

EL COMITE MARITIMO INTERNACIONAL

SUS ORIGENES, SU HISTORIA Y SU FUTURO

1.—La idea de la uniformación del Derecho Marítimo en el 1800 y la fundación del COMITE MARITIMO INTERNACIONAL. La exigencia de una uniformización internacional del Derecho Marítimo ha estado siempre presente en el curso de los siglos, y de ello hacen fe las codificaciones medievales mediterráneas y nórdicas y la jurisdicción, la cual no aplicaba la “COMMON LAW sino la “LAW MERCHANT”, cuya formación traslució claramente las exigencias de uniformidad del Derecho Marítimo y cuyo origen se basaba en el Derecho Romano. Poco después de la mitad del siglo pasado, en 1864, se constituyó en Londres la “NATIONAL ASSOCIATION FOR SOCIAL SCIENCE”, la cual tuvo el mérito de redactar el primer esquema de las reglas que, posteriormente en 1890, constituyeron el Código Uniforme en Materia de Avería Gruesa, redactado por la “International Law Association”, bajo la denominación de Reglas de York y de Amberes. Es interesante notar que la primera redacción de reglas uniformes de Derecho Marítimo, en la época moderna, no fue realizada mediante una Convención Internacional, sino mediante reglas privadas que las partes podían incorporar voluntariamente en sus contratos. El éxito de las Reglas de York y de Amberes ha sido verdaderamente excepcional, ya que se puede decir que hoy en día no existe un contrato de fletamento o un conocimiento de embarque donde no se recurra a tales reglas. Nueve años después, en 1889, fue firmada en Washington la primera Convención Internacional de Derecho Marítimo, con la cual se aprobaron las reglas para evitar abordajes en mar. Entre tanto, había alcanzado gran auge la idea de realizar la unificación internacional del Derecho Marítimo, mediante la elaboración de proyectos de Convenciones Internacionales, referentes a cada uno de los institutos de Derecho Marítimo, ya que el proyecto de un Código Uniforme Internacional no tenía ninguna esperanza de realizarse debido a la amplitud de la materia. Esta idea fue particularmente elaborada y profundizada en Bélgica por un jurista de Amberes, llamado LOUIS FRANCK, con la colaboración de CHARLES LEJEUNE, eminente asegurador de la época; con la colaboración de AUGUSTE BEERNAERD, Primer Ministro belga, se llegó a la constitución, el 29 de abril de 1896, de la “ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME”, la cual se proponía realizar la unificación del Derecho... Marítimo, mediante la cooperación no sólo de los juristas, sino de economistas, armadores, aseguradores, banqueros, agentes marítimos, liquidadores de averías, etc.

En síntesis, toda la comunidad marítima debería colaborar para la realización de la uniformización internacional del Derecho del Mar.

En el transcurso de un año, otras asociaciones nacionales de Derecho Marítimo- se constituyeron, reuniéndose en un Organismo Supranacional que se denominó “COMITE MARITIMO INTERNACIONAL”.

La primera conferencia internacional organizada por el COMITE MARITIMO INTERNACIONAL

Tuvo lugar en Bruselas el 6 de junio de 1897, bajo la presidencia de AUGUSTE BEERNAERD, y discutió el anteproyecto de una convención sobre la disciplina de la responsabilidad por abordajes en mar.

2.-El método de trabajo del COMITE MARITIMO INTERNACIONAL en los primeros 60 años de este siglo y sus resultados.

Es preciso recordar, aun cuando quizás es superfluo, que el Comité Marítimo Internacional, como organización de carácter privado, no podía por sí solo realizar convenciones internacionales de Derecho Marítimo, ya que para ello era preciso convocar una conferencia diplomática, v esta iniciativa corresponde a un Estado soberano. En consecuencia, la tarea que el Comité Marítimo Internacional se fijó, fue la de preparar proyectos de convenciones que fuesen luego sometidos a una Conferencia Diplomática.

