Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Diciembre de 2023 • N° 18-7 • Segunda Etapa

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

REVISTA DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO DICIEMBRE DE 2023 Nº 18-7 DE LA SEGUNDA ETAPA

Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

ISSN: 2665-0096

Depósito Legal: MI2019000260

Portada: IPGGutenbergUKLtd. 09-03-2023. https://www.canva.com. Uso de imagen Gratuito con Canva Pro.

Diagramación: Miriam Ríos

LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO REALIZA ESTA PUBLICACIÓN EN RESPETO A LAS NORMAS CONSTITUCIONALES DEL DERECHO A LA LIBRE EXPRESIÓN Y PENSAMIENTO; MÁS EXPRESAMENTE HACE CONSTAR QUE EL CONTENIDO, IDEAS Y OPINIONES EN ELLA PLASMADAS REFLEJAN LA POSICIÓN PERSONAL DEL AUTOR Y NO DE ESTA ASOCIACIÓN, NI DE SUS MIEMBROS.

La Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Centro Ciudad Tamanaco. Torre "A" Piso 08. Oficina 803.
Chuao, Caracas 1071 - Venezuela.
Teléfono: +58 424 4630863 / + 58 414 4405578

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

GUSTAVO ADOLFO OMAÑA PARÉS
PRESIDENTE
JULIO ALBERTO PEÑA ACEVEDO
VICEPRESIDENTE
JUAN JOSÉ ITRIAGO PÉREZ
SECRETARIO GENERAL
LILA CONCEPCIÓN OLVEIRA
TESORERA

DIRECTORES

Ricardo Maldonado	*Legislación*
José Manuel Vilar	*Asuntos de Seguros*
Iván Darío Sabatino Pizzolante	*Asuntos Navieros*
Yelitza Suárez	*Asuntos Portuarios y Aduaneros*
Cristina Mujica Perret-Gentil	*Publicaciones y Eventos*

SUPLENTES

Juan José Bolinaga	*Francisco Carrillo*
Andreina Cruces Vivas	*Ángeles Rodríguez*

Argenis Rodríguez

EX PRESIDENTES

Luis Cova Arria	*Armando Torres Partidas (†)*
Freddy Belisario Capella	*Wagner Ulloa Ferrer*
Omar Franco Ottavi	*Tulio Álvarez Ledo (†)*
Alberto Lovera Viana	*Francisco Villarroel*
Aurelio Fernández-Concheso	*Julio Sánchez-Vegas (†)*

José Alfredo Sabatino Pizzolante

COMITÉ EDITORIAL

CRISTINA MUJICA PERRET-GENTIL
DIRECTORA

GUSTAVO OMAÑA
JUAN JOSÉ ITRIAGO PÉREZ
RICARDO MALDONADO PINTO
BENJAMÍN CORDERO COTE
PEDRO OLVEIRA

AUSPICIANTES

Bolinaga & Blanco Asesoría Marítima y Comercial

Carrillo & Álvarez

Clyde & Co.

International Services VD

LegalMarítimo Consulting & Coaching

MPGD

Náutica Amazonas, C.A.

Omaña & González Asociados

Romar Maritime Lawyers

Sabatino Pizzolante Abogados Marítimos & Comerciales

Sosa & Martínez

S.O.V. Consultores

REVISTA DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO
Diciembre de 2023 Nº 18-7 de la Segunda Etapa

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

CONTENIDO

PRESENTACIÓN *7*

DOCTRINA

LA IMPORTANCIA DEL DERECHO PORTUARIO COMO RAMA AUTÓNOMA E INTERDISCIPLINARIA
Adaelizabeth Guerrero *11*

DEL "IUS NAUFRAGII" A LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBÁCUÁTICO: BREVE RELATO DE UN ITINERARIO
Angélica Díaz De La Rosa *35*

LEX CRYPTOGRAPHIA ¿UNA SOLUCIÓN A PROBLEMAS DE DIP DERIVADOS DE SMART CONTRACTS MARÍTIMOS?
Cindy Di Felice *57*

LA IMPERIOSA NECESIDAD DE RENOVACIÓN, MODERNIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL PARA APORTAR AL CRECIMIENTO ECONÓMICO DE VENEZUELA, TOMANDO AL MODELO ESPAÑOL COMO UN MODELO DE ÉXITO
Gabriel G. Marcano G. *73*

MODERNIZACIÓN DEL REGISTRO NAVAL VENEZOLANO
Lila C. Olveira H. *89*

MARCO REGULATORIO DE LOS LUGARES DE REFUGIO EN VENEZUELA
Mileidy Gallardo Araujo *97*

LA IMPORTANCIA DE LA FRANJA DEL ATLÁNTICO PARA VENEZUELA
Leonardo A. Briceño Dudamel, Katiuska J. Figueroa Obispo y Yorside J. Duque Rodríguez ..*127*

LA CULTURA DE SEGURIDAD MARITIMA EN BUQUES ABANDERADOS EN REGISTROS ABIERTOS DESDE LA PERCEPCION DEL OFICIAL VENEZOLANO DE LA MARINA MERCANTE
Natasha Pereira *143*

LA DESVIACION DE RUTA EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS: EL INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL DEL TRANSPORTISTA Y SUS EXCEPCIONES
Pedro Maura *157*

PROBLEMAS PROCESALES DERIVADOS DE LA SOLICITUD DE MEDIDA PREJUDICIAL PRECAUTORIA DE ARRESTO DE BUQUES EN CHILE
Renato Pezoa Huerta *179*

REFLEXIONES SOBRE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE LOS ESTADOS RIBEREÑOS
Rosa María Aguirre Donadío *191*

DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO: CUESTIONES ACTUALES SOBRE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.....207
Unai Belintxon Martin *207*

MEMORIA.....225

NORMAS DE PUBLICACIÓN.....251

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

PRESENTACIÓN

Nos complace en esta oportunidad presentarles la Revista No. 18-7 de esta Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM). Por séptimo año consecutivo en su segunda entrega, nos permitimos compartirles esta extraordinaria obra literaria.

La Asociación Venezolana de Derecho Marítimo ha convertido en una tradición, publicar anualmente el ejemplar de su Revista. Abriendo así un espacio a los profesionales que hacen vida en este sector para compartir sus ideas, opiniones e inquietudes en un marco académico. Es un compromiso y el deber de esta Asociación, continuar contribuyendo diariamente al crecimiento, formación y desarrollo de nuestro Sector Acuático Nacional.

Este Comité Ejecutivo, liderado por el Dr. Gustavo Omaña, ha mantenido siempre como bandera la promoción de eventos y publicaciones de forma regular. Manteniendo activa a toda nuestra comunidad de profesionales y estudiantes a través de seminarios, conferencias, congresos y conversatorios, así como mediante la publicación de artículos y libros en sus redes, página web y Revistas.

Algo que siempre ha caracterizado a esta Asociación, ha sido su alcance y transcendencia más allá de nuestras fronteras. Así como también la práctica descentralizada dentro de Venezuela. Muestra de ello, es que en esta oportunidad contamos con la participación de autores de corte internacional, así como también de distintas regiones y ciudades de Venezuela.

Esta Revista No. 18 claramente orienta a un enfoque moderno, ya que nos permite deleitarnos con un análisis como el de la autora Cindy di Felice sobre la “Lex Cryptographia ¿Una solución a problemas de DIP derivados de Smart Contracts Marítimos?”. Hoy en día los últimos avances en tecnología, van estrechamente ligados al sector naviero, sorprendiéndonos cada día con nuevas invenciones y extraordinarias mejoras.

De la mano con dichos avances tecnológicos, influye la vasta experiencia generada por los incidentes portuarios de los últimos años, particularmente con situaciones extremas. Las cuales nos han llevado a estudiar como acertadamente lo hacen nuestros Miembros Adaelizabeth Guerrero en su artículo sobre “La importancia del Derecho Portuario como rama autónoma e interdisciplinaria y Gabriel Marcano, quien nos diserta sobre “La imperiosa necesidad de renovación, modernización y transformación del sistema portuario nacional para aportar al crecimiento económico de Venezuela, tomando al modelo español como un modelo de éxito”. Más que un derecho, es un deber de estas nuevas generaciones, aportar al desarrollo portuario de nuestra región.

Asimismo, esta Revista incluye un destacado artículo sobre la relevancia de los puertos de refugio y su marco regulatorio a cargo de Mileidy Gallardo y complementando dicha orientación, la abogada Rosa María Aguirre nos aporta unas profundas “Reflexiones sobre la Zona Económica Exclusiva de los Estados

Ribereños". Para concretar con el artículo de Angélica Díaz sobre el derecho al naufragio y la protección del patrimonio cultural subacuático.

Se incluye a su vez un tema de gran relevancia como lo es la "Importancia de la Franja del Atlántico para Venezuela" por parte de nuestros destacados colegas Leonardo Briceño, Yorside Duque y Katiuska Figueroa. Un estudio pormenorizado del marco legal y sus sucesivas modificaciones a través de los años.

Nos acompañan, algunos otros autores internacionales de la talla de Pedro Maura con un artículo sobre "La Desviación de Ruta en el Contrato de Transporte Marítimo y sus Efectos: el Incumplimiento Contractual del Transportista y sus Excepciones", Renato Pezoa con un análisis sobre los "Problemas Procesales derivados de la Solicitud de Medida Prejudicial Precautoria de Arresto de Buques en Chile" y Unai Belintxon con su artículo sobre "Derecho Marítimo Internacional y Derecho Internacional Privado: Cuestiones Actuales sobre la Ley de Navegación Marítima". Quienes han sido arduos colaboradores de esta Asociación, apoyando como siempre con sus conocimientos y participando en nuestros eventos.

Así finalmente, nuestras compañeras Lila Olveira y Natasha Pereira nos presentan un dedicado análisis sobre el Registro Naval en Venezuela, el abanderamiento y los registros abiertos.

Me siento sumamente honrada de presentarles el día de hoy esta obra tan única, que además de contar con la colaboración de articulistas y académicos extranjeros tan destacados, cuenta con la colaboración de reconocidas damas del derecho marítimo mundial. Notándose en esta Revista, la definida participación y compromiso que tienen hoy día las mujeres en el desarrollo del derecho marítimo. Con casi una decena de mujeres aportando a esta obra literaria, me siento más que satisfecha por los resultados.

Tengo que agradecer a nuestro distinguido Comité Editorial y eternos colaboradores por un extraordinario trabajo en la edición y elaboración de este ejemplar: Gustavo Omaña, Juan Itriago, Ricardo Maldonado, Pedro Olveira, Benjamín Cordero, Miriam Ríos y Anderson More.

Esperamos que esta publicación sea de su agrado.

Cristina Mujica Perret-Gentil
Caracas, 1 de diciembre de 2023.

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

DOCTRINA

LA IMPORTANCIA DEL DERECHO PORTUARIO COMO RAMA AUTÓNOMA E INTERDISCIPLINARIA

Adaelizabeth Guerrero*

* Abogado egresada de la Universidad Santa María (2010); Especialista en Derecho Laboral (USM), Especialista en Gestión de Aduana y Comercio Exterior, Diplomado en Derecho Marítimo y Procesal Civil, Diplomados en Derecho Marítimo - Relaciones Internacionales y Diplomacia, Experiencia en el sector legal de Hidrocarburos (Departamento jurídico Petrocedeño, S.A. y Petrojunin, S.A.). Miembro Titular de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, Asociación Venezolana de Arbitraje, Sociedad Venezolana de Derecho Mercantil y Women in Energy Venezuela organización adscrita a Society of Petroleum Engineers (SPE). Autora de diversas publicaciones especializadas. Bilingüe (Español-Inglés). Coordinador Académico Universidad Metropolitana, sede Oriente. U.S. Department of State Alumni - International Visitor Leadership (IVLP) y miembro del Canadian Institute for International Law Expertise (CIFILE).

RESUMEN

El Derecho Portuario requiere de un estudio especializado debido a los distintos actores, modalidades, regímenes y términos contractuales que intervienen en el puerto, que involucra el ámbito del transporte marítimo, en la dinámica del buque y su carga. Su estudio aborda instituciones propias que no se encuentran en otras disciplinas, por lo que, no debe visualizarse solo desde la perspectiva del dominio público-administrativo. La esencia del derecho portuario es de carácter interdisciplinario porque confluyen elementos que comprenden el control-servicio público y el desarrollo de actividades comerciales de carácter público y privado que giran en torno al buque, la carga y el flete.

El Derecho Portuario debe ser reconocido como una rama autónoma del derecho tomando en cuenta los elementos técnicos, regímenes y multiplicidad de actores que convergen en las actividades portuarias que exige de un conocimiento especializado. Es necesario considerar su estudio e investigación como una rama autónoma de las ciencias jurídicas, debido al análisis detenido que amerita la materia, en cuanto a la co-relación existente entre el puerto como infraestructura de dominio público-administrativa, los actores públicos y privados, modalidades contractuales, entre otros aspectos.

Un estudio generalizado sobre el derecho portuario, puede llegar a generar confusión en cuanto al tratamiento jurídico al que están sujetos los actores que desarrollan actividades en él, así como aspectos sobre la naturaleza del puerto y el ente competente que las regula, encontrándose –según sea el caso– bajo tratamientos y regímenes jurídicos distintos. Enfatizándose que se debe determinar a los actores para así precisar o limitar responsabilidades en la ejecución de funciones, ya sea de carácter público o privado-comercial, advirtiéndose que como consecuencia de ello están sujetos a tratamientos y jurisdicciones totalmente diferentes.

"Dicho régimen no puede ser considerado en singular, pues requiere de la lectura conjunta de las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo que regulan la responsabilidad del porteador, permitiendo así eliminar la llamada 'tierra de nadie' e identificando claramente la cadena de custodia sobre las mercancías que se movilizan en la zona portuaria (...) en el contexto de un modelo de gestión portuaria, en determinación de responsabilidades entre armador-estibador u empresa operadora-portuaria-administrador portuario, resulta una tarea harta difícil (...omissis...) la recepción y entrega de mercancías son operaciones incidentales al transporte de aquellas, de conformidad con los procedimientos aduaneros vigentes, los porteadores entregan las mercancías a los almacenes autorizados, que en el caso de los puertos de uso comercial, son en la actualidad de carácter público y se encuentran bajo el control de Bolivariana de Puertos, S.A. (...) como ente administrador y operador portuario y por tanto responsable del cuidado y custodia de la mercancía, de firmar contratos de terminal con los porteadores, (...) donde la responsabilidad del porteador cesa en el momento en que efectúa la entrega de las mercancías al administrador portuario (...) en Venezuela las mercancías no pueden ser entregadas por el porteador directamente al consignatario en los puertos de uso comercial (...) conviene recordar, además, que según el conocimiento sea emitido en el tráfico de línea regular o tramp, operará como un verdadero contrato de mercancías por agua y, en otros casos, como un mero recibo por las mercancías embarcadas, toda vez que las condiciones del transporte subyacen en el contrato de fletamento". (Sabatino Pizzolante, J. A., 2021, pp.468-470)

En el servicio de línea regular "... el contrato de transporte de mercancías por vía acuática se efectúa bajo el amparo de un conocimiento de embarque; siendo éste un contrato de adhesión"[1], en la práctica el porteador dispone de un conocimiento de embarque preimpreso, "como todos

[1] Universidad Rafael Belloso Chacín (URBE). S.F. "Detectar las condiciones técnico-jurídicas del conocimiento de embarque electrónico, para constituir medio de prueba en los procedimientos mercantiles". Recuperado de: https://virtual.urbe.edu/tesispub/0081920/cap04.pdf

sabemos, los buques mercantes de línea regular son generalmente buques que transportan únicamente contenedores cargados con las mercancías de los remitentes, o cargadores (...) cargados con partidas de diferentes exportadores para distintos destinatarios"2. La Ley de Comercio Marítimo3 define el contrato de transporte por agua bajo régimen de conocimiento de embarque en el artículo 197 numerales 6 y 7 en concordancia con el artículo 232 de la referida norma sustantiva, así con carácter imperativo señala que la jurisdicción marítima venezolana deberá conocer en forma inderogable de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresen al territorio, aplicándose restrictivamente la inderogabilidad de la jurisdicción nacional, de conformidad con los artículos 10 y 149 de la arriba mencionada Ley.

Ahora bien, el transporte marítimo en régimen de fletamentos o también denominado transporte marítimo "tramp" se realiza a través de documentos contractuales negociados, "que una cosa es usar un formulario y otra muy distinta es imponer condiciones generales de sumisión, propias de un contrato de adhesión".4 Precisamente "... el contrato de fletamento es un contrato escrito y bilateral que puede ser llevado a un documento privado o puede hacerse uso de las proformas existentes, las cuales partiendo del principio que el contrato es ley para las partes, estas podrán pactar libremente las cláusulas que las vinculen..."5 De manera que en los contratos en régimen de fletamento rige el principio de la autonomía de la voluntad de las partes, quienes pueden acordar incluir un acuerdo de arbitraje para resolver disputas, contemplando una cláusula contractual arbitral, y al ser incorporadas por las partes a través de su manifestación de voluntad adquiere carácter vinculante, por lo que, "...esta inderogabilidad de la jurisdicción venezolana no sería aplicable, privando el principio de la autonomía de la voluntad de las partes y en los cuales sí se permite otros mecanismo de solución de disputas, mediante la incorporación en dichos contratos de cláusulas referente a la Ley aplicable y Compromisoria conforme lo dispone el artículo 150 de la Ley de Comercio Marítimo" (Ponce, G., 2022, p. 1). 6

De lo anterior se colige que, las características del régimen contractual y los diferentes actores que coinciden en el puerto, ante la especificidad de las actividades que ejecutan la administración portuaria, sus operadores, la autoridad marítima, la aduana, la autoridad sanitaria, la Guardia Nacional y su interrelación con actores particulares como el transportista o porteador. En razón de ello convergen regímenes jurídicos distintos en el puerto y que interesan además a las modalidades de transporte marítimo. Corolario se requiere de un estudio detenido de las instituciones que rigen el Derecho Portuario, insistiéndose en el estudio de su alcance bajo una visualización integral e interdisciplinaria, que no se límite a la perspectiva del dominio público-administrativo,

---

2 Martínez-Campo, Carlos. (2009). "El transporte marítimo tramp". Recuperado de: https://www.gotcarga.com/el-transporte-maritimo-tramp/

3 Ley de Comercio Marítimo. Gaceta Oficial Nro. 38.351. 05 de febrero de 2006.

4 Salinas Adelantado, Carlos. (2012). "El contrato de fletamento en el anteproyecto de la Ley de Navegación Marítima: ¿Un derecho de aplicación marginas en la práctica marítima?". Recuperado de: https://www.salinasmaabogados.com/pdfweb/El%20contrato%20de%20fletamento%20en%20el%20Anteproyecto%20de%20Ley%20de%20la%20Navegacion%20Maritima.pdf

5 Molina Rincón, Paola. (2008). "El contrato de fletamento y el contrato de arrendamiento de buques: en busqueda de la internacionalización del derecho marítimo en Colombia". Recuperado de: https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/475

6 Ponce, Gerardo. (2022). "La Validez de las Cláusulas Compromisorias en los Contratos de Transporte de Mercancías y Pasajeros que Ingresan al Territorio Nacional". Recuperado de: https://sovconsultores.com.ve/clausulas-compromisorias-en-los-contratos-de-transporte-de-mercancias/

considerando que en ella confluyen elementos que comprenden el dominio-servicio público y que involucran el desarrollo de actividades comerciales de carácter público y privado en el ámbito de tres elementos: el buque, la carga y el flete.

Por lo que estaríamos en presencia de un "monstruo de varias cabezas" donde el derecho administrativo, aduanero, derecho internacional privado, arbitraje comercial o mercantil, derecho ambiental e inclusive derecho penal interfieren en los distintos escenarios de control-servicio público portuario a través de la infraestructura-administración, mantenimiento, advirtiéndose además la necesidad del buque en realizar operaciones de la forma más expedita, que se traduzca en el tiempo más reducido posible. "... para el sub-sector naviero, el costo portuario constituye un elemento importante del flete, de allí que se busque reducir al mínimo la estadía de los buques en puerto y que, en la medida que la contenedorización y la multimodalidad tienen a generalizarse, se exijan instalaciones cada vez más adecuadas a los fines de que los servicios relacionados con la carga y la descarga sean prestados en el menor tiempo posible". [7](Lovera Viana, A. 2011, pp. 431-433)

Es necesario una visión en conjunto del marco regulatorio del Derecho Portuario que implique abordar esta disciplina desde una perspectiva mucho más amplia que incluyan otras ramas, aduanero, derecho marítimo, derecho internacional privado, constitucional e inclusive derecho ambiental en relación a las modalidades contractuales que giran en torno al transporte marítimo y el puerto como principal protagonista.

"...el paso de la mercancía a través de un puerto no depende exclusivamente del ente que lo administra. La celeridad de su traslado dependerá de las actuaciones de la administración portuaria, de la autoridad marítima, de la aduana, de la autoridad sanitaria, así como de la eficiencia de los operadores portuarios; por ello se debe lograr la coordinación entre cada miembro de esta cadena (...) los costos portuarios constituyen un elemento significativo, pues éstos pueden representar hasta un cincuenta o sesenta por ciento del total del flete en el tráfico 'liner', comprendiendo los gastos de manipulación de mercancías, los del buque en puerto, las tasas portuarias por uso de aguas, muelles y canales, así como el pilotaje y servicios conexos, (...) lo que hace evidente que, para una economía sana, se requieren puertos eficientes, pues las ventajas comparativas que pudiera tener Venezuela, o cualquier país en términos de bajos costos en su industria manufacturera u otros sectores, serían muy pocas con un deficiente sistema portuario que haga menos competitivas sus exportaciones y más costosas sus importaciones".8(Lovera Viana, A. 2011, p. 433)

Los Beneficios que una visión de conjunto del Marco Regulatorio pudiera reportarles a los Puertos

1- El conocimiento jurídico integral y mesas de estudio interdisciplinarias permiten un tratamiento legal capaz de identificar y distinguir a los actores que desarrollan las actividades en el puerto,

7 Lovera Viana, Alberto. (2011). "Balance de los diez años de vigencia de la Ley General de Puertos".
8 Ibídem

esto es, importador, exportador, agente naviero, armador fletante, fletador, operador portuario, administrador portuario, consignatario, embarcadores, agentes de seguros, a los fines de determinar y limitar responsabilidades.

2- El-entendimiento de los actores que explotan un buque, lo referente a la relación entre el armador propietario y armador operario en lo que se refiere a la asunción de responsabilidades en cuanto a la gestión náutica y comercial del buque.

3- Conocer las funciones de los actores que involucran la explotación del buque en los contratos de fletamento por viaje, precisándose la asunción de la gestión náutica y la gestión comercial del buque entre el armador fletante y el fletador, a los fines de determinar a quien corresponden las operaciones de embarque y desembarque en el puerto. "En el contrato de fletamento por viaje, unas de las circunstancias que primero se discuten, son los términos de embarque, para determinar a quien le corresponden las operaciones de carga o de descarga"9, por lo que se deberá tener en cuenta los términos generales según en el tipo de flete.

4- Las políticas públicas que están implementando los países de la región apuntan hacia la adopción de nuevas tecnologías en la modernización de la gestión aduanera relacionado a la documentación, permisería y cumplimiento de regímenes legales y tributarios. Esta transformación digital de las aduanas debe ir acompañado de inversiones en las infraestructuras de los puertos, en la actuación más eficiente de los operadores y administrador portuario, donde no solo se apliquen métodos digitales para la trazabilidad en el control de ingreso, salida, inspección y monitoreo de las mercancías, además de ello se requiere seguridad jurídica como pilar fundamental para atraer capitales, para eso requiere el aporte de conocimiento del talento humano que integra entidades públicas, privadas y la academia, en el desarrollo de capacidades intelectuales en mérito de crear condiciones y oportunidades para la población.

5- Lo relacionado a la inversión privada y la transferencia de tecnología es crucial para dinamizar la economía nacional, la importancia de conocimientos técnicos y especializados, no tangibles de carácter industrial para la producción de bienes y servicios, entendiéndose como el Know How en término anglosajón, lo que significa "El conocimiento de cómo se hace" son aspectos esenciales que interesan al derecho portuario, toda vez que se requiere de un basamento jurídico que permita la transferencia de aspectos tecnológicos, considerando que se encuentran protegidos a través de un secreto industrial, los métodos de fabricación, uso de soporte de software, licencias de marcas, licencias de patentes, entre otros.

Por ello y para alcanzar el desarrollo de la infraestructura industrial local en los puertos, con miras a la inserción del país en el sistema de libre intercambio comercial que impera en la economía internacional, se debe tener en cuenta las opciones de transferencia de tecnología para aplicar en las instalaciones portuarias, esto es, asistencia y servicios técnicos, modernización de

9 Ponce, Gerardo. (2022). "Generalidades de los Contratos de Fletamento y su incorporación en la legislación venezolana". Recuperado de: https://sovconsultores.com.ve/generalidades-de-los-contratos-de-fletamento/

instalaciones a nivel digital, ingeniería básica, contratos tecnológicos, satelitales, inteligencia artificial, robótica.

6- Es importante tener en cuenta que las líneas de transporte marítimo mantienen acuerdos de intercambio de buques denominados contratos VSA (Vessel Sharing Agreement) que les permite operar de forma conjunta una línea regular de transporte marítimo internacional, estas alianzas entre las líneas navieras les permite compartir espacios y así ofrecer servicios comerciales que les facilite operar conjuntamente, reducir tiempos de tránsito y tener un manejo productivo de volumen de carga. En razón de ello, a las líneas navieras les resultan atractivo dirigirse a puertos eficientes que cuenten con una moderna infraestructura, tecnología, logística, talento humano, que le permita acortar los tiempos de espera y optimizar los promedios de las operaciones en el interfaz puerto-buque, considerando que los puertos compiten con puertos vecinos de la región en términos de eficacia y eficiencia.

Los puertos venezolanos presentan algunas debilidades en cuanto a la estadía del buque en muelle, esto es, en cuanto a los retrasos que se traducen en gastos económicos excesivos y algunas veces imprevisibles respecto a la estadía del buque en el puerto. El tiempo que ocurre entre la realización de las inspecciones antidroga, la visita de las autoridades, el momento del atraque y el inicio de la carga/descarga del buque, por señalar algunas de las actividades, representan gastos fijos importantes de un buque en el muelle de atraque, por lo que interesa al puerto que su permanencia sea lo más breve.

7- Los beneficios que una visión interdisciplinaria aporta al marco regulatorio portuario permitirá no solo una acción más prudente, efectiva y responsable en el desarrollo de las actividades portuarias, sino además entender que los puertos son dinamizadores de la economía, toda vez que el puerto ya no solo está concebido como la infraestructura donde ingresan o salen mercancías, sino que ha trascendido a impulsar las economías, por ello los puertos de la región compiten en cuanto a su efectividad y la atención de carga y descarga expedita, que permita la llegada o el zarpe de buques sin mayores dilaciones, entendiendo la importancia económica y social que implica un importante tráfico marítimo para la económica portuaria y por ende el bienestar social.

8- Es importante destacar el rol de la Aduana, por ello se considera necesario que se realicen mesas de trabajo interdisciplinarias que involucren a la administración aduanera, quien tiene la potestad de ejercer control, facilitar e intervenir sobre las mercancías que vayan a ser introducidas o extraídas del territorio nacional; de las mercancías objeto de tráfico internacional y de los medios de transporte que los conduzcan, sobre vehículos terrestres, buques o cualquier medio de transporte que realice operaciones de tráfico internacional o interno, extensible a los equipajes de pasajeros y tripulantes, y en general sobre los bienes señalados en los artículo 7 y 13 de la Ley Orgánica de Aduana, todo ello a los fines de delimitar responsabilidades en cuanto a la potestad portuaria y la aduanera.

9- Reconocer al administrador portuario la posibilidad de ejecutar un procedimiento expedito en lo concerniente a remover pasivos ambientales, buques abandonados que se encuentren en las instalaciones portuarias, en concordancia con los postulados de conservación del medioambiente, también respecto a la basura generada a bordo durante el servicio normal del buque, y susceptible de ser eliminada de forma continua o periódica, de acuerdo a la Regla 1 del Anexo V del Convenio MARPOL.

En razón de lo anterior, una de las responsabilidades de las autoridades portuarias es brindar el equipo, las instalaciones, la experiencia y los materiales necesarios para que los buques puedan llevar a cabo sus operaciones. Así pues, los funcionarios que fiscalizan como autoridad del Estado rector del puerto deberán estar familiarizados con las categorías de basura establecidas en el Convenio MARPOL para que puedan examinar las anotaciones en la documentación que ha de llevar el buque y los procedimientos que la tripulación tiene que cumplir (en el libro registro de basuras y el plan de gestión de basuras). Todo ello, en atención a lo previsto en los artículos 127 y 129 de la Carta Magna sobre derechos ambientales y los contemplados en las normas domésticas, la Ley Orgánica del Ambiente, las Normas para el Control de la Recuperación de Materiales Peligrosos y el Manejo de los Desechos Peligrosos, entre otras.

Las mesas de trabajo interdisciplinarias interesan al derecho portuario y la normativa ambiental con relación a la responsabilidad de los funcionarios encargados del control por el Estado rector del Puerto de realizar inspecciones de rutina para comprobar que el buque cuenta con los certificados, planes, registros y procedimientos exigidos, y que la tripulación conoce las normativas de los Convenios Internacionales (MARPOL) y cumple con ellas. La cooperación entre los funcionarios encargados del control por el Estado rector del puerto, los investigadores policiales u otros funcionarios de las fuerzas del orden puede ayudar a recabar pruebas y a familiarizarse con las actividades y operaciones a bordo de los buques.

