

Mesa Redonda Sesión III

MESA REDONDA DE LA TERCERA SESIÓN

MODERADOR: Cap./Alt. ANTONIO ROMERO SIERRAALTA

CAPITÁN SIGIFREDO RAMÍREZ:

Atendiendo la invitación del Dr. Ray, con la venia del moderador y de la audiencia, quiero complementar y responder una pregunta que él hizo en relación con lo que está ocurriendo en los países del llamado Pacto Andino hoy llamado la Comunidad Andina, a la cual se reincorporó, precisamente ayer, otra vez el Perú después de haber estado ausente durante unos meses.

En la Decisión 331 que mencionó el Dr. Ray, en 1992 se estableció la regulación del transporte multimodal en la Región. Esa Decisión no tuvo aplicación práctica por diversas circunstancias a pesar de constituir una legislación supranacional y que regía automáticamente, por encima de las respectivas legislaciones comerciales de los cinco países. Estábamos nosotros el año pasado atendiendo una petición del gobierno colombiano haciendo un estudio entre los dos estatutos: La Haya y Hamburgo para que pudiera, de ese estudio, tomar luces el gobierno colombiano para decidir por cuál de los dos se inclinaba. Llevábamos dos meses trabajando la Asociación Colombiana de Derecho Marítimo y el Instituto Iberoamericano y después de dos meses, nos sorprende una tarde el funcionario del gobierno diciéndonos que tenía una mala noticia y nos presentó el texto de la Decisión 393 adoptada por el Acuerdo de Cartagena, modificatoria de la Decisión 331, relativa, como dije, al transporte multimodal. En esa Decisión 393 que ayer cumplió un año, es del 10 de julio de 1996, se adoptan para la fase del transporte marítimo las Reglas de Hamburgo en sus partes esenciales, se elimina la culpa náutica, se aumentan los límites de responsabilidad, se establecen las cargas de los intereses, etc., es decir, lo esencial de las Reglas de Hamburgo quedaron incorporadas en esa Decisión 393, repito, para el transporte multimodal, o sea, que esa Decisión modificó las legislaciones comerciales de los cinco países y están rigiendo, por consiguiente, las Reglas de Hamburgo en el ámbito de transporte multimodal.

¿Qué ocurre desde el punto de vista práctico? En Colombia tenemos dos regímenes para el transporte marítimo: cuando se realiza éste como único modo de transporte regirían en parte las Reglas de La Haya que están parcialmente incorporadas en el Código de Comercio, pero cuando se trata de transporte multimodal no solamente regional sino de cualquier parte del mundo o para cualquier parte del mundo desde la Subregión Andina, rigen las Reglas de Hamburgo. Esa es la situación que tenemos. La decisión, a mi manera de ver, fue

tomada a espaldas absolutamente de todos los interesados en el asunto y de los conocedores y fue una decisión puramente política. El gobierno, nos explicó el funcionario, que eso había sido una decisión tomada por el Ministerio de Comercio Exterior colombiano, presionado por el Ministerio de Transporte, a su vez presionado por los Ministros de Transporte de los otros cuatro países.

Ésa es la situación. No hemos salido todavía de la sorpresa a pesar de que ha pasado un año, no sabemos qué va a ocurrir. Nos tocó cambiar el proyecto de seminario a fin de poder presentarle al gobierno cuáles serían, en ese momento, las consecuencias de la adopción de las Reglas de Hamburgo para el transporte multimodal.

Dicho esto y refiriéndome a las palabras del Dr. Alvarez, en cuanto a que hay una permanente y severa intervención del Estado en todas las cosas marítimas, en el Congreso que planeamos hacer el próximo mes de octubre en Cartagena, incorporamos un tema que es el de la interdependencia, interacción o ninguna conexión que tiene, ninguna coordinación que tiene el Derecho Marítimo comercial, en el que nos movemos diariamente con el llamado Derecho del Mar (Convención de Jamaica, etc.) y la permanente intervención de los gobiernos en las actividades marítimas.

Decíamos nosotros al proponer el tema que, paradójicamente, cuando en el mundo se habla de la necesidad de reducir el tamaño del Estado, de reducir la gestión del Estado, de ir abriéndole más espacio a la iniciativa particular, en todos los ámbitos de la actividad humana; en lo tiene que ver con el mar está operando todo lo contrario, cada día es mayor la injerencia de los gobiernos, bien sea individualmente considerados o a través de los organismos multilaterales y cada día se hace más difícil realizar cualquier actividad en la mar y se hace más costosa, mucho más complicada, y la iniciativa particular está mucho más sometida a la decisión de los funcionarios.