La segunda fase fue, desde el principio, realizada con la colaboración del gobierno belga, el cual institucionalizó la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, convocando una sesión, cada vez que el Comité Marítimo Internacional le sometía un proyecto de Convención Internacional, listo para su examen y discusión en sede de Conferencia Diplomática. La preparación de los proyectos de Convención, dentro del Comité Marítimo Internacional, se realizaba mediante la escogencia de los argumentos por parte del órgano directivo, denominado BUREAU PERMANENT, compuesto por delegados de todas las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo, y la creación de comisiones internacionales que tenían como función estudiar los argumentos preseleccionados. Todas las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo tenían la facultad de enviar sus delegados a las reuniones de las Comisiones Internacionales, cuyos trabajos eran realizados por las Asociaciones, las cuales podían aportar argumentos y sugerencias.

El filtro de un grupo de trabajo, creado al interior de la Comisión Internacional, constituía un proceso progresivo de elaboración y afinamiento de los argumentos seleccionados que contaba con la contribución de la experiencia de todas las categorías marítimas interesadas: no se trataba de proyectos elaborados exclusivamente por abogados; se trataba más bien de proyectos que reflejaban la experiencia práctica de la gente de mar, y que constituían el punto de unión de los distintos intereses, de los diversos sistemas legislativos y de las diversas concepciones jurídicas.

Los anteproyectos eran sometidos a las Conferencias del Comité Marítimo Internacional, y allí participaban delegaciones de todas las Asociaciones Nacionales. En total se han realizado 31

Conferencias Internacionales del Comité Marítimo Internacional, de las cuales la primera fue la de Bruselas en 1897 y la última fue la de Río de Janeiro de 1977. Los proyectos aprobados por la Conferencia Internacional del Comité Marítimo Internacional, se transmitían al Gobierno Belga, el cual, como hemos dicho antes, convocaba una sesión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, invitando a los gobiernos interesados a participar.

Era frecuente, o más bien normal, que los miembros de las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo, que habían participado en la elaboración del Proyecto-, fuesen parte de la delegación diplomática de la Conferencia, asegurando en esta forma una relación constante entre el trabajo privado del Comité Marítimo Internacional y el trabajo de la Conferencia Diplomática. Basta recordar, que casi la totalidad de las sesiones de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo han sido presididas por el presidente del Comité Marítimo Internacional, o por un miembro influyente de una de las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo.

La Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo ha desarrollado- su obra desde 1905 hasta 1967, examinando y aprobando 15 proyectos de Convenciones Internacionales, que habían sido elaborados por el Comité Marítimo Internacional. Entre las Convenciones Internacionales preparadas por el Comité Marítimo Internacional, algunas han tenido gran éxito; tenemos así la Convención del 23 de septiembre de 1910, sobre La Unificación de Algunas Reglas en Materia de Abordajes de Naves, con 64 ratificaciones y adhesiones; la Convención del 23 de septiembre de 1910, para la Unificación de Algunas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos, con 68 ratificaciones y adhesiones y la Convención del 10 de octubre de 1957, sobre la Limitación de la Responsabilidad del Armador, con 32 ratificaciones y adhesiones.

3.-Interés de las Organizaciones de las Naciones Unidas en el Derecho Marítimo y sus efectos en la actividad del Comité Marítimo Internacional

En los últimos 30 años varias organizaciones de las Naciones Unidas, han manifestado un interés creciente por los problemas de la unificación del Derecho Marítimo, Público y Privado. Entre éstas, podemos señalar en primer lugar Intergubernamental “Intergovernmental Maritime Consultative Organization” (IMCO) constituida en marzo de 1958, y la cual, dos años más tarde, comenzó a ocuparse del problema de la seguridad de la vida humana en el mar, convocando en Londres en mayo de 1970, una Conferencia Internacional para la adopción de una nueva convención en esta materia, destinada a sustituir la del 10 de junio de 1948, y además para hacer una revisión de las Reglas para evitar abordajes en mar.

Posteriormente IMCO ha ampliado notablemente su actividad, ocupándose también de problemas relacionados con la esfera del Derecho Marítimo Privado, como lo demuestran la Convención sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la contaminación por Hidrocarburos, y la Convención de Atenas de 1974, sobre Transporte Marítimo de Pasajeros y sus Equipajes.

A su vez “1” UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT” (UNCTAD), ha comenzado a ocuparse de la unificación del Derecho Marítimo, tomando como argumento de estudio el transporte marítimo, en el curso de la primera sesión realizada en Ginebra del 23 de marzo al 16 de junio de 1964. Su competencia en esta materia fue confirmada por la Asamblea plenaria de UNCTAD realizada en Nueva Delhi del 2 de Febrero al 18 de marzo de 1968, con la Resolución 14 (II).