Proceso de reversión o recentralización portuaria en la administración de los puertos de uso comercial reinterpretada por la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, en sentencia de abril del 2008

La distribución de competencias en relación a la administración de los puertos entre el Poder Nacional y los Estados regionales está enmarcada en una serie de reformas portuarias en Venezuela que tiene su origen al menos hace tres décadas. Este proceso se puede dividir en cuatro grandes etapas:

1) Privatización de los Servicios Portuarios.

2) Transferencia de competencias portuarias a las Regiones o Estados.

3) Liquidación del Instituto Nacional de Puertos (INP).

4) La creación de una Autoridad Portuaria Nacional.[10]

A los fines de comprender el contexto en que se emite la sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de abril de 2008 exhortando al poder legislativo a reformar las leyes, Ley General de Puertos y la Ley de Descentralización, ejecutándose así la reversión o recentralización portuaria a manos del poder estatal (nacional). Ante esta situación es preciso comprender cómo fue concebida la administración portuaria operativa en Venezuela a partir del año 1975, tomando en cuenta sus antecedentes, que implicó la sanción de la Ley que Crea el Consejo Nacional de Puertos y el Instituto Nacional de Puertos[11] (1975), donde se centralizó la administración y la prestación de servicios portuarios exclusivamente por parte de ese órgano central, eso trajo como consecuencia una fuerte intervención estatal, una excesiva nómina de trabajadores, así como conflictos en relación a las operaciones portuarias de tierra y a bordo.

Simultáneamente en esa fecha se registraron descontentos entre los trabajadores portuarios que llevan las cargas al costado de los buques (trabajo en tierra); los que reciben y acomodan en el buque (trabajo a bordo).[12] De manera que, en este contexto es necesario comprender la evolución del sindicalismo venezolano en su visión más amplia, sujeta a la influencia de partidos políticos y a la injerencia del Estado.

"El Sindicalismo había sido desmantelado durante el periodo 1948-1958 y sus dirigentes se habían incorporado a la "lucha" clandestina, pero en el momento de la caída de Pérez Jiménez (1958), la realidad de los sectores laborales en el país estaba constituidos por un grueso sector campesino inserto en formas de producción pre-capitalista y un minoritario grupo obrero ubicado en los campos petroleros. A partir de 1958 el sindicalismo recibió protección por parte del Estado, en manos de los partidos del Pacto de Punto Fijo, aspectos estos necesarios para entender el contexto social y político entre el Estado venezolano y el movimiento sindical que se suscitó entre los años 1958-1980". (López, M., s.f., p. 89).[13]

Ante la disminuida operatividad y vicios de la administración portuaria realizada por el Instituto Nacional de Puertos (INP), el poder público da sus primeros pasos para alcanzar la descentralización portuaria, sancionándose la Ley Orgánica de Descentralización, delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público (1989)",[14] la cual, podía considerarse como una ley de rango constitucional en lo que se refería a las transferencias de competencias nacionales hacia los Estados". (Brewer C., A. 2003, p. 3).[15]

---

10 Sabarino Pizzolante, José A. (2023). "Cátedra Derecho Portuario". Universidad Marítima del Caribe.

11 En fecha 22 de diciembre de 1975, mediante Gaceta Oficial Extraordinaria Nº 1.787, se crea el Instituto Nacional de Puertos (INP).

12 Fanduzzi, Natalia Paula. (2011). "El lugar de los trabajadores portuarios en la historia laboral argentina 1880-1930". Recuperado de: file:///C:/Users/Adaelizabeth%20G/Downloads/Dialnet-ElLugarDeLosTrabajadoresPortuariosEnLaHistoriaLabo-5026780.pdf

13 López, Margarita. (S.F.). "El Estado venezolano y el movimiento sindical (1958-1980). Recuperado de: file:///C:/Users/Adaelizabeth%20G/Downloads/abaez,+1403-4404-1-CE.pdf

14 Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público. Gaceta Oficial No. 4153 Extraordinario de fecha 28-12-98.

15 Brewer Carías, Allan, (2003), El "El Estado Federal Descentralizado" y la Cengralización de la Federación en Venezuela. Recuperado de: https://allanbrewercarias.com/wp-content/uploads/2007/08/447.-418.-La-Federaci%C3%B3n-en-Venezuela.-Situaci%C3%B3n-y-perspectiva.pdf

Sobre esta Ley de descentralización vale la pena acotar que era aplicable solamente a los puertos públicos de uso comercial y no a los terminales privados. En el artículo 11, numeral 5 de la referida Ley en concordancia con el artículo 137 de la Constitución de 1961, se expresa que se transfiere a los Estados regionales, la competencia exclusiva en la administración y mantenimiento de puertos y aeropuertos públicos de uso comercial,[16] "...los cuales se encontraban regulados por el Reglamento Parcial de la Ley que Crea el Consejo Nacional de los Puertos y el Instituto Nacional de Puertos, sobre Concesiones Especiales para la Operación y Administración de Puertos Privados, de fecha 15 de agosto de 1990".[17] (Subrayado mío)

Así encontramos que en el año 1991 los puertos de las entidades regionales asumieron las competencias exclusivas sobre los puertos públicos de uso público o puertos de uso comercial en cuanto a la administración y el mantenimiento de estos, a tal efecto Carabobo crea el Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello[18] (IPAPC), el Consejo Legislativo de Nueva Esparta crea la Ley que asume la referida administración y mediante concesión asume la administración portuaria el Consorcio Guaritico.

En el caso del Puerto de Guanta se creó en 1991 la sociedad anónima Puertos de Anzoátegui, S.A. (PASA) a los fines de administrar los puertos públicos de uso comercial. En el año 1992, en el Zulia se crea el reglamento parcial Nro. 1 donde el Estado asume la administración y mantenimiento de los puertos públicos de uso comercial y dos años más tarde, en el año 1994 fue creado el Servicio Autónomo Puerto de Maracaibo del Estado Zulia (SAPMEZ), luego, mediante la Ley del Instituto Autónomo Puerto de Maracaibo, constituyéndose el Instituto Autónomo Puerto de Maracaibo (IAPUMA).

"Para el momento en que se sancionan las leyes regionales de puerto, el INP aún se encontraba operando, pero con sujeción a una resolución ministerial que preveía el régimen legal transitorio, que habría de regir durante la transferencia de las operaciones de manos del INP a los Estados". (Sabatino Pizzolante, J. A., 2023).[19]

Como se ha hecho referencia, el motivo de la supresión del instituto fue el creciente malestar social y laboral de la época que trajo como consecuencia, que en el año 1992 se publicará la Ley para la Supresión del Instituto Nacional de Puertos (INP), constituyéndose para ello una Junta Liquidadora. El 17 de junio de ese mismo año se da por concluido el proceso de liquidación del Instituto Nacional de Puertos (INP), asumiendo sus obligaciones el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.[20]

---

16 Bolipuertos, S.A., (s.f.) "Antecedentes de la industria portuaria venezolana". Enlace: https://www.bolipuertos.gob.ve/?page_id=22192

17 Sabatino Pizzolante, José A., (2023), "Catedra Derecho Portuario". Universidad Marítima del Caribe.

18 Gaceta Oficial Nro. 422 Extraordinaria de fecha 9-3-91.

19 Sabatino Pizzolante, José A., (2023), "Catedra Derecho Portuario". Universidad Marítima del Caribe. Resolución Ministerial Nro. 319 , reforma 419. de fecha 1-10-91.

20 Decreto N.º 2.364, publicado en Gaceta Oficial N.º 34.987. Fuente: Bolipuertos, S.A. Enlace: https://www.bolipuertos.gob.ve/?page_id=22192

En el año 1992 el Puerto de la Guaira, "luego de la liquidación del INP, el puerto fue entregado en concesión a la Sociedad Anónima Puertos del Litoral (PLC), siendo accionista el Fondo de Inversiones de Venezuela (FIV), más tarde en el año 2004, se modificó la asignación de las acciones de Puertos del Litoral (PLC) del Bandes (Ministerio de Finanzas) al Ministerio de Infraestructura (MINFRA), posterior Ministerio de Obras Públicas y Vivienda (MOPVI), luego Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo (MPPTAA).

De manera que ante el proceso de descentralización surgen así las administraciones portuarias autónomas, asumiendo los Estados regionales la administración y mantenimiento de los puertos de uso comercial. A tal fin se constituyen los institutos o servicios autónomos creados por los consejos legislativos de las entidades regionales, llevando a cabo la administración portuaria por sí mismo o a través de un particular mediante el otorgamiento de un título de concesión.[21]

En la Constitución de 1999 se consagra en el artículo 156 numeral 26 lo referente a la competencia del Poder Público Nacional en materia portuaria "(...) 26. El régimen de la navegación, marítimo... de carácter nacional; de los puertos, aeropuertos y su infraestructura", este concatenado con la competencia exclusiva de los Estados regionales, dispuesto en el artículo 164 numeral 10 ejusdem, sobre la conservación, administración y aprovechamiento ... de puertos de uso comercial, en coordinación con el Ejecutivo Nacional". (Subrayado mío)

Una interpretación del primero de los enunciados citados (art. 156.26) revela que al Poder Público Nacional, y en particular al Poder Legislativo Nacional, le correspondería legislar sobre la materia de puertos, pues el mencionado precepto autoriza a dicho poder a dictar "el régimen (...) de los puertos", y la primera acepción del término "régimen" que recoge el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, es precisamente la de un 'conjunto de normas que gobiernan o rigen una cosa o una actividad'. Por tanto, al Poder Público Nacional le correspondería dictar un conjunto de normas que gobiernen o rijan la actividad portuaria o el servicio portuario.

> Por su parte, el artículo 164.10 de la Constitución atribuye al Poder Público Estadal la competencia relativa a "la conservación, administración y aprovechamiento (...) de puertos (...) en coordinación con el Ejecutivo Nacional"; es decir, a dicho Poder le corresponde "conservar, administrar y aprovechar los puertos de uso comercial que se encuentren dentro de la jurisdicción del Estado de que se trate". (Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia. Magistrado Ponente: Francisco Antonio Carrasquero López, 2006, p. 4).[22]

Así pues, ante las diseminadas normas portuarias que se habían sancionado interpretadas en mérito de los usos y formas tradicionales de ejecución de la administración y mantenimiento

[21] Bolipuertos, S.A., (s.f.) "Antecedentes de la industria portuaria venezolana". Enlace: https://www.bolipuertos.gob.ve/?page_id=22192

[22] Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia. Magistrado Ponente: Francisco Antonio Carrasquero López, 2006, 19 días del mes de diciembre dos mil seis. Enlace: file:///C:/Users/Adaelizabeth%20G/Downloads/SALA%20CONSTITUCIONAL%20-%20SENTENCIA%2019-12-06%20(1).pdf

portuario, se promulgaron en cada Estado normas discrecionales y sustentadas en las máximas de experiencia sobre las condiciones fácticas de desempeño portuaria que se habían implementado a la fecha, interpretadas así en las leyes sancionadas por parte de cada consejo legislativo regional, motivado a la descentralización portuaria que había tenido lugar. Con la promulgación de la Constitución de 1999, surge la necesidad de una ley base que estableciera un marco contractual a las que debían estar sujetas los Estados regionales, las cuales, se debían adecuar en su contenido a la Ley General de Puertos23 (2001).

> "Todo este proceso de descentralización portuaria, es importante señalarlo, estuvo caracterizado por la ausencia de una ley marco, quizás una Ley Nacional de Puertos o equivalente, que estableciera los principios básicos conforme a los cuales la asunción de competencias por parte de los Estados regionales, habrían de regirse; en la práctica esto significó la promulgación por parte de las Asambleas Legislativas, de leyes regionales de puertos de pobre redacción y contenido, así como la inexplicable ausencia de un organismo gubernamental nacional que dirigiera el proceso". Lo anterior determinó —ya lo hemos escrito en otra parte— "que el proceso de reformas portuarias en Venezuela fuese visto por los Estados regionales y los gobernantes de turno, como un 'vehículo de asunción de competencia', que tenían como finalidad fundamental garantizar el absoluto control de los puertos por parte de las Gobernaciones de Estado, antes que crear entes dinámicos orientados al mercado, capaces de adaptarse al nuevo esquema de servicios privados entonces recién implantado. (...) una lectura somera de estas leyes regionales de puerto, nos revela la poca creatividad de sus legisladores, quienes prefirieron 'copiar' muchos de los artículos contenidos en la vieja Ley que Crea el Consejo Nacional de Puertos y su Reglamento, sin detenerse a pensar que dichos instrumentos legales respondían a una organización portuaria —de la cual surge el Instituto Nacional de Puertos— con la cual precisamente se quería terminar (...) En otras palabras, se impone la necesidad de que el Estado, a través del Congreso de la República, dicte una Ley Nacional de Puertos, mediante la cual se controle y supervise la actividad de las administraciones portuarias regionales, creando un sistema homogéneo que garantice la marcha del sistema portuario como un todo, en el contexto de la infraestructura de transporte". (Sabatino Pizzolante, J. A., 1999, p. 2).[24]

El artículo 165 de la Constitución de 1999 dispone que las materias objeto de competencias concurrentes serán reguladas mediante leyes de bases por el Poder Nacional, y leyes de desarrollo aprobadas por los Estados, en razón de ello se promulgó la Ley General de Puertos (2001). No obstante, el Estado Carabobo ejerció recurso de nulidad por razones de inconstitucionalidad e ilegalidad, conjuntamente con pretensión de amparo constitucional contra la referida ley, argumentando a mayor abundamiento que, "el Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos es una ley marco, pues establece principios, parámetros y limitaciones al ejercicio de las potestades

[23] Ley General de Puertos, Gaceta Oficial N° 37.331 Extraordinario de fecha 23 de noviembre de 2001.

[24] Sabatino Pizzolante, J. A. (1999), "Análisis de la Ley de Puertos del Estado Carabobo y su validez a la luz de la Constitución de 1999". Recuperado de: http://www.p.com/images/pdf/articulos/spanish/articulo_2.pdf

financieras y tributarias de los Estados. En consecuencia, los Estados precisarían de dictar leyes para acoplar sus procedimientos y actividades a los lineamientos establecidos en dicho Decreto-Ley. No obstante, al tratarse de una ley marco, dicho Decreto-Ley no fue consultado a la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, infringiendo el artículo 203 de la Constitución, que somete este tipo de textos normativos al examen de organicidad ahí establecido".25

A respecto la Sala Constitucional decidió que solo a los Estados les ha sido encomendada la tarea de conservar, administrar y aprovechar los puertos de uso comercial, y que para cumplir con tales compromisos solo deben estar vinculados a los actos en resguardo del ejercicio del Poder Público, en conclusión, la competencia de aprovechar los beneficios que resulten de la administración de los puertos de uso comercial es exclusiva de los Estados.26

Asimismo, la Constitución, en su artículo 165, autoriza al nivel nacional del Poder Público a dictar, en aquellas materias que fueren concurrentes entre la República, los Estados o los Municipios, leyes de base, cuyo objeto es el de señalar líneas maestras a los entes locales en cuanto al ejercicio de tales competencias. Las normas impugnadas, en tanto establecen límites y condiciones a los Estados a la hora de ejercer sus potestades en materia de puertos de uso comercial, y visto que esta materia es concurrente entre los Estados y la República, no son más que concreciones de la potestad de dictar leyes de bases que ostenta el Legislador nacional. (Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia. Magistrado Ponente: Francisco Antonio Carrasquero López, 2006, p. 5).27

La Sala Constitucional del TSJ (2006) estableció que el régimen de puertos es de competencia constitucional coordinada en mérito de las atribuciones conferidas al Poder Público Nacional como mecanismo regulador para ejercer función rectora y supervisora del sistema portuario nacional. En materia de puertos (que como quedó dicho es objeto de una competencia concurrente), tanto por lo que establece el artículo 156.26 constitucional, como por lo que expresa el artículo 165 del mismo texto, le toca al Poder Público Nacional dictar el régimen o conjunto de normas básicas que regulen este servicio, y al Poder Público Estadal le corresponde, por su parte, conservar, administrar y aprovechar los puertos de uso comercial, así como también dictar una normativa que desarrolle el régimen básico que al nivel nacional le cumple dictar.28

Ahora bien, en el año 2008 la Procuraduría General de la República interpuso un recurso de interpretación ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia a los fines de que esta analice el alcance y límites de la competencia exclusiva de los Estados regionales en lo que respecta a la conservación, administración y aprovechamiento de los puertos en coordinación con el Ejecutivo nacional.

---

25 Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia. Magistrado Ponente: Francisco Antonio Carrasquero López, 2006, 19 días del mes de diciembre dos mil seis.

26 Ibídem

27 Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia. Magistrado Ponente: Francisco Antonio Carrasquero López, 2006, 19 días del mes de diciembre dos mil seis.

28 Ibídem

Este recurso fue decidido mediante sentencia donde se señala que "... el enfoque del Estado Federal descentralizado consagrado en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, es el de un sistema en el cual en el marco de la estructura político-territorial del Estado venezolano, es inherente al nivel nacional la potestad de coordinación en relación a los niveles estadales y municipales del ejercicio del Poder Público, tanto en las materias de competencia concurrente como en aquéllas de competencia exclusiva nacional en las que de alguna forma intervengan los Estados y Municipios (...) no obstante, los Estados que asumieron la competencia de conservación, administración y aprovechamiento de carreteras y autopistas nacionales, así como de puertos y aeropuertos de uso comercial, pueden ejercerla directamente o a través de los mecanismos de gestión indirecta de tales servicios y bienes —vgr. Concesión—, mediante su cogestión con otros órganos o entidades públicas (...) cuando a pesar de haber sido transferidas las competencias para la conservación, administración y aprovechamiento del servicio o bien, la prestación del servicio o bien por parte de los Estados es deficiente o inexistente, resulta ineludible que en estos supuestos se deba producir una intervención directa del Poder Público Nacional —sin perjuicio de su facultad de ejercer la reversión de la transferencia conforme al ordenamiento jurídico—, para garantizar la continuidad y eficiencia de las correspondientes prestaciones, ya que en el caso de las actividades y bienes vinculados a las carreteras y autopistas nacionales, así como los puertos y aeropuertos de uso comercial, se constituyen en verdaderos servicios públicos. (Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, 2008, pp.28-24).[29]

> En ese marco normativo, la lectura de la totalidad del artículo 164 de la Constitución, evidencia que el constituyente reconoció como competencia exclusiva de los Estados "(...) La ejecución, conservación, administración y aprovechamiento de las vías terrestres estadales (...)" (Artículo 164.9) y, le otorgó además, la competencia de conservación, administración y aprovechamiento de carreteras y autopistas nacionales, así como de puertos y aeropuertos de uso comercial conforme al contenido del artículo 164.10, conjuntamente con el Ejecutivo Nacional (y no al Poder Público Nacional, cuya competencia es de naturaleza normativa y no de gestión). En este orden de ideas, se aprecia que las características particulares de las actividades de conservación, administración y el aprovechamiento de las carreteras y autopistas nacionales, así como los puertos y aeropuertos de uso comercial, como servicios públicos de interés nacional, permiten afirmar que la Administración disponga de un poder general implícito o de la cláusula general de orden público, para poder condicionar, limitar o intervenir los derechos y libertades constitucionalmente proclamados en orden a una hipotética articulación de los mismos con la utilidad común o general (...) en todos los casos de los puertos o aeropuertos comerciales, autopistas, carreteras y puentes nacionales o estadales, la autoridad de policía administrativa, bien la autoridad acuática, portuaria o aeronáutica podrá ejercer sus competencias de supervisión y control, por lo que el Ejecutivo Nacional, podrá ejercer competencias exorbitantes como la intervención en aras de garantizar la continuidad, calidad, y normalidad de tales servicios; hayan sido o no, transferidos a los Estados.[30]

[29] Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, 2008, Ponente: Luisa Estella Morales. 15 días del mes de abril de dos mil ocho (2008).

[30] Ibídem

De modo que esta reinterpretación de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela por parte de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia de fecha 15 de abril de 2008, de carácter vinculante tiene el alcance de generar una necesaria revisión y modificación del ordenamiento jurídico. Por las razones expuestas la sala considero necesario exhortar la revisión general de la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público, Ley General de Puertos y de otros textos legales para adecuar su contenido a la referida interpretación.31

Así pues, a grandes rasgos el sistema federal cooperativo en el que las comunidades y autoridades de los distintos niveles político-territoriales participan en la formación de las políticas comunes a la nación, integrándose en una esfera de gobierno compartida para el ejercicio de las competencias en que concurren, y en atención al principio restrictivo de la competencia según el cual los órganos que ejercen el Poder Público solo pueden realizar aquellas atribuciones que le son expresamente consagradas por la Constitución y la ley. Sin embargo la Sentencia del TSJ (2008) establece que el Ejecutivo Nacional podrá ejercer competencias exorbitantes como la intervención a la administración portuaria de competencia exclusiva de los Estados regionales en aras de garantizar la continuidad, calidad, y normalidad de tales servicios.

Así las cosas, la Sala del TSJ (2008) reinterpreta el texto constitucional dándole un sentido distinto a normas supremas expresas en el texto constitucional, ampliando los poderes del Ejecutivo para "ejercer competencias exorbitantes" en una clara inobservancia a la jerarquía normativa, a la luz de esta sentencia el Ejecutivo se encuentra por encima de lo dispuesto en la norma suprema. Esta sentencia es una interpretación que invoca la existencia de un poder general implícito imaginario y de una cláusula general de orden público sujetas a los vaivenes políticos, en desmedro de los principios expuestos en la exposición de motivos de la Constitución de 1999, donde priva el imperio ley como los principios rectores al que se someten los poderes públicos, en respeto a la seguridad jurídica a la ley y el derecho. En ese sentido, la sala reinterpreta a su entender normas expresas sobre la organización y funcionamiento de los órganos del poder público nacional, realizando además una valoración del concepto de descentralización del sistema federal corporativo equiparables a poderes autocráticos.

Clasificación de los puertos a la luz de los artículos 11 y 12 de la Ley General de Puertos. La categoría en que se ubican los puertos de uso comercial (Art. 42). Los entes competentes en términos de regulación, respecto de las distintas categorías de puertos.

A la luz de los artículos 11 y 12 de la Ley General de Puertos, estos se clasifican:

[31] Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, 2008, Ponente: Luisa Estella Morales. 15 días del mes de abril de dos mil ocho (2008).

Según su propiedad: - Puertos Públicos - Puertos Privados	**- Puertos públicos de uso público:** Los Estados bajo la rectoría y lineamientos del Ejecutivo Nacional ejercerán competencia de administración del Puerto, (...) debiendo constituir ente descentralizado. (Art. 42 LGP)
	- Puertos públicos de uso privado: Son aquellos donde la autoridad acuática otorga una habilitación para que una empresa del Estado construya, mantenga, opere o administre un Puerto público de uso privado. (Art. 31 LGP)
Según su destinación: - Son de uso Público - Son de uso Privado	**- Puertos privados de uso privado:** La autoridad acuática faculta a una empresa privada para construir, mantener, operar o administrar un Puerto privado de uso privado. (Art. 29 LGP)
	- Puertos privados de uso público: El Ejecutivo Nacional por razones de interés estratégico podrá otorgar concesión la construcción y operación de puertos privados de uso público, donde el Estado deberá tener participación en los ingresos que produzca la concesión. (Art. 40 LGP)

De lo anterior se desprende que conforme a los artículos 11 y 12 de la Ley General de Puertos se ubica la clasificación de los puertos según su propiedad y destino, donde los puertos públicos de uso comercial o puertos públicos de uso público están regulados en el artículo 42 de la referida ley, siendo también denominados puertos de uso comercial.

En los **Puertos Públicos de Uso Público** la titularidad de la conservación, administración y aprovechamiento reposa en los Estados o entidades regionales, la cual deberá estar sujeta a la rectoría y lineamientos establecidos en el Ejecutivo Nacional, es decir, son puertos de titularidad estadal en el entendido que los Estados regionales son entidades federales, quienes deberán ejercer la competencia en el ámbito de aplicación de la constitución y leyes, la Ley General de Puertos señala que los Estados deberán constituir un ente descentralizado que se encargue de la administración del puerto u otorgarlo en concesión o habilitación según sea el caso.

De esta manera los puertos públicos de uso comercial estarían sujetos a la titularidad estadal en el entendimiento de que la República Bolivariana de Venezuela es un Estado federal descentralizado, por lo tanto, los Estados o entidades regionales ejercerán competencia a través del poder legislativo de cada Estado, representado en el Consejo Legislativo Estadal de conformidad con el segundo párrafo del artículo 42 de la Ley General de Puertos y en concordancia con los artículos 4 y 162 numeral 1 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.32

[32] Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 5.453 Extraordinario de fecha 24 de marzo de 2000, enmienda Nro. 1 de fecha 15 de febrero de 2009, según la Gaceta Oficial Nro. 5.908 Extraordinario de fecha 19 de febrero de 2009.

Sobre este punto es necesario resaltar que a la luz de la Constitución de 1999 "...corresponde al Ejecutivo Nacional la competencia sobre el régimen de puertos y su infraestructura, mientras que a los Estados o entidades regionales la competencia exclusiva sobre la administración, conservación y aprovechamiento de los puertos públicos de uso comercial en coordinación con el Ejecutivo Nacional de conformidad con los artículos 156 numeral 26 y 164 numeral 10 de la carta magna". (Sabatino Pizzolante, J. A., 2023).33

No obstante, la distribución de competencias entre el Ejecutivo Nacional y los Estados o entidades regionales originalmente prevista en la Constitución de 1999, fue reinterpretada por la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia en fecha 15 de abril de 2008 sobre la naturaleza de la competencia que los Estados o entidades regionales tienen sobre los puertos públicos de uso comercial, reconociéndole al Ejecutivo Nacional una competencia que supera a los preceptos constitucionales sobre su competencia en cuanto al régimen general de puertos e infraestructura, desconociendo la competencia constitucional exclusiva de los Estados o entidades regionales sobre la conservación, administración y aprovechamiento de los puertos públicos de uso comercial.

Una vez que se produjo la sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia de abril de 2008, se revirtió la descentralización portuaria prevista en la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público de 198934 y en la Constitución de 1999. Así mediante esta sentencia de 2008 se exhortó a la Asamblea Nacional a cambiar las leyes, procediendo entonces el órgano legislativo a la modificación de la Ley de Descentralización y la Ley General de Puertos en marzo de 200935 (Sabatino Pizzolante, J. A., 2023).36

El proceso de recentralización permitió el nacimiento de la sociedad anónima Bolivariana de Puertos, S.A. por sus siglas (BOLIPUERTOS) a los fines del "acondicionamiento, administración, desarrollo, mantenimiento, conservación y aprovechamiento de los bienes y servicios que comprenden la infraestructura portuaria".37

Ahora bien, el proceso de reversión de la descentralización cambió la titularidad de los entes competentes en términos de regulación únicamente en lo concerniente a los puertos públicos de uso comercial, donde debido a la recentralización Bolipuertos, S.A. asume la administración portuaria, manteniéndose la administración portuaria de los puertos públicos de uso privado en las empresas del Estado, dentro de los cuales se encuentran la mayoría de los terminales petroleros, navales y privados.

---

33 Sabatino Pizzolante, José A. (2023). Catedra Derecho Portuario. Universidad Marítima del Caribe.

34 Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público. Gaceta Oficial No. 4153 Extraordinario de fecha 28-12-98.

35 Gaceta Oficial Nro. 39.410 de fecha 17-03-2009.

36 Ibídem.

37 Gaceta Oficial Nro. 38.146 Extraordinario de fecha 25-03-2009.

De esta manera se precisa que los puertos de titularidad estatal están regulados en la Ley General de Puertos en el titulo II, Capítulo III, artículos del 28 al 41, ejercida por la autoridad estatal38 a través del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos Insulares (INEA), de acuerdo a lo estipulado en los artículos 3, 70 y siguientes de la Ley Orgánica De Los Espacios Acuáticos.39

En cuanto a los puertos de titularidad estadal se encuentra previsto en la Ley General de Puertos en el titulo II, Capítulo IV, artículos del 42 al 62 en relación a la potestad de los Estados o Entes regionales en cuanto a su competencia "exclusiva" en coordinación con el Ejecutivo Nacional.

"Los cambios anteriores relativos al proceso de recentralización sólo han alcanzado a los puertos públicos de uso comercial o público, y no a los puertos de uso privado dentro de los cuales se encuentran la mayoría de los terminales petroleros, siderúrgicos, navales y particulares. Estos terminales se encuentran bajo la administración del ente correspondiente (PDVSA, CVG, OCAMAR, Vopak, etc) y están sujetos al control del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) que otorga el título correspondiente al ente encargado. Así, la Ley General de Puertos distingue tres tipos de contratos (artículo 28) a través de los cuales el INEA otorga la administración de puertos y terminales según su naturaleza: 1. Concesión: para la construcción, mantenimiento y explotación de puertos de uso privado; 2. Habilitación: para la construcción, mantenimiento y explotación de puertos públicos de uso privado, pertenecientes a organismos públicos o empresas estatales; y 3- Autorización: para la construcción, mantenimiento y explotación de un muelle de interés local o particular." (Sabatino Pizzolante, J. A., 2018, p.1).40

Así pues, los Puertos Públicos de Uso Público están conformados por: Puerto Cabello, La Guaira, Maracaibo, Puertos de Anzoátegui (Guanta), Guamache, La Ceiba, donde Bolipuertos opera como administrador y operador portuario. Encontrándose pendiente el proceso de recentralización de Puertos de Sucre (Cumaná) y Puerto Guaranao (Falcón).

De manera que, continuando con la clasificación de los puertos y el ente competente que los regula, se señala que los **Puertos Públicos de Uso Privado** son aquellos sujetos a la titularidad estatal, es decir, sujetos al control del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), que siendo la autoridad acuática nacional otorga la habilitación correspondiente al ente encargado, encontrándose estos puertos bajo la administración correspondiente: Petróleos de Venezuela, S.A. por sus siglas PDVSA, Corporación Venezolana de Guayana por sus siglas CVG, Oficina Coordinadora de Apoyo Marítimo de la Armada por sus siglas OCAMAR, entre otros.