DOCTOR JOSÉ DOMINGO RAY:

Si me permites, de acuerdo a esto, la Resolución 331 habría quedado sin efecto por una resolución 393 aprobada en el Pacto Andino, que sigue el Principio de la Convención de 1980 sobre Transporte Multimodal, que no tuvo absolutamente ningún resultado práctico. ¿Sería esa la situación? Es decir, que para el Pacto Andino funciona, de hecho, algo similar a la Convención de 1980 que no funciona en el mundo. La Convención de 1980 de Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal sigue el principio de las Reglas de Hamburgo.

CAPITÁN SIGIFREDO RAMÍREZ:

Así es.

CAPITÁN ANGEL TILLERO SILVA:

Mi pregunta es para Tulio Alvarez. Oyendo lo que estás explicando, sobre la experiencia y la toma de decisiones por parte de ciertas personas sin experiencia, te voy a hacer una pregunta y te voy a poner en un compromiso.

¿Consideras tú que el juez Colmenares (estamos hablando del caso Nissos Amorgos) no se asesoró debidamente con gente experimentada cuando tomó la decisión que tomó con respecto al Nissos Amorgos?

DOCTOR TULIO ALVAREZ LEDO:

Quiero aclarar que ya estoy fuera de eso; de todas maneras, el aspecto es el siguiente: no se trata solamente del juez penal de Maracaibo, ningún tribunal penal tiene nada que ver con ese asunto. La Ley Penal del Ambiente no se puede aplicar en este caso, en virtud de que, primero, existe un Tratado Internacional que es el CLC/69, ratificado por Venezuela, que es el que se aplica con preferencia en virtud de ser tratado internacional. Si no lo quiere considerar como tal sino como ley nacional porque se incorporó, sigue prevaleciendo por ser ley especial en materia de derrames de hidrocarburos, y priva sobre la ley general en materia de protección del ambiente. Por si eso fuera poco, existe una Convención Internacional, que es la Convención Internacional sobre Responsabilidad Penal en Materia de Abordaje, en la cual, aunque no está suscrita por Venezuela, por supuesto, pero es la costumbre internacional, en ella se indica específicamente que bajo ningún concepto, la responsabilidad penal derivada de accidentes de navegación puede ser juzgada por otro Estado que no sea el del pabellón del buque, de manera que eso es un disparate internacional que está cometiendo Venezuela al detener al capitán del buque Nissos Amorgos. Yo estoy seguro que si fuera un capitán norteamericano, y no griego, la situación hubiera sido otra, porque el problema hubiera sido mayúsculo.

DOCTOR GUILLERMO SARMIENTO:

No quería intervenir antes de esta tarde pero me veo forzado a tratar de hacer unas pequeñas aclaraciones sobre la decisión 393 del Acuerdo de Cartagena, en realidad, quienes en su momento proyectaron y tuvieron el estudio para dictar esta disposición comunitaria, no sólo tuvieron en cuenta la llamas Reglas de Hamburgo sino también las Reglas de La Haya - Visby y no fue para regular el transporte marítimo, sino para regular la responsabilidad del operador de transporte multimodal, a quien le trasladaron la totalidad de la culpa desde el momento en

que recibe la carga hasta el momento que la debe entregar en lugar de destino en el sistema puerta a puerta.

La Resolución 393, por no ser concordante con ninguno de los dos sistemas, no ha tenido una acogida pragmática por parte del comerciante y del operador de transporte multimodal, especialmente en Colombia, en próximas reuniones de la Comunidad Andina se tendrá que revisar este acuerdo porque no ha facilitado el comercio, son medidas que se toman inmediatistas, en que no se mira lo que yo estoy leyendo en la pancarta que está al frente y que nos ha convocado: la problemática marítima del Tercer Milenio, sino que está mirando el momento, no se está viendo la evolución y la necesidad de que si estamos en un mundo totalmente abierto al mercado, en que se le exige a todos los países la competitividad y la efectividad, porque no se le podrá exigir la responsabilidad total al transportador para hacerlo más eficiente cuando no se le ha aplicado la ciencia y la tecnología en el desarrollo y la evolución del transporte. Eso mismo le pasó a la Resolución 393, le aplicaron toda la ciencia y la tecnología que no se le da al transportador marítimo, entonces no ha sido una disposición verdaderamente práctica para que entre en ejercicio.