4.-Modificaciones sufridas en el método de trabajo del Comité Marítimo Internacional: sus primeras realizaciones y sus resultados. Después que las Naciones Unidas han manifestado su interés y sensibilidad por los problemas de las unificaciones del Derecho Marítimo, tomando la iniciativa de someter a estudio nuevos problemas, convocando conferencias diplomáticas, la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, que por más de 60 años había prestado incomparables servicios a la causa de la unificación del Derecho Marítimo, ha prácticamente cesado en sus funciones. En esta forma ha sido bloqueado el mecanismo de la preparación, por parte del Comité Marítimo Internacional, de proyectos de convención internacional; y de la convocatoria de conferencias diplomáticas, por parte del gobierno belga, a fin de que fuesen examinados y aprobados los proyectos; mecanismo éste considerado

Hasta ahora indispensable a falta de una iniciativa de la comunidad internacional. Sin embargo, el patrimonio de experiencia del Comité Marítimo Internacional que se ha acumulado a través de más de 60 años de trabajo en el campo de la unificación del derecho marítimo; las ventajas derivadas de su estructura organizativa así como de la rapidez y al mismo tiempo de la profundidad de su trabajo no podían sino contribuir, aun , cuando con métodos y procedimientos distintos, con la idea de la unificación internacional del Derecho Marítimo. Es necesario, en efecto, recordar que desde su origen el Comité Marítimo Internacional ha reunido, a través de las Asociaciones Internacionales, los conocimientos y las experiencias de todas las categorías de los operadores de mar; y ha podido, en consecuencia, expresar en su seno. ideas que representan al mismo tiempo el punto de unión de intereses contrapuestos y el punto de llegada de experiencias operativas en todos los campos y a todos los niveles. Además, sus características de organización privada, le han permitido siempre al Comité Marítimo Internacional una flexibilidad y una rapidez de acción que, por motivos institucionales, es difícilmente realizable en organizaciones a nivel de Gobierno.

El Comité Marítimo Internacional se convenció de que sus servicios podían y debían ser todavía de gran utilidad para la causa de la unificación internacional del Derecho Marítimo, y así, siempre bajo la presidencia de ALBERT LILAR, adoptó sus métodos de trabajo a las cambiantes circunstancias. El primer ejemplo de colaboración entre el Comité Marítimo Internacional y las organizaciones de las Naciones Unidas tuvo lugar con la Conferencia de Bruselas de 1961 y de 1962, sobre la disciplina y la limitación de la responsabilidad de los operadores de naves nucleares. A tal conferencia, fueron sometidos, contemporáneamente, el proyecto elaborado por el Comité Marítimo Internacional en su conferencia de Rijeka de 1957, y el proyecto elaborado por la Asociación Internacional de Energía Atómica (A.I.E.Ai), los cuales constituyen la base de la convención firmada el 25 de mayo de 1962.

Sucesivamente y tomando la iniciativa en la preparación de proyectos de convenciones internacionales, tales como el relativo al transporte de equipajes de pasajeros, el de privilegios e hipotecas y sobre la publicidad de los derechos sobre naves en construcción, que culminaron en las tres convenciones internacionales del 27 de mayo de 1967, así como el relativo a la modificación de la Convención del 25 de agosto de 1924 en materia de Conocimiento de Embarques que culminó en el Protocolo del 23 de febrero de 1968, el Comité Marítimo Internacional ha ofrecido sus servicios a las organizaciones internacionales para la preparación de nuevos proyectos de convención.

