

RESEÑA HISTORICA DEL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO (IIDM) Y DE LA RAMA VENEZOLANA*

DR. LUIS COVA ARRIA**

* Palabras pronunciadas el 23 de junio de 2022 en el Hotel Eurobuilding de Caracas con motivo de la toma de posesión como Vicepresidente por la Rama Venezolana del IIDM del Dr. Iván Sabatino Pizzolante.

** Miembro de Número y Expresidente de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales (ACPS). Abogado y Doctor en Derecho de la Universidad Central de Venezuela. Master in Law de la Universidad de Nueva York, especializado en Derecho Marítimo. Coordinador de la Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de los cursos de posgrado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela. Presidente Fundador de Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM). Exconsejero ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI). Ex miembro del Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI). Miembro de la Organización Internacional de Arbitrajes Marítimos Internacionales (IMAO) del CMI y de la Cámara Internacional del Comercio de París (ICC). Miembro Honorario de la Reales Academias de Legislación y Jurisprudencia de Madrid y de Granada, España. Socio Principal de la firma de abogados marítimos Luis Cova Arria & Asociados.

Estimados, María Grazia Blanco, VP saliente de la Rama venezolana del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM); Iván Sabatino Pizzolante y Ricardo Maldonado, VP entrante y suplente de la misma; Gustavo Omaña Parés y José Sabatino Pizzolante, presidentes, presente y pasado, de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM); miembros presentes, tanto del IIDM, como de la AVDM, demás miembros presentes virtualmente en este acto, señoras y señores.

Me ha pedido mi amigo de muchos años Iván Sabatino Pizzolante, nuevo Vice-Presidente de la Rama Venezolana del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), que diga unas palabras sobre este prestigioso organismo –fundado en 1987– dedicado a la divulgación y unificación del derecho marítimo, así como de la Rama venezolana, cuya VP asume en el día de hoy.

Antes que nada, quiero manifestar mi gran alegría –la cual celebro entusiastamente– por la meritoria y merecida designación de Iván, a quien tuve la ocasión de conocer hace muchos años atrás –y, mucho antes de 1987, fecha de la fundación del IIDM– cuando en Puerto Cabello organizó con grandes éxitos las primeras jornadas de derecho marítimo que se celebraron en la provincia venezolana.

Iván, junto con su hermano José (Pepe), quien brillantemente ejerció la presidencia de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM), la cual acaba de entregar, están al mando de un exitoso bufete dedicado al ejercicio de esta rama especializada del derecho y, ambos, además han trabajado arduamente en la tarea de actualización de nuestro derecho marítimo a través, tanto de la misma AVDM, como del IIDM. Su vida profesional es por lo demás, digna del mayor elogio, tomando en cuenta que quedaron huérfanos de padre cuando Iván solo tenía 5 años de edad y, Pepe, meses de nacido, habiendo sido criados por su Madre, con la ayuda de sus tíos Pizzolante.

Ahora Iván, con la compañía de quien también hoy asume el cargo de Vice-presidente Suplente de la Rama Venezolana del IIDM, el joven abogado Ricardo José Maldonado, representando las nuevas generaciones de abogados maritimistas, y los demás miembros de la rama venezolana del IIDM, estamos ante un gran reto, como lo es hacer que la misma, conjuntamente con la AVDM, sean baluartes en la tarea divulgadora y unificadora del derecho marítimo, no solo en Venezuela, sino en nuestra área iberoamericana.

El IIDM, inicia su vida a partir de la Declaración de Lisboa, suscrita el 24 de mayo de 1985, durante la celebración de la XXXIII Conferencia del Comité Marítimo Internacional, celebrada en Lisboa, Portugal.

El mandato así conferido fue cumplido durante los dos años que siguieron, culminándose esta labor preparatoria con la celebración de una Asamblea Constituyente, previamente convocada por el entonces Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, el ya fallecido José Luis Goñi, en la ciudad de Sevilla del 19 al 21 de octubre de 1987.

La Asamblea Constituyente del IIDM, compuesta de abogados maritimistas iberoamericanos, se había constituido el 19 de octubre de 1987, en Sevilla, eligiéndose como presidente de esa Asamblea al ilustre abogado argentino, ya fallecido, **José Domingo Ray**, quien hoy estaría cumpliendo 100 años de vida, y, quien –para muchos de los allí presentes– debería haber sido elegido el primer presidente del IIDM.