Entre los Puertos Públicos de Uso Privado: Tenemos terminales portuarios y Plataformas Costa Afuera de PDVSA, Terminales Portuarios de la Corporación Venezolana de Guayana (CVG),

38 Poder Ejecutivo: Autoridad Acuática, Artículo 70. Corresponde al Ejecutivo Nacional, a través de sus órganos y entes, el ejercicio de las competencias que sobre los espacios acuáticos y portuarios tienen atribuidas de conformidad con la ley. Ley Orgánica De Los Espacios Acuáticos e Insulares.

39 Ley Orgánica De Los Espacios Acuáticos. Gaceta Oficial N° 6.153 Extraordinario del 18 de noviembre de 2014.

40 Sabatino Pizzolante, José A. (2018). "Ports & Terminals in Venezuela". Recuperado de: https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=29b17029-d5d6-4422-bda2-ac2b4b88322e

OCAMAR entre los más importantes. De hecho, Petróleos de Venezuela, S.A. constituyó una filial de nombre "PDV-Puertos, S.A.", donde PDVSA ejercerá el control y supervisión de esta compañía a través de la Vicepresidencia de Comercio y Suministros.41

Sobre los **Puertos Privados de Uso Privado,** donde la autoridad acuática el INEA faculta a un particular para construir, mantener, operar o administrar un puerto privado de uso privado, por ejemplo, el caso de la empresa Vopak, S.A., una empresa que opera en el sector infraestructura de Petróleo y Gas, almacenadora de productos líquidos y a granel. "...en Venezuela está presente Vopak, una red global dedicada al almacenamiento y manejo de productos de petróleo líquido, químicos, petróleos vegetales y gas licuado".[42]

Sobre **Puertos Privados de Uso Público**, a la fecha no hay registros de otorgamiento de concesiones por parte de la autoridad acuática para la inversión de capital privado en la construcción y operación de puertos privados de uso público.

En conclusión, es necesario identificar el puerto en cuanto a su clasificación para de esa manera poder precisar el ente competente encargado de su titularidad, entendiéndose que la titularidad estatal corresponde al INEA, la estadal a los Estados o entidades regionales y las privadas al ente competente, bajo el título que corresponda otorgado por parte del INEA. Resaltándose que la autoridad acuática es el INEA y Bolipuertos es el administrador y operador portuario de los puertos públicos de uso público o comercial, los cuales fueron objeto de recentralización que anteriormente se desarrolló. (subrayado mío).

Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA): Funciones y atribuciones. A la luz de la Ley General de Puertos, tareas que corresponden al administrador portuario.

El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) es la autoridad acuática en función portuaria en Venezuela, ente con personalidad jurídica y patrimonio propio, responsable de implementar las políticas del régimen portuario en representación del Ejecutivo Nacional. El INEA es un ente adscrito al Ministerio del Poder Popular para el Transporte con competencia en materia de transporte acuático.

Siendo el Ministerio del Poder Popular para el Transporte el órgano rector que supervisa y controla el ejercicio de la autoridad acuática en función portuaria, la cual es ejercida por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) bajo la figura de un ente de gestión, asumiendo así la responsabilidad de implementar políticas referentes al régimen portuario nacional, en el ejer-

41 "PDV-Puertos, S.A.", creada según Decreto No. 4.196, de fecha 11/05/2020 y publicado en la Gaceta Oficial No. 41.876 de esa misma fecha. Enlace: https://accesoalajusticia.org/creada-pdv-puertos-s-a-una-nueva-filial-de-pdvsa/

42 CAVECOL. (2021). "Nuestros Afiliados disfrutaron recorrido por Vopak Venezuela". Enlace: https://www.cavecol.org/nuestros-afiliados-disfrutaron-recorrido-por-vopak/

cicio de su competencia y administración acuática[43] conforme los artículos 73[44] y 74 [45]de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.

A nivel regional el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) se hace presente a través de sus Capitanías de Puerto. De manera que, para comprender la figurar de la autoridad acuática en función portuaria se debe recurrir a la lectura conjunta de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (LOEA) y de la Ley General de Puertos (LGP), a saber:

Artículo 70 (LOEA). Autoridad Acuática: Corresponde al Ejecutivo Nacional, a través de sus órganos y entes, el ejercicio de las competencias que sobre los espacios acuáticos y portuarios tienen atribuidas de conformidad con la ley.

Artículo 71(LOEA): Órgano rector. El Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de transporte acuática, es el órgano rector (...) lo relacionado a la materia portuaria, concatenados con los artículos de la Ley General de Puertos, Capítulo II, funciones y atribuciones de la autoridad acuática:

Artículo 72 (LOEA). Ente de Gestión: El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, tiene personalidad jurídica y patrimonio propio, es el ente de gestión de las políticas que dicte el órgano rector (...)

Artículo 22 (LGP). Competencia de la autoridad acuática: La autoridad acuática ejercerá las funciones y atribuciones que le asigne esta Ley sobre los puertos y construcciones de tipo portuario (...)

Artículo 23 (LGP): La Autoridad acuática, en ejercicio de las funciones establecidas en esta ley sobre los puertos y construcciones de tipo portuario, será el ente rector y coordinador de los demás organismos públicos y privados con inherencia en la materia (...)

Así pues el INEA tiene la atribución de aplicar las políticas relacionadas a los puertos, encontrándose entre sus potestades la planificación, organización, control de las operaciones de buques, el transporte por agua de bienes y personas, de pesca, turismo, recreativa, de investigación, de servicios y otras actividades conexas con el sector acuático nacional (...) los poderes del INEA, podría decirse entonces, son frente a la participación en el sector, de regulación, dirección, vigilancia, inspección, control, e intervención, establecimientos de controles registrales, propuesta y fijación de tarifas, fijación de rutas, imposición de sanciones, información sectorial, estadística sectorial, promoción de actividades científicas, capacitación y certificación de personal marino, protección ambiental, búsqueda y salvamento, entre otras.[46]

---

43 Ley Orgánica De Los Espacios Acuáticos. Gaceta Oficial N° 6.153 Extraordinario del 18 de noviembre de 2014.

44 Artículo 73 (LOEA): Corresponde al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos: 1. Ejercer la autoridad Acuática (…) 4. La ejecución de la política portuaria del órgano rector.

45 Artículo 74 (LOEA): El ejercicio de la administración acuática comprende: 1. Supervisar, controlar y vigilar el funcionamiento de las capitanías de puerto y sus delegaciones (...) 22. Ejercer las funciones inherentes al Estado rector del puerto.

46 Otero M. Alejandro E., "Las fórmulas organizativas de regulación e intervención estatal sobre los espacios acuáticos". p. 250.

Por tales consideraciones, el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) asumiendo "... las funciones y atribuciones de la autoridad acuática en función portuaria encontramos, pues, la formulación de políticas y lineamientos en materia portuaria y verificación de la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo Portuario; supervisar el cumplimiento de las políticas y lineamientos en materia de infraestructura portuaria; definir los objetivos del sistema portuario nacional; elaborar informes periódicos sobre la evaluación del sistema portuario; proponer políticas y lineamientos en materia de adiestramiento y velar por el desarrollo del sistema portuario y la correcta prestación de las operaciones portuarias, entre muchas otras"(Sabatino Pizzolante, J. A., 2010, p. 2).[47]

> Artículo 73. Competencias. (LOEA): Corresponde al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos. 1. Ejercer la Autoridad Acuática. 2. El ejercicio de la administración acuática. 3. Propuesta del anteproyecto del Plan Nacional de Desarrollo del Sector Acuático, integrado por los planes y proyectos sobre la construcción de puertos y marinas, canales de navegación, muelles, y demás obras, instalaciones y servicios conexos con las operaciones de buques en puertos y marinas. 4. La ejecución de la política naviera y portuaria del órgano rector, el control de la navegación y del transporte acuático. 5. Control y supervisión de la gestión del Fondo de Desarrollo Acuático. 6. La propuesta de fijación de tarifas sobre los servicios conexos al sector acuático. 7. Elaborar las estadísticas específicas del sector acuático, con sujeción a lo contemplado en la Ley de la Función Pública de Estadística. 8. Prestar los servicios conexos conforme a la ley. 9. Otorgar previa aprobación del Directorio las concesiones de los servicios conexos previstos en la ley. 10. Autorizar el transporte de cargas reservadas. 11. El Registro Naval Venezolano de buques y accesorios de navegación. 12. Desarrollar y ejecutar en coordinación con el ente u órgano en materia de pesca y acuicultura, la consolidación de programas para la construcción de buques y puertos pesqueros. 13. Ejercer la representación ante los organismos internacionales especializados del sector acuático, previa aprobación del órgano rector. 14. La promoción de políticas de financiamiento del sector acuático. 15. Promoción de actividades de investigaciones científicas y tecnológicas en el sector acuático, en coordinación con el Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de ciencia y tecnología. 16. Promover la conformación de asociaciones solidarias, organizaciones comunitarias y redes socio-productivas y la participación ciudadana, a los fines de procurar el desarrollo integral de la navegación acuática, portuaria y actividades conexas. 17. Contribuir a mejorar la calidad de vida de las comunidades aledañas a las zonas costeras e insulares y a la consolidación de núcleos de desarrollo endógeno. 18. Las demás atribuciones que le asigne el presente Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica y demás leyes aplicables. Las funciones de gestión y atribuciones del Instituto deben sujetarse a los lineamientos, políticas y planes que dicte el Ejecutivo Nacional, conforme a la planificación centralizada.

Recuperado de: ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/texto/RDA/16/rda_2003_16_231-278.pdf

47 Sabatino Pizzolante, José A. (2010). "La autoridad portuaria". Diario "Notitarde la Costa", 8 de febrero de 2010. Recuperado de: http://www.p.com/_pdf/pdf/articulos/spanish/articulo_38.pdf

Así pues, encontramos que Bolivariana de Puertos, S.A. (BOLIPUERTOS, S.A.) ente gubernamental en que concurren la condición de administrador portuario y operador portuario en lo que respecta a los puertos públicos de uso público. Por administrador portuario y operador portuario que tiene bajo su control los patios y almacenes, y por tanto responsable del cuidado y custodia de la mercancía, quien debería además firmar contratos de terminal con los porteadores o transportistas a los fines de delimitar responsabilidades con las principales líneas regulares que sirven al mercado venezolano, esto es, a los fines de que se determine con mayor claridad sobre la asunción de responsabilidades de cobro –según sea el caso– por concepto de demoras en el uso de contenedores, reiterándose que al momento de la descarga de las mercancías esta quedan en posesión de las autoridades aduaneras y portuarias, bien a través de BOLIPUERTOS, S.A. como un operador portuario público, o por intermedio de un operador privado, en cualquier caso, auxiliares todos de la administración aduanera.[48]

Entendiéndose que Administrador portuario es la persona jurídica que ejerce la administración y mantenimiento del puerto, cualquiera sea su clasificación de conformidad con los artículos 70 y 7[49] de la Ley General de Puertos. Mientras que el Operador Portuario es toda persona distinta al porteador o transportista que, deberá estar inscrita en el Registro de Empresas de Servicios Portuarios, en el ejercicio de una autorización o contrato otorgado por el administrador portuario, éste se hace cargo de mercancías que han sido objeto de un transporte por agua, a fin de prestar servicios tales como el depósito transitorio, la carga, la descarga, la estiba, desestiba, el arrumaje, el entablado, el trincado, el acarreo y el almacenamiento, de acuerdo a lo establecido en el artículo 78 de la Ley General de Puertos. De modo que es el operador portuario quien hace la recepción efectiva de las mercancías en el puerto en depósitos temporales previamente autorizados por la administración aduanera, con excepción de que se trata de una descarga directa, que por su naturaleza deban permanecer en otros lugares a juicio de la autoridad competente, conforme lo dispone el artículo 23 de la Ley Orgánica de Aduanas.[50]

La definición sobre operaciones portuarias se ubica en el artículo 73 de la Ley General de Puertos, a saber: Las operaciones portuarias comprenden los servicios de atraque, amarre, desamarre, carga, descarga, transferencia, estiba, llenado, consolidación y vaciado de contenedores, la movilización de la carga, la recepción y entrega de mercancías; el pesaje de la carga, el almacenamiento; el suministro de equipos de manipulación de mercancía móviles; el suministro de agua, combustible, víveres y afines a los buques; la seguridad industrial, las reparaciones menores de los buques y equipos, inspecciones y verificación de carga y, en general, otros servicios de naturaleza semejante.

Así pues, el rol que asume Bolivariana de Puertos, S.A. (BOLIPUERTOS, S.A.) como administrador portuario y operador portuario son realizar las "...actividades referidas al día a día del

[48] Sabatino Pizzolante, José A. (2021). "La recepción y entrega de mercancías en puertos venezolanos (una revisión del tema a la luz de la legislación acuática y aduanera vigentes). P. 487.

[49] Sabatino Pizzolante, José A. (2021). "La recepción y entrega de mercancías en puertos venezolanos (una revisión del tema a la luz de la legislación acuática y aduanera vigentes). p. 487.

[50] Ley Orgánica de Aduanas, Gaceta Oficial Nro. 6.507 Extraordinario. de fecha 29 de enero de 2020

puerto, tales como autorizar y controlar las operaciones portuarias, prestar los servicios que le sean encomendados, asignar los puestos de atraque, ejecutar el plan maestro del puerto, organizar el uso de las áreas de servicio y en fin, adelantar la gestión diaria del terminal marítimo. Todas funciones y actividades que no están en contradicción con la autoridad acuática, sino que, por el contrario, establecen el necesario y por demás sano contrapeso entre la planificación/supervisión y la ejecución/operación".[51]

"El arribo del buque al puerto de destino impone al transportista marítimo, a través de su agente naviero, la obligación de presentar a la administración portuaria y a la aduanera el manifiesto de mercancías y los correspondientes conocimientos de embarque, que documentan las mercancías transportadas, cualquiera sea su naturaleza y embalaje (carga general suelta o en contenedores, a granel, etc.). Desde la perspectiva del operador portuario, esta documentación le permite tener información sobre las mercancías, a los fines de hacer los arreglos operativos para la recepción del buque así como la manipulación de la carga dentro de la zona portuaria, y muy especialmente, para el cálculo de los derechos o contraprestaciones (tasa o tarifas) a ser aplicadas a la carga; mientras que el administrador aduanero, la documentación suministrada por el porteador le permitirá ejercer el debido control fiscal de lo que ingresa al territorio aduanero, de manera tal que los consignatarios importadores procedan con los correspondientes trámites aduaneros".[52]

(...omissis...)

"... parafraseando al doctor Erik Oms en su artículo sobre la responsabilidad de las terminales portuarias, a estas se les denominan como aquellas unidades operadas particularmente dentro de la jurisdicción y servicios de puerto, es decir, que actúan en forma dependiente de un puerto, sea este nacional, provincial, municipal o particular, de uso público o privado, o de destino comercial o industrial, y en las que tienen lugar actividades como la recepción y entrega de la mercadería, depósito, custodia, clasificación, manipuleo de carga, y todo aquello relacionado con el aprovisionamiento y servicios brindados a los buques. Igualmente, al referirnos al operador de terminal, se hace alusión a todo operador portuario, o una instalación especializada dentro de la zona portuaria, mediante contrato celebrado con el administrador portuario en el artículo 79 de la Ley General de Puertos". (Sabatino Pizzolante, 2011, p. 296).[53]

Bibliografía

- Universidad Rafael Belloso Chacín (URBE), (s.f). "Detectar las condiciones técnico-jurídicas del conocimiento de embarque electrónico, para constituir medio de prueba en los procedimientos mercantiles". Recuperado de: https://virtual.urbe.edu/tesispub/0081920/cap04.pdf
- Martínez-Campo, Carlos, (2009), "El transporte marítimo *tramp".* Recuperado de: https://www.gotcarga.com/el-transporte-maritimo-tramp/

51 Ibídem.

52 Sabatino Pizzolante, José A. (2019). "Multas aduaneras aplicables al transportista marítimo, por faltantes y sobrantes de mercancía". II Libro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo-Rama Venezolana.

53 Ibídem.

- Ley de Comercio Marítimo. Gaceta Oficial Nro. 38.351. 05 de febrero de 2006.
- Salinas Adelantado, Carlos. (2012). "El contrato de fletamento en el anteproyecto de la Ley de Navegación Marítima: "Un derecho de aplicación marginas en la práctica marítima". Recuperado de: https://www.salinasmaabogados.com/pdfweb/El%20contrato%20de%20fletamento%20en%20el%20Anteproyecto%20de%20Ley%20de%20la%20Navegacion%20Maritima.pdf
- Molina Rincón, Paola. (2008). "El contrato de fletamento y el contrato de arrendamiento de buques: en búsqueda de la internacionalización del derecho marítimo en Colombia". Recuperado de: https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/475
- Ponce, Gerardo. (2022). "La Validez de las Cláusulas Compromisorias en los Contratos de Transporte de Mercancías y Pasajeros que Ingresan al Territorio Nacional". Recuperado de: https://sovconsultores.com.ve/clausulas-compromisorias-en-los-contratos-de-transporte-de-mercancias/
- Lovera Viana, Alberto. (2011). "Balance de los diez años de vigencia de la Ley General de Puertos".
- Ponce, Gerardo. (2022). "Generalidades de los Contratos de Fletamento y su incorporación en la legislación venezolana". Recuperado de: https://sovconsultores.com.ve/generalidades-de-los-contratos-de-fletamento/
- Sabatino Pizzolante, José A. (2023). "Catedra Derecho Portuario". Universidad Marítima del Caribe.
- Instituto Nacional de Puertos (INP): En fecha 22 de diciembre de 1975, mediante Gaceta Oficial Extraordinaria No. 1.787, se crea el Instituto Nacional de Puertos (INP).
- Fanduzzi, Natalia Paula. (2011). "El lugar de los trabajadores portuarios en la historia laboral argentina 1880-1930". Recuperado de: file:///C:/Users/Adaelizabeth%20G/Downloads/Dialnet-ElLugarDeLosTrabajadoresPortuariosEnLaHistoriaLabo-5026780.pdf
- López, Margarita. (s.f.). "El Estado venezolano y el movimiento sindical (1958-1980). Recuperado de: file:///C:/Users/Adaelizabeth%20G/Downloads/abaez,+1403-4404-1-CE.pdf
- Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público. Gaceta Oficial No. 4153 Extraordinario de fecha 28-12-98.
- Brewer Carías, Allan. (2003). "El Estado Federal Descentralizado" y la Cengralización de la Federación en Venezuela. Recuperado de: https://allanbrewercarias.com/wp-content/uploads/2007/08/447.-418.-La-Federaci%C3%B3n-en-Venezuela.-Situaci%C3%B3n-y-perspectiva.pdf
- Bolipuertos, S.A. (s.f.). "Antecedentes de la industria portuaria venezolana". Enlace: https://www.bolipuertos.gob.ve/?page_id=22192
- Sabatino Pizzolante, José A. (2023). "Catedra Derecho Portuario". Universidad Marítima del Caribe.
- Gaceta Oficial Nro. 422 Extraordinaria de fecha 9-3-91.
- Sabatino Pizzolante, José A. (2023). "Catedra Derecho Portuario". Universidad Marítima del Caribe. Resolución Ministerial Nro. 319, reforma 419. de fecha 1-10-91.
- Decreto No. 2.364, publicado en Gaceta Oficial No. 34.987. Fuente: Bolipuertos, S.A. Enlace: https://www.bolipuertos.gob.ve/?page_id=22192

- Bolipuertos, S.A., (s.f.) "Antecedentes de la industria portuaria venezolana". Enlace: https://www.bolipuertos.gob.ve/?page_id=22192
- Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia. Magistrado Ponente: Francisco Antonio Carrasquero López, 2006, 19 días del mes de Diciembre dos mil seis. Enlace: file:///C:/Users/Adaelizabeth%20G/Downloads/SALA%20CONSTITUCIONAL%20-%20SENTENCIA%2019-12-06%20(1).pdf
- Ley General de Puertos, Gaceta Oficial N° 37.331 Extraordinario de fecha 23 de noviembre de 2001.
- Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, 2008, Ponente: Luisa Estella Morales. 15 días del mes de abril de dos mil ocho (2008).
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 5.453 Extraordinario de fecha 24 de marzo de 2000, enmienda Nro. 1 de fecha 15 de febrero de 2009, según la Gaceta Oficial Nro. 5.908 Extraordinario de fecha 19 de febrero de 2009.
- Sabatino Pizzolante, José A. (2023). Catedra Derecho Portuario. Universidad Marítima del Caribe.
- Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público. Gaceta Oficial No. 4153 Extraordinario de fecha 28-12-98.
- Ley Orgánica de Aduanas, Gaceta Oficial Nro. 6.507 Extraordinario. de fecha 29 de enero de 2020.
- Sabatino Pizzolante, José A. (2019). "Multas aduaneras aplicables al transportista marítimo, por faltantes y sobrantes de mercancía". II Libro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo - Rama Venezolana.

DEL "IUS NAUFRAGII" A LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBÁCUÁTICO: BREVE RELATO DE UN ITINERARIO

Angélica Díaz De La Rosa*

* Profesora Titular de Derecho Mercantil de la Universidad de A Coruña. Asesora académica de DICTUM abogados. Académica adherida de la Real Academia de Legislación y Jurisprudencia Gallega. Miembro investigador del Centro de Estudios Cooperativos de Galicia. Miembro investigador del Instituto Universitario de Estudios de la Mujer de La Coruña. Miembro de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Miembro de WISTA España. Arbitro de la Cámara de Comercio de A Coruña.

RESUMEN

En el mar suelen darse muchas situaciones de riesgo que conducen a la pérdida de los bienes confiados al medio marino. Y es entonces cuando se suscita la verdadera problemática de la subsistencia, o no, de los derechos reales y de la atribución, o no, de ellos, a sus titulares originales, respecto de buques, embarcaciones u otros objetos salvados o hallados en el mar, o extraídos de él. Con anterioridad a la entrada en vigor de la LNM, la cuestión era tratada en el Cap. Vº, Tít. Iº, de la Ley española nº 60/1962, de 24.12.1962, sobre Auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, –disposición legal inspirada parcialmente por lo dispuesto en Convenio de 23.09.1910, cuyos preceptos se vinieron a introducir *"grosso modo"* en nuestro Derecho interno, con el fin de modernizarlo por exigencias derivadas de las discrepancias fundamentales de nuestro Derecho histórico, con el Derecho comparado en materia de salvamento y asistencia marítima–. Sin embargo, dicha norma fue derogada por la Ley española nº 14/2014, de 24 de julio, de Navegación marítima, excepto las disposiciones del Título II, que continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias. Precisamente, esta normativa nos sirve de hilo conductor para analizar la evolución de protección de los intereses sobre los bienes confiados al mar, hasta llegar a la protección del patrimonio cultural subacuático.

I.- DE LA DEPREDACIÓN A LA PROTECCIÓN DEL PROPIETARIO ORIGINAL.

Si en el mundo de lo jurídico existe una idea tan evidente, y una institución tan básica y necesaria que parece extraerse o desprenderse del propio logos presente en todas las cosas, es la de que existe el Contrato, y de que el Contrato no es otra cosa que el negocio jurídico basado en la convergencia de las voluntades de dos o más personas que *"consienten en obligarse"* (art. 1254, CCiv), y que la propia razón humana percibe como evidente que las personas puedan crear entre sí relaciones jurídicas vinculantes, con solo quererlo.[1] Y, sin embargo, no siempre fue así: esta idea fue «fruto de una larga evolución histórica».[2] Por este motivo, el Contrato debería ceder a otra el lugar de institución jurídica más próxima a la razón presente en todas las cosas, pues si a alguna realidad socioeconómica; si a alguna realidad humana le corresponde ese papel de institución jurídica primaria o primordial, mucho más evidente, básica y necesaria; el papel de la institución jurídica por excelencia, que se extrae o desprende del propio ser de las cosas, ésta no es otra que la propiedad y, por extensión, de los derechos reales; derechos, relaciones jurídicas o instituciones de origen antiquísimo; probablemente, las primeras aparecidas, cuando el Hombre comenzó a tener conciencia de lo jurídico, pues bien se puede afirmar –con CASTÁN– que *"en los pueblos primitivos solo debieron existir los derechos reales, por ser los más simples y los más conformes con el materialismo propio de aquéllas edades"*.[3]

Tan básico y fundamental es el papel de las relaciones jurídico-reales; de las relaciones de propiedad y derivadas de ésta, que incluso –en las ápocas más primitivas– sustituyeron u ocuparon el papel de las relaciones de crédito-deuda, cuando aún el Derecho de obligaciones se hallaba, casi, *"in statu nascendi"*. Así, en la Roma antigua es posible apreciar la existencia de un solo y único derecho subjetivo: el ejercido en bloque por el jefe doméstico sobre personas y sobre cosas: mujeres, hijos, esclavos y ganado o patrimonio (*"pecunia"*); un poder casi omnímodo que era conocido como *"manus"* y que presentaba las características propias de un derecho real[4], y cuando –posteriormente– las necesidades económicas impusieron la necesidad de relacionarse entre sí los diversos jefes de familia, y fue entonces cuando vino a surgir la figura de la *Obligación* (*"Obligatio"*), aunque en su forma más primitiva, la *"Obligatio"* romana adoptaba la forma del *"Nexum"*; verdadera especie de derecho real sobre la persona del deudor, en garantía de la promesa contraída.

El Ordenamiento jurídico concede, así, la consideración de derecho subjetivo patrimonial, a la dominación del Hombre *sobre las* cosas, tanto si se trata de una dominación total –Derecho de Propiedad–, como si se trata de dominaciones parciales, concretas o limitadas[5], reconociéndo-

1 GARCÍA-PITA y LASTRES, J.L., "Autonomía privada y libertad contractual en la contratación mercantil", en VV.AA, "Autonomía de la voluntad en el Derecho privado. Estudios en Conmemoración del 150 aniversario de la Ley del Notariado", T. II, "Derecho mercantil", Edit. Consejo General del Notariado/Wolers-Kluwer, ESPAÑA, S.A., Madrid, 2012, págs. 304 y ss.

2 LACRUZ BERDEJO, J. L., LUNA SERRANO, A., DELGADO ECHEVERRÍA, J. Y RIVERO HERNÁNDEZ, F.: «Elementos de Derecho civil», t. II, *Derecho de obligaciones,* vol. 2.º, *Teoría general del Contrato*, Edit. Bosch, Editor, S. A., 2.ª ed., Barcelona, 1987, pág. 11.

3 CASTÁN TOBEÑAS, J., "Derecho Civil español, Común y Foral", T. II, "Derecho de Cosas", vol. 1º, "Los derechos reales, en general. El Dominio. La Posesión", Edit. REUS, S.A., 11ª ed., revisada y puesta al día por G. García Cantero, Madrid, 1978, págs. 28 y ss.

4 CASTÁN TOBEÑAS/GARCÍA CANTERO, cit., T. II, vol. 1º, 11ª ed., p. 29.

5 LACRUZ BERDEJO, J.L., SANCHO REBULLIDA, F.de A., LUNA SERRANO, A., DELGADO ECHEVERRÍA, J., RIVERO

se, así, o configurándose *"posiciones de poder conferidas a los particulares en el ámbito del Derecho de cosas"*[6], a las que se define como *"Derechos reales"*, y que –muy principalmente– tienen la virtud de transformar jurídicamente las *"cosas"*, *"bienes"* (art. 333, CC: *"Todas las cosas que pueden ser objeto de apropiación se consideran bienes..."*).

Pues bien; sucede que los derechos reales constituyen, en principio, la *"trama original del sistema jurídico"*, como ya se ha indicado anteriormente; circunstancia que se hace especialmente evidente, cuando se piensa en el derecho real de dominio o propiedad, ya que los demás derechos, tanto reales como de crédito, aparecieron más tarde, con el carácter de cargas o limitaciones de aquélla –de la propiedad–. Por lo demás, los derechos reales constituyen la configuración de diversos tipos socioeconómicos, mientras que los derechos de crédito pertenecen a una esfera superpuesta a la anterior. Los derechos reales se basan en la idea de *"exclusión"* –a diferencia de los derechos de crédito, que responden a la idea de *"cooperación"*–, y por este motivo, adquiere una fundamental importancia determinar el proceso de adquisición y pérdida o enajenación de esos derechos, que son nuestros y no de otro, o que son de otros, y no nuestros.

Este fenómeno y esta problemática tienen un carácter verdaderamente ordinamental, afectan a muchos –si no todos– los sectores del Ordenamiento jurídico; a todas sus ramas, y a todas o a la abrumadora mayoría de sus instituciones. Y da la casualidad –o, tal vez, no por casualidad– que el Derecho marítimo no es una excepción, toda vez que una cuestión de importancia, en el ámbito de las instituciones jurídicas relativas al mar y a la navegación, es la relativa a la *propiedad de los objetos confiados al Mar*, comenzando por los vehículos de la navegación –buques, embarcaciones, unidades menores...– y otras construcciones destinadas a los demás usos del medio marino, que –sin ser buques– se hallan expuestas a los riesgos del mar –artefactos flotantes, plataformas fijas–, y siguiendo por los bienes, de todo tipo, que son objeto de transporte marítimo y adquieren, por ese motivo, la consideración de *"carga"*, *"cargamento"* o *"mercancías"*, e incluso hasta los equipajes, en el caso de los buques de pasaje.