DOCTOR JOSÉ DOMINGO RAY:

¿Dr. Sarmiento, pero en síntesis si se plantea un problema judicial en los países del Pacto Andino, tendrá que aplicarse entonces la Decisión 393 o no?

DOCTOR GUILLERMO SARMIENTO:

Si los comerciantes la estuvieran aplicando, desde el punto de vista académico tiene toda la razón, profesor Ray, pero ninguno de los comerciantes dedicados como operador de transporte multimodal ha acogido este sistema y siguen funcionando como comisionistas de transporte, para no responder por lo que ellos no hacen.

DOCTOR JOSÉ DOMINGO RAY:

Es decir, que no son operadores de transporte multimodal sino comisionistas de transporte, ésa es la solución que sabiamente adoptan los comerciantes para no acogerse o para que no le sea aplicable la Decisión 393 ¿Es así?

DOCTOR GUILLERMO SARMIENTO:

Eso es lo que ocurre.

DOCTOR ALBERTO LOVERA VIANA:

Voy a aprovechar de pasar de una vez dos preguntas para dos de los panelistas de esta mañana. Primero, señalar que por ser presidente de la Comisión Organizadora, tuve el privilegio de leer la ponencia de Dereck desde hace dos semanas, y me preocupa ver por el poco arraigo que tiene entre nosotros, en especial en los países de Derecho Romano la institución del arbitraje.

La Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, con ocasión de su última reforma estatutaria hace dos años, precisamente estableció entre sus objetivos, el fomento del arbitraje marítimo en Venezuela. Sin embargo, yo debo decir que creo que el único contrato que se ha firmado en Venezuela, donde una cláusula promisorio remite al Reglamento de Arbitraje de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, la solución de controversias, lo firmé yo cuando era presidente del Puerto de Guanta, para darle una concesión a una empresa del Grupo Boulton para la operación de un almacén, y entonces se me ocurrió poner: "Las dudas y controversias serán resueltas mediante arbitraje por aplicación del Reglamento de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo", en la historia es el único que se conoce, es decir, hay una reticencia en nuestros países en el uso del arbitraje y se confía más en el juez que en el árbitro.

Cómo fomentar el uso del arbitraje, no tiene respuesta, pero qué se ha hecho en otras partes para fomentar el arbitraje. Esa es la pregunta para Dereck.

Al Almirante, yo también debo decir que en el año 93 escuché la primera vez que él hizo este planteamiento en la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, y efectivamente, él tiene además de la razón el entusiasmo de promover esta tesis.

Ahora, una de las preguntas cuando se habla de fortalecer el poder marítimo tiene que haber barcos mercantes. Ahorita estaba hablando con Ricardo Paytuví, de cómo un barco, uno de los petroleros le hubiera costado, entre aduana, la tasa portuaria y el impuesto al consumo suntuario y a las ventas al mayor, en total para cada barco, 11.700.000 dólares. Ahora ¿cómo se puede traer un barco al país bajo estas condiciones?

Entonces, lo que hay que hacer sugiero yo al Almirante Briceño, es hacer este planteamiento en todas las instancias, es decir en las instancias de gobierno, hay que reformar la Ley de Aduanas, hay que reformar la Ley del IVA.

La Asociación propuso en una oportunidad, a través del doctor Tulio Alvarez, cuando era presidente de la Asociación en el CAATA, el Comité de Autoridades Andinas de Transporte Acuático, un Reglamento, la propuesta de una Decisión de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, para que se permita el abanderamiento de buques arrendados a casco desnudo con opción a compra. Bueno, fuimos a

CAATA simplemente porque aquí no nos "paraban". Entonces, ante esa situación, imagínense lo que significa tener que recurrir uno en su propio país a una instancia supranacional, para que se dicte una norma supranacional aplicable, porque aquí no están en disposición de reformar las leyes y los reglamentos. Bueno, ante esa situación, cómo queda ese planteamiento tan entusiasta del Vicealmirante Briceño.