El primer caso de cooperación que desde el principio fue establecida sobre tal base, fue el referente al proyecto de convención sobre la disciplina de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos. Después del incidente "TORREY CANYON", y a petición de IMCO, el Comité Marítimo Internacional constituyó una comisión internacional propia, para someter al estudio la disciplina uniforme de la responsabilidad por daños causados por contaminación de hidrocarburos, bajo la presidencia de LORD DEVLIN. Tal comisión, luego de un profundizado examen del problema y la valoración de las alternativas que se planteaban en relación al régimen de la responsabilidad, a su limitación y canalización sobre el armador, conjunta disyuntivamente sobre el propietario de los hidrocarburos, preparó un proyecto de convención internacional que luego transmitió al IMCO con una relación explicativa. Tal proyecto fue en consecuencia objeto de un examen por parte del LEGAL COMMITTEE del IMCO, el cual, luego de hacer algunas modificaciones y preparar textos alternativos, convocó una conferencia diplomática durante la cual, el proyecto, una vez discutido, fue aprobado junto con el de la Convención sobre la intervención preventiva de los Estados en caso de contaminación del mar por hidrocarburos. La eficacia del trabajo realizado en esta oportunidad por el Comité Marítimo Internacional resulta del hecho de que la convención no se alejó sino en una medida modesta, del proyecto inicial del Comité Marítimo Internacional, proyecto éste elaborado en una época en la cual la experiencia en este campo era, ciertamente, muy modesta. No muchos años después el Comité Marítimo Internacional se dio cuenta que la Convención del año de 1957 sobre la limitación de la responsabilidad del armador no respondía más que a las exigencias de los tiempos modernos y que, por lo tanto, era necesario proveer a la elaboración de una disciplina uniforme sobre nuevas bases, teniendo en cuenta no tanto la naturaleza de la responsabilidad sino más bien la naturaleza de los créditos, lo cual había sido tomado como punto... de referencia por la Convención del 10 de mayo de 1952 sobre embargo preventivo de naves. El Comité Marítimo Internacional se puso en contacto con el IMCO y de acuerdo con éste se abocó al estudio del problema nombrando al efecto una comisión internacional bajo la presidencia de ALEX REIN . Esta comisión elaboró el proyecto de una nueva normativa, proponiendo su aplicación con dos modalidades distintas, es decir, alternativamente: con la adopción de un protocolo a la Convención del 10 de octubre de 1957, o con la adopción de una convención enteramente nueva, que sustituyese la convención de 1957. Los dos proyectos fueron sometidos a la XXX Conferencia del Comité Marítimo Internacional realizada en Hamburgo en abril de 1974, donde fueron discutidos y aprobados. Dichos proyectos, junto con una relación del Presidente de la Comisión Internacional, fueron transmitidos al IMCO para su examen; el IMCO,

luego de haberlos estudiado e integrado, convocó en diciembre de 1977 una conferencia internacional sobre la limitación de la responsabilidad del armador por los créditos marítimos, de acuerdo a un texto que reflejó en medida notable el proyecto elaborado por el Comité Marítimo Internacional. La importancia de la continua contribución del Comité Marítimo Internacional a la unificación internacional del Derecho Marítimo fue subrayada por el Secretario General del IMCO, Sr. SRIVASTAVA, el cual con ocasión de la XXXI Conferencia del Comité Marítimo Internacional realizada en Río de Janeiro en el mes de septiembre de 1977, quiso expresar por boca del Director de Servicios Legales del IMCO, Dr. MENSAH, su gran aprecio por el trabajo que el Comité Marítimo Internacional había desarrollado hasta ahora, y su fe y deseos de que el Comité Marítimo Internacional pueda continuar en el futuro su colaboración con las Organizaciones Internacionales y en particular con el IMCO.

Se debe precisar que el Comité Marítimo Internacional no ha tenido la posibilidad de participar en igual medida en la preparación de todos los nuevos proyectos de convención internacional. Tal es el caso del proyecto de una nueva convención sobre la disciplina de la responsabilidad del porteador, que fue elaborado por la UNCTAD con la colaboración de UNCITRAL y que culminó con la Convención de Hamburgo sobre el Transporte de Mercancías por Mar; aquí, si bien el Comité Marítimo Internacional siguió los trabajos preparatorios e hizo llegar a la UNCTAD sus comentarios críticos especialmente en lo relativo a la abolición de la exoneración de responsabilidad por culpa náutica), no tuvo intervención en la preparación del proyecto. El proyecto de la nueva convención fue el centro de atención del Comité Marítimo Internacional en el sentido organizado por el Comité Marítimo Internacional en Aix-en-Provence en septiembre de 1976, así como ahora la Convención de Hamburgo será objeto de estudio por parte del Comité Marítimo Internacional en el Coloquio que tendrá lugar en Viena en los días 8, 9 y 10 de enero de 1979, con la finalidad de considerar los problemas interpretativos que la nueva normativa pueda crear; de este modo, el Comité Marítimo Internacional, aun si' no ha podido tomar parte activa en la redacción de esta nueva convención destinada a sustituir la Convención de Bruselas del 25 de agosto de 1924, sobre el conocimiento de embarque, aporta igualmente su cooperación, basada en la experiencia jurídica y operativa de sus miembros, con la finalidad de asegurar una aplicaciones mas fácil y menos controvertida de esta nueva normativa, cuando entre en Vigor. Además, el Comité Marítimo Internacional, a sabiendas de que esta normativa, así como sucedió con la Conferencia de Londres