Pues bien; es evidentes que todos estos objetos pueden ser –son– objeto de dominación real; objeto de propiedad: el conjunto de las fuentes instrumentales del Derecho marítimo ha dedicado, tradicionalmente, una cierta atención a los buques, embarcaciones, etc. como objetos de dominación real, y esa atención no solamente tuvo reflejo, ya, en el viejo –y hoy derogado– art. 573, CCom, que expresamente decía que los buques constituían *"una propiedad"*; es decir: que eran –que son– bienes; un tipo muy concreto y particular de bien, en el sentido del art. 333, CCiv Constituyen *"una propiedad"*, lo cual no constituye una rareza del Derecho español, ni mucho menos: lo mismo sucede en otros ordenamientos y países. Así; en el Derecho Inglés, se los caracteriza como *"goods"* –i.e. como bienes muebles corporales–, según manifestó Lord DIPLOCK J, en la Sent. *England and Wales High Court*, de 17.10.1958, el Caso *McDougall* vs. *Aeromarine of Emsworth Ltd.* (1958) 1 W.L.R 1126; 2 Lloyd's Rep. 345, y –sobre todo– como

HERNÁNDEZ, F., RAMS ALBESA, J., "Elementos de Derecho civil", T. III, "Derechos reales", vol. 1º, "Posesión y Propiedad", nueva ed., revisada y puesta al día por A. Luna Serrano, Edit. DYKINSON, Madrid, 2000, pág. 1.

6 ROGEL VIDE, C.,"Derecho de Cosas", Edit. BOSCH, S.L., Barcelona, 1999, pág. 12.

se reflejó en la Sent. *England and Wales High Court, King's Bench Division*, en el Caso *Ernst Behnke* vs. *Bede Shipping Ltd.* (1927) 1 K.B. 649[7], que pueden ser objeto de este derecho real de Dominio (¿*"Property"*?); el más pleno y genérico de todos.[8]

Ahora bien; la afirmación que se acaba de hacer es –digamos– una afirmación referida a situaciones ordinarias; dicho de otro modo: es evidente que, en situaciones ordinarias, los bienes confiados al mar son y siguen siendo objeto de derechos reales; objeto de dominio, porque el hecho de confiarlos al mar no altera, en absoluto, las relaciones jurídico-patrimoniales. Ahora bien; si hay algo evidente es que en el mar suelen darse muchas situaciones de riesgo, cuando no –directamente– suelen darse siniestros marítimos; siniestros que, o bien se superan, o bien conducen a la pérdida total de los bienes. Y es entonces cuando se suscita la verdadera problemática de la subsistencia, o no, de los derechos reales y de la atribución, o no, de ellos, a sus titulares originales: en otras palabras, la problemática de la subsistencia, o no, de los derechos reales y de la atribución, o no, de ellos, a sus titulares originales, respecto de buques, embarcaciones u otros objetos salvados o hallados en el mar, o extraídos de él; cuestión que –con anterioridad a la entrada en vigor de la LNM– era tratada, de forma conjunta, en el Cap. Vº, Tít. Iº, de la Ley española nº 60/1962, de 24.12.1962, sobre Auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas (en adelante, LASM[9]), –disposición legal inspirada parcialmente por lo dispuesto en Convenio de 23.09.1910, cuyos preceptos se vinieron a introducir *"grosso modo"* en nuestro Derecho interno, con el fin de modernizarlo por exigencias derivadas de las discrepancias fundamentales de nuestro Derecho histórico, con el Derecho comparado en materia de Salvamento y asistencia marítima.[10] Sin embargo, dicha norma fue derogada por la Ley española nº 14/2014, de 24 de julio, de Navegación marítima (LNM), excepto las disposiciones del Título II, que continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias.

Concurren, aquí, varias distintas instituciones; todas ellas con un origen muy antiguo y que, además, iba acompañado de rasgos muy diferentes de los que, en la actualidad, caracterizan al régimen jurídico del salvamento.[11] Así; podríamos considerar que el antecedente jurídico –quizá no primero, pero sí decisivo– fue el *"naufragium"* del Derecho romano; figura de contornos difusos, que hubo de evolucionar y experimentar un proceso de depuración, hasta llegar a semejarse

---

7 CURTIS, S., "The law of Shipbuilding contracts", edit. LLOYD'S SHIPPING LAW LIBRARY, 3ª ed., Londres/Hong-Kong, 2002, p. 1.

8 ARROYO MARTÍNEZ, I., "Capítulo 106.: Los Derechos Reales sobre el Buque y la Aeronave", en URÍA GONZÁLEZ, R., MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. y otros.: "Curso de Derecho mercantil", T. II, "La Contratación mercantil. Derecho de los Valores. Derecho concursal. Derecho de la navegación", Edit. CIVITAS, S.A., Madrid, 2001, pág. 1213. Idem.: "Curso...", cit., pág. 365. GABALDÓN GARCÍA/RUIZ SOROA., "Manual...", cit., 2ª ed., p. 248. VIGIER DE TORRES, A., cit., 3ª ed., pág. 377. LEFEVBRE D'OVIDIO/PESCATORE/TULLIO., cit., 7ª ed., pág. 331, quienes toman como punto de referencia el art. 8, Cod.civ.it.
De conformidad con lo establecido en el art. 585, CCo., los buques son -en principio, y salvo la disposición excepcional, contenida en el art. 1º, LHN.- "cosas muebles"; rasgo de notable trascendencia a efectos de nuestra exposición, porque si la calificación jurídica de los buques es esa, la consecuencia inmediata es que, como tales "cosas muebles", los buques pertenecen al ámbito de los "bienes susceptibles de apropiación", a los que se refiere el art. 333, C.C.; es decir: a los bienes que pueden ser objeto del "Dominium"; del derecho de "Propiedad", como demuestra el art. 573, CCo., cuando dice que "los buques mercantes constituirán una propiedad..."

9 Ref. BOE-A-2014-7877.

10 GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, J.M., "Ley reguladora de los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas", Madrid, 1966, p. 9.

11 REUTER, N., "La Notion D'Assistance en Mer", Edit. LIBRAIRIES TECHNIQUES, 1975, pág. 1.

al salvamento, despojándose del lastre de su confusión o conmixtión con los despojos de naves; conducta delictiva penada por las leyes romanas.[12] El *"Corpus Iuris Civilis"* justinianeo, bajo la rúbrica *"De naufragiis"* contenía reglas orientadas a proteger a los náufragos; protección que se sitúa en el origen del régimen jurídico del Salvamento, y –además– proclamaba taxativamente que el fisco carecía de cualquier derecho sobre los bienes naufragados, como medida para evitar los despojos.[13]

Originalmente, ya el Digesto había admitido que los bienes que eran arrojados al Mar, como consecuencia de un acto de avería gruesa –conforme a la *"Lex Rhodia de Jactu"*– podrían ser adquiridos por ocupación, pero a condición de que previamente hubiesen devenido en *"rei nullius"*, como consecuencia del *"animus derelinquendi"*; cosa que no sucedía de modo automático, de modo que el ocupante debía cerciorarse, primero, de que se trataba de un objeto verdaderamente abandonado, pues de lo contrario podía incurrir en un delito de hurto.[14]

Las instituciones jurídicas del Hallazgo y de la Extracción marítimos reflejan claramente que, ya desde la más remota Antigüedad, el tratamiento que se deparaba a los bienes naufragados variaba enormemente de un pueblo y de una época a otros, divergiendo en función del grado de civilización, entre un amplio margen de posibilidades que iban desde la prevalencia de la piratería y el despojo, hasta el respeto por la vida y libertad de los náufragos y de los objetos naufragados. De hecho, aunque JENOFONTE y HERODOTO dan cuenta de la costumbre de expoliar, esclavizar o inmolar a los supervivientes de naufragios, parece que esto no hubo de suceder sino en supuestos excepcionales.[15]

Sin embargo, el Derecho romano se decantaría –muy al contrario– por la tutela de la integridad de los bienes de los náufragos. Y, así, tanto en Derecho romano clásico, como en el Derecho romano tardío, también conocido como Justinianeo o bizantino, no tenía cabida semejante costumbre de expoliar los buques, embarcaciones, cargamentos, etc. o de esclavizar o inmolar a los supervivientes de naufragios. A este respecto, cabe señalar cómo el Código y el Digesto de Justiniano incluyeron secciones tituladas "*De naufragiis"* y "*De incendio, ruina, naufragio rate, nave expugnata"*, en las que se hacía referencia a una ley del emperador ANTONINO PIO (138 a 161, D.C.) que proscribió el *"ius vel lex naufragii"*.

En torno al año 500, D.C., el *"Breviarium Alaricianum"* visigodo, probablemente siguiendo el criterio romano, *prohibió* la referida costumbre, lo mismo que –en su día– hizo Teodorico "El Grande". Sin embargo, el criterio prohibitivo parece que no logró imponerse, de forma que ya en los albores de la Edad Media, se retrocede a un régimen depredatorio; a un régimen de legitimación de la depredación.

---

12 MORRAL SOLDEVILA, R., "El Salvamento Marítimo (Especial referencia al Convenio de 1989)", edit. M.M. BOSCH, EDITOR, S.A., Barcelona, 1997, págs. 40 y 52 y ss.

13 MORRAL SOLDEVILA, R., cit., pág. 57.

14 MORRAL SOLDEVILA, R., cit., p. 61. REUTER, N., cit., págs. 3 y ss.

15 REUTER, N., cit., pág. 3.

Así; en contraste con el desarrollo experimentado en el Derecho romano por la tutela de la integridad de los bienes de los náufragos, la Edad Media asistió a la configuración de un denominado *"ius naufragii"* o derecho de naufragio, configurado como un derecho feudal, por cuya virtud las personas o cosas que procedían del naufragio en el mar o incluso en los ríos, pertenecían al señor de la ribera y a sus habitantes.[16] A título de ejemplo, podemos señalar cómo, en el año 1184, una nave genovesa que llevaba a bordo a Ibn Jubayr, viajero, literato y poeta andalusí, naufragó en Messina, y sus pasajeros estuvieron a punto de ser despojados y reducidos a esclavitud, salvándose solo por la decidida intervención del Rey Guillermo II de Sicilia.

En los países y reinos cristianos, el fundamento teórico de la regla –que siempre fue usual o consuetudinaria, y no escrita– era la convicción de que pesaba un castigo divino sobre el buque naufragado, como consecuencia de los pecados de sus tripulantes. Por consiguiente, el buque –ya pecio–, su cargamento y sus tripulantes podrían ser expropiados de sus propietarios legales, por un Acto de Dios. Y, sin embargo, los antecedentes históricos expuestos no significan que, entre la caída del Imperio Romano y el s. XVII, hubiera subsistido incólume el *"ius naufragii"*, en perjuicio de los propietarios de bienes naufragados. Muy por el contrario, durante más de un milenio se produjeron reacciones en pro de la abolición de ese *"ius vel lex naufragii"*. Así, p.e., en 827, Sicardo de Benevento y Andrés II de Nápoles suscribieron un tratado conocido como el *"Pactum Sicardi"*, por cuya virtud declaraban abolida la *"lex naufragii"*, en tierras de Benevento.

A decir verdad, si alguna voz se alzó contra estas prácticas que favorecían la depredación, fue la voz de la Iglesia Católica, que –acaso siguiendo la línea iniciada en el *"Pactum Sicardi"*– condenó el *"ius naufragii"*, en virtud de una serie de sucesivas bulas pontificias.[17] En este sentido, el mismo Derecho Canónico condenó a aquellos que hacían uso de la referida costumbre, a pesar de que alegaban el argumento de la Providencia Divina. Y así, sucesivamente, en los Concilios de Letrán (1079) y Nantes (1127) se declaró fuera de la ley semejante práctica, cuando ya en 1124, el Papa Clemente II había dictado una bula de condena.

Años más tarde, en junio de 1181, el embajador genovés Rodoano de Mauro firmó un tratado con Abu Ibrahim Ishaq Ibn Mohammed Ibn Ali, de las Islas Baleares, que incluía la protección de los derechos de los mercaderes genoveses, frente al ejercicio del *"ius naufragii"*; tratado que fue renovado por veinte años, en agosto de 1188, por Niccolò Leccanozze, y el sucesor de Ishaq. Mientras tanto, en las leyes marítimas francesas de la Edad Media, como los **"***Rooles de Oleron"*, de Leonor de Aquitania (en torno al año 1160), incluyeron preceptos restringiendo la práctica de la *"lex naufragii"*.

Por lo que a España se refiere, las **"**Siete Partidas" dispusieron que las cosas que se hallasen en las riberas de la mar, incluyendo pecios, debían ser restituidas a sus dueños, lo cual hacía patente

16 MORRAL SOLDEVILA, R., cit., p. 68, quien afirma que, durante la Edad Media, la apropiación de esos bienes se convierte en un derecho.

17 MORRAL SOLDEVILA, R., cit., pág. 70.

la protección de los bienes que se hubieran perdido, ya, en el Mar, bien fuera como consecuencia de una echazón, bien de un naufragio consumado.[18]

Sin embargo, el *"ius naufragii"* también tuvo defensores: Carlos II de Sicilia, lo utilizaba, Felipe III de Francia promulgó leyes para darle cobertura jurídica. Bodino, en su obra "*De republica"* citaba el *"ius naufragii"*, como lo hizo –también- Anne de Montmorency, para justificar la presa de un buque naufragado, con apoyo del Rey. De hecho, mientras que declinaba en las costas mediterráneas, el *"ius naufragii"* logró sobrevivir durante más tiempo, en la Europa septentrional, lo cual no quiere decir que en dicha área no se hubieran promulgado leyes tendentes a la prohibición: existieron, solo que no lograban terminar con la práctica. Así, en tierras del Obispo de Utrecht se ejercitó este *"ius naufragii"*, hasta su abrogación en 1163, y el Vizcondado de Léon (Bretaña Francesa), que era prácticamente independiente, se mantenía con las ganancias derivadas de *"la más preciosa de todas las piedras"*: una roca que producía, nada menos que 100.000 sueldos –*"solidi"*– anuales, de beneficios, debido a los naufragios.

Y durante el siglo XIII, Eduardo I de Inglaterra y Luis IX de Francia intentaron poner fin al *"ius naufragii"*, ocasionalmente por vía de tratados internacionales, cuando la legislación nacional no bastaba para lograr el propósito (Como el Tratado firmado entre Francia y el Ducado de Bretaña, en 1231, o el Tratado firmado entre Francia y Venecia, en 1298); un empeño que habrían de continuar –ya en el siglo XIV– los emperadores del Sacro Imperio: Enrique VII (en 1310), Luis IV (en 1366), mientras que un siglo después –siglo XV- la "Liga Hanseática" comenzó a financiar las misiones de salvamento y a ofrecer recompensas o remuneraciones a los salvadores.

Ya entrado el siglo XVI, por fin, en 1509, el Papa Julio IIº dictó otra bula prohibiendo la recogida y apropiación de los *"bona naufragantia"*. Más tarde, el Emperador Carlos I de España y V de Alemania, promulgó la denominada *"Constitutio Criminalis Carolina"* (1532), seguida –más tarde– por una Ordenanza de Francisco I, de Francia (1543) y otras de Carlos IX, de Francia (1568).

En la Europa de la Edad Moderna, nuevos tratados celebrados durante el siglo XVII comenzaron a establecer una franja o período de tiempo durante los cuales el propietario de los bienes naufragados podía reclamarlos: típicamente, un año y un día (Así, Inglaterra y Holanda firmaron un tratado de alianza, el 15.09.1625 –Tratado de Southampton–, que, entre otras cosas, preveía que los propietarios de buques y objetos naufragados podrían reclamarlos, dentro del plazo de un año. Y Francia y Holanda firmaron otro, en 1662, para reclamar la restitución de bienes naufragados, a cambio del pago de una denominado *"droit de sauvement"*, lo mismo que un posterior Tratado comercial, firmado en Nimega, el 10.08.1678). Y Holanda terminó por abolir los últimos restos del *"ius naufragii"* (*"recht van de tiend penning"* o derecho del décimo penique), lo que Francia llevó a cabo –definitivamente– con la Ordenanza de la Marina, de 1681, que vino a abolir el derecho de naufragio, como principio general[19] y que –además– colocó a los náufragos bajo

[18] MORRAL SOLDEVILA, R., cit., pág. 89.
[19] MORRAL SOLDEVILA, R., cit., págs. 78 y ss.

protección del Rey. Asimismo, las *"Capitulaciones Turcas"*, de 1535 y 1740 contenían cláusulas suprimiendo el *"ius naufragii"*.

Las "Ordenanzas de Bilbao" incluyeron en su articulado una regulación de los hallazgos de mercancías y las extracciones, con dos preceptos que se referían a la protección de los bienes en caso de que hubieran sido hallados flotando o hubieran sido extraídos, una vez acaecido el naufragio y terminadas las tareas de recuperación, estableciendo el principio general de que en estos casos los halladores o extractores estaban obligados a entregar en el Consulado, dentro de las veinticuatro horas, los objetos que así hubieren sido hallados o extraídos, para su agrupación con el resto de lo hallado, so pena de proceder contra los infractores, aunque –como contrapartida– si se hallaren bienes que ya habían sido abandonados por sus titulares, y fueren restituidos a éstos, los que lo hicieren tendrían derecho a obtener 1/3 de los bienes restituidos.[20]

II.- DEL CONFLICTO ENTRE SALVADOR, HALLADOR O EXTRACTOR Y PROPIETARIO ORIGINAL

Ahora bien; prohibidas las prácticas depredatorias, al deslegitimarse ordinamentalmente el supuesto *"ius naufragii"*, no por ese solo motivo cabía considerar que se habían solventado todos los problemas, pues una cosa era la depredación ilícita y otra muy diferente eran los hallazgos fortuitos de *"bona naufragantia"* y –aún más– las operaciones de asistencia y salvamento, que eran actividades no solamente legítimas, sino –sobre todo la segunda– merecedoras de recompensa. Lo cual, evidentemente, suscitaba la cuestión de si esa *"recompensa"* podía consistir –o consistía, directamente– en la adquisición por el salvador, de la propiedad de los bienes salvados. En este sentido, hay que partir de la base de que –en un plano meramente teórico o dialéctico– la circunstancia de que un salvador u otra persona salven o hallen objetos en el mar no significa, necesariamente, ni en todos los casos, que los mismos hayan de pertenecerles en propiedad: todo depende de lo que prevenga el Ordenamiento jurídico aplicable, que –como sabemos– puede ser diverso, no solo formal sino incluso materialmente; es decir: no solo puede ser un ordenamiento jurídico diferente de la ley personal de quien efectúe el salvamente, hallazgo o extracción marítima, sino que puede regirse por principios y criterios diversos, respecto de aquél, e incluso respecto de otros ordenamientos jurídicos. Así, p.e., en el mundo anglosajón parece que predomina el principio **"***first come, first served"*, que simboliza o resume la idea de que la ocupación; de que la adquisición primera de la posesión –*"first possession"*–, permite adquirir la propiedad y los derechos (*"First possession has been the dominant method of establishing property rights")*.[21] Este principio o regla jurídica –*"rule"*– confiere una acción dominical –*"ownership claim"*– a aquel sujeto, persona física o jurídica, que obtiene la posesión y control de la cosa, antes que otros, y

[20] MORRAL SOLDEVILA, R., cit., págs. 106 y s.

[21] BERGER, L., "An Analysis of the Doctrine That 'First in Time Is First in Right'", en "Nebraska Law Review", 1985, vol. 64, nº 3, págs. 349 a 388. EPSTEIN, R.A., "Possession as the Root of Title", en "Georgia Law Review", 1970, nº 13, pág. 1221. ROSE, C.M., "Possession as the Origin of Property", en "University of Chicago Law Review", 1985, vol. 52, nº 1, págs. 73 a 88. LUECK, D., Voz "First possession", en VV.AA.: "The New Palgrave Dictionary of Economics and the Law", 1998, en <http://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CF0QFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.sfu.ca%2F~allen%2F1st%2520poss%2520excerpt%2520new%2520palgrave.doc&ei=0VokUe_iGsrV0QX-oYCIDw&usg=AFQjCNGE8oXrXtR7Ms0XLkg5Dsm6SqJGZg&bvm=bv.42661473,d.d2k>

–como tal– se ha revelado más prolífica y de eficacia más segura que los precedentes judiciales más conocidos, en materia de tesoro oculto –*"exotic treasure trove"*– y animales salvajes –*"wild animals"*–. De hecho, la ocupación –*"first possession"*– ha sido una institución ampliamente aplicada, tanto en el *"common law"* (entiéndase, en la Jurisprudencia-fuente del Derecho), como en el Derecho escrito o legislado (*"statute law"*), respecto de situaciones tan diversas como *"rei derelictæ"* (*"abandoned property")*, prescripción adquisitiva o usucapión (*"adverse possession"*), adquisición *"a non domino"* (*"bona fide purchaser"*), caza y pesca (*"fisheries and wildlife"*), groundwater, derechos sobre bienes inmateriales (*"intellectual property"*, que incluye el Derecho de autor o propiedad intelectual en sentido estricto, y la Propiedad Industrial) land, cobro de deudas en situaciones no concursales (*"non-bankruptcy debt collection"*), nuisance law, oil and gas, pollution permits, the radio spectrum, satellite orbits, explotación minera oceánica del lecho oceánico o minerales del subsuelo marino (*"seabed minerals"*), despojos de guerra, incluyendo prisioneros y esclavos (*"spoils of war including prisoners and slaves"*), hallazgo de tesoro oculto (*"treasure trove"*) y water rights.[22]

En cambio, otros ordenamientos jurídicos adoptan un criterio diametralmente opuesto. Y aquí surge el problema, porque en el ámbito de lo que denominaré –en sentido muy amplio o genérico– los espacios marinos, superficiales o subacuáticos, suelen extenderse más allá de las jurisdicciones nacionales, de modo que los problemas asociados a la propiedad de los objetos que se encuentren en el mar, ya en su superficie o en su fondo, ya sean objeto de salvamento o de hallazgo o extracción o simplemente sean encontrados o detectada su presencia, afecten a intereses asociados a ordenamientos nacionales distintos, tanto si los titulares de dichos intereses son sujetos particulares, o acaso los propios Estados, o incluso no solamente aquellos sujetos o Estados más directamente relacionados, sino incluso el interés de la Comunidad Internacional.

En el caso del Ordenamiento jurídico español, es preciso partir de la base de que el hecho de que un salvador u otra persona salven o hallen objetos en el mar no significa, necesariamente ni en todos los casos, que los mismos hayan de pertenecerles en propiedad. Antes, al contrario. Pero, a la vez, tampoco significa, necesariamente ni en todos los casos, que los mismos hayan de retornar, sin más, al dominio de sus originarios titulares dominicales. Y es que, en principio, el art. 609, párr. 1º, CCiv establece que *"La propiedad se adquiere por la ocupación"*, añadiéndose –acto seguido– que *"se adquieren por la ocupación los bienes apropiables por su naturaleza que carecen de dueño, como los animales que son objeto de la caza y pesca, el tesoro oculto y las cosas muebles abandonadas"* (art. 610, CCiv). Ahora bien; el propio CCiv, en su art. 617, establece que:

> *"Los derechos sobre los objetos arrojados al mar o sobre los que las olas arrojen a la playa, de cualquier naturaleza que sean, sobre las plantas y hierbas que crezcan en su ribera, se determinan por leyes especiales".*

[22] LUECK, D., Voz "First possession", en VV.AA.: "The New Palgrave Dictionary of Economics and the Law", 1998, en: <http://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CF0QFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.sfu.ca%2F~allen%2F1st%2520poss%2520excerpt%2520new%2520palgrave.doc&ei=0VokUe_iGsrV0QX-oYCIDw&usg=AFQjCNGE8oXrXtR7Ms0XLkg5Dsm6SqJGZg&bvm=bv.42661473,d.d2k>

A partir de este punto, entra en escena la LNM 14/2014, que deroga la vieja LASM española, que dedicaba a esta problemática el Cap. IIIº de su Tít. Iº (*"De los hallazgos"*), cuyos dos primeros preceptos en la materia –me refiero a los arts. 19 y 20– respondían claramente a lo que me atrevería a describir como un principio *"pro domino"*, de forma que –en apariencia– se apartaban del sistema del CCIV, y –en apariencia, insisto– rechazan o excluyen la figura de la ocupación. En este sentido, la clave se encontraba en el art. 20, LASM., de acuerdo con cuyos términos:

> "Las cosas halladas serán entregadas a su propietario cuando éste comparezca y acredite su derecho de propiedad, previo pago de los gastos y del tercio de valor de las cosas halladas"

Llama la atención el hecho de que se hablase, aquí, de que el Propietario *"comparezca"*, siendo así que –de conformidad con el Diccionario R.A.E.– la voz comparecer significa: 1. intr. Dicho de una persona: Presentarse ante una autoridad u otra persona. 2. intr. Aparecer inopinadamente. 3. intr. *Der.* Dicho de una persona: Presentarse personalmente o por poder ante un órgano público, especialmente ante un juez o tribunal. Y, excluida la segunda de las tres acepciones, la referencia al término *"comparecer"* cobra pleno sentido, habida cuenta de que el art. 19, LASM establecía que:

> *"El que encontrase cosas abandonadas en la mar o arrojadas por ella en la costa que no sean producto de la misma mar deberá ponerlas a disposición de la autoridad de Marina en el plazo más breve posible.*
>
> *La misma obligación tendrá el que extrajese casualmente cosas hundidas o le haga inmediatamente después de haberlas descubierto"*

Actualmente, la LNM, se pronuncia en la misma línea, estableciendo –como principio general– el de la subsistencia de la relación original –entiéndase, anterior al siniestro o pérdida del Buque, etc.– de dominio o propiedad sobre los bienes salvados o perdidos en el mar; una actitud que se refleja en diversos preceptos, como los art. 368 y 373 y ss.; preceptos que –aunque parecen imbuidos por el mismo principio general, aunque en ciertos casos, lo excepcionen, deroguen o limiten– se refieren a situaciones diversas: porque el art. 368 trata de los *"bienes salvados de propiedad desconocida"* –siendo así que la clave se halla en el adjetivo *"salvados"*–, mientras que los arts. 373 a 375, LNM tratan de las consecuencias que, sobre el derecho de propiedad de los *"bona vel rei naufragantia"*, tiene el "*hecho de su naufragio o hundimiento"*. En consecuencia, mientras que el art. 368 es un precepto que se refiere a la institución del *Salvamento*, los arts. 373 al 375 se refieren al supuesto del *"naufragio o hundimiento"*. Y es que estamos ante figuras jurídicas que entran en juego ora en la fase de inminencia de la pérdida definitiva de los *"bona naufragantia"* –buques, cargamentos...–, ora en la fase de acaecimiento de la pérdida definitiva de esos *"bona naufragantia"*; es decir: ora cuando los *"bona naufragantia"* –buques, cargamentos...– se hallan a punto de perderse y se hace necesaria la intervención de terceros en

la implementación o emprendimiento de actuaciones de salvamento -fundadas en un título jurídico contractual, puramente voluntario (cuasicontractual; caso del salvamento espontáneo, no requerido) o legal (salvamento obligatorio), ora bien cuando los *"bona naufragantia"* –buques, cargamentos...– se han perdido ya, o han perecido, de forma más o menos irreversible y ya no es posible su salvamento, propiamente dicho: solo su hallazgo, extracción o la remoción de sus restos.

Pero todos estos preceptos a los que se ha hecho alusión responden a un mismo principio fundamental: ni el Salvamento, ni el Naufragio producen ningún efecto ablativo ni adquisitivo sobre la propiedad de los bienes confiados a los riesgos del mar. Así; los salvadores de bienes que se hallen desposeídos y de propiedad desconocida –conforme al art. 368 de la LNM– estarán obligados a comunicar ese hecho a la Armada en el primer puerto de escala. *La Armada incoará un expediente para averiguar quién es su legítimo propietario* –lo cual ya nos revela que el salvamento no produce ninguna mutación dominical, por sí mismo– y, una vez localizado éste, se le comunicará su identidad al salvador[23], quien tiene derecho al importe del premio que se reclame.

Ahora bien, si el propietario no fuese localizado en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente administrativo, la Armada adoptará las medidas pertinentes para la tasación de los bienes salvados. Si el valor no excediera de tres mil euros, el salvador hará suyos los bienes, una vez pagados los gastos del expediente. Si el valor superase la referida cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador una vez pagados los gastos del expediente además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de tres mil euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro Público. Todo lo anterior, sin perjuicio de lo dispuesto para los bienes de comercio prohibido o restringido en el artículo 381, en cuyo caso la Armada procederá a dar a dichos bienes el destino que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable.

Por consiguiente, no es el salvador quien, *"prima facie",* adquiere la propiedad de los buques, restos y objetos, sino que o bien han de restituirse a sus propietarios originales. A no ser que estos últimos hubieran hecho abandono de sus derechos, o que estos se hubiesen visto afectados por la prescripción especial del propio art. 374, LNM, en cuyo caso si alguien distinto debe adquirir esas propiedades, es el Estado.

Con mayor motivo, aún, otro tanto sucede en los casos de los *"bienes naufragados o hundidos"*, en cuyo caso parece difícil –salvo que la Ley disponga otra cosa– que quepa hablar de un salvamento. En este sentido, el art. 373 de la LNM, se pronuncia en la misma línea que el viejo art. 20, LASM, estableciendo –como principio general– el de la subsistencia de la relación original –entiéndase, anterior al siniestro o pérdida del Buque, etc.– de propiedad en los siguientes términos:

23 Sin perjuicio de los derechos que le corresponden sobre la base del artículo 8.2.c) del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo y en el artículo 365; así como, de las acciones que le correspondan para resarcirse de los gastos de conservación y para obtener el precio que por el salvamento proceda.

> *"1. La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el solo hecho de su naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular.*
>
> *2. Los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos y, especialmente, abandonarlos a favor del asegurador cuando proceda".*

Ahora bien, tal y como establece el art. 374 de la LNM[24], transcurridos tres años desde el naufragio o hundimiento –excepto la de los buques y embarcaciones de Estado– el Estado pasará a adquirir la propiedad del buque naufragado o hundido o cualquier otro bien que se encuentre en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles. Asimismo, también se establece que, transcurrido el plazo anteriormente señalado, adquirirá la propiedad de dichos buques o bienes que sean propiedad de españoles y se hallen en la zona económica exclusiva o en alta mar.