DOCTOR RICARDO PAYTUVÍ:

Solamente quizás aprovechar estas palabras del colega, es para quizás promover que este II Congreso Internacional de Derecho Marítimo, surja una moción, una recomendación al Ejecutivo Nacional, para tratar de buscar esa idea que Tulio Alvarez desde hace bastante tiempo ha venido promoviendo, tratando de modificar las leyes impositivas, para que permitan importar barcos al país, traer barcos, nacionalizar barcos, pagando o pagando un menor arancel, para ponernos competitivos con el resto del mercado vecino, o si nó, sencillamente es la muerte para el sector naviero, pues es ilógico que un barco de estos petroleros, que costaba 65 millones de dólares en su momento, en ese momento hubiéramos tenido que pagar 11.700.000 dólares de impuestos para traerlos, eso es el 18% ad valorem del barco.

MODERADOR:

De acuerdo al orden reglamentario, es decir: lo último es lo primero, le diría al doctor Paytuví que el doctor Pérez Segnini está tomando nota como relator, para recoger su recomendación, que creo que es muy valedera y tiene mucha fuerza que estos hechos, en función de la tasa portuaria, de los impuestos, la carga tributaria que significa para el armador traer buques, que se considera como una mercancía, y yo le agrego en días pasados, me dijeron tiene que pagar algo, mientras más pague, mejor para el Estado. Así me lo dijeron en días pasados. Yo creo que es bien valedera esa opinión.

De las dos preguntas del doctor Lovera la última fue para el Vicealmirante, la primera para el doctor Dereck Walker.

VICEALMIRANTE JESÚS ENRIQUE BRICEÑO GARCÍA:

Precisamente lo que debemos tratar es que estas cosas que no se dicen en la prensa, y en cambio cuando un político pega un grito por la frontera y dice cuatro barbaridades, sale con la mayor cobertura. Estas son las cosas que deben salir en la prensa, ése es precisamente el elemento de conciencia nacional y es muy difícil hacerlo si no nos unimos, porque el sector mismo está desunido y ésa es una realidad, que no podemos voltear hacia atrás y entonces decir, bueno, vamos a

seguir desunidos. No, yo creo que hay que ver hacia delante, a través de la sugerencia que vengo desde hace mucho tiempo intentando de que se siembre esa necesidad de unir los esfuerzos, de todas y cada una de las autoridades, personas involucradas, asociaciones, instituciones y organizaciones públicas y privadas, que tengan que ver con el factor marítimo. Bueno, hacer una recomendación e irnos uniendo nivel tras nivel, así como se hizo por cosas de mucha menos monta, como se reunió para el desarrollo y el cambio de organización del Poder Judicial, así también nosotros hacer una moción clara, bien contundente, con elementos de juicio suficientes con una legalidad que pueda ser soportada y plantearlo ante el Ejecutivo Nacional.

Yo estoy seguro que si nosotros conseguimos aunque sea decirle a los venezolanos en la prensa lo que estaban diciendo ahorita en PDV Marina, el costo de un barco afuera, cuánto nos cuesta pagar en aranceles en Venezuela, esa barbaridad, estoy seguro que muchos venezolanos la van a rechazar. Eso no se conoce, como no se conoce que la mayor parte de nuestros intereses en la parte de exportación, están siendo llevados por buques extranjeros. Eso se desconoce, eso ha sido un elemento de discusión muy privado, pero no está en la luz pública por la falta de conciencia nacional.

Solución a eso, primero, formalmente ante este Congreso, propongo que sus conclusiones sean llevadas ante los tres ministerios que tienen que ver directamente con esta materia, para relacionarnos desde el punto de vista legal, después llevárselas a los Presidentes de las Cámaras del Congreso, a la Presidenta de la Corte Suprema y llevársela al Presidente de la República . Si nosotros podemos hacer eco en estas cuatro partes, con mucho gusto yo acompaño a la Comisión.

MODERADOR:

Muchas gracias Vicealmirante, hemos tomado nota de su ofrecimiento, una vez más, ya es conocida su preocupación, pero muchas gracias por ratificarlo aquí, que está dispuesto a seguir colaborando y ayudarnos en todo lo que tenga que ver con la difusión de las conclusiones de este Congreso.

Le paso la palabra al doctor Dereck Walker para la primera pregunta del doctor Lovera.