Sobre la limitación de la responsabilidad del armador de diciembre de 1977, no tendrá amplia aplicación, ha considerado oportuno y a proposición de la Asociación Noruega de Derecho

Marítimo, sugerir la actualización de la Convención del año de 1924 sobre Conocimientos de Embarque; del Protocolo de año 1968; de la Convención del año 1957 sobre la limitación de responsabilidad armatorial, así como de la Convención del 1962 sobre la responsabilidad de los operadores de naves nucleares, sustituyendo la moneda de cuenta prevista en tales convenciones (es decir, el franco Poincaré) por los derechos especiales de giro, y también insertado en la normativa de las citadas convenciones, reglas correspondientes a aquellas ya acogidas en la Convención de Atenas de 1974 sobre el transporte de pasajeros en la Convención de Londres de 1977 sobre la limitación de la responsabilidad por créditos marítimos; y ahora, en la Convención de Hamburgo sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. A estos fines, una comisión internacional presidida por el Profesor SCHULTZ ha elaborado un anteproyecto de cuatro protocolos a las citadas convenciones, los cuales serán casi seguramente sometidos a examen en la próxima Asamblea del Comité Marítimo Internacional, y si fueren aprobados se someterán a una conferencia diplomática que deberá convocarse a este fin.

5.-EL COMITE MARITIMO INTERNACIONAL

Nuevos métodos de trabajo y programas. La estructura del Comité Marítimo Internacional, luego de las modificaciones realizadas en su estatuto en 1972, ha demostrado saber adaptarse con elasticidad a las cambiantes exigencias de su trabajo, que no se desarrolla más, como una vez, sólo en el cuadro de las conferencias internacionales, que se convocaban una vez cada tres o cuatro años, sino que ha adquirido un carácter casi continuado debido a la exigencia de asegurar una relación entre las distintas comisiones internacionales creadas para el estudio de problemas individuales, además de seguir los trabajos de las demás organizaciones internacionales públicas y de mantener con ellas los contactos necesarios, asumiendo acuerdos, cuando es necesario, para hacer determinados estudios que deban ser realizados en cooperación.

El Comité Marítimo Internacional ha tratado de obtener este resultado conjugando la necesidad de una organización más amplia, con la exigencia de mantener su presupuesto en los límites de las contribuciones aportadas por las asociaciones nacionales, cuyas disponibilidades financieras dado el carácter privado que tienen, no han sido nunca importantes.

En realidad el Comité Marítimo Internacional, en consideración al trabajo que ha realizado y que está realizando en interés de la comunidad internacional, debería poder obtener una? contribución financiera por su actividad, pero esto hasta hoy no se ha verificado.

Sin embargo, el Comité Marítimo Internacional ha demostrado estar vivo y ha sabido, de acuerdo a su más antigua tradición, encontrar salidas alternativas a la función clásica de la preparación de los proyectos de convenciones internacionales, tales como la elaboración de las Reglas Uniformes para la adopción voluntaria, y el estudio sobre base comparada de los problemas de gran interés en el campo marítimo. En la primera dirección se señala la elaboración de una nueva edición de las Reglas de York y de Amberes, aprobada en el curso de la conferencia de Hamburgo de 1974 y que entró en vigor con la aprobación de todas las categorías interesadas, en agosto del mismo año, bajo el nombre de Reglas de York y Amberes 1974; se puede señalar además la elaboración conjunta con la Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) y con el General Council of British Shipping, al cual se ha agregado, ahora, el FONASBA, de una serie de definiciones de los términos de mayor uso en los formularios de contratos de fletamento a viaje en materia de estadías y contra estadías; la primera parte de estas definiciones fue aprobada por la Conferencia de Río de Janeiro del Comité Marítimo Internacional bajo la denominación de "RIO DE JANEIRO CHARTER PARTY (LAYTIME) DEFINITIONS", y ahora han sido objeto de un ulterior examen por parte de un grupo de trabajo mixto, compuesto por delegados de las cuatro organizaciones, a los fines de elaborar un texto que deberá ser distribuido próximamente entre todos los operadores económicos interesados, a fin de tener sus comentarios y luego darle publicidad, a fin de que sea posible consentir que se recurra a dicho texto en los charters parties. En la segunda dirección se señala el estudio iniciado, hace ya cuatro años, del contrato de construcción de naves, mediante un examen comparado de la normativa legal y contractual en vigor en los diversos ordenamientos. Tal estudio culminará en un futuro próximo en el volumen que recogerá el resultado de los trabajos y podrá ser de gran utilidad para los armadores y astilleros.