Por consiguiente, la causa o causas determinantes de tales fenómenos de pérdida/adquisición del dominio son: bien el abandono [*"derelictio"*] o bien el transcurso de un plazo de prescripción adquisitiva/extintiva, cuya duración es la señalada. El plazo es de prescripción, ya que admite interrupción (art. 375 LNM):

> *"El plazo de prescripción se interrumpirá en el momento en que se solicite la extracción, siempre que esta se inicie en el plazo concedido para ello. Volverá a correr si se suspenden los trabajos o termina el plazo concedido para ellos".*

Ahora bien; ya se ha anticipado que la vigente LNM –además de los salvamentos marítimos– regula, también, el régimen de los bienes naufragados o hundidos y el de la extracción. Si bien aquellas primeras presuponen la realización de actuaciones relativas a personas o cosas que se encuentran el peligro, las extracciones se refieren a la realización de actuaciones indispensables para la recuperación de buques o restos ya perdidos; naufragados[25], y pueden ser realizadas, tanto por los propietarios de los citados buques, naufragados, como por persona distinta de un propietario.[26] En el segundo de los casos, la realización de la actividad de extracción puede ser realizada, por vía contractual –asumiendo negocialmente el compromiso de llevar a cabo la extracción, mediante precio–, o bien puede hacerse con carácter espontáneo.[27]

---

[24] En el mismo tenor, el antiguo art. 29 párr. 1º, LASM: "Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo primero del artículo veintiuno, el Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque, aeronave u objeto hundido, salvado o hallado, cuando su propietario haga abandono de sus derechos o no los ejerza en los plazos siguientes: Buques o restos de buques hundidos, a los tres años del hundimiento. En los demás casos, a los seis meses de la promulgación de los edictos establecidos en el artículo cuarenta y ocho de esta Ley. En cuanto a las aeronaves y sus restos, se observarán las normas y plazos señalados en la Ley de veintiuno de julio de mil novecientos sesenta..."

[25] URÍA GONZÁLEZ, R., "Derecho mercantil", Edit. MARCIAL PONS, 28ª ed., revisada con la colaboración de M.L. APARICIO, Madrid/Barcelona, 2001, pág. 1225. BROSETA PONT, M., "Manual...", cit., 9ª ed., pág. 816.

[26] URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1225. BROSETA PONT, M., "Manual...", cit., 9ª ed., pág. 816.

[27] URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1225. BROSETA PONT, M.:."Manual...", cit., 9ª ed., pág. 816.

La extracción voluntaria es un verdadero contrato de arrendamiento de obra por empresa.[28] Esta actividad, por lo general, suele ser llevada a cabo por parte de empresarios especializados, que actúan sobre la base de contratos-tipo por adhesión a condiciones generales, destacando –por su importancia– el Formulario del "*Lloyd's Committee*" y los modelos BIMCO.[29]

Pero las operaciones de extracción marítima también se podrían efectuar por las autoridades marítimas, en caso de notoria urgencia para los intereses de la navegación, o cuando los objetos hundidos constituyan un peligro o incomodidad para la navegación o la pesca y los propietarios no los hayan extraído, dentro del plazo prudencial concedido al efecto, o si hicieran abandono de estas.[30] En cualquier caso, siempre que se lleve a cabo una extracción de objetos dentro de aguas jurisdiccionales españolas, se requerirá autorización de la Armada (*ex.* art. 377), las cuales fijarán el plazo para realizarlas y las condiciones a que deban ajustarse.[31]

Si las cosas hundidas se hallaren dentro de los puertos, se aplicará lo previsto en la legislación portuaria.[32]

A diferencia de la extracción –y, asimismo, a diferencia del salvamento y la asistencia–, en cuanto suponen actuaciones voluntarias encaminadas a la consecución de un fin, el hallazgo que regulaba la LASM por el hecho de no presuponer actividad alguna, sino –bien por el contrario– el encuentro fortuito de objetos flotantes o arrojados por el mar a la playa.[33] El hallador, por consiguiente, no despliega ninguna actividad, en términos estrictos, "*limitándose a tomar posesión de un objeto accidentalmente hallado y a custodiarlo ulteriormente*".[34] En la actual LNM el hallazgo tiene la consideración de salvamento, salvo que los bienes abandonados sean producto del mismo mar o de las aguas navegables (art. 358.4) y, por tanto, se somete al régimen jurídico establecido en laos art. 357 y ss. de la LNM.

El Código de comercio regulaba concretamente los supuestos de hallazgo marítimo[35], aunque el art. 844, CCo establecía que el Capitán que hubiere recogido efectos salvados de un naufragio, quedaría obligado a depositarlos a disposición de sus legítimos dueños, en el puerto de destino.[36] Por su parte, el Código civil establece que "*los derechos sobre los objetos arrojados al mar o los que las olas arrojen en las playas, de cualquier naturaleza que sean, se determinará por las leyes especiales*" (art. 617, CCIV); legislación que, en su día fue sustituida por la –tantas veces citada– Ley n° 60/1962, de diciembre, de Auxilios, Salvamentos, Hallazgos y extracciones marítimas.[37] En esta Ley se obligaba al hallador a poner a disposición de la Autoridad marítima lo hallado,

28 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág.1225.
29 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1225.
30 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1225.
31 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1225.
32 URÍA GONZÁLEZ, R.: cit., 28ª ed., pág. 1225.
33 BROSETA PONT, M., "Manual...", cit., 9ª ed., pág. 816. URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1225.
34 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1225.
35 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1226.
36 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1226.
37 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1226.

en el plazo más breve posible, reconociendo el derecho del propietario a su recuperación[38], pero previo pago de los gastos ocasionados por el hallazgo y 1/3 de su valor de tasación, como remuneración o premio al hallador.[39]

Si el propietario no comparecía en seis meses desde que se anunció el hallazgo en la forma legalmente prescrita (art. 48, LASM.), las cosas halladas se entregarían al hallador, siempre que su valor de tasación fuese inferior a 60.000 euros, y –si fuese superior–, el hallador tendría derecho a esa suma y, además, a 1/3 del exceso que sobre la misma se obtuviese en subasta pública de los efectos hallados. El remanente se ingresaría en el Tesoro (arts. 19 a 21, LASM).[40] En términos similares se pronuncia el art. 368.4 de la LNM, si bien, las sumas que puede percibir el hallador son sustancialmente inferiores a las establecidas en la normativa precedente. Actualmente se establece que "*...Si el valor no excediera de tres mil euros, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente. Si el valor superase la referida cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador, una vez pagados los gastos del expediente, además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de tres mil euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro Público*".

III.- DEL CONFLICTO ENTRE LOS INTERESES PARTICULARES SOBRE LOS BIENES CONFIADOS A, O SITUADOS EN, EL MAR, Y EL INTERÉS GENERAL EN LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL: EL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO

El problema que planteaba la LASM, es que parece que se concibió, a este respecto, pensando en cuestiones relativas a la propiedad de bienes que, originalmente eran, y que fundamentalmente continuaron siendo, de naturaleza patrimonial privada; bienes susceptibles de dominio privado que se trataban como tales porque los intereses que satisfacían eran estrictamente particulares, cuando el problema fundamental puede plantearse respecto de bienes que, o son de dominio público, o son bienes patrimoniales de las Administraciones públicas o bien –más concretamente– pertenecen al patrimonio cultural y –por tanto– concitan, en torno a sí, intereses trascendentes que atañen a lo público. Así, para empezar, la LNM establece que el régimen previsto para los bienes salvados de propiedad desconocida (art. 368), no se aplica a aquellos bienes de *comercio prohibido o restringido*, cuyo destino será el que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable. En este sentido, el art. 381 prevé que:

> *"La extracción de armas, municiones, explosivos u otro material militar que pueda afectar a la Defensa Nacional, así como de objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático y demás bienes de comercio prohibido o restringido quedará sujeta a las normas especiales aplicables y al régimen que, en su caso, se establezca en la autorización o contrato público para la correspondiente extracción".*

38 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1226.
39 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., 28ª ed., pág. 1226.
40 URÍA GONZÁLEZ, R., cit., cit., 28ª ed., pág. 1226.

Situación diversa es la que atañe al denominado *"Patrimonio cultural subacuático"*, pues en todo lo relativo a él, la LNM nos remite directamente a la regulación contenida en la *Convención Internacional de París, sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*, de 2 de noviembre de 2001 (CpatCSub./2001) y demás tratados en los que España sea parte, así como en la legislación específica. Porque la primera fuente instrumental ordinamental que se halla, por lo que atañe al patrimonio cultural subacuático, no es otra que el art. 303 de la Convención Internacional de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o *"Convención de Montego Bay"*, de 1982 (CNUDMAR., también denominada UNCLOS. o LOSC.); un precepto que lleva por título el de *"Objetos arqueológicos e históricos hallados en el mar"*, y que establece lo siguiente:

> *"1. Los Estados tienen la obligación de proteger los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en el mar y cooperarán a tal efecto.*
>
> *2. A fin de fiscalizar el tráfico de tales objetos, el Estado ribereño, al aplicar el artículo 33, podrá presumir que la remoción de aquellos de los fondos marinos de la zona a que se refiere ese artículo sin su autorización constituye una infracción, cometida en su territorio o en su mar territorial, de las leyes y reglamentos mencionados en dicho artículo.*
>
> *3. Nada de lo dispuesto en este artículo afectará a los derechos de los propietarios identificables, a las normas sobre salvamento u otras normas del derecho marítimo o a las leyes y prácticas en materia de intercambios culturales.*
>
> *4. Este artículo se entenderá sin perjuicio de otros acuerdos internacionales y demás normas de derecho internacional relativos a la protección de los objetos de carácter arqueológico e histórico".*

Pues bien; este régimen resultaba oscuro[41] –de hecho, contradictorio: el apdo. 3º, parece ir en contra de los dos primeros–, fragmentario, insuficiente e incluso contraproducente.[42] Y es que el texto inglés de su Art. 303, párr. 3º, podría interpretarse –dice SCOVAZZI– como una verdadera invitación al saqueo del patrimonio subacuático, apoyándose –precisamente– sobre el argumento del principio *"first come, first served"*, o incluso de la libertad de pesca ("*freedom-of-fishing*")[43]. Solamente el Art. 149, que se aplica exclusivamente a *"el Área"*, se preocupa o es consciente de la necesidad del uso del patrimonio cultural, en interés y para beneficio de la Humanidad, así como de los derechos preferentes de ciertos Estados.[44] Precisamente porque este era el estado de cosas previsto por la CNUDMAR./UNCLOS./LOSC./1982, hubo de adoptarse

41 SCOVAZZI, T., "A contradictory and counterproductive Regime", en VV.AA.: "The Protection of Underwater Cultural Heritage. Before and after the 2001 UNESCO Convention", edit. Por R. Garabello y T. Scovazzi, Edit. BRILL ACADEMIS PUBLISHERS [MARTINUS NYJHOFF PUBLISHERS], Leiden, 2003, pág. 4.

42 SCOVAZZI, T., "The Law of the Sea Convention and Underwater Cultural Heritage", en "The International Journal of Marine and Coastal Law", 2012, Vol. 27, Nº 4, págs. 753 a 761.

43 SCOVAZZI, T., "The Law of the Sea Convention and Underwater Cultural Heritage", cit., págs. 753 a 761.

44 SCOVAZZI, T., "The Law of the Sea Convention and Underwater Cultural Heritage", cit., págs. 753 a 761.

el Convenio internacional de la UNESCO para la protección del patrimonio cultural subacuático, de 2001, que trata de poner remedio a los desastrosos aspectos del régimen establecido por la CNUDMAR., que resulta desafortunado precisamente en relación con esta materia: el CpatC-Sub./2001; un instrumento de Derecho internacional convencional que se revelaba especialmente necesario, sobre todo, habida cuenta de que la citada CNUDMAR./UNCLOS./LOSC./1982 hace una expresa referencia a las normas sobre salvamento y otras instituciones de Derecho marítimo (*"the law of salvage and other rules of admiralty"*), lo que se ha interpretado –por los Tribunales de EE.UU.– como la referencia a la aplicabilidad de la regla *"first come, first served"*, a muchas situaciones que afectan al patrimonio cultural subacuático.[45]

Así; el remedio que introduce la nueva Convención UNESCO – el CpatCSub./2001–, consiste –precisamente– en la eliminación de los posibles efectos perversos o indeseados, que vendrían determinados por la aplicación del régimen jurídico angloamericano del salvamento y los hallazgos marítimos, mediante la exclusión de la regla *"first come, first served"*, respecto del patrimonio cultural subacuático que se halle en la plataforma continental y el fortalecimiento de la cooperación regional.[46] En este sentido, es fundamental recordar que, de acuerdo con el art. 1º, CCiv español:

> *"1. Las fuentes del ordenamiento jurídico español son la ley, la costumbre y los principios generales del derecho.*
>
> *2. Carecerán de validez las disposiciones que contradigan otra de rango superior.*
>
> *3. La costumbre solo regirá en defecto de ley aplicable, siempre que no sea contraria a la moral o al orden público y que resulte probada.*
>
> *Los usos jurídicos que no sean meramente interpretativos de una declaración de voluntad tendrán la consideración de costumbre.*
>
> *4. Los principios generales del derecho se aplicarán en defecto de ley o costumbre, sin perjuicio de su carácter informador del ordenamiento jurídico.*
>
> *5. Las normas jurídicas contenidas en los tratados internacionales no serán de aplicación directa en España en tanto no hayan pasado a formar parte del ordenamiento interno mediante su publicación íntegra en el Boletín Oficial del Estado.*
>
> *6. La jurisprudencia complementará el ordenamiento jurídico con la doctrina que, de modo reiterado, establezca el Tribunal Supremo al interpretar y aplicar la ley, la costumbre y los principios generales del derecho.*

[45] SCOVAZZI, T. "The entry into force of the 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage", en "Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law", 2010, febrero, vol. 1º, fasc. 1, págs. 19 a 36. Idem: "The Law of the Sea Convention and Underwater Cultural Heritage", cit., págs.753 a 761.

[46] SCOVAZZI, T., "The entry into force of the 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage", en "Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law", 2010, febrero, vol. 1º, fasc. 1, ps. 19 a 36. Idem: "The Law of the Sea Convention and Underwater Cultural Heritage", cit., ps. 753 a 761.

7. Los Jueces y Tribunales tienen el deber inexcusable de resolver en todo caso los asuntos de que conozcan, ateniéndose al sistema de fuentes establecido".

Pues bien; el reproducido art. 1º, CCiv no dice que se trate de las *"fuentes del Derecho"*, sino que dice algo distinto –muy distinto– y de enorme importancia: que se trata de las fuentes *"del ordenamiento jurídico español"*. Y estas palabras cobran significado si hacemos aplicación de conceptos propios del Derecho internacional –público y privado– y del mismísimo Derecho Político, que no meramente constitucional; me explico: España es un Estado, y por eso mismo se halla –simultáneamente– en una doble posición, según que se considere en el plano de las relaciones de Derecho internacional, o de las relaciones internas. En aquél, España –por ser Estado– goza de personalidad jurídica, pero *"ad intra"*, no la posee. En el plano del Derecho internacional público, España es un sujeto de Derecho, mientras que en el plano de las relaciones jurídicas internas –públicas o privadas– esa personalidad se desplaza, del *"Estado"* a la *"Administración General del Estado"*, que no es lo mismo. Por ese motivo, los tratados internacionales y las normas contenidas en ellos tienen una proyección distinta –o, por lo menos, teóricamente separable–, según que se consideren en uno y en el otro plano.

En el plano del Derecho internacional público, cuando los tratados internacionales entran en vigor, como consecuencia de la manifestación del consentimiento del Estado, se ha creado una regla de conducta paccionada que –propiamente– no forma parte del Ordenamiento jurídico *español*; al menos, no de forma exclusiva, lo cual no quiere decir que no forme parte de algún ordenamiento jurídico. Sí que forma parte, solo que la forma del Ordenamiento jurídico internacional, no del estrictamente *"español"*, pues, aunque tanto en la Comunidad Internacional, como en el Estado español se detectan los distintos elementos de todo ordenamiento jurídico –acaso con menos nitidez, en el caso del Ordenamiento jurídico internacional–, lo cierto es que esos elementos se superponen, pero no se confunden, de tal modo y manera que se puede estar dentro de uno de ambos círculos, pero no del otro. Así, todo tratado internacional es –desde el momento de su mera entrada en vigor– fuente y parte del Ordenamiento jurídico internacional, por es obra de los sujetos que integran ese Ordenamiento jurídico internacional y por cuanto –además– afecta a los mismos sujetos que formen parte de ese ordenamiento: los Estados y organizaciones internacionales de Derecho público que hayan suscrito, ratificado, etc., el referido convenio. De esta manera, el convenio se constituye en parte del complejo de fuentes de producción de normas jurídicas, aplicables solamente a los sujetos encuadrados en dicho ordenamiento. Dicho con otras palabras: aunque el art. 2º, nº 1, CCiv establece que *"las leyes entrarán en vigor a los veinte días de su completa publicación en el Boletín Oficial del Estado, si en ellas no se dispone otra cosa"*, lo primero –es decir: el momento en que un convenio internacional pasa a formar parte de nuestro Ordenamiento jurídico positivo– es algo que no se puede subordinar; que no cabe hacer depender de la necesidad de publicación en el Boletín Oficial del Estado, porque los tratados son Derecho "convencional", y –por consiguiente– obligan a los Estados, desde que éstos manifiestan su consentimiento.

En cambio, cuando se dice que las normas contenidas en los tratados internacionales, desde el momento en que se publiquen en el BOE., pasarán a formar parte de las *"fuentes del Ordenamiento jurídico español"*, lo que se quiere decir es, no solo que pasarán a integrarse en el conjunto de todos los instrumentos normativos objetivos que forman el agregado de normas de nuestro Ordenamiento interno –que sí; que también–, *sino algo más*; algo mucho más profundo y con aspectos adicionales: que serán fuentes que afecten al propio Ordenamiento, entendido como comunidad nacional; comunidad de personas que forman la nación; como *"Pueblo"* organizado en Estado. Es decir: que las normas contenidas en el CpatCSub/2001 pasarían a formar parte de las *"fuentes del Ordenamiento jurídico español"*, integrándose en el conjunto de todos los instrumentos normativos objetivos que forman el agregado de normas de nuestro Ordenamiento para regir, de forma inmediata; con eficacia horizontal o *"Drittwirkung"*, incluso las relaciones jurídicas en que se vean afectados nuestros nacionales, cuando queden dentro del ámbito de aplicación del Convenio. Ahora bien; lo cierto es que, leído su contenido, da la impresión de que nos hallamos en presencia de un convenio internacional de los calificados como *"non-self executing"*, puesto que las normas del CpatCSub/2001 establecen o reconocen poderes e imponen deberes y obligaciones *a los Estados signatarios*, pero *no* –al menos, en principio– a los particulares, y, por este motivo, sus disposiciones *no parece* que puedan ser objeto de aplicación *directa* por los *órganos jurisdiccionales nacionales* ([47]), sin requerir de ninguna otra medida. Y es que el contenido material del CpatCSub/2001 consiste –principal y exclusivamente– en compromisos de los Estados. Así, p.e., basta leer el art. 2º, nº 1 a 4, para darse cuenta de la orientación pública del Convenio, y de su circunscripción a las relaciones entre los Estados: el nº 1 dispone que la Convención tiene por objeto garantizar y fortalecer la protección del patrimonio cultural subacuático, y los otros tres números sucesivos disponen –respectivamente– que los Estados Partes cooperarán en la protección del patrimonio cultural subacuático; que los Estados Partes preservarán el patrimonio cultural subacuático en beneficio de la humanidad, de conformidad con lo dispuesto en esta Convención y que los Estados Partes, individual o conjuntamente, según proceda, adoptarán todas las medidas adecuadas conformes con esta Convención y con el derecho internacional que sean necesarias para proteger el patrimonio cultural subacuático, utilizando a esos efectos, en función de sus capacidades, los medios más idóneos de que dispongan.

De conformidad con el art. 1 CpatCSub/2001, se entienden por tal:

> *"... todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como:*

[47] GARCIA-PITA y LASTRES, J. L., "Limitación de la Responsabilidad por reclamaciones marítimas ("Comentarios a las Sentencias de 27 de mayo de 1994 ["La Ley", núm. 3612, del miércoles 21 de septiembre de 1994 y 24 de octubre de 1995]", en RES., 1996, nº 87, julio/septiembre, pág. 12. Idem.: "La Limitación de la Responsabilidad civil del Naviero", Edit. SERVICIO CENTRAL DE PUBLICACIONES DEL GOBIERNO VASCO, Vitoria/Gasteiz, 1996, pág 184. KLABBERS, J., "The Concept of Treaty in International Law", edit. KLUWER LAW INTERNATIONAL, La Haya/Londres/Boston, 1996, pág. 37, quien afirma que la noción de un acuerdo o una norma que sean legalmente vinculantes, frecuentemente, se halla unida, de modo ineludible, a la posibilidad de que esa norma o acuerdo sea ejercitada y hecha valer ante los tribunales de justicia. GONZALEZ CAMPOS, J. D., SANCHEZ RODRIGUEZ, L.I. y ANDRES SAENZ DE SANTA MARIA, Mª.P., "Curso de Derecho internacional público", T. I, Madrid, 1990, pág.273. REMIRO BROTONS, A. "Derecho internacional privado", T. II, "Derecho de los tratados", Edit. TECNOS, S.A., Madrid, 1987, pág.270.

i. los sitios, estructuras, edificios,

ii. objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural;

iii. los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y los objetos de carácter prehistórico.

(b) No se considerará patrimonio cultural subacuático a los cables y tuberías tendidos en el fondo del mar.

(c) No se considerará patrimonio cultural subacuático a las instalaciones distintas de los cables y tuberías colocadas en el fondo del mar y todavía en uso..."

Debo reconocer que la definición jurídico-positiva e internacional-convencional; en cuanto contenido de una norma de Derecho positivo, surge en el mismo momento –y como consecuencia de– que se adopta esta norma especial, destinada a la regulación de esta materia. Mas en modo alguno puede decirse que no sea legítimo recurrir a esta definición, como un *"prius"* lógico a un análisis sobre el régimen jurídico del Patrimonio Cultural Subacuático, porque ya el propio Preámbulo de la susodicha Convención revela –precisamente– que la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO.), en la 31ª reunión de su Conferencia General, celebrada en París del 15 de octubre al 3 de noviembre de 2001, ya reconocía –sic– *"la importancia del patrimonio cultural subacuático como parte integrante del patrimonio cultural de la humanidad y elemento de particular importancia en la historia de los pueblos, las naciones y sus relaciones mutuas en lo concerniente a su patrimonio común"*, y era –asimismo– consciente de la importancia de *proteger y preservar* ese patrimonio cultural subacuático, por ese carácter suyo de *"parte integrante del patrimonio cultural de la humanidad y elemento de particular importancia en la historia de los pueblos, las naciones y sus relaciones mutuas en lo concerniente a su patrimonio común"*. Y si era consciente de todo lo expuesto, entonces por simple necesidad lógica ya debía de tener una cierta noción –más o menos clara, o de límites más o menos nítidos, pero con un núcleo evidente– de lo que era –es– el Patrimonio Cultural Subacuático, ya que, de no haber sido así, ni siquiera podría haber sentido preocupación alguna por la cuestión.

La definición no contiene ninguna referencia a la naturaleza jurídica del citado Patrimonio Cultural Subacuático, cuyo ámbito material es extensísimo: la expresión "*rastros de existencia humana"* se antoja –incluso– metajurídica y, desde luego, ajena –aunque no sea más que por elevación– al mundo de los conceptos del Derecho patrimonial; especialmente, del Derecho privado de Cosas y titularidades reales. Desde luego, la posibilidad de considerar como *"cosas"* los "*rastros de existencia humana"* se antoja como limitada; da la impresión de que podemos considerar como *"cosas"* algunos de esos rastros, pero quizá otros, no.

Si acaso, lo único que cabe deducir es que parte de los elementos componentes del citado Patrimonio Cultural Subacuático son cosas; cosas que –en su caso– podrían ser, incluso, bienes, pues si –de acuerdo con el art. 333, CCiv– los bienes son aquellas cosas que sean *"susceptibles de apropiación"*, es obvio que *"los sitios, estructuras, edificios"*, los *"objetos ... humanos, junto con su contexto arqueológico y natural"*, y *"los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y los objetos de carácter prehistórico"*, tendrían perfecta cabida en los arts. 334 y 335, CCiv. Incluso los *"restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural"*, podrían –eventualmente– correr una misma suerte.

Ni las personas –sí, en cambio, los *"restos humanos"*–, ni las relaciones jurídicas de crédito y deuda o de sociedad, o de familia, pueden formar parte de lo que se describe como patrimonio cultural subacuático (*"underwater cultural heritage"*).

Sin embargo, la posibilidad de considerar algunos de esos rastros como *"bienes"*, deviene más difícil, aún, dado que puede ser discutible su –original– aptitud para ser *"objeto de apropiación"* (art. 333, CCiv español). En cualquier caso, el hecho de reunir en sí las condiciones para ser considerados *"patrimonio cultural subacuático"* seguramente las hará ineptas –no susceptibles– de ser *"objeto de apropiación"*. En este sentido –e insistiendo en la (en cierto sentido, paradójica) *"despatrimonialización"* del *"patrimonio cultural subacuático"*– el art. 2º, nº 7 dispone que el patrimonio cultural subacuático *"no será objeto de explotación comercial"*. En consecuencia, no parece que resulte relevante, a estos efectos, la distinción entre bienes muebles e inmuebles: como dije, es obvio que *"los sitios, estructuras, edificios"*, los *"objetos... humanos, junto con su contexto arqueológico y natural"*, y *"los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y los objetos de carácter prehistórico"*, tendrían perfecta cabida en los arts. 334 y 335, CCiv. y –por tanto– tendrían perfecta cabida en aquellas instituciones jurídico-marítimas que se enfrentan con el problema de los efectos –sobre las relaciones de propiedad– que tienen las situaciones de siniestralidad, como los salvamentos, hallazgos o extracciones, si bien es muy probable que la situación subacuática de estos objetos tenga incidencia sobre la enumeración del art. 334, de forma que el carácter inmueble de algunos de ellos, ya no derive del modo en que vienen configurados por el citado precepto de nuestro CCiv., sino que derive de otra cualidad distinta, aunque –en última instancia– también referible o reconducible al citado precepto. Así, p.e., *"l*a*s estatuas, relieves, pinturas u otros objetos de uso u ornamentación"* tienen la condición de bienes inmuebles si, cuando y porque se encuentran *"colocados en edificios o heredades por el dueño del inmueble en tal forma que"* ello revela *"el propósito de unirlos de un modo permanente al fundo"*, mas –considerados estos objetos desde la perspectiva del Patrimonio Cultural Subacuático– es posible que la cualidad inmueble derive del hecho de "*que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años*". Este conjunto de circunstancias, unido al hecho objetivo de la inmovilización –por naturaleza, o incluso por accidente (caso de los "*buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y*

los objetos de carácter prehistórico")– de los restos, incluso podría representar todo un verdadero cambio esencial de naturaleza jurídica, pues si un buque es, conforme al art. 56 de la LNM: "... *todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros"*. Y, de conformidad con el art. 11 de la Ley española nº 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y con el art. 178, Reglamento español del Registro Mercantil, de 1956, la Aeronave se define también, en términos restringidos; es decir: recurriendo como elemento caracterizador necesario a la aptitud para el transporte por vía aérea, en los siguientes términos: *"... toda construcción apta para el transporte de personas o cosas, capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores"*, entonces parece inevitable preguntarse: si permanecen sumergidos en el mar, durante más de cien años, ¿conservarán, todavía, las condiciones de flotabilidad o de sustentabilidad aérea que hacían de ellos buques y aeronaves?

Sea como fuere; lo determinante de su condición de *"patrimonio cultural"* es –*"res ipsa loquitur"*– que tengan *"un carácter cultural, histórico o arqueológico"*, ya que esa circunstancia los somete a un régimen jurídico que se mueve en dos niveles: el iusinternacionalpublicista; el régimen del Derecho internacional público, centrado en la eficacia obligatoria internacional del Convenio y las obligaciones internacionales que genera. Y el plano interno; un plano –claramente– de Derecho público; administrativo, que está por ver si será el propio del Dominio público; del *Demanio*, o si se tratará de algo diferente; novedoso. A este respecto, hay que tener en cuenta, por una parte, que ciertamente existen bienes que se califican como de demanio marítimo o portuario, incluidas obras portuarias, vías navegables o ayudas a la navegación. Pero *¿es comparable a esto, el "Patrimonio cultural subacuático"?* Tengo alguna duda pues es obvio que el régimen del dominio público parece un régimen que, con frecuencia, se centra en la utilidad –y la utilización; utilización económica, se entiende– del mismo, de modo que –p.e.– el nivel de exigencia y el contenido de los deberes de conservación dependen del destino y uso de los bienes demaniales en cuestión, y –como sabemos– los bienes demaniales pueden ser:

1. De uso común:

    i. General.
    ii. Especial.