DOCTOR DERECK WALKER:

Me es difícil responder a la pregunta porque yo no soy partidario del arbitraje, mi ponencia fue en teoría, pero los puntos de fomento más importantes que he visto yo, es la mala experiencia de algún comerciante en las cortes de dado país, dada

tal experiencia, la próxima vez el comerciante va a tratar de incluir en su contrato una cláusula de arbitraje, ése es el método forzoso.

También en Estados Unidos ahora muchas de las cortes de las jurisdicciones federales, están obligando a las partes a ir a la mediación forzosa, que no es un arbitraje, porque no es obligatorio, no es contractual, pero es algo que una corte le obliga a las partes a discutir el caso, para ver si hay una resolución antes de un juicio real. Hay mucha gente que no le gusta esta mediación forzosa, y también por eso están incluyendo cláusulas de arbitraje. También por la congestión de las cortes, donde muchas veces un juicio no tiene conclusión por tres, cuatro, cinco años, las partes entienden que si hay una disputa es mejor resolverla amigablemente o a través del arbitraje.

Ese es el comentario que le tengo a la pregunta, al fin y al cabo, es una cuestión muy voluntaria y que yo sepa no hay cosas específicas que se han hecho para fomentar el interés en el arbitraje.

DOCTOR RAFAEL CÁRDENAS:

Añadiendo, y me gustaría comentar algo sobre lo que dijo el doctor Lovera, yo pienso que sí hay un interés actual por desarrollar el arbitraje en Venezuela. Hace como un mes salió publicado en el diario El Nacional, un domingo, que se había aprobado en el Senado en primera discusión un proyecto de Ley sobre Arbitraje, desarrollando más extensamente las previsiones del arbitramento contempladas en los artículos 608 al 629 del Código de Procedimiento Civil.

Recientemente, hace un mes aproximadamente también, la Cámara de Comercio de París expuso, a través de su Secretario General, en la Cámara de Comercio de Caracas, donde se llevó a cabo un Seminario sobre el Arbitraje Comercial. Esto significa que por la crisis actual de la administración de justicia en Venezuela, se está buscando una vía alterna para solucionar los problemas que se presentan a los comerciantes, en virtud de que el Poder Judicial no ha podido reformarse, e indudablemente los particulares buscarán la vía alterna para la solución inmediata, pronta y seria de los problemas que lo afectan.

Indudablemente que remitirse a la solución de las controversias a través de un tribunal arbitral administrado, no es de mucha frecuencia y práctica en Venezuela, pero, y la Cámara de Comercio de Caracas está haciendo algo al respecto y hay ciertos casos particulares en los cuales se remite la solución de problemas a tribunales arbitrales ad hoc acá en Venezuela.

Indudablemente no tenemos la experiencia que tiene Londres y que tiene Nueva York, para solucionar respectivamente problemas de transporte en cuanto a que

afecten a armadores, por ejemplo en el caso de Londres que es el centro o el foro internacional preferido por armadores, y también en Nueva York por los cargadores, pero sí pienso, que en Venezuela la vía inmediata, alterna para la solución sería de los problemas que están afectando a los comerciantes, vá a ser el arbitraje. Yo por ejemplo he visto en préstamos con garantía hipotecaria de ciertos bancos comerciales, establecer una cláusula compromisoria, remitiendo la solución de cualquier controversia que se presente entre las partes, a un tribunal arbitral, preferiblemente la Cámara de Comercio de Caracas, remitiéndose expresamente al Reglamento que impera en dicha Cámara. Es cuestión de tiempo y cuestión de que los comerciantes se den cuenta de que a través de esta solución particular, está el resolver los problemas que los afectan.

MODERADOR:

Muchas gracias doctor Cárdenas, yo me quedé con una duda y pongo en evidencia mi ignorancia en el tema. ¿Iba implícita en su exposición una pregunta en particular para el doctor Tulio Alvarez Ledo o para el doctor Dereck Walker? Porque ante la claridad de que no existe la institución legítimamente en el Derecho venezolano y su recomendación hacia los comerciantes, me parece que queda algo, perdone, lo repito de esa manera, si mal entendí la exposición suya.

