar que estas normas sobre Marina Mercante se complementen con medidas efectivas en el sector técnico, en el económico y en el jurídico.

No es suficiente dictar normas sobre política naviera sin complementarias con todas las medidas que se deben adoptar para incorporar buques a la matrícula nacional, es decir para poder obtener financiamientos a través de las leyes sobre gravámenes e hipotecas navales o marítimas, la de facilitar los trámites administrativos y dictar una legislación que contemple adecuadamente los distintos intereses. A nombre pues del Comité Marítimo Venezolano, quiero expresarles las gracias a los ciudadanos Ministro de Transporte y Comunicaciones y de Estado para el Desarrollo de la Región Oriental, por haber aceptado esta invitación, para acudir al acto de apertura del presente Seminario.

Muchas gracias.