La Asamblea, aun cuando muy entusiasta con la idea de la próxima fundación del Instituto, empleó la mayor parte de su tiempo deliberando solo sobre el tema del nombre que se asignaría al Instituto, pues el originalmente propuesto de, **“Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo”**, no era del agrado de los delegados portugueses y brasileños, con el argumento de que el mismo solo abarcaba a España, como país asentado en la Península Ibérica y los países americanos nacidos de la conquista y colonización española. De allí que, tras esas largas deliberaciones, se escogió –a modo de compromiso– el nombre de **“Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Marítimo”**.

Llegado a ese acuerdo sobre el nombre del Instituto, en la mañana del 21 de octubre de 1987, los asambleístas reunidos en Sevilla nos trasladamos a Santa María de la Rábida (Huelva), en donde luego de

las sesiones de trabajo y las deliberaciones de los constituyentes, con gran solemnidad setenta y cuatro delegados representando a trece países suscribimos, el Acta de Constitución del “*Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Marítimo*”, (IHLADM).

Posteriormente, y, cuando los delegados portugueses y brasileños, aceptaron que Iberoamérica abarcaba a todos los países americanos, de origen español o portugués, en una Asamblea posterior del IIDM, se le cambió el nombre al que tiene actualmente de “*Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo*” que era él que se había propuesto originalmente en la Asamblea de Sevilla de 1987.

No solo, fueron intensas y arduas las deliberaciones de la Asamblea constituyente de Sevilla para escoger el nombre del Instituto, sino también para decidir quién tendría el gran honor de presidirla por primera vez. Estaba en el tapete la señera figura del Profesor argentino, José Domingo Ray, quien era el presidente de la Asamblea constituyente, pero los asambleístas, le concedieron ese honor al profesor portugués, Don Mario Raposo, quien vería grabado su nombre en letras negras con fondo de oro en el más emblemático instrumento y posesión más preciada de la Institución: *El Astrolabio*, el cual, como ha señalado el profesor mexicano, Dr. Bernardo Melo Graf, es “*el mítico instrumento de la navegación y símbolo inequívoco, un objeto donado por el Gobierno de Portugal, data del siglo XIII y es en la placa dorada que se encuentra al interior de la caja de madera que lo contiene, que se fueron grabando los nombres de todos y cada uno de los hombres y mujeres ilustres que han dirigido los destinos de la institución desde entonces hasta nuestros días. De mano en mano como si fuera de puerto en puerto, el astrolabio es entregado al término de cada mandato al siguiente presidente para continuar la labor de unificación y difusión del derecho marítimo*”¹.

En efecto, en el acta constitutiva y estatutos del IIDM, está establecido una presidencia rotativa cada dos años de la presidencia, la cual la han venido ejerciendo un miembro de cada uno de los países iberoamericanos, desde la fecha de su fundación hasta la presente fecha.

¹ Véase la historia del IIDM en la página web del IIDM: <https://www.iidmaritimo.org/index.php>

Ya únicamente quedan unos cuantos países para que todos los países miembros del IIDM ejerzan la presidencia.

Años después, el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo adquiere su personería jurídica como Organismo Supranacional No Gubernamental sin fines de lucro mediante Resolución R.M. No. 165/2017 de 21 de abril de 2017, expedida por la Dirección de Protocolo y Ceremonial del Estado, Departamento de Inmunidades y Privilegios Diplomáticos del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay.

En la actualidad forman parte del Instituto todos los países de Iberoamérica y, es órgano consultivo no gubernamental de la Organización Marítima internacional (OMI), Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), Comunidad Andina de Naciones (CAN) y Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM). Y además, tiene categoría de observador ante los Fondos (FIDAC) 1992.

Las actividades del Instituto desde su creación, han estado básicamente dirigidas a su propio afianzamiento y a la difusión de sus objetivos con el ánimo de suscitar interés en los juristas y profesionales vinculados al Sector Comercial Marítimo.

A través de sus Comisiones se han realizado entre otros, atractivos trabajos que se pueden resumir en:

La creación y puesta en marcha del ***Centro de Arbitraje Marítimo del IIDM, (CEAMAR)***, en Caracas, con sus respectivos Estatutos, Reglamento y cláusula arbitral de adopción en los contratos marítimos, tomando como base un estudio comparativo de los sistemas arbitrales en los países miembros del Instituto.