2. De uso privativo.

3. De uso normal.

4. De uso anormal.

En cambio, el régimen del *"Patrimonio cultural subacuático"* parece un régimen conformado en torno a la idea de la intangibilidad; de la conservación en grado extremo, que acaso llegue

incluso a apartarse del mero demanio clásico; basta leer los arts. 5º y 10º CpatCSub/2001, aunque hay que reconocer –también– que el régimen jurídico del Dominio público incluye potestades y responsabilidades orientadas a la defensa y conservación de los bienes demaniales comienzan manifestándose en la potestad de deslinde, en el reintegro posesorio, como expresión que describe la recuperación de oficio, por parte de la Administración titular, de los bienes demaniales; en la publicidad posesoria, basada en los Inventarios y Catálogos de bienes demaniales, y no en la inscripción registral en el Registro de la Propiedad, y en la policía demanial. De todas estas prerrogativas, interesa –ahora, a los efectos del presente Informe– las figuras del reintegro posesorio y la publicidad posesoria. Además; con independencia de que la Administración pública titular demanial tenga, a su favor, los mismos remedios que conoce el Derecho Civil –las antiguas acciones interdictales[48]–, también goza, y esto es ya exclusivo de élla, de la posibilidad de recuperación de oficio de la posesión, como se refleja en las STS. de 31.12.1919; 30.09.1933 o 5.02.1936 [49], lo cual significa que no tiene necesidad de acudir a los Tribunales de Justicia; razón por la que se ha hablado de un *"interdictum proprium"*. Mas, sea como fuere, ello responde a la idea de que la Administración titular tiene atribuído el *"ius possidendi"* respecto de los bienes demaniales.

48 FUENTES BODELÓN, F., "Derecho Administrativo de los Bienes...", cit. 1ª ed., págs. 139 y ss.
49 FUENTES BODELÓN, F., "Derecho Administrativo de los Bienes...", cit. 1ª ed., pág. 139.

LEX CRYPTOGRAPHIA ¿UNA SOLUCIÓN A PROBLEMAS DE DIP DERIVADOS DE SMART CONTRACTS MARÍTIMOS?

Cindy Di Felice*

* Abogado, egresada de la Universidad Central de Venezuela, Licenciada Magna Cum Laude en Estudios Internacionales de la Universidad Central de Venezuela, ostentando el primer lugar de la promoción. Especialista Summa Cum Laude en Comercio Internacional Mención Derecho Marítimo de la Universidad Marítima del Caribe, ostentando el primer lugar de la promoción. Magister Scientiarum en Derecho Internacional Privado y Comparado de la Universidad Central de Venezuela, mención honorífica por excelencia académica, ostentando el primer lugar de la promoción.

Miembro titular de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Se ha desempeñado como profesora de Derecho Marítimo Internacional Privado en la Universidad Marítima del Caribe en Venezuela, y como profesora de Derecho, Relaciones Internacionales y Negociación Internacional en la Escuela de la Sociedad de Altos Estudios Jurídicos Empresariales Euroamericanos en España. Ha sido colaboradora editorial de la Revista Business Venezuela de Venamcham y es autora de numerosos artículos publicados en libros y revistas especializadas, así como ponente en foros a nivel nacional e internacional.

RESUMEN

Recientemente se ha popularizado el uso de los smart contracts en las más variadas áreas, siendo la logística y el transporte de mercaderías por mar uno de los campos donde, con gran interés, se les está buscando y encontrando utilidad. Y con una nueva modalidad de contratación ha venido aparejado el deseo de implementar un nuevo esquema normativo ya no a cargo de los Estados sino de la tecnología, que responda a las necesidades de los usuarios quienes precisan rapidez, objetividad y eficacia en la resolución de las posibles controversias derivadas del uso de los contratos inteligentes en la práctica: la Lex Cryptographia.

I. GENERALIDADES

Es innegable que el contrato es y siempre será un concepto central en el ámbito del Derecho, constituyéndose en una de las manifestaciones más básicas del principio de la autonomía de la voluntad, piedra angular de la rama privada de la ciencia jurídica. En las últimas décadas esta institución, como muchas otras, ha debido adaptarse a los retos que impone el mundo actual donde el dinamismo y la virtualidad son protagonistas, marcando la pauta en las interacciones sociales a todo nivel, lo que ha exigido que figuras y elementos que habían permanecido inmutables por siglos, necesiten remozarse para dar paso a opciones más conscientes de las necesidades del hombre moderno.

En el caso de los contratos, las interminables negociaciones sobre cada una de las cláusulas que los componen, la muchas veces obligatoria intervención de terceros como registradores, notarios, testigos, y los costos y dilaciones que ello acarrea, así como las dificultades derivadas de la interpretación de sus estipulaciones y de la superposición de jurisdicciones competentes y leyes aplicables, han forzado la aparición de una modalidad de contratación más expedita y automática, los *smart contracts*.

Aunque para la gran mayoría la contratación inteligente puede parecer algo totalmente novedoso, la verdad es que el término fue acuñado hace casi tres décadas por el informático y jurista Nick Szabo para referirse a aquellos acuerdos en los cuales sus condiciones de cumplimiento, aplicabilidad y ejecución se producen de forma automatizada, siendo el ejemplo básico por excelencia las máquinas expendedoras de bebidas y golosinas.[1]

Como es de imaginarse, no son pocas las dificultades que se les han presentado a los teóricos al intentar esgrimir una definición de los smart contracts, caracterizarlos e inclusive calificarlos como contratos legales en un sentido estricto, sobre todo por su absoluta interdependencia de conceptos tecnológicos.

Szabo los ha llegado a definir tanto como protocolos computarizados que ejecutan los términos de un contrato, como un conjunto de promesas a ser cumplidas por las partes que están insertas dentro de esos protocolos, que generalmente son implementadas por programas de una red informática, lo cual tiene como objetivo asegurar las condiciones contractuales habituales, entiéndase por esto, las formas y los términos del pago, la confidencialidad y la ejecución, minimizando la ocurrencia de incumplimientos, accidentales o maliciosos, y la intervención de terceros, reduciendo las posibles pérdidas por fraude, y otros costos derivados de la negociación, la contratación en sí misma y la eventual implementación forzosa del contrato en caso de incumplimiento por una de las partes.[2]

---

1 LÓPEZ RODRÍGUEZ, Ana Mercedes. (2021). "Ley Aplicable a los Smart Contracts y Lex Crytographia". Publicado en: *Cuadernos de Derecho Transnacional*. Vol. 13, Nº 1, pág.: 442.

2 DE CARIA, Ricardo. (2018). *Law and Autonomous Systems Series: Defining Smart Contracts - The Search for Workable Legal Categories. Oxford Business Law*. Disponible en: https://n9.cl/5bdsy.

Otros estudiosos del Derecho y la informática los han llegado a entender como instrucciones electrónicas autoejecutables redactadas en códigos de computadora, o como piezas de códigos computacionales capaces de monitorear, ejecutar y hacer cumplir un acuerdo, e incluso son vistos como partes de softwares en cuyos códigos la computadora une dos o una multitud de partes, en vista de la ejecución de una serie de efectos previamente concertados y almacenados en un archivo mayor.[3]

Una conceptualización más enfocada hacia el campo jurídico nos habla de que se trata de acuerdos digitales constituidos por condiciones autoejecutables, cuyo cumplimiento está supeditado a la orden emanada de un ente descentralizado, compartido y replicado, que puede tomar custodia y transferir activos, y que, dada su naturaleza automatizada, es a prueba de manipulaciones. En definitiva, se refiere, pues, a cláusulas escritas en lenguaje de computadora que son ejecutadas de forma automática.[4]

Siendo tan polémica su conceptualización, es lógico que sus características y otros aspectos relativos a los smart contracts también sean debatidos. Así, para algunos al hablar de ellos es necesario referirse necesariamente al blockchain, al asumirse que los contratos inteligentes son fragmentos de códigos que se encuentran almacenados y son ejecutados por esa cadena de bloques, y que pueden escribir y leer la información en ella contenida. Sin embargo, opiniones contrarias afirman que los smart contracts no requieren necesariamente de la existencia o funcionamiento del blockchain, siendo que la implementación automática de los mismos puede ser garantizada por otro tipo de tecnología.[5]

En lo que sí se encuentra cierta avenencia es en que los smart contracts difieren de los documentos escritos y firmados a los cuales estamos acostumbrados, y que sus términos, al estar diseñados para ser entendidos por computadoras, deben estar expresados en la fórmula "si…/entonces…", para garantizar que la máquina pueda ejecutar los resultados una vez que las condiciones hayan sido plenamente cumplidas[6]. En la mayoría de los casos, dado que la certificación de que esas condiciones han sido verificadas debe venir del exterior, se requiere de la intervención de un intermediario confiable, un oráculo, que hace posible incorporar información acontecida en el mundo real para actualizar el estado del contrato; un buen ejemplo es la confirmación de que un envío ha sido realizado a través de una determinada empresa de encomiendas.[7]

La prácticamente inexistente reglamentación oficial de esta novedosa modalidad de contratación ha suscitado el debate sobre su naturaleza jurídica, llegando incluso a dudarse de su carácter legal y de si las regulaciones normativas ordinarias y la teoría tradicional del Derecho de los contratos, les serían aplicables.

---

3 *Ídem*.
4 Ídem.
5 MALKOC, Ebru, BADAK, Zehra y GUVENC, Selvi. (2021). "Evaluation of Certain Problems that May Arise with Smart Contracts from a Legal Perspective". Publicado en: *PressAcademia Procedia*. 10th Istanbul Finance Congress (IFC - 2021). Vol. 14, pág.: 21.
6 *Ídem*.
7 LÓPEZ RODRÍGUEZ, Ana Mercedes. (2021). *Ley Aplicable a los Smart… Óp. cit.*, pág.: 443.

En ese sentido se controvierte si su naturaleza es la de un bien jurídico que debe ser protegido por las leyes de propiedad intelectual, si son en cambio simples medidas preventivas para garantizar que el contrato se cumpla tal como fue pactado, o si por el contrario configuran acuerdos ordinarios meramente disfrazados.[8]

Con respecto a la primera opción, no cabe duda de que los smart contracts pueden y deben ser protegidos por las normativas de propiedad intelectual, sin embargo, la verdadera cuestión es si han de ser categorizados como una nueva tipología de propiedad intelectual, a lo cual la corriente internacional y regional no pareciera estar dispuesta a dar tal reconocimiento dada la carencia de regulación específica al respecto, y las dificultades en la determinación de la titularidad de los derechos de propiedad sobre dichos acuerdos y los blockchains donde pueden estar contenidos.[9]

Paralelamente, la idea de que los smart contracts son más bien simples medidas preventivas adoptadas por las partes contratantes para asegurar el efectivo cumplimiento de las condiciones del arreglo sin la necesidad de solicitar la asistencia de los organismos jurisdiccionales, traería como lógica consecuencia que cualquier cuestión legal derivada de su aplicación deba ser atendida acudiendo a los términos del contrato principal del cual dichas medidas preventivas, que constituirían los smart contracts según esta teoría, son accesorias, incluyendo el derecho aplicable y la jurisdicción competente.[10]

Si bien es cierto que la práctica nos revela que en la mayoría de los casos los contratos inteligentes suelen configurar una traducción en códigos digitales de un acuerdo previamente alcanzado, no puede negarse el hecho de que, en todo caso, siempre les debería ser aplicable el Derecho de los contratos, necesitando cotejar su contenido con los extremos legales para verificar su existencia y validez jurídica. A esto se suma que, efectivamente, los smart contracts crean obligaciones de forma independiente; tómese como ejemplo nuevamente la máquina expendedora, si luego de la inserción del monto establecido la máquina no entrega el producto seleccionado, es indudable que el propietario de ésta sigue estando obligado a suministrar el producto ofrecido y que ya ha sido pagado por el comprador.[11]

En ese sentido, independientemente de que el acuerdo haya sido expresado de manera digital, las leyes generales sobre contratación le deberían ser aplicables, protegiendo a las partes en caso de incumplimiento, pudiendo solicitar al tribunal una indemnización cuando se haya realizado un acuerdo nulo o si el mismo no ha podido ser ejecutado debido al mal funcionamiento del sistema[12]; por lo cual, los smart contracts no necesariamente requieren nuevas reglas especiales, sino más bien adaptar las ya existentes de cara a esta novedosa modalidad de contratación y otras tecnologías emergentes.[13]

8 DE CARIA, Ricardo. (2018). *Law and Autonomous… Óp. cit.*, pág.: 3.
9 *Ibidem*, pág.: 5.
10 *Ídem*.
11 DE CARIA, Ricardo. (2018). *Law and Autonomous… Óp. cit.*, pp.: 6, 7.
12 PERUGINI, Maria y DAL CHECCO, Paolo. (2015). *Smart Contracts: A Preliminary Evaluation*. Disponible en: https://unc.live/3frkOkh.
13 O'SHIELDS, Reggie. (2017). *Smart Contracts: Legal Agreements for the Blockchain*. North Carolina Banking Institute, Vol. 21, p. 189.

Sea que se esté de acuerdo o no con el planteamiento recientemente esgrimido, la realidad es que la contratación inteligente ha venido para quedarse, al ofrecer acuerdos con términos de ejecución que son invariables, que no dependen de la intervención de terceros, ni siquiera de la buena fe de los contratantes, eliminando así la discrecionalidad humana en lo que respecta a la interpretación y al cumplimiento de los términos contractuales, siendo que el sistema es el encargado de controlar los bienes físicos y digitales requeridos para la perfecta observancia del acuerdo.[14]

En otras palabras, bajo la figura del contrato inteligente subyace una herramienta informática que, al ser diseñada honrando el principio general de la buena fe y la equidad, es capaz de determinar cuándo y cómo se ejecutarán las contraprestaciones preestablecidas, pudiendo eso traducirse en el cobro de sumas de dinero a determinada cuenta, trasferencia de activos a un acreedor, retención de montos, o incluso en la generación de una orden a otros ordenadores electrónicos para que éstos se inicien, se apaguen, se bloqueen, o realicen cualquier otra acción predeterminada.[15]

II. SMART CONTRACTS MARÍTIMOS Y BLOCKCHAIN

Estas ideas generales abren la puerta a un mundo infinito de posibilidades y potencialidades no solamente en campo digital sino también en el legal, en todas las ramas de la ciencia jurídica. Y si alguna de dichas ramas podría beneficiarse de forma especial de la descentralización de procesos, la eliminación de burocracia, la minimización de costes y censuras, y sobre todo de la economía en términos de tiempos y retrasos innecesarios es justamente el Derecho Marítimo, regulador de una esfera material ávida de dinamismo y simplicidad.

Naturalmente, esa urgencia incentiva los esfuerzos por encontrarle aplicabilidad a los smart contracts y al blockchain en esta área, a los fines de que la logística del transporte de mercaderías por mar también se vea beneficiada de todas las bondades que prometen, advirtiendo en ellos la posibilidad de reducir dramáticamente la documentación, el papeleo y muchos de los trámites, indispensables hasta ahora, para el normal funcionamiento del sector, y con ello favorecer los tiempos de respuesta y de concreción de las gestiones.

En ese sentido destacan las iniciativas conjuntas de APL Ltd., Anheuser-BUSCH InBev NV, Accenture Plc., entre otras empresas, que han diseñado modelos de blockchain orientados facilitar las gestiones inherentes al transporte en el sector[16]. De igual forma, IBM y MAERSK conjugaron esfuerzos a los fines de idear una plataforma basada en blockchain aplicable a la industria del comercio marítimo con el objetivo de minimizar las incertidumbres que pueden presentarse con el movimiento de mercancías por mar, en lo que respecta a la transmisión de la propiedad y los riesgos inherentes al transporte.[17]

---

14 STEFANSKI, Lukasz. (2021). "¿Contratos inteligentes más allá de la ley y los estados?" Publicado en: *The Conversation UK*. Disponible en: https://bit.ly/3y5L8qW.

15 TUR FAÚNDEZ, Carlos. (2018). *Smart Contracts: Análisis jurídico*. REUS, Madrid, pp. 61 y ss.

16 BISCOZZI, Salvatore. (2018). *Into the Digital Age: Shipping Industry to be Transformed with Blockchain Tech*. Disponible en: https://acortar.link/F7bnj7.

17 HUILLET, Marie. (2018). *Maersk, IBM lanza plataforma blockchain de cadena de suministro de envíos*. Disponible en: https://bit.ly/2OZhpYq.

Especial mención merece la plataforma digital TradeLens que fue lanzada en el 2018, con la ambición de ofrecer trazabilidad absoluta de las cargas, rastreando información sobre los envíos y registrándola de forma inmutable. A la fecha, TradeLens se integra directamente con más de 200 puertos y terminales, más de 15 autoridades aduaneras de todo el mundo y ha reunido alrededor de 1000 entidades importantes involucradas en la cadena de suministro global, facilitando el intercambio de información de alrededor del 65% del comercio en contenedores a través de su plataforma.[18]

En la Cello Tech Fair del 2017 celebrada en Corea del Sur, fueron exhibidos los resultados de las pruebas de aplicar la integración de tecnología blockchain desde el puerto de Busan al puerto de Qingdao, y al puerto de Dalian, modelo puesto en marcha por Samsung SDS Co., de la mano de Hyundai Merchant Marine Co. y otra decena de entidades e instituciones públicas y privadas del sector de la navegación y la logística de ese país, como la aduana surcoreana, el Ministerio de Océanos y Pesca de Corea, el Instituto Coreano de Tecnología Marítima y Pesquera Autoridad Portuaria de Busan, entre otros.[19]

Las conclusiones mostraron que la aplicación de los smart contracts y el blockchain pueden evitar falsificaciones y fraudes en los procesos de importación y exportación, así como favorecer la velocidad en el procesamiento de la documentación al hacer posible la transmisión en tiempo real de información de alta relevancia como la ubicación de la carga, el estado y contenido de los conocimientos de embarque, así como controlar la temperatura y humedad de cargas refrigeradas.[20]

Paralelamente, en el área del seguro marítimo, pese a ser uno de los sectores más tradicionalistas de este entorno, también se ha vislumbrado el enorme potencial de la aplicabilidad de los *smart contracts*.

Lars Henneberg, jefe de riesgos y seguros de AP Møller-Maersk, en la Blockchain for Insurance Summit del 2018, criticaba la forma en la que se suelen concretar los seguros en el sector marítimo, siendo que, normalmente, el dueño de la embarcación que se desea asegurar debe acudir a un corredor, el cual se dirige a una aseguradora para que posteriormente ésta deba volver a utilizar los servicios de un intermediario para proceder con el reaseguro, quien por su lado debe recurrir a un corredor nuevamente que va a un asegurador de retrocesión.[21]

Esta cadena larga, engorrosa, plagada de intermediarios, y por ende de costos y tiempos extras, ha obligado a que en el mundo del seguro marítimo se haya girado la mira hacia las plataformas de blockchain y los smart contracts, con la esperanza de facilitar los procesos y reducir los lapsos de estimación, negociación, concreción y firma de las pólizas entre las partes contratantes, quienes, gracias a esta tecnología, pueden tener acceso en tiempo real a la actualización de las

18 PYMNTS. (2022). *Shipping DLT TradeLens Touts Q2 Integrations, but Few New Users*. Disponible en: https://acortar.link/F7bnj7.
19 GINA KIM, Jihyeon y LIM, Yookyeong. (2018). *Integración de Tecnología Blockchain en el Transporte y la Logística, Caso de Estudio de Samsung SDS*. Disponible en: https://bit.ly/3MOpRrX.
20 *Ídem*.
21 MORRIS, Nicky. (2018). *EY Maersk blockchain marine insurance platform goes live*. Disponible en: https://bit.ly/3D2IlS8.

condiciones del acuerdo y las primas, siendo que permite un control riguroso del estado y comportamiento de los activos asegurados.

Y no solo los procesos de formación del contrato de seguro marítimo se verían favorecidos por la implementación de esta modalidad de contratación, también las posibles reclamaciones derivadas de los mismos serían resueltas en un período muchísimo menor siendo que las condiciones de las pólizas están formuladas de manera más precisa y sencilla, no dejando espacios a interpretaciones sobre si procede el pago de las indemnizaciones estipuladas una vez acaecido el siniestro.[22]

Pero no debe plantearse este tema como si fuera algo futurista o una mera posibilidad, ya que desde hace varios años contamos con empresas y plataformas que han automatizado ciertos procesos de suscripción de seguros marítimos. Tómese como ejemplo a Insurwave, cuyo cliente piloto fue nada más y nada menos que el gigante de la industria, Maerks.

Con esta novedosa modalidad, al existir toda la información de la nave almacenada en una base de datos que nutre la cadena de bloques la cual se actualiza en tiempo real, los smart contracts pueden calificar las embarcaciones, y en función de un algoritmo calcular la prima de forma instantánea; por su parte toda la documentación, incluyendo las pólizas, endosos y facturas, se envían de forma inmediata y digitalizada a los transportistas. Igualmente, las modificaciones a las primas, debido a la actualización de las condiciones de las naves, se realizan automáticamente al momento de su acaecimiento, y toda esta información está disponible para las partes contratantes en tiempo real.[23]

Del mismo modo, se ha venido estudiando la posibilidad de conjugar los conceptos de contrato electrónico y conocimiento de embarque, entendiendo que sería posible que un conocimiento de embarque inteligente basado en la tecnología blockchain incluyera la condición de que la liberación del pago de las mercancías transportadas se realizara de manera automática, bien sea por parte del consignatario o de la entidad financiera, una vez se configure la llegada de la carga al puerto de destino final, lo cual se sabría de manera automática siendo que se puede conocer la posición efectiva de la nave y de la mercancía.[24]

III. PROBLEMAS DE DIP DERIVADOS DE LA CONTRATACIÓN INTELIGENTE

Lastimosamente, la naturaleza de los smart contracts requieren que las obligaciones a ser pactadas puedan traducirse en códigos binarios legibles, entendibles y ejecutables por una computadora, y la complejidad de muchas de las condiciones establecidas en los bill of ladings, hace imposible su simplificación en dos meras opciones[25]. Sucede los mismo en los supuestos de los

22 *Ídem*.
23 MORRIS, Nicky. (2018). *EY Maersk blockchain…, Op cit.,* s/p
24 HERNANDEZ VILLARREAL, Saúl David. (2019). *Conocimiento de Embarque Electrónico*. Universidad Pontificia Comillas. Madrid, pág. 48.
25 *Ídem*.

contratos de seguro marítimo, donde si bien es cierto que, como acabamos de indicar, existen procesos de la contratación que se han automatizado exitosamente, aún sigue habiendo cláusulas abstractas que no han podido codificarse bajo la estructura "if/then" que ofrece estas plataformas, siendo que se trata de estipulaciones subjetivas que deben ser objeto de valoración.[26]

Justamente, en ese punto, es donde empezamos a encontrar detracciones en contra de los smart contracts que, para muchos estudiosos, es cualquier cosa menos una modalidad de contratación inteligente.[27]

En efecto, su naturaleza sui generis e intrínsecamente transnacional, acarrea una serie de situaciones que merecen una revisión a la luz del Derecho y una respuesta que proporcione seguridad jurídica a aquellos que se adentran a esta realidad cada vez más presente en nuestro día a día. Y es que si bien es cierto muchas de las facilidades que prometen los smart contracts pueden resultar seductoras para automatizar, facilitar y agilizar transacciones de comercio internacional garantizando su observancia efectiva, un estudio más detallado de los mismos nos plantea un campo minado de interrogantes, la mayoría de las cuales, en el mejor de los escenarios, no cuentan con una respuesta unísona.

Primeramente, porque justo esa certeza de cumplimiento de las obligaciones en ellos contenidas contrasta con las dificultades probatorias que pueden derivarse de su existencia, contenido y aplicabilidad. Siendo que el acuerdo está redactado en códigos informáticos, en caso de una controversia, ese código habrá de ser "traducido" a un lenguaje entendible por personas naturales, y ser presentado ante el tribunal para que éste pueda comprenderlo y pronunciarse al respecto, debiéndose, adicionalmente, contar con experticias que puedan avalar la integridad de los protocolos tal como fueron acordados al momento de la contratación y que detalle cualquier modificación o actualización en los mismos.[28]

Asimismo, sería oportuno preguntarse acerca de la eficacia de las renuncias a las defensas, las atribuciones o derogaciones de jurisdicción, y las indicaciones de leyes aplicables que pudieran estar englobadas en esos convenios; sin embargo, la lógica jurídica nos invitaría a darle el mismo tratamiento que la ley otorga a los contratos escritos tradicionales, entendiendo que en muchos sistemas se requieren pactos por escrito y de forma independiente para poder darle validez, esto al menos hasta que las legislaciones introduzcan regulaciones especiales para esta tipología de contratación.

Particularmente, este tema es un gran reto que se erige frente al Derecho Internacional Privado (DIP), pues la determinación de las jurisdicciones competentes y de la ley aplicable para conocer y decidir los litigios derivados de un smart contract, se hace cuesta arriba cuando el contrato está anclado a una plataforma blockchain cuya localización física es imposible de determinar.

---

[26] GARCÍA ARBOLEDA, Mauricio. (2021). "Los Smart Contracts y el Seguro Marítimo y de Transporte en Colombia: Retos y Beneficios en su Implementación". *Revista ALSUM*, edición 14°, pág. 32.

[27] CATALÁN, Rodrigo. (2022). *Los contratos inteligentes: la joya de la blockchain*. Disponible en: https://bit.ly/3yQC2yv.

[28] O'SHIELDS, Reggie. (2017). *Smart Contracts… Op. cit.*, pág. 190.

Desde luego, al carecerse de un servidor central que funcione, aunque sea como referencia, es inverosímil comprobar con certeza la ubicación de los datos, siendo que la información se distribuye entre los diferentes nodos que integran el blockchain, y cada una de las operaciones queda registrada en tiempo real y de manera uniforme entre los contratantes. Idénticamente dificultosa es la fijación de la localización de la propiedad que se transmite con la ejecución del smart contract, bien sean criptomonedas, valores u otros activos registrados.[29]

Por otro lado, uno de los aspectos fundamentales en materia de contratación como lo es la identidad de los contratantes, cuando se está delante de un smart contract, pareciera pasar a un segundo plano, puesto que en muchas oportunidades las partes no llegan a conocerse, no saben dónde están radicados, y aspectos determinantes para la validez del contrato como su capacidad legal, no puede ser corroborada. De la mano con lo anterior, otros elementos jurídicos de extrema relevancia como el domicilio o la residencia habitual de las partes también se hacen de imposible verificación, siendo que hay actores que operan en el anonimato, bajo pseudónimos o a través de terceros.

Otra de las virtudes de esta modalidad de contratación que también puede llegar a tornarse en una verdadera amenaza para los derechos de las partes involucradas, es justamente su inmutabilidad. Algo que resulta totalmente normal en la forma de contratar tradicional, como lo es la revisión, modificación, actualización de sus cláusulas, y la inclusión de adendas, no compatibiliza con la naturaleza automática e invariable que propugnan los smart contracts; con lo cual se entiende que el ejercicio de los derechos de supresión y rectificación no le están garantizados a las partes contratantes, lo que parece desapegado al espíritu de justicia cuando se presentan circunstancias sobrevenidas en la relación contractual, e incluso contrario a la Ley en casos de cambios normativos que puedan incidir en el contenido del convenio.[30]

Se complejiza el panorama si se tienen en cuenta los factores de conexión y criterios jurisdiccionales que suelen usar en las normativas de DIP, como lo son el lugar de contratación, lugar de ejecución de las obligaciones, domicilio de las partes, legislación más estrechamente vinculada con el caso, solo por citar algunos ejemplos, que, sin entrar a detallar en esta oportunidad sobre ellos, nos advierten desde ya que son una asignatura pendiente de revisión en los sistemas nacionales e internacionales, en el contexto de la contratación inteligente.

Sin lugar a duda, rasgos como la descentralización, la anonimidad u opacidad en cuanto a los sujetos de derecho verdaderamente contratantes, la invariabilidad e interconectividad, así como su característica de ejecución automática, ocasionan que los smart contracts estén siendo actualmente uno de los puntos de atención de los estudiosos internacional privatistas, al generar una serie de dificultades que obligan a replantearse conceptos básicos de la teoría de los contratos, de la contratación internacional y del DIP en específico.[31]

---

29 STEFANSKI, Lukasz. (2021). *¿Contratos inteligentes… Op. cit.*, s/p.
30 López Rodríguez, Ana Mercedes. (2020). *Ley Aplicable a los Smart… Op. cit.*, pág. 443.
31 *Ibidem*, pág. 444.