Además de la preparación del Coloquio de Viena, del cual se habló antes, la Asamblea del Comité Marítimo Internacional, reunida en Hamburgo en marzo de 1978, aprobó someter al estudio una serie de problemas y al efecto ha nombrado varias comisiones internacionales.

Entre estos problemas se pueden señalar: el estudio de la responsabilidad de los "Sea Terminals"; el estudio de los problemas jurídicos derivados del cambio de condiciones económicas y en particular de la devaluación monetaria; estudio de los problemas ulteriores relativos al abordaje de naves; así como el análisis comparado de la disciplina vigente en los distintos ordenamientos en materia de experticias técnicas en controversias marítimas.

6.-Existe un futuro para el Comité Marítimo Internacional. La sensibilidad adquirida por la Comunidad Internacional por los problemas de la unificación del Derecho Marítimo, y las iniciativas de las diversas organizaciones de las Naciones Unidas, no excluyen que el aporte del Comité Marítimo Internacional deba perder importancia y significado.

Como ya se ha hecho notar, el Comité Marítimo Internacional presenta características peculiares, que no pueden subsistir en las organizaciones internacionales por los motivos institucionales a los: cuales hemos hecho referencia. El Comité Marítimo Internacional es una organización privada extremadamente flexible, rápida en sus decisiones y en sus realizaciones; y en sus trabajos participan personas particularmente expertas, que representan intereses del mundo marítimo, y pueden, en consecuencia, expresar las exigencias reales del mismo, adaptando las cambiantes situaciones, contemperando los intereses contrapuestos y con la ayuda de los juristas que forman parte del Comité Marítimo Internacional se da a estas exigencias una normativa formalmente apropiada.

Existen además ciertas áreas en las cuales la iniciativa de una organización con las características del Comité Marítimo Internacional puede ser totalmente autónoma, cuando encuentre una respuesta natural en las exigencias reales de los operadores marítimos. Se trata de la realización de la uniformación, no tanto mediante las convenciones internacionales, sino mediante reglas adoptadas voluntariamente por los contratantes: el ejemplo de las Reglas de 'York y Amberes constituye un precedente luminoso, a este respecto, y puede ser seguido en otros campos. La elaboración de normas, o grupos de normas que las partes pueden voluntariamente adoptar en la disciplina de sus relaciones, respecto de la disciplina legal uniforme realizada mediante convenciones internacionales, tiene la gran ventaja de una mayor flexibilidad y adaptabilidad a las cambiantes exigencias de la "realidad técnico-económica, en cuanto su modificación no requiere el largo y complejo procedimiento de la redacción de una nueva convención o de un protocolo de la convocatoria a una conferencia diplomática; de la firma de la convención por una parte suficiente en número de estados para que pueda

Entrar en vigor y de la consecuente ratificación de un número de Estados tales de consentir una efectiva uniformidad: uniformidad que a veces en la práctica puede no realizarse porque no todos los estados que han ratificado la convención precedente, ratifican la nueva o las modificaciones a la vieja convención, en forma tal que pueden contemporáneamente subsistir diversas reglamentaciones uniformes.

El futuro del Comité Marítimo Internacional depende de su constante sensibilidad a los problemas “jurídicos económicos que se presentan o pueden presentarse, y sobre todo de la competencia y devoción a la causa de la unificación del Derecho Marítimo que siempre han demostrado sus miembros, que han dedicado y continúan dedicando lo mejor de ellos mismos a la causa de la unificación internacional del Derecho Marítimo.