El establecimiento de enlaces de coordinación y estudio con organizaciones marítimas internacionales. Actualmente, como hemos señalado antes, el IIDM es un órgano consultivo no gubernamental del ***CMI***, la ***OMI***, ***UNCITRAL*** y ***UNCTAD***.

La promoción de Acuerdos, con entidades docentes y organismos públicos y privados, para el fomento de la Historia del Derecho Marítimo y su enseñanza.

Un proyecto de estudio comparado de las legislaciones comerciales marítimas de los países miembros del Instituto, a fin de determinar las bases de la unificación legislativa iberoamericana en la materia.

Ahora bien, una de las labores más importantes del IIDM, en su función de unificación del derecho marítimo de la región, lo constituye su ***Proyecto de Ley Modelo Iberoamericana de derecho Marítimo***, cuyo germen nació de un trabajo sobre un posible Código Uniforme que elaboramos conjuntamente con el ya mencionado profesor argentino, Dr. José Domingo Ray.

Ese Proyecto, se ha basado en el éxito que ha tenido este novísimo método de unificación del derecho, empleado con éxito por las organizaciones de las Naciones Unidas, como lo han sido las leyes modelos de arbitraje y, las de comercio electrónico y firmas digitales.

De allí que los fundadores del IIDM, en aquella su constituyente y primera Asamblea de Sevilla, determinaron entre uno de sus objetivos básicos y directrices de desarrollo para el futuro, *la promoción de la unificación legislativa marítima en dicha área*, por lo cual en el artículo Primero de su Estatuto Constitutivo, después de señalar que el mismo constituye una Asociación de carácter Supranacional no Gubernamental, sin finalidad de lucro y por plazo indefinido, tiene como objetivo, entre otros, *Impulsar la uniformidad reguladora del Derecho Marítimo en el ámbito Iberoamericano, coordinando su labor con otros organismos regionales e internacionales sean privados, oficiales o dependientes de las Naciones Unidas*.

Pensamos que esa Ley modelo, facilitará a nuestros países iberoamericanos con sistemas jurídicos, sociales y económicos diferentes, la regulación en forma armónica de su comercio y tráfico marítimo. Aun cuando Chile, España y Venezuela, ya cuentan con leyes marítimas actualizadas, en la mayoría de los países iberoamericanos, todavía rigen legislaciones marítimas atrasadas, inspiradas, directa o indirectamente, en el Código Civil Francés de 1808, regulando un hecho técnico desaparecido, la navegación a vela, lo que hace menester su reforma. De allí que ese Proyecto de IIDM, está más que justificado con un objetivo primordial: la unificación del derecho marítimo en nuestros países a través de la adopción de una ley modelo marítima que sirva, como su nombre lo indica, como ley guía o ley marco a los países iberoamericanos.

Recientemente, en la Asamblea de marzo de este año de Lima del IIDM, la comisión² designada por la anterior presidente del IIDM, la Dra. Katerina Vuskovic, para la revisión y ajustes finales de la Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo, redactada en el curso de muchos años, presentó la última versión de ésta.

Allí se señaló, que aun cuando la ratificación de, o la adhesión a, los convenios internacionales marítimos es el método más recomendable para procurar la deseada unificación (o uniformidad) del derecho marítimo, existen otros métodos de unificación igualmente válidos, tales como las leyes modelo y la recopilación de los usos y costumbres marítimos internacionalmente aceptados.

En efecto, existen múltiples razones por las que un determinado país decida no acudir a la ratificación de, o la adhesión a, un convenio internacional, como, por ejemplo, porque no sea acorde con sus normas constitucionales o con sus políticas públicas en materia marítima, o porque contenga disposiciones que no se estimen convenientes para el país.

En estos casos, entonces, resulta muy benéfico acudir a las leyes modelo y, para ello, el IIDM ha querido elaborar la Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo, como ***una propuesta modelo para la unificación del derecho marítimo en la región.***

Así, no sólo se logra la uniformidad internacional del Derecho Marítimo mediante la ratificación de Convenios Internacionales Marítimos, que pasan a formar parte del ordenamiento interno de cada país, o con la adopción dentro de su ordenamiento interno del texto de los mismos e incluso, como algunos señalan, por tener todavía legislaciones decimonónicas, calcadas del Código de Comercio Francés de 1808, o de los europeos del siglo XIX, en él inspirados, sino también con la adopción de textos de Leyes Uniformes.

Si bien es cierto, que con la ayuda de los Convenios Internacionales Marítimos y de las reglas de uso uniforme, el antiguo Libro de nuestros decimonónicos Códigos de Comercio que regulaban o regulan el “*comercio marítimo*”, han ido superando, en muchos de nuestros

² La Comisión está compuesta por el Dr. José Vicente Guzmán, la Dra. Patricia Martínez de Fortoul y, quien esto escribe.

países, temas como el transporte bajo Conocimiento de Embarque, el régimen de Privilegios e Hipotecas, la liquidación de la Avería Gruesa, habiéndose perdido otros en el abismo de los tiempos (el Préstamo a la Gruesa), al mismo tiempo, en el mercado marítimo internacional ejercían (y ejercen) su imperio los modos contractuales y los formularios-tipo concebidos y desarrollados por la jurisprudencia y la práctica anglosajona, que someten a navieros y cargadores a las leyes y, con frecuencia, a la jurisdicción inglesa, pues, a pesar de haber dejado de ser el Reino Unido ya hace varias décadas su condición de única o casi única potencia de los mares, el derecho marítimo de muchos países, incluyendo los nuestros, sigue teniendo una gran influencia del derecho inglés. De allí que las instituciones relativas a los contratos de utilización de los buques, el salvamento, los abordajes y el seguro marítimo, entre otros, están altamente influenciados a la práctica y al derecho nacido del “*common law*” anglosajón. Por eso, se ha dicho con razón que el derecho de la navegación tiene una concepción inglesa en el ámbito internacional y en el interior de los países que comercian en él.

A propósito, la Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo ***excluye todos aquellos aspectos de Derecho Público de corte nacional*** y, por ello difícil de unificar, aun cuando en algunas legislaciones adoptadas o propuestas por algunos de nuestros países iberoamericanos, se incluya su regulación. Así, por ejemplo, todo el tema del Derecho de Mar, contenido en la Convención sobre Derecho del Mar de Montego Bay de 1982, ratificada o incorporada a su legislación interna por la mayoría de nuestros países, no es tema de la Ley Modelo. Por esa misma razón, toda la regulación de la responsabilidad civil de los propietarios de buques tanqueros por los derrames de hidrocarburos persistentes, contenida en las Convenciones CLC y del Fondo, ratificadas por muchos de nuestros países, tampoco forma parte del articulado de la Ley Modelo.

Muchos de los antecedentes antes descritos, constituyen al mismo tiempo la justificación de esa propuesta, la cual encuentra su mayor razón en la necesidad y conveniencia de actualizar y uniformar la legislación marítima en cada uno de los países que componen nuestro mundo iberoamericano, de modo que los mismos, ya en esta segunda década

del siglo XXI, tengan una legislación uniforme y acorde con las nuevas tendencias del derecho de la navegación.

Teniendo el derecho marítimo un eminente carácter internacional, como consecuencia del carácter internacional de la navegación misma, es imperativo y más aún en este mundo globalizado, la búsqueda de la actualización y unificación de las leyes nacionales, campo en el que debemos destacar la importante labor unificadora que han venido realizando desde el pasado siglo las organizaciones de las Naciones Unidas como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas (UNCTAD) y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Comercial Internacional (CNUDMI), a través de los convenios internacionales. En esta labor, también están activamente participando otras organizaciones internacionales que no son parte de las Naciones Unidas, como los Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC), además de organizaciones internacionales privadas, entre las cuales, la más importante es el Comité Marítimo Internacional (CMI).

La mayoría de las legislaciones marítimas de nuestros países iberoamericanos se encuentran en sus Códigos de Comercio, los cuales fueron redactados en el siglo XIX y se inspiraron indirectamente, en la Ordenanza francesa de Colbert de 1681, a través del Código Francés de 1808, por lo que encaran la regulación de la navegación y del tráfico por agua, tal como se practicaban en la época de la navegación a vela. Estos Códigos, promulgados cuando aparece la navegación a vapor, no contemplaron las nuevas características de las instituciones del derecho de la navegación, que fueron consecuencia de los adelantos técnicos de ese entonces y, por, sobre todo, posteriores.

Esa razón histórica, es el motivo por el cual, las leyes marítimas de muchos de nuestros países, regulan una realidad muy distinta a la actual, la de la navegación a vela y del tráfico como se realizaba entonces, siendo una imperiosa necesidad actualizar esa legislación y contemplar las nuevas modalidades del transporte.

Por otra parte, lo que hace más grave el problema de la unificación de la legislación marítima iberoamericana es que muchos de nuestros

países, ni siquiera son partes de los convenios internacionales del siglo pasado.

Por todo lo antes señalado, es que se presentó en la Asamblea del IIDM, de marzo pasado, la Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo como un método alternativo de unificación del derecho marítimo iberoamericano, sin perjuicio de que este instrumento pueda utilizarse en forma compatible con la ratificación de, o la adhesión a, los convenios internacionales marítimos que cada país considere convenientes.

Por ello, si en un país en particular, se prefiere, por razones propias de su autonomía y su soberanía, no ratificarlo o no adherir a él, encuentra en la Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo, un método novedoso y eficaz de unificación de la materia.

La Ley Modelo propuesta no pretende su incorporación de forma incólume en los ordenamientos jurídicos, sino que se propone como el resultado del trabajo del IIDM en aras de uno de sus principales objetivos: la unificación del derecho marítimo en nuestros países.

Siendo un modelo legislativo, cada uno de los países iberoamericanos evaluará la conveniencia o no de adoptarlo, pudiendo en todo caso, efectuarle las enmiendas y adaptaciones que considere prudentes a los fines de promulgar una ley interna, manteniendo siempre el objetivo propuesto, esto es, la uniformidad.

Como señalamos antes, el proyecto de Ley Modelo, no contempla ni debe contemplar, normas de derecho internacional público (derecho del mar), penales, administrativas y laborales específicas, por considerar que estos temas deben ser legislados independientemente, ya que responden a la política legislativa propia de cada país.

La Ley Modelo presentada en Lima, tiene una disposición transitoria, dada la situación de la no vigencia –actualmente– de las Reglas de Rotterdam, la cual es la recomendación a los países representados por los miembros del IIDM, de la adopción del Capítulo III del Título IV de la Ley Modelo, redactado con base a esas Reglas de Rotterdam, incorporándolo a su legislación interna, mientras estas reúnen el número de ratificaciones suficientes para su entrada en vigor internacional.

Por lo demás, ese Ley Modelo presentada al IIDM, en su Asamblea de marzo pasado, no es una propuesta estática, sino *dinámica* que, debe

ajustarse a las propuestas de cambios que en cada una de las instituciones reguladas puedan aparecer en el futuro.

Para concluir estas palabras, y, ya refiriéndome a la actuación de la Rama venezolana del IIDM, quiero manifestarle que la misma siempre ha estado activa durante toda su existencia, desde su fundación y, todos los vice-presidentes que han estado al frente de la misma, han colaborado muy estrechamente con todos los Presidentes del IIDM.

Me toca el honor de ser el primer VP de Venezuela, por muchos años, habiéndole entregado la misma al fallecido amigo y eminente maritimista, Carlos Matheus González, quien luego se la traspasó a Eugenio Moreno y, éste, a su vez, a la VP, hoy saliente, María Grazia Blanco.

Además, debo recordar en estas remembranzas, la brillante labor realizada, no como VP de la Rama venezolana, sino como Presidente del IIDM, de nuestro estimado maritimista, Freddy Belisario Capella, quien ha sido el único en haber organizado y presidido una Asamblea fuera de su país de origen, habiéndola realizada en Panamá, República de Panamá.

Todos –sin excepción– hemos tratado de cumplir con las tareas que nos fueron encomendadas para el cumplimiento de las funciones del IIDM en el ámbito venezolano e internacional, en armonía con las directrices recibidas de sus diversas presidencias rotatorias.

Señores, no me queda más nada que decir, salvo desearle a Iván y a Ricardo, el mejor de los éxitos en la tarea que hoy asumen como VP y su Suplente de la Rama venezolana del IIDM.

Pido un fuerte apogeo a los dos, y, un caluroso aplauso.

Caracas, 23 de junio de 2022.

Luis Cova Arria