Y si bien es cierto que los smart contracts, al ser generadores de obligaciones legales, se ubican dentro del marco del derecho de las obligaciones como cualquier contrato tradicional, por lo cual estará sujeto a las regulaciones de los términos de contratos estandarizados, a las leyes de protección al consumidor, a las regulaciones obligatorias de la industria bancaria y financiera, y el Derecho que le será aplicable se decidirán conforme a las normas de DIP correspondientes[32], la determinación y aplicación de dichas normas resulta problemáticas si se tienen en mente algunos de los dilemas recientemente reseñados, como las dificultades en la determinación de la identidad y sede jurídica de los contratantes, o la imposibilidad de rastrear con certezas a los operadores y todas las acciones que realizan, lo que, definitivamente, se convierte tanto en un obstáculo al momento de la asignación de responsabilidades, como en una merma en la capacidad de los reguladores para hacer cumplir la ley y, por ende, en el exigibilidad de la misma y en el desempeño de funciones regulatorias básicas, como la designación del derecho aplicable para la resolución de la controversia o la determinación del juez con jurisdicción para entrar a conocer y sentenciar sobre el asunto debatido.[33]

IV. LEX CRYPTOGRAPHIA ¿SOLUCIÓN REAL?

Estas deficiencias, bien sea reales o aparentes, de las leyes tradicionales para dar respuestas enfocadas en las particularidades que presenta esta tipología de contratos y el fenómeno del blockchain en general, ha motivado la aparición de un nuevo paradigma en el campo jurídico que, en lugar de venir a atentar en contra del ecosistema digital, se convierta más bien en un aliado en la protección de las plataformas y, sobre todo, de los derechos de los usuarios, suscitando un clima de seguridad jurídica en torno a su utilización lo que, en definitiva, se traduciría en un aumento en su uso, en la proliferación de nuevas transacciones y en la expansión de este entorno digital.[34]

Es así como entra en escena la noción de la Lex Cryptographia o Lex Cryptographica, que estaría conformada por un cuerpo de normas independientes de las leyes nacionales, que operan a través de plataformas y protocolos autoejecutables, y de organizaciones autónomas descentralizadas y potencialmente anónimas[35]. Dado su carácter autorregulatorio, y su aparición como una alternativa a los sistemas estatales para la regulación de operaciones comerciales internacionales de orden privado, a través del uso de principios y costumbres propias basadas más en el consenso de los involucrados que en el monopolio y la fuerza coercitiva del Estado, ha sido entendida como la extensión natural de la Lex Mercatoria[36], y una posible evolución de la Lex Informática, esta última concebida como un compendio de normas técnicas que eran

[32] MALKOC, Ebru, BADAK, Zehra y GUVENC, Selvi. (2021). *Evaluation of Certain… Op. cit.,* pág. 22.
[33] *Ídem*.
[34] SCHREPEL, Thibault. (2019). *Anarchy, State, and Blockchain Utopía: Rule of Law Versus Lex Cryptographia*. En: General Principles and Digitalisation, Hart Publishing, pág. 373.
[35] WRIGHT, Aaron y DE FILIPPI, Primavera. (2015). *Decentralized Blockchain Technology and the Rise of Lex Cryptographia*. Disponible en: https://bit.ly/2Uk5WIg.
[36] López Rodríguez, Ana Mercedes. (2020). *Ley Aplicable a los Smart… Op. cit*., pág. 448-449.

una expresión directa no de la voluntad del legislador, sino de la del responsable que desarrolla una plataforma en particular.[37]

Se piensa que, a través del perfeccionamiento de sistemas complejos de contratos inteligentes, la tecnología blockchain se puede utilizar para establecer o codificar reglas autoejecutables entre las personas que participan en esa red, madurando así una especie de "Ecosistema Lex Cryptographia" donde, al menos en el ámbito de las cadenas de bloques, ya no serían los Estados los encargados de garantizar el respeto de los derechos fundamentales de los ciudadanos sino la tecnología misma; hábitat donde, la libertad de expresión y la autonomía de la voluntad de los contratantes prevalecerían frente a otros derechos.[38]

Partidarios de la Lex Cryptographia explican que la protección efectiva de los derechos de los contratantes puede afianzarse, por ejemplo, asegurando técnicamente que la transacción se ejecute efectivamente, al implementar medidas para que determinada cantidad de dinero quede congelada como garantía de una transacción y liberada en caso de incumplimiento del contrato por alguna de las partes[39]; con lo cual se asemejaría a las labores de los órganos jurisdiccionales e instituciones jurídicas, llevando a cabo tareas que tradicionalmente solo están reservadas al Derecho, haciéndolo en menor tiempo, a un menor costo y de forma más eficiente. Atendiendo a estas cualidades, estudiosos del área están identificando en ella una solución óptima a los problemas que plantean los *smart contracts* .[40]

En la actualidad, ya existen algunas plataformas digitales que se presentan como especies de alternativas al Derecho y a los tradicionales órganos jurisdiccionales, tal es el caso de Legalese, que con sus lemas "el software se come la ley" y "el Derecho es mejor como código", se identifica como un proyecto jurídico computacional de código abierto que trabaja en la redacción de documentos legales de la misma manera que los programadores desarrollan software, bajo la premisa de que en un mundo de smart contracts se necesita, hoy más que nunca, soluciones digitales[41]; Kleros Court, que se trata de una aplicación descentralizada construida sobre el programa Ethereum, y que funciona como un tercero descentralizado para arbitrar disputas de forma rápida, económica, confiable y descentralizada en aquellos contratos inteligentes que incorporan clausulas donde las partes acuerdan someter sus disputas a arbitraje[42]; y The Aragon Court, que se autoproclama como un auténtico tribunal digital basado en disputas económicas en tokens, que configura una especie de modelo transaccional en el que cada parte deposita una cantidad de criptomonedas, y la resolución está en manos de un jurado que es elegido al azar entre los usuarios y a quienes se les paga unos honorarios por sus servicios.[43]

---

37 WRIGHT, Aaron y DE FILIPPI, Primavera. (2015). *Decentralized Blockchain… Op. cit.* pág. 47.

38 TIRADO, Joe y COSIO, Gabriela. (2022). *Lex Cryptographia: Guidelines for ensuring due process in transnational blockchain-based arbitration. International Bar Association*. Disponible en: https://bit.ly/3sdc8kK.

39 *Ídem*.

40 López Rodríguez, Ana Mercedes. (2020). *Ley Aplicable a los Smart… Op. cit.*, pág. 450.

41 LEGALESE. (S/f). *What is Legalese?* Disponible en: https://bit.ly/3DidCjW.

42 TIRADO, Joe y COSIO, Gabriela. (2022). *Lex Cryptographia: Guidelines… Op. cit.*, s/p.

43 THE TECHNOLAWGIST. (2021). *Blockchain: los nuevos conceptos de jurisdicción digital y justicia consensuada*. Disponible en: https://bit.ly/3scj7KV.

Todas estas iniciativas van ganando poco a poco popularidad y credibilidad, al mismo tiempo que se asiste, por un lado, a un replanteamiento de la auténtica relevancia que hoy en día ostenta la sede arbitral en disputas internacionales, y por otro, a una acalorada discusión sobre la posible conveniencia de deslocalizar la resolución de controversias marítimas.

Para algunos, los algoritmos terminarán por desplazar a la Ley, a jueces y a tribunales estatales tradicionales[44], mientras que, para otros, el ecosistema de la Lex Cryptographica debe existir como una opción frente a la actual "dictadura" del Estado de Derecho, para aquellos individuos que deseen escapar de las soluciones que propone este último y escoger nuevos paradigmas con respuestas más adaptadas a sus necesidades.[45]

Sin ánimos de desmerecer el desarrollo teórico y práctico que a la fecha ha acumulado la Lex Cryptographia, consideramos que aún es largo el camino que ha de recorrer para poder cristalizarse como una verdadera alternativa frente a los sistemas legales convencionales y, según sus propulsores, llegar incluso a desplazarlo. Aún siguen existiendo situaciones previsibles e imprevisibles, que requieren necesariamente de la intervención humana y del sistema jurídico tradicional para su solución y el resguardo del derecho y los intereses de los involucrados, como posibles errores de programación, interrupciones accidentales y provocadas en los sistemas, quiebre de los protocolos de seguridad, ciberdelincuencia, etc.

Cabe indicar, además, que reglas técnicas no podrían, en ningún caso, desplazar a las normas jurídicas siendo que no son capaces de prever todas las vicisitudes y complejidades que suelen derivar de una relación contractual, y, en dado que puedan llegar a dar respuestas a ciertas situaciones, las soluciones que generarían siempre se circunscribirán a las partes contratantes y nunca a terceros que puedan tener intereses legítimos. Aunado a esto, recordemos que el marco normativo de la contratación, como del Derecho en general, no tiene una dimensión meramente ejecutiva, sino que representan mecanismos sociales, que han sido estudiados y diseñados por el legislador para preservar y fortalecer principios y bienes jurídicos considerados de relevancia para el sistema nacional o internacional, como el orden público, la seguridad nacional, el crecimiento económico, etc., así como los derechos fundamentales de los ciudadanos.[46]

Si bien no puede negarse la veracidad de las afirmaciones arriba expuestas, tampoco podemos rehusarnos a encarar la situación que tenemos enfrente, una realidad material que no ha encontrado respuestas plenamente satisfactorias en el Derecho convencional y que clama por respuestas adaptadas al mundo digital.

Frente a esta disyuntiva estimamos que la clave está justamente en el equilibrio entre legislación tradicional y la autorregulación, donde el DIP juega un papel absolutamente preponderante. Desde este punto de vista, el DIP al propiciar normas que robustezcan el principio

44 López Rodríguez, Ana Mercedes. (2020). *Ley Aplicable a los Smart… Op. cit.,* pág. 450.
45 SCHREPEL, Thibault. (2019). *Anarchy, State… Op. cit.,* pág. 377.
46 López Rodríguez, Ana Mercedes. (2020). *Ley Aplicable a los Smart… Op. cit.,* pág. 458.

de la autonomía de la voluntad de las partes y favorezcan la flexibilización, puede allanar el camino para una regulación de la contratación inteligente innovadora y efectiva a escala internacional.[47]

A la par, se debe seguir profundizando el principio de la autonomía conflictual, para que se le permita a las partes la libertad de escoger de antemano bajo qué ley estará regida su relación contractual lo que, definitivamente, favorece la seguridad jurídica en supuestos de los smart contracts, al no estar en discusión el Derecho aplicable y permitir a los contratantes saber qué garantías les asisten ante cualquier eventualidad, de la misma forma, facilita la tarea del juez al momento de determinar la legislación que debe emplear para la resolución de la controversia que, lógicamente, debe ser la más ley favorable a las partes, por quienes ha sido seleccionada.[48]

Si a lo anterior se le suma la posibilidad de contar con criterios jurisdiccionales menos rígidos, que beneficien la sumisión de las partes a aquellos sistemas jurisdiccionales que les otorguen mayores garantías, más especialidad en cuanto a la materia y más economía procesal, reduciendo costes y tiempos, y por ende convirtiendo a la justicia en algo más cercano a los ciudadanos, definitivamente se estaría salvaguardando de manera concreta el derecho de los contratantes que se aventuren al uso de contratos inteligentes, y por ende se allanaría el camino para que más sujetos se animen a contratar bajo esta modalidad, al sentirse en control de la situación, habiendo escogido con antelación el organismo jurisdiccional ante el cual pueden plantear cualquier reclamación de ser necesario.

Surge así la labor de los legisladores de revisar sus normativas e incorporar aquellas soluciones que sean necesarias teniendo en mente una realidad material que urge por respuestas, no solo favoreciendo la autonomía de la voluntad en el marco del DIP, sino promoviendo seguridad jurídica para sus ciudadanos, que cada vez están más expuestos a los avances tecnológicos y a las consecuencias de su uso, y entendiendo que debe inspirar confianza a aquellos que opten por una contratación inteligente, encontrando un balance entre la protección de los derechos fundamentales y la libertad que beneficia la fluidez en las transacciones en el comercio internacional, especialmente el marítimo que se aferrará a cualquier herramienta que le brinde rapidez y confianza.

V. CONSIDERACIONES FINALES

La contratación inteligente y el blockchain están siendo tendencia en el área del transporte marítimo, siendo resaltantes las iniciativas de múltiples actores del sector a los fines de darles una aplicabilidad práctica y sacar provecho de las bondades que ofrece esta tecnología al minimizar costos y reducir tiempos de espera. Frente a esta realidad los sistemas tradicionales de justicia parecieran verse retados a dar soluciones a situaciones fácticas descentralizadas, donde intervienen

47 *Ibidem*, pág. 455.
48 López Rodríguez, Ana Mercedes. (2020). *Ley Aplicable a los Smart… Op. cit.,* pág. 458.

sujetos de derecho que muchas veces no pueden ser plenamente identificados y cuyos supuestos de hecho no fueron considerados al momento de su creación.

De ahí que esas respuestas que aportan parecieran no ir en concordancia con la situación materia que han de regular, lo que ha suscitado que el ecosistema digital conciba la creación de sistemas normativos paralelos a los gubernamentales para regular las situaciones acontecidas en el contexto de los smart contracts, denominándolos Lex Cryptographia, que vendría a dejar en manos de plataformas tecnológicas la resolución de controversias y la reglamentación de realidades en ellas desarrolladas, de manera objetiva, rápida, eficiente y garantista de la ejecutividad de sus decisiones.

Si bien es cierto que esas características hacen tentador el discurso propuesto por los propulsores de la Lex Cryptographia, son todavía muchas las situaciones que urgen la necesaria intervención de los humanos y sus sistemas jurídicos y jurisdiccionales tradicionales, que son indispensables no solamente para dar respuestas apegadas a Derecho a los involucrados, sino para proteger bienes jurídicos entendidos como supremos y estratégicos por las naciones y la corriente internacional, que también constituye fin último de la ciencia jurídica.

De ahí que, más que ceder la reglamentación de situaciones y la administración de justicia a sistemas digitalizados, debamos adaptar las tradicionales normas legales a supuestos acaecidos en el ciberespacio, en el marco de los smart contracts y el blockchain, garantizando la seguridad jurídica de los actores y resoluciones efectivas, justas y de ojos abiertos ante una era digital que exige independencia, libertad y autorregulación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y DIGITALES

BISCOZZI, Salvatore. (2018). *Into the Digital Age: Shipping Industry to be Transformed with Blockchain Tech*. Disponible en: https://acortar.link/F7bnj7.

CAMPOS MONTESDEOCA, Alfredo Javier. (2021). *Aplicación de la Tecnología Blockchain en la Industria Marítima*. Universidad de Cantabria.

CATALÁN, Rodrigo. (2022). *Los contratos inteligentes: la joya de la blockchain*. Disponible en: https://bit.ly/3yQC2yv.

DE CARIA, Ricardo. (2018). *Law and Autonomous Systems Series: Defining Smart Contracts - The Search for Workable Legal Categories*. Oxford Business Law. Disponible en: https://n9.cl/5bdsy.

GARCÍA ARBOLEDA, Mauricio. (2021). *Los Smart Contracts y el Seguro Marítimo y de Transporte en Colombia: Retos y Beneficios en su Implementación*. Revista ALSUM, edición 14°.

GINA KIM, Jihyeon y LIM, Yookyeong. (2018). *Integración de Tecnología Blockchain en el Transporte y la Logística, Caso de Estudio de Samsung SDS*. Disponible en: https://bit.ly/3MOpRrX.

HERNANDEZ VILLARREAL, Saúl David. (2019). *Conocimiento de Embarque Electrónico*. Universidad Pontificia Comillas. Madrid.

HUILLET, Marie. (2018). Maersk, IBM lanza plataforma blockchain de cadena de suministro de envíos. Disponible en: https://bit.ly/2OZhpYq.

LEGALESE. (S/f). *What is Legalese?* Disponible en: https://bit.ly/3DidCjW.

LÓPEZ RODRÍGUEZ, Ana Mercedes. (2021). *Ley Aplicable a los Smart Contracts y Lex Crytographia.* Publicado en: *Cuadernos de Derecho Transnacional.* Vol. 13, Nº 1.

MALKOC, Ebru, BADAK, Zehra y GUVENC, Selvi. (2021). *Evaluation of Certain* Problems that May Arise with Smart Contracts from a Legal Perspective. Publicado en: PressAcademia Procedia. 10th Istanbul Finance Congress (IFC - 2021). Vol. 14.

MORRIS, Nicky. (2018). *EY Maersk blockchain marine insurance platform goes live*. Disponible en: https://bit.ly/3D2IlS8.

O'SHIELDS, Reggie. (2017). *Smart Contracts: Legal Agreements for the Blockchain*. North Carolina Banking Institute, Vol. 21.

PERUGINI, Maria y DAL CHECCO, Paolo. (2015). *Smart Contracts: A Preliminary Evaluation*. Disponible en: https://unc.live/3frkOkh.

PYMNTS. (2022). *Shipping DLT TradeLens Touts Q2 Integrations, but Few New Users.* Disponible en: https://acortar.link/F7bnj7.

SCHREPEL, Thibault. (2019). *Anarchy, State, and Blockchain Utopía: Rule of Law Versus Lex Cryptographia*. En: General Principles and Digitalisation, Hart Publishing.

STEFANSKI, Lukasz. (2021). *¿Contratos inteligentes más allá de la ley y los estados?* Publicado en: The Conversation UK. Disponible en: https://bit.ly/3y5L8qW.

THE TECHNOLAWGIST. (2021). *Blockchain: los nuevos conceptos de jurisdicción digital y justicia consensuada*. Disponible en: https://bit.ly/3scj7KV.

TIRADO, Joe y COSIO, Gabriela. (2022). *Lex Cryptographia: Guidelines for ensuring due process in transnational blockchain-based arbitration*. International Bar Association. Disponible en: https://bit.ly/3sdc8kK.

TUR FAÚNDEZ, Carlos. (2018). *Smart Contracts: Análisis jurídico*. REUS, Madrid.

WRIGHT, Aaron y DE FILIPPI, Primavera. (2015). *Decentralized Blockchain Technology and the Rise of Lex Cryptographia*. Disponible en: https://bit.ly/2Uk5WIg.

LA IMPERIOSA NECESIDAD DE RENOVACIÓN, MODERNIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL PARA APORTAR AL CRECIMIENTO ECONÓMICO DE VENEZUELA, TOMANDO AL MODELO ESPAÑOL COMO UN MODELO DE ÉXITO

Gabriel G. Marcano G.[*]

[*] Abogado y Licenciado en Estudios Liberales, Universidad Metropolitana. Diplomado en Generalidades del Derecho Marítimo, Diplomado Derecho Marítimo Internacional por el Centro Eci y Magíster en Negocio y Derecho Marítimo, Universidad Pontificia Comillas, España.

RESUMEN

El sistema portuario venezolano le urge una modernización en su organización para poder enfrentar los nuevos desafíos que se les presenta, tomando en consideración las nuevas oportunidades que se avecinan. Las potencialidades que tiene Venezuela por su posición geográfica y geopolítica le generan una ventaja con los demás países latinoamericanos. Sin embargo, el sistema portuario nacional debe seguir ejemplos de otros modelos portuarios para implementarlo.

Introducción

El fortalecimiento económico de un país y su constante crecimiento va estrechamente ligado al buen funcionamiento de la economía marítima a través de un sistema portuario eficiente, que permita el desarrollo de la logística nacional como internacional y del comercio internacional.

Alrededor del ochenta por ciento (80%) del comercio internacional se transporta por mar y nuestra Venezuela tiene una inmensa potencialidad marítima como portuaria, gracias a una posición geográfica y geopolítica que le permitiría tomar protagonismo rápidamente en el sector del comercio y transporte marítimo.

Uno de los sectores que obligatoriamente el Gobierno debe considerar como política de Estado es en enfocarse en ampliar, desarrollar, mejorar y profundizar el sistema portuario nacional, debido que los puertos ayudan inmensamente al crecimiento de la economía local y regional (municipal y estadal) y además es la entrada al país de las mercancías que importamos y se exportarán, como también puerta de entrada de pasajeros a través de buques cruceros, siendo la principal puerta al turismo regional.

Para lograr un crecimiento económico constante, fortalecer la economía nacional y apuntalarnos como una potencia marítimo-portuaria, se debe imperiosamente renovar el enfoque de nuestro sistema portuario, para que de esta forma nuestros puertos se adapten a las necesidades actuales que el comercio, la logística y el transporte marítimo lo requiera y actualizarse a las nuevas tecnologías.

A su vez, con una profunda renovación del sistema portuario nacional enfocado en la mejor gerencia y administración de los puertos, nuestra Venezuela, por su capacidad marítima gracias a su posición geográfica, puede convertirse en un excelente hub portuario del caribe.

Resulta necesario buscar un modelo ejemplar de un sistema portuario que nos pueda servir de ejemplo para la mejoría de nuestro sistema y aumentar la competitividad interna y externa (enfocada más en el caribe).

El modelo que mejor puede tomarse como ejemplo de eficiencia, gerencia, logística, administración, competitividad y que ha permitido aumentar la economía local de la ciudad de donde están ubicados sus puertos es el sistema portuario español. Además, siendo un país que tiene estrechas relaciones históricas, sociales, culturales y de idiosincrasia, nos resulta el más óptimo para optar ese modelo portuario para implementarlo al nuestro.

Realidad del sistema portuario venezolano

En la actualidad el sistema portuario nacional está en un franco decaimiento y retroceso comparado con los demás países latinoamericanos, desperdiciando la inmensísima potencialidad que

tiene Venezuela por su ubicación geográfica y geopolítica que le abre las puertas a tener un sistema portuario de gran envergadura para la región caribeña.

Al encontrarse hiper centralizado nuestro sistema portuario se está prohibiendo la maravillosa oportunidad que puede ofrecer los puertos nacionales y el comercio marítimo nacional como internacional para el crecimiento económico de nuestra Venezuela y fortalecer otros sectores económicos como el comercio e industrial del país.

Con la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público de 1989[1] el Estado venezolano aspiraba mejorar la administración del país y la gerencia del Poder Público, permitiendo que las gobernaciones administrasen los puertos de uso comercial.

La descentralización tenía como fin una mejor eficiencia de los puertos, un buen manejo de la administración, conservación y los servicios portuarios como los servicios técnicos-náuticos, servicios al pasaje, servicios de manipulación y transporte de mercancías.

Sin embargo, la política de Estado de descentralización del Poder Público Nacional no duró suficientemente en el tiempo, al entrar el nuevo milenio paulatinamente se volvió a centralizar el sistema portuario nacional como históricamente ha sido en nuestro país.

Aun cuando la centralización del sistema portuario es una realidad latente, los expertos en la materia de nuestra doctrina maritimista nacional no han dejado en ofrecer y proponer soluciones para la mejoría de nuestros puertos, de su eficiencia y capacidad de recibimiento de buques, todo en pro de mejorar la calidad de vida de nuestros trabajadores portuarios y de las ciudades que las alberga.

El Dr. José Alfredo Sabatino Pizzolante es uno de los expertos en materia de derecho portuario de nuestro país, y ha sido uno de los que ha ofrecido una propuesta acorde a la realidad cultural, económica y social de nuestra Venezuela. Una de sus propuestas es en su Tesis Final de Máster de la Universidad de Wales (1992) en donde desarrolla de manera exhaustiva un nuevo modelo de organización portuaria, especialmente en su capítulo cinco (V) en donde explica la dirección del camino que debe tomar un nuevo sistema portuario nacional, en base a la extinta Ley de Descentralización del año 1989.

El modelo de una nueva organización portuaria elaborada por el Dr. Sabatino, aprovechando la política de descentralización que nacía en el año 1989, era una perfecta oportunidad para haber catapultado nuestro sistema portuario y haberlo convertido en un ejemplo a seguir en Latinoamérica.

Aunque lastimosamente esa oportunidad se desperdició, nuestro país en la actualidad presenta una nueva oportunidad que deberíamos aprovechar. Asdrúbal Oliveros, Director de la consultora

[1] Gaceta Oficial N° 4.153 de 28 de diciembre de 1989. Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público

Ecoanalítica, señala que hay tres factores que han confluido para la percepción de mejoría económica del país: El abandono por parte del Gobierno de las políticas de control de cambio y precios, la dolarización de la economía y la apertura de las importaciones.[2]

Del mismo modo, Luis Vicente León, Director de Datanalisis, señala que en Venezuela existe una percepción de mejoría económica y de vida comparada con la crisis del 2016-2019.

No hay duda que la percepción de la mejoría económica del país, y del cambio de las condiciones económicas se debe a diversos factores como: Fin de la hiperinflación, aumento de la producción petrolera, pronóstico del crecimiento económico, mejoras de abastecimiento de productos y el regreso de algunas aerolíneas internacionales como el regreso de artistas internacionales.[3]

Tampoco genera dudas que este crecimiento económico es limitante, tal como señalan Asdrúbal Oliveros y Luis Vicente León, muy superficial, no de fondo, sino se generan cambios importantes.

Y es ahí la nueva oportunidad que tiene el sistema portuario nacional para modernizarse y optimizarse para ser un sector clave en la recuperación profunda de nuestra economía y apoyar al crecimiento económico de otros sectores económicos del país, como el comercio, industrial, bienes y servicios.

De manera que, se analizará brevemente la realidad actual del sistema portuario nacional para luego compararla con el modelo español portuario como un modelo a seguir para implementar en esta nueva luz de un posible crecimiento económico.

- **Régimen jurídico marítimo-portuario venezolano**

En Venezuela el régimen jurídico que regula y normatiza todo lo concerniente al ámbito marítimo y portuario está contenido en diversas leyes, enfocadas en reglar las diferentes áreas del Derecho Marítimo.

Las leyes que forman parte del ámbito marítimo y portuario nacional son las siguientes:

- Ley de Marinas y Actividades Conexas.
- Ley General de Puertos.
- Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.
- Ley de Comercio Marítimo.
- Ley Orgánica de Aduanas.

[2] https://www.bbc.com/mundo/noticias-61728010
[3] Id.

- Ley de Tasas Portuarias.
- Ley de Canalización y Mantenimiento de las vías de Navegación.

El objeto de las leyes:

- Ley de Marinas y Actividades Conexas

Artículo 1: "La presente Ley tiene por objeto regular el ejercicio de la autoridad acuática en lo concerniente al régimen administrativo de la navegación y de la Gente de Mar, lo pertinente a los buques de bandera nacional en aguas internacionales o jurisdicción de otros Estados, estableciendo los principios fundamentales de constitución, funcionamiento, fortalecimiento y desarrollo de la marina mercante y de las actividades conexas, así como regular la ejecución y coordinación armónica de las distintas entidades públicas y privadas en la aplicación de las políticas y normas diseñadas y que se diseñen para el fortalecimiento del sector".[4]

- Ley General de Puertos

Artículo 1: "Esta Ley tiene por objeto establecer los principios rectores que conforman el régimen de los puertos de la República y su infraestructura, garantizando la debida coordinación entre las competencias del Poder Nacional y el Poder Estadal, a los fines de conformar un Sistema Portuario Nacional moderno y eficiente, así como establecer las disposiciones conforme a las cuales deberá elaborarse el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en concordancia con los lineamientos de los planes de la Nación que le sean aplicables".[5]

- Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos

Artículo 1: "Este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica tiene por objeto regular el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control en los espacios acuáticos, conforme al derecho interno e internacional, así como regular y controlar la administración de los espacios acuáticos, insulares y portuarios de la República Bolivariana de Venezuela".[6]

- Ley de Comercio Marítimo

Artículo 1:" Esta Ley tiene por objeto regular las relaciones jurídicas que se originan en el comercio marítimo y en la navegación por agua".[7]

- Ley Orgánica de Aduanas

Artículo 1: "Los derechos y obligaciones de carácter aduanero y las relaciones jurídicas derivadas de ellos, se regirán por las disposiciones de este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley,

4 Gaceta Oficial Nº 37.570 de 14 de noviembre de 2002. Ley General de Marina y Actividades Conexas.
5 Gaceta Oficial Nº 39.140 de 17 de marzo 2009. Ley General de Puertos.
6 Gaceta Oficial Nº 6.153 Extraordinario de 18 de noviembre 2014. Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.
7 Gaceta Oficial Nº 38.351 de 5 de enero 2006. Ley de Comercio Marítimo.

y su Reglamento, así como por las normas de naturaleza aduanera contenidas en los Tratados y Convenios Internacionales suscritos y ratificados por la República, en las obligaciones comunitarias y en otros instrumentos jurídicos vigentes, relacionados con la materia.

La Administración Aduanera tendrá por finalidad intervenir, facilitar y controlar la entrada, permanencia y salida del territorio nacional, de mercancías objeto de tráfico internacional y de los medios de transporte que las conduzcan, con el propósito de determinar y aplicar el régimen jurídico al cual dichas mercancías estén sometidas, así como la supervisión de bienes inmuebles cuando razones de interés y control fiscal lo justifiquen".[8]

- Ley de Tasas Portuarias

Artículo 1: "El presente Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley tiene por objeto establecer y regular las tasas a las cuáles estarán sujetas las actividades realizadas por personas naturales o jurídicas en los puertos públicos de uso público administrados por el Poder Público Nacional".[9]

- Ley de Canalización y Mantenimiento de las vías de Navegación.

Artículo 1: "El presente Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley, tiene por objeto regular las actividades relacionadas con el desarrollo, conservación, inspección, administración, canalización y mantenimiento de navegación, conforme a la planificación centralizada".[10]

- **Administración nacional del sistema Marítimo-Portuario**

En nuestra Venezuela está centralizado del sistema marítimo y portuario, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos nos señala en su artículo 72 que el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) es el ente que ejerce la Autoridad Acuática Nacional, gestiona las políticas que dicte el órgano rector (Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de transporte acuático) y además ejerce la administración acuática, el artículo 73.4 *ejusdem* nos señala las competencias del INEA y el artículo 74 *ejusdem* nos señala el alcance que tiene el ejercicio de la administración acuática.

El INEA ejerce las funciones que la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, Ley General de Puertos y la Ley de Marinas y Actividades Conexas le imponen. El ejercicio de sus funciones se lleva a cabo a través de diecisiete (17) Capitanías de Puerto: Amazonas, Apure, Ciudad Bolívar, Ciudad Guayana, Delta Amacuro, Güiria, Carúpano, Pampatar, Puerto Sucre, Puerto La Cruz, Carenero, La Guaira, Puerto Cabello, La Ceiba, Maracaibo, Las Piedras, La vela de Coro.[11]

8 Gaceta Oficial Nº 6.155 Extraordinario de 19 noviembre 2014. Ley Orgánica de Aduana.
9 Gaceta Oficial Nº 6.150 Extraordinario de 18 de noviembre 2014. Ley de Tasas Portuarias.
10 Gaceta Oficial Nº 5.891 Extraordinario de 31 de julio 2008. Ley de Canalización y Mantenimiento de las vías de Navegación.
11 http://www.inea.gob.ve/action/acerca

Las aguas jurisdiccionales del Estado y las costas están dividas en las capitanías de puerto en donde se ejerce la administración marítima de la República por parte del Ejecutivo Nacional a través del INEA.

Entre las competencias observamos que la ley nos señala que ejerce la "*ejecución de la política naviera y portuaria del órgano rector, el control de la navegación y del transporte acuático"*[12] (subrayado puesto por el autor).

Sin embargo, al estar el sistema portuario venezolano centralizado, genera que más control y dominio se quiera tener sobre el sector, como por ejemplo la creación de Bolivariana de Puertos, Sociedad Anónima (Bolipuertos, S.A) que llega a iniciar una problemática en la ineficiencia y optimización de los puertos nacionales, sino incluso puede confundirse las obligaciones y responsabilidades de los entes.