DOCTOR RAFAEL CÁRDENAS:

No, únicamente por la parte final de la respuesta del doctor Dereck Walker para el doctor Lovera, en el sentido de que no era partidario del arbitraje, respeto la posición, pero en cuanto al asunto que nos afecta en particular en Venezuela, por cuestiones por todo el mundo sabido y conocido, de la solución un poco recargada de los asuntos judiciales, a través de los organismos de administración de justicia, pues sí hay un fomento del arbitraje para la solución de los problemas que afectan, no solamente a los comerciante, sino a todas aquellas personas que puedan arbitrar, en el sentido de que todo el mundo puede arbitrar las controversias que los afecten, siempre y cuando sean objeto de arbitraje, aquellas cosas que no se pueden transar, indudablemente que no se pueden arbitrar.

DOCTOR DERECK WALKER:

Un comentario: una de las razones más importantes por las cuales a los comerciantes les interesa el arbitraje es el costo, el presunto costo de un litigio a través de las cortes y mi experiencia personal ha sido que no hay gran diferencia entre el costo de un arbitraje y el costo de un litigio. En realidad a veces es al revés, puede costar más un arbitraje, ya que las partes tienen que pagarle a los árbitros. Esa ha sido una de mis quejas, y quiero aclarar que no soy partidario del arbitraje en su forma actual, y por eso mismo el interés en la ponencia. Yo creo

que les he mostrado algunas de las debilidades del arbitraje americano y de otros lugares y que si hay lugares que hasta ahora están en época naciente de un arbitraje, de una asociación de arbitraje, pueden ver a estos otros países que ya tienen una experiencia de muchos años y corregir esos puntos débiles que trataba, y entonces sí puede resultar el arbitraje.

CAPITÁN ANGEL TILLERO SILVA:

Ustedes, los veteranos aquí, conocen mi lucha por los barcos de PD Marina que andan con nombres pomposos como Eolo, dioses mitológicos y con bandera panameña y tripulaciones extranjeras, dos o tres oficiales venezolanos como una gracia a bordo.

Me encanta que hayan cambiado el pretexto, antes decían que no los matriculaban venezolanos por el costo de financiamiento, porque los bancos coreanos o japoneses que los financiaron, no querían financiarlos por tener tripulaciones venezolanas. Como debe recordar, Tulio Alvarez, ésa fue la explicación del doctor Arnaldo Rodríguez, de Salazar Rrafales, en la Escuela Superior de Marina Mercante. Veo que ahora tienen un pretexto bueno, ahora sí tienen un pretexto sano, un pretexto que en realidad puede ser tomado como bueno, pero lo que no saben es que esos barcos vinieron antes que en Venezuela existiera del IVA, de manera que ahí no hay nada de aumento de costo del 18%. De todas maneras, está bien. Esos barcos pueden venir porque de todas maneras están pagándole dinero al país, pagando 18% PDV Marina al país no está perjudicando en nada al país porque ese dinero se queda en Venezuela. El problema es que ahora tienen otro motivo y no el del financiamiento costoso.

Con respecto al Dr. Lovera, con el asunto del arbitraje que él fue el único que ha firmado una cláusula de arbitraje, ese negocio nunca se dio por falla de una de las dos partes y le quiero preguntar si alguna vez se llevó ese negocio de arbitraje en Venezuela.

DOCTOR ALBERTO LOVERA VIANA:

Nunca se llegó a aplicar la cláusula promisorio. Creo que el Puerto demandó al concesionario por incumplimiento.

MODERADOR:

Capitán Tillero, usted es consistente e insistente en su tema. Yo lo comparto también, cuente conmigo, es en la única cosa en que estoy de acuerdo con usted.

DOCTOR GUILLERMO SARMIENTO:

No se trata de ninguna pregunta sino de hacer una complementación a la presentación que ha hecho, que el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, en su congreso celebrado en Palma de Mallorca, creo el Centro de Arbitramento Marítimo CEAMAR, que tiene su sede en Caracas y lo preside el Dr. Luis Cova Arria, como Director. La solución de conflictos que se presenten entre las partes tiene una facilidad en este Centro de Arbitramento. El arbitramento en los países latinoamericanos ha cogido un gran auge debido a la congestión judicial que por diferentes razones viven todos los países latinoamericanos y en Colombia, donde conozco casos concretos, ha tenido unos resultados magníficos. No tiene los costos tan altos de los arbitramentos en Londres o Nueva York o en cualquier otro sitio y su agilidad y rapidez es casi inmediata porque la ley señala seis meses para dictarse un laudo y excepcionalmente, por acuerdo entre las partes, podría ampliarse máximo a un año para obtenerse ese laudo que es lo que buscan las personas que están en conflicto, tener una decisión rápida y equitativa. Gracias.