El objeto de la creación de la Sociedad Anónima, Bolivariana de Puertos (Bolipuertos, S.A) es *"el acondicionamiento, administración, desarrollo, mantenimiento, conservación y aprovechamiento de los bienes y servicios que comprenden la infraestructura portuaria, entendida como el conjunto de obras que conforman el ámbito operacional de los Puertos de Uso Público propiedad de la República Bolivariana de Venezuela; con el propósito de garantizar el tránsito con seguridad, fluidez, eficacia, economía, calidad de servicio y en beneficio de la comunidad, todo en el marco de la política socialista que dicta el ejecutivo Nacional, pudiendo asociarse, cooperar y ejecutar actividades conexas relacionadas, necesarias para el desenvolvimiento, desarrollo y cumplimiento de su objeto* social".[13]

Con el nacimiento de Bolipuertos puede contrariar el artículo 73.4 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. En suma, se vuelve muy complicado un eficiente y correcto manejo del sistema portuario nacional, aunque se tengan las mejores intenciones.

- **División portuaria**

Como previamente se señaló, la autoridad acuática, el INEA (Instituto Nacional de Espacios Acuáticos), ejerce su autoridad a través de diecisiete capitanías de puerto, en donde se ejerce el régimen administrativo de la navegación.[14]

Las capitanías de puerto en Venezuela son las siguientes:

12 Gaceta Oficial Nº 6.153 Extraordinario de 18 de noviembre 2014. Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.
13 Decreto Nº 6.645 de 24 de marzo de 2009, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 39.146, de fecha 25 de marzo de 2009
14 Gaceta Oficial Nº 6.153 Extraordinario del 18 de noviembre de 2014. Ley de Marinas y Actividades Conexas.

Amazonas	Apure
Delta Amacuro	Ciudad Guayana
Carúpano	Güiria
Pampatar	Puerto Sucre
Puerto La Cruz	Carenero
La Guaira	Puerto Cabello
La Ceiba	Maracaibo
Las Piedras	La Vela de Coro

Las atribuciones de las capitanías de puerto las ejerce el Capitán del Puerto, un cargo de libre nombramiento y remoción por parte del Presidente del INEA y sus atribuciones están descritas en el artículo 13 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas.

La Ley General de Puertos, en su artículo 15 nos describe qué se entiende por sistema portuario nacional y nos señala que es *"el conjunto de puertos y construcciones de tipo portuario público y privado, marítimo, lacustre y fluvial, que permiten la movilización y el intercambio de personas o mercancías entre los distintos modos de transporte".*

Los puertos nacionales se dividen en: según su propiedad, según su destinación, según su función y según su interés.[15]

- Los puertos según su propiedad se clasifican en públicos o privados.
- Según su destinación pueden ser de uso público o privado.
- Según su función pueden ser: comerciales, pesqueros, militares, deportivos o de investigación científica.
- Según su interés se dividen en interés general o local.

Con la existencia del INEA y de BOLIPUERTOS S.A se genera como consecuencia lo que podría interpretarse como una duplicación de Autoridades Portuarias, complicando todavía más el manejo, gestión y administración del Sistema Portuario Nacional. Situación que exige la necesidad de aclarar este punto para que los operadores jurídicos y miembros de la comunidad portuaria y marítima del país puedan saber quién dictará las directrices.

Esta problemática de nuestro sistema portuario viene denunciándose con base a una reflexión por miembros de la AVDM como el Dr. Sabatino con motivo de los diez años de vigencia de la Ley General de Puertos, mediante los artículos titulados *"Descentralización y Reversión de Competencias en la Ley General de Puertos"* y *"Aspectos Regulatorios en la Ley General de Puertos"*.

[15] Gaceta Oficial Nº 39.140 de 17 de marzo 2009. Ley General de Puertos.

La Ley General de Puertos no es más que un cascarón vacío para el objetivo y fin por el cual fue discutido, redactado y promulgado, la facilidad de reversión de competencias se traduce como una inseguridad jurídica debido que viola el artículo 164.10 constitucional, la contradicción de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia[16] cambiando radicalmente su criterio sobre la naturaleza de la "competencia" que tienen los Estados sobre los puertos de uso comercial.

Hasta que no se aclare lo que parece una duplicación de autoridades portuarias (Inea o Bolipuertos) nuestro Sistema Portuario Nacional no va a estar a la altura de las exigencias que el transporte marítimo y el comercio mundial lo demanda.

Sistema Portuario Español

La decisión de la escogencia del sistema portuario español como un modelo exitoso que nuestro país debería optar por implementar a nuestro sistema portuario, se debe no solo por su evidente éxito, sino porque España es un Estado que tiene con Venezuela inmensas relaciones históricas, culturales, económicas, sociales, una idiosincrasia similar y por consiguiente el país que más afín a nosotros tiene y que puede su modelo portuario funcionar en Venezuela.

Además, es necesario mencionar que la mirada al sistema portuario español como un modelo a seguir y que puede implementarse en nuestro país no es nueva, en primer lugar, porque la transformación del sistema portuario español comenzó en 1960 y que a lo largo de las décadas ha mostrado su éxito paulatinamente hasta llegar a ser una referencia en Hispanoamérica.

Se sigue que, un gran referente del derecho marítimo y portuario de nuestro país, como el Dr. José Alfredo Sabatino Pizzolante, realizó una extensa investigación jurídica para su Tesis Final de Maestría en la Universidad de Wales, Reino Unido, un nuevo modelo de organización portuaria para Venezuela basándose en el éxito del sistema portuario español. Investigación motivada por la Ley de Descentralización del año 1989.

Se analizará y desarrollará el sistema portuario español como funciona y su organización en la actualidad, de esta forma podremos obtener un marco no solo referencial sino captar el éxito español y comprender por qué es un modelo que debemos seguir y tomar como ejemplo en nuestra Venezuela.

[16] Sentencia de la Sala Constitucional de fecha 19/12/2006 y 15/4/2008

Organización del Sistema Portuario Español

Puertos Estatales	Puertos Autonómicos
Artículo 149 Constitución Española (C.E): Competencias exclusivas del Estado.	Artículo 148 Constitución Española (C.E): Competencias de las Comunidades Autónomas.[17]
Competencia exclusiva del Estado en puertos de interés general.	Competencia autonómica sobre puertos pesqueros, deportivos y de refugio.
Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (TRLPEMM).	Estatutos de Autonomía[18].

El artículo 2 de la TRLPEMM nos señala el concepto de puerto y sus requisitos, la ley establece que son puertos *"al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente".*[19]

El artículo 3 de la TRLPEMM nos señala la clasificación de los puertos, en comercial o no comercial, estableciendo que los puertos comerciales: *"Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas".*[20]

Y son puertos no comerciales según lo indica la ley:

- Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.

- Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en ellos operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.

- Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.

17 Las comunidades Autónomas son el equivalente a los estados en Venezuela, siendo España un país federal.
18 El Estatuto de Autonomía es la constitución de las comunidades autonómas.
19 «BOE» (Boletín Oficial del Estado) núm. 253, de 20 de octubre de 2011. Ministerio de Fomento. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
20 Id.

- Aquellos en los que se establezca una combinación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.

Los puertos de interés general lo encontramos en el artículo 4 TRLPEMM donde se nos indica:

- Los criterios de clasificación.
- Inclusión de las dársenas deportivas y pesqueras.
- Segregación en virtud del artículo 3 TRLPEMM.

Los criterios que establece la Ley para clasificación de un puerto de interés general (competencia exclusiva del Estado) son las siguientes:

- Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
- Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
- Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

Organización Instrumental del Sistema Portuario Español

Puertos estatales: Competencia plena y exclusiva del Estado. Existencia de funciones legislativas y de ejecución. Además, competencia por parte del Consejo de Ministros y del Ministerio de Fomento.

Autoridades Portuarias[21]: La gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía.

Puertos del Estado[22]: La coordinación y control de eficacia del sistema.

[21] La autoridad portuaria de cada puerto se maneja autónomamente, gestiona, administra y dirige el puerto.
[22] Puede verse como el equivalente de Bolivariana de Puertos. S.A

Puertos del Estado	Autoridades Portuarias
Organismo público del LGP[23], que se rige por su legislación específica. LGP que le sea de aplicación y supletoriamente por la LOFAGE.[24]	Organismo público del LGP, que se rige por su legislación específica. LGP que le sea de aplicación y supletoriamente por la LOFAGE
Personalidad jurídica y patrimonio propio	Personalidad jurídica y patrimonio propio
Actúa con sujeción al ordenamiento jurídico privado, incluso en materia de contratación	Actúa con sujeción al ordenamiento jurídico privado, incluso en materia de contratación
Ley 48/1998 de 30 de diciembre, de sectores excluidos.[25]	Ley 31/2007, de 30 de octubre, de sectores excluidos.[26] • Excepción: Los dictados en el ejercicio de funciones públicas.
Competencias	Competencias
Funciones	Funciones
Organización: • Órganos rectores: El presidente y Consejo Rector	Organización: • Órganos de Gobierno: El presidente y el vicepresidente, y el Consejo de Administración
Órganos consultivos: El Consejo Consultivo de Puertos del Estado	Órgano de gestión: El director.
Régimen Tributario	Órgano de asistencia: El Consejo de Navegación y Puerto.
Régimen Personal.	Sistema de Nombramiento: 62/1997[27]
	Régimen Tributario
	Régimen Personal

Régimen de Planificación de los Puertos de Interés General

- Marco Estratégico del sistema portuario de interés general.
- Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria.
- Plan Director de infraestructuras del Puerto.
- Plan de Empresa.

23 «BOE» núm. 284, de 27/11/2003. Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

24 «BOE» núm. 90, de 15/04/1997. Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de Administración del Estado.

25 «BOE» núm. 313, de 31 de diciembre de 1998. Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE

26 «BOE» núm. 261, de 31/10/2007. Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

27 «BOE» núm. 312, de 30 de diciembre de 1997. Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

Del Dominio Público Portuario Estatal Español[28]

El dominio público portuario estatal español forma parte del dominio público marítimo terrestre, con base al artículo 4 de la Ley de Costas[29] donde se enumeran que forma parte o pertenece al concepto "dominio público marítimo terrestre."

- Régimen jurídico:

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante., y supletoriamente por la legislación de costas.

- Bienes que integran el dominio público portuario español
  - Terrenos, obras e instalaciones fijas estatales afectos a los puertos.
  - Los adquiridos mediante expropiación, compra u otro título.
  - Las obras que el Estado o la Autoridad Portuaria realicen en ese dominio.
  - Las obras construidas por concesionarios, una vez extinguido el título.
  - Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio.
  - Los terrenos, obras e instalaciones afectos a la señalización marítima.

De la Prestación de Servicios

¿Cuál es la misión de los puertos españoles? Los puertos españoles al ser autónomos y regirse bajo su propia autoridad portuaria, su misión general es contribuir a la competitividad de sus clientes a través de la prestación de servicios y de esta forma contribuir al crecimiento económico de su localidad.

- Liberalización de los servicios.
- Principio de libre competencia y libre acceso.
- Clasificación:
  - Servicios generales.
  - Servicios portuarios.
  - Servicios comerciales y otras actividades
  - Servicios de señalización marítima.

[28] Un tema largo para desarrollar y explicar que por temas de normativas de publicación no es posible, en este sentido expondré lo básico para que brinde una idea al lector.

[29] «BOE» núm. 181, de 29/07/1988. Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas

La prestación la otorga directamente la Autoridad Portuaria del puerto, sin perjuicio de ser encomendadas a terceros cuando no implique ejercicio de la autoridad.

EL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

Principios y objetivos generales:

- Autonomía de gestión económico-financiera.
- Autofinanciación del sistema portuario
- Fomento de la participación de la iniciativa privada.
- Solidaridad entre los organismos portuarios.
- Competencia entre los puertos de interés general.

Recursos económicos de las Autoridades Portuarias:

- Los productos y rentas de su patrimonio.
- Las tasas portuarias.
- Ingresos de derecho privado.
- Aportaciones del Fondo de Contribución.
- Ayudas y subvenciones.
- Asignaciones de los PGE.[30]
- Créditos y préstamos.
- Cualquier otro.

Posibilidades y Futuro del Sistema Portuario Nacional

El éxito del sistema portuario español está basado en la autonomía de los puertos, en tener su propia autoridad portuaria quien no solo administra, gerencia y controla el puerto, sino que también es quien decide el modelo de negocio que sea más sustentable para el puerto y competir con los puertos cercanos a él.

La privatización de los servicios portuarios, la descentralización de los puertos mediante la división de puertos estatales y autonómicos, subdividiéndose en la clasificación de puertos de interés general y no interés general.

[30] PGE: Presupuestos Generales del Estado.

Una perfecta coordinación y apoyo del sector privado y público para el sustento del puerto, su competitividad y rentabilidad económica, que logra impactar a las comunidades y poblados o ciudades que están a su alrededor, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

Tasas portuarias con base a la utilización especial del dominio público como la tasa del buque (T-1), tasa al pasaje (T-2), tasa a la mercancía (T-3), tasa a la pesca fresca (T-4), tasa de embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) y tasa de utilización especial de la zona de tránsito (T-6). Tasa que van atadas al modelo de negocio del puerto.

Puede verse como una privatización de los puertos, aunque no es realmente una privatización, la administración pública al otorgar autonomía y libertad gerencial-administrativa a los puertos como también la posibilidad y el derecho de ceder a través de licencias y concesiones a empresas privadas para prestar servicios portuarios, se está confiando en el sector privado para el desarrollo portuario y económico del país.

Permite que las Comunidades Autónomas tengan competencias sobre ciertos tipos de puertos, además, vale acotar que la autoridad portuaria es escogida en consenso con el Gobierno central.

Hay una sinergia entre el Gobierno central, los Gobiernos autonómicos y el sector privado para garantizar el buen funcionamiento y eficiencia de los puertos españoles.

Venezuela puede verse en ese espejo para adaptarlo a la realidad nacional portuaria, planificando la visión portuaria que desea tener a mediano y largo plazo, como también la influencia marítima que quiere tener en la región, aprovechando su ubicación geográfica y posición geopolítica.

Por otro lado, Venezuela al ser un país energético con grandes reservas de petróleo y gas, puede instalar este modelo español y adaptarlo a sus específicas necesidades para que PDVSA recupere sus puertos, y entrar paulatinamente en la competencia del transporte marítimo de hidrocarburos.

Venezuela tiene inmensísimas posibilidades, está entrando en una nueva oportunidad económica y financiera para aprovechar de mejorar el sistema portuario con miras a un crecimiento de importación y exportación, apoyando al crecimiento del sector comercial e industrial, aumentando su zona de influencia en el Caribe.

El futuro del sistema portuario venezolano está en manos de nosotros, de las autoridades gubernamentales, de una voluntad política y visión de futuro con respecto a qué influencia, participación no solo en lo portuario sino también en el transporte marítimo.

Las posibilidades de que el futuro del sistema portuario nacional pueda también materializarse, es importante que las autoridades escuchen y se dejen aconsejar por los expertos en la materia que tiene nuestro país, a través de los miembros de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM).

Conclusiones

Venezuela tiene capacidades, potencialidades y una inmensa oportunidad de ser un país muy competitivo en la región en relación a temas portuarios, puede ser muy competitivo contra Panamá y Colombia. Además, en el sector turístico tiene todavía aún mayores potencialidades para recibir buques cruceros con miles de turistas como sucede en el puerto de Barcelona, España y Funchal, Portugal.

Por otro lado, tiene suficiente tierras libres, disponibles y aptas para construcción de puertos o para ampliar los existentes. Puede profundizar y crecer en los puertos que ya son especializados en carga contenerizada, puertos especializados en recibir pasajeros a través de los cruceros y puertos especializados en carga granel líquida y seca.

La posición geográfica de Venezuela, sus costas, su belleza natural, sus hermosas costas y su salida al mar bien por el Caribe o bien por el Atlántico, es atractiva para las grandes navieras de transporte de mercancías contenerizada, de carga granel líquido y seca, sobre todo, las grandes empresas de cruceros que navegan por el Caribe y el Mediterráneo.

Los puertos de nuestro sistema portuario sin duda alguna van a jugar un rol muy protagónico para el crecimiento económico de la nación, para la fortaleza de otros sectores económicos como el comercial, industrial y turístico, ayudará al desarrollo de las ciudades y Estados donde están construidas.

Venezuela puede convertirse un país que reciba en sus puertos miles de buques al año, que reciba en sus puertos millones de TEUs al año, que uno de sus puertos pueda ubicarse dentro de los primeros 50 del mundo, si y solo si, se ve la modernización del sistema portuario como una política de Estado más una voluntad política monolítica.

Deben trabajar con una sinergia los estados, el sector privado y el Gobierno central para la transformación, modernización y nueva organización de nuestros puertos, permitir la autonomía portuaria, mejorar las licitaciones, habilitaciones, permitir que los servicios portuarios lo manejen empresas privadas y descentralizar todos nuestros puertos.

MODERNIZACIÓN DEL REGISTRO NAVAL VENEZOLANO

Lila C. Olveira H.*

* Abogada y Especialista en Derecho Administrativo egresada de la Universidad Católica Andrés Bello (Caracas-Venezuela); Máster en Negocio y Derecho Marítimo (Universidad Pontificia Comillas e Instituto Marítimo Español, Madrid-España) con Cursos de Especialización en Seguro Marítimo y en Trading y Shipping de Crudo y Gas (Instituto Marítimo Español, Madrid-España); Curso de Especialización en Derecho de Sociedades y Registro Mercantil (Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, Madrid); Ex Registradora Mercantil Primera de la Circunscripción Judicial del Área Metropolitana de Caracas y Estado Miranda; Experiencia profesional en diversas áreas del Derecho y Transporte, incluso consultoría y litigio; Socia del Despacho de Abogados Olveira y Asociados; Autora de varios artículos sobre temas de Derecho y Negocio Marítimo; Miembro del Colegio de Abogados de Caracas; Miembro Titular y Tesorera 2022-2025 de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo.

RESUMEN

Al examinar la situación actual del Registro Naval Venezolano se puede verificar por una parte –que respecto a los resultados obtenidos luego de su creación hace poco más de dos décadas– hay objetivos pendientes, principalmente debido a razones de operatividad; Por otro lado, que hoy en día tanto la situación del país como el panorama internacional son muy distintos a los del momento en que entró en funcionamiento la oficina. Ambos factores conducen a la necesidad de establecer mecanismos de reforzamiento, corrección y adecuación, que tomando en consideración la influencia de la globalización y la geopolítica, sean lo suficientemente flexibles y dinámicos para hacer atractiva la inscripción bajo bandera venezolana.

INTRODUCCIÓN

En Venezuela, país con inmenso potencial de desarrollo, gran extensión de costas y ubicación privilegiada, se dio comienzo hace más de veinte años a un proceso de modernización y cambios respecto a la normativa aplicable al sector acuático en general.

En ese entonces, los buques y accesorios de la navegación se inscribían en la Marina Mercante Nacional y en las Oficinas Subalternas de Registro de cada Capitanía de Puerto del lugar de la matrícula del buque, se asentaban los documentos relativos al derecho de propiedad sobre ellos.

Antes de la reforma de la Ley de Navegación en 1998, únicamente podían inscribirse buques por parte de sus propietarios y éstos debían ser ciudadanos venezolanos, empresas nacionales o nacionalizadas. Se trataba de un registro de buques cerrado y solo en casos excepcionales previstos de forma taxativa, se contemplaba que personas de cualquier nacionalidad que estuviesen domiciliadas en Venezuela, tuviesen la posibilidad de adquirir ciertos tipos de buques mercantes que estaban expresamente establecidos en la ley.[1]

Al modificarse la ley, se mantuvo el sistema de registro dual pero se introdujeron supuestos de inscripción adicionales a los ya existentes; permitiéndose el registro de buques propiedad de personas jurídicas extranjeras y de buques de registro extranjero dados en arrendamiento a casco desnudo por más de dos años o financiero, tanto a personas naturales o jurídicas venezolanas como a personas jurídicas extranjeras, que cumplieran con las normas relativas a la participación de capitales extranjeros, debidamente constituidas y domiciliadas en el país.[2]

Dos años más tarde, al promulgarse la Ley de Reactivación de la Marina Mercante[3], se declararon las exenciones del pago de derechos, tasas e Impuesto al Valor Agregado (IVA) causados por la importación de buques y accesorios de la navegación, incluidas las plataformas de perforación; también se concedió a los titulares de enriquecimientos derivados de la actividad en el sector de la marina mercante y de astilleros, una rebaja del 75% del Impuesto Sobre la Renta en los casos expresamente establecidos.

Luego, entre las novedades más importantes introducidas por la *"nueva legislación acuática venezolana"*, destaca la creación del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares y del Registro Naval Venezolano (RENAVE), atribuyéndose al último de ellos –tanto en su Sede Principal como en las circunscripciones acuáticas– llevar el Registro Naval Venezolano de buques de acuerdo al arqueo de los mismos y asentar los documentos y actos relativos a su propiedad y demás derechos reales. Se adoptó desde ese momento un sistema de registro unitario.[4]

1 Ver Ley de Navegación 1.959, Arts. 13, 14 y 20 (Gaceta Oficial No 25.865 del 17/01/1959)
2 Ver Ley de Navegación 1.998, Art. 15 (Gaceta Oficial 5263 Extraordinaria 17/09/98)
3 Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Gaceta Oficial No 36.980 del 26/06/2000
4 Ver Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, Disposición Transitoria Cuarta (Gaceta Oficial No37.330 del 22/11/2001) y Ley General de Marinas y Actividades Conexas (Gaceta Oficial No37.570 del 14/11/2002)

Además, se facultó al registrador para examinar la legalidad y calificar los documentos de acuerdo a lo que se derive de ellos y de los asientos registrales; y para otorgar Fe pública.

Así mismo, al utilizar el término *"inversionistas extranjeros"*[5], sin hacer distinción entre personas naturales y jurídicas, se admitió la entrada en RENAVE de buques cuyos propietarios o arrendatarios a casco desnudo o financieros sean ciudadanos venezolanos o empresas nacionales, y de buques cuyos propietarios o arrendatarios a casco desnudo o financieros, sean personas naturales o jurídicas extranjeras, de acuerdo a los parámetros establecidos en la ley.

PAPEL DEL REGISTRO NAVAL EN EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA NAVEGACIÓN EN LA ACTUALIDAD

El Registro Naval juega un papel fundamental dentro del Régimen Administrativo de la Navegación porque a partir de la inscripción del buque –que es el vehículo con el que se realiza la actividad y de alguna u otra manera tiene que ver con las relaciones, situaciones e instituciones del Derecho de la Navegación– nace su vínculo con el ordenamiento jurídico del país y se garantiza que el Estado ejerza control y jurisdicción sobre él.

Ahora bien, en Venezuela, le corresponde al Ejecutivo Nacional a través de sus órganos o entes, ejercer las competencias que la ley le atribuye sobre los espacios acuáticos y portuarios.

Por una parte, el Ministerio con competencia en transporte acuático, es el órgano rector de la navegación y de la materia portuaria, y entre otras funciones debe fiscalizar y controlar el ejercicio de la Autoridad Acuática y supervisar el Registro Naval de Buques.

Por otro lado, el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), es el ente ejecutor o gestor de las políticas dictadas por ese Ministerio, ejerce la Autoridad Acuática, y debe –además de llevar el Registro de buques– asentar sus documentos a través de una oficina dependiente administrativamente de él, que se conoce como Registro Naval Venezolano (RENAVE).

Dicha oficina inscribe los buques de uso comercial propiedad del Estado, buques privados independientemente del uso que tengan; y se encarga del registro provisional y definitivo de buques en construcción y construidos que forman parte del registro nacional.[6]

Adicionalmente, es responsable de asentar los documentos de propiedad y demás derechos reales sobre los buques que pertenecen al registro nacional; decretos de medidas preventivas o ejecutivas sobre buques; prohibiciones de enajenar o gravar buques registrados; contratos de arrendamiento financiero y fletamentos a casco desnudo tanto de matrícula nacional como extranjera, en caso que estén arrendados por armadores o empresas nacionales o por empresas

[5] Ver Decreto No1.445 mediante el cual se dicta el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas, Art. 130 (Gaceta Oficial No6.153 Extraordinario del 18/11/2014)

[6] Ver Ley de Marinas y Actividades Conexas, Art. 99 numerales 1 y 2

extranjeras constituidas y domiciliadas en Venezuela; contratos de seguros, certificaciones sobre construcción, reparación, ampliación o verificación de clase de los buques inscritos en RENAVE y otros documentos cuya inscripción esté prevista en la ley.[7]

Así las cosas, tal es la importancia del Registro Naval en Venezuela que, una vez hecha la inscripción del buque, el Presidente del INEA o el Capitán de Puerto expide la Patente de Navegación, Licencia o permiso especial –según sea el caso– acreditando la nacionalidad venezolana del buque y autorizándolo a navegar bajo bandera o pabellón venezolano, lo que implica su sujeción al ordenamiento jurídico.[8]

En cuanto a los documentos, el registrador les otorga fe pública al ser asentados en la oficina, produciendo así efectos frente a terceros. Se establece un régimen permanente de publicidad propio de los bienes inmuebles, esencial para la configuración del estatuto jurídico del buque, que confiere seguridad jurídica y transparencia a los trámites; cualidades que son de gran relevancia, tanto a los efectos de su regulación como de la explotación comercial.

ASPECTOS RELEVANTES ACERCA DE LA OPERACIÓN DEL REGISTRO NAVAL VENEZOLANO

Hoy en día son varios los aspectos a resaltar acerca del funcionamiento del Registro Naval Venezolano bajo el régimen actual.

En primer lugar, que al crearse RENAVE, cesó el ejercicio de las funciones registrales relativas a los actos de constitución, transmisión, modificación o extinción de los derechos reales por parte de las Oficinas Subalternas de Registro Público correspondientes a las circunscripciones de las Capitanías de Puerto.

Por lo tanto, desde entonces –conjuntamente con la inscripción de buques y accesorios de la navegación– dichas funciones son desempeñadas por esa oficina, bajo un sistema de registro unitario.

Esa particularidad ofrece varias ventajas tanto para el Estado venezolano, como para los administrados y terceros interesados.

Por ejemplo, al tratarse de una oficina dependiente administrativamente del INEA, que es el ente encargado de ejercer la Autoridad y Administración Acuáticas y de llevar a cabo las políticas dictadas por el Ejecutivo Nacional respecto al sector acuático, el Estado tiene la posibilidad de ejercer un mejor control sobre su flota mercante.

7 Ver Ley de Marinas y Actividades Conexas, Art. 99 numerales 3 al 12
8 Ver Ley de Marinas y Actividades Conexas, Art. 132 y ss

Por otra parte, al recoger o centralizar en una sola oficina los datos de matriculación, así como las fechas y características esenciales de los derechos registrados, los buques son identificados plenamente.

El régimen del Registro Naval Venezolano es de carácter público, sus actos surten efectos antes terceros y comprenden el estado jurídico de los bienes y de las personas de acuerdo a los asientos, incluyendo el número, fecha y hora que derivan de la inscripción.[9]

Las certificaciones emitidas por el RENAVE otorgan fe pública, tienen el valor y surten efectos de documento público acreditando ante terceros la plenitud, limitación o restricción de los derechos inscritos, y también la libertad de disposición de los mismos.[10]

Además, con la implementación del sistema unitario se evita la duplicidad de trámites y por ende se agiliza el procedimiento. Adicionalmente, se dictaron unos lineamientos administrativos y operativos a seguir por la oficina, que están recogidos en un manual de procedimientos, y que a su vez son regidos por una serie de principios contemplados en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (LOEA), la Ley de Marinas y Actividades Conexas (LMAC) y el Reglamento del Registro Naval, tales como los principios de legalidad, publicidad, tracto sucesivo, prioridad y especialidad, que otorgan al registrador naval la potestad de organizar e imprimir seguridad jurídica a los asientos.

Actualmente, el Registrador naval es responsable de dar fe pública de los actos, declaraciones y certificaciones que autoriza en ejercicio de su cargo, y para ello debe examinar la legalidad de los documentos cuya inscripción se solicite, *ateniéndose a lo que resulte de ellos y de los asientos registrales.*[11]

Por lo tanto, debe determinar la legitimidad con que actúan los interesados, verificar el cumplimiento de los requisitos formales y de fondo exigidos por las leyes sobre la materia, y la existencia de medidas cautelares o de aseguramiento de bienes, o gravámenes que pudieran afectar en bien objeto de la Inscripción.

Finalmente –con base en ese análisis– el registrador califica los documentos sometidos a su conocimiento y toma una decisión que pudiese estar orientada hacia inscribir, negar la inscripción o a hacer una anotación provisional en caso de errores subsanables.

También es importante resaltar que respecto a lo que pasaba antes de la última reforma de la Ley de Navegación y de la promulgación de la legislación acuática venezolana –hace poco

9 Ver Ley de Marinas y Actividades Conexas, Art. 125
10 Ver Ley de Marinas y Actividades Conexas, Art. 126
11 Ver Ley de Marinas y Actividades Conexas Art 114 y Reglamento del Registro Naval Venezolano (RENAVE), Art 30 (Gaceta Oficial No37.773 del 11/09/2003)

más de dos décadas– se ampliaron los supuestos de inscripción de buques. Ahora pueden ser registrados no solamente por parte de sus propietarios sino también por sus arrendatarios financieros o a casco desnudo, y además, dichos propietarios o arrendatarios pueden ser extranjeros, siempre que reúnan los requisitos establecidos en la Ley de Marinas y Actividades Conexas.[12] Procede la inscripción de buques extranjeros pero no el doble abanderamiento, porque para ello deben haber sido dados de baja o suspendidos del país de origen previamente, y de no ser así debe presentarse constancia