CAPITÁN GUSTAVO NARANJO:

Indiscutiblemente que estos congresos son, como lo decía el Almirante Enrique Briceño y ratificaron todos los panelistas y todos los presentes, algo que nos lleva a reflexionar para mejorar y desarrollar lo que estamos pensando, que es la parte legal marítima y la parte del desarrollo marítimo, en términos generales.

Quería tomar la palabra para lo siguiente: queremos dejar una reflexión dentro de todos nosotros, que la he vivido, la estoy viviendo y quiero compartirla con ustedes. Indiscutiblemente que somos un país de espaldas al mar (palabras del Contralmirante Pastor Naranjo) lamentablemente. Sin embargo, estamos desarrollando en el área de Jose, en Anzoátegui, el denominado un "Condominio de Jose", donde actualmente tenemos tres puestos de atraque: el criogénico propiamente dicho y una monoboya de aguas profundas donde llegan tanqueros hasta de 250.000 toneladas para la exportación de la orimulsión, producto que es de tecnología netamente venezolana. Estoy diciendo que para el año 95, estadísticamente hablando, llegaron al área de Jose nada más, sin meter Guaraguao ni otros puertos de la Zona de Puerto La Cruz, 345 buques a esos tres puestos de atraque. Con la apertura petrolera, con el desarrollo que tenemos en el auge petrolero, se estima o se está planificando ya, y el Condominio de Jose así lo establece, 11 puestos de atraque en el área de Jose, lo que implica y se tiene ya estimado, que lleguen 1.500 barcos/año, lo que quiere decir que hablamos de más de mil buques más, con un tonelaje de entre 30.000 a 250.000 toneladas de peso muerto.

Me pregunto: ¿Vale la pena tener una marina mercante venezolana? ¿Seguimos dándole lo que es un negocio propio, porque es un mercado de nosotros, a los demás que están por alrededor?

Quisiera también aprovechar de aclarar, con todo el respeto al Vicealmirante Briceño, que sí hay escritos de todo lo que estamos hablando aquí y bastante escrito. Me remito y le puedo conseguir, porque él tiene todos sus archivos al respecto, todos los artículos que ha sacado el Contralmirante Pastor Naranjo. Con referencia a esto, incluso, le voy a pedir, porque creo que no sé si se lo ha dado a ustedes, un libro que editó él también, que se llama "Adelante, Marina Mercante", en el año de 1970, si no me equivoco, y cuyos planteamientos todavía tienen vigencia muchas de las cosas que están allí. Eso era todo.

MODERADOR:

Tiene dos preguntas implícitas. Una era fundamentalmente informativa. La pregunta no sé si la va a responder el Capitán Tulio Álvarez.

DOCTOR TULIO ÁLVAREZ:

La respuesta es obvia, es indiscutible, como hemos venido sosteniendo durante largos años, la existencia de una marina mercante es esencial para los intereses económicos y estratégicos del Estado venezolano. No hay discusión posible ni creo que sea necesario discutir ese punto, pero el problema está en despertar la conciencia de los legisladores y de los miembros del gobierno nacional en ese sentido, porque es un diálogo de sordos. Allí se va, nos dan muy buena acogida, mucha cordialidad, buena receptividad y hasta ahí se queda. Jamás he visto un resultado práctico de una recomendación que se le haya hecho al Estado venezolano.

VICEALMIRANTE JESÚS ENRIQUE BRICEÑO GARCÍA:

Capitán Naranjo, un cordial saludo a su papá. Todos los Oficiales lo admiramos muchísimo. Yo creo que el sentido es, así como dice el doctor Tulio Alvarez, que cualquier cosa que hagamos será buena en la medida en que accionemos. Las palabras se la lleva el viento, cualquier cosa que podamos materializar en beneficio de lograr algo y no soltemos esa presa hasta que lo logremos, ahí será beneficioso.

Yo hago siempre semejanzas hacia lo que significa lo que fue en los años sesenta, la eficiencia colectiva. Hoy en día ya estamos hablando de organizaciones inteligentes, estamos leyendo en Peter Druker lo que significa un paso en la gerencia del liderazgo, es decir, un despertar diferente en las organizaciones y así la sociedad consigue cosas. Ya eso de escribir y de decir

discursos, se acabó. Si no vamos a la acción no vamos a conseguir nada. Entonces, la intención es que unamos nuestros esfuerzos, pero físicamente, concretamente, lo que yo tenga vamos a conciliarlo y para eso está la Asociación y está la Dirección de Marina Mercante y considero que nosotros tenemos en la Escuela Superior de Marina Mercante un fiel ejemplo de que, como bitácora del pensamiento de la Marina Mercante, podemos conciliar hechos concretos. La proposición es, tal y como hemos tratado redundantemente de decir, todos los que estamos aquí seguramente, yo propongo estas consideraciones como conclusiones de lo que se está hablando que lo llevemos a los individuos que tengan el poder de decisión para poder, día a día, después pedirle respuesta a lo que se ha conciliado aquí como pensamiento.

DOCTOR IVÁN ROBLES:

El reloj me indica que mi pregunta la debo cambiar por una propuesta para ir a almorzar, así que renuncio al derecho de la pregunta. Mi pregunta era bastante simple al Dr. Dereck Walker: en nuestros países latinos, en la mayoría, en materia de arbitraje se hace una distinción entre el arbitraje por árbitros y el arbitraje por arbitradores, entendiendo el primero un arbitraje en Derecho y en el otro, un arbitraje en equidad. Normalmente, en nuestros códigos se establece que el arbitraje en Derecho, los árbitros deben ser abogados y en el arbitraje en equidad pueden ser no abogados, como el caso de comerciantes, expertos, técnicos, etc. Quisiera saber si en Estados Unidos existe o cabe esa distinción.

DOCTOR DERECK WALKER:

Que yo sepa, no. No sé si Juan Anduiza ha tenido una experiencia diferente a la mía, que yo sepa, no existe tal distinción.

DOCTOR JUAN ANDUIZA:

En Estados Unidos los árbitros pueden ser abogados o no.

DOCTOR DERECK WALKER:

Depende de la Asociación y las reglas de ella. Entendí la pregunta con respecto a los árbitros sino a la sustancia de que se trate el arbitraje y creo que sólo hay uno en los Estados Unidos.

DOCTOR CÉSAR FIGUERA:

Yo funjo hace algún tiempo como Gerente Legal del Puerto de Guanta, por eso conozco al doctor Alberto Lovera desde hace bastante tiempo y comparto su posición. Pienso que uno de los puntos más interesantes - y quiero felicitar al

Almirante - es justamente concretar un poder marítimo venezolano. Realmente nunca vamos a ser desarrollados en este tema si no nos preocupamos nosotros mismos por consolidarnos, pero para lograr esto debemos consolidar una unión en la legislación venezolana, necesariamente, pues no solamente la voracidad fiscal no permite que tengamos una marina mercante sino que también, como otro de los puntos que me parecen interesantes es que cuando se va a comprar un buque y necesita dinero, generalmente uno va a capitales extranjeros y cuando uno va a ponerle el pabellón venezolano a ese buque, hay una ley que se llama Ley de Privilegios de Hipotecas Navales, que no le da la garantía suficiente a esos capitales extranjeros para poder hacer realidad una hipoteca naval sobre estos buques. Es otro punto que también es interesante y que debemos unir en una sola legislación. Debemos hacer fuerte la marina mercante venezolana así como también al desarrollo de los puertos venezolanos, que no están acordes con las expectativas internacionales para este punto.

Pienso que si comenzamos a hacer eso y debería ser una de las conclusiones más interesantes de este Congreso y una de las metas principales de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y de la Asociación de Operadores Portuarios, ejercer una presión importante en el Congreso de la República para que se haga esto. Este es un negocio de dinero, de muchos intereses económicos, pienso que si se llega a una conclusión o a una verdadera asociación para estos fines, no sería muy difícil hacer que el Congreso Nacional tome en cuenta esta participación y así lograríamos todo lo que queremos. Gracias.

MODERADOR:

Gracias doctor César Figuera, muy valedera su observación y se tomará nota de su observación para los efectos finales. Ustedes son los que mandan, suspendemos la sesión y nos reincorporamos entonces de acuerdo con el programa a las 2:30 de la tarde. Buen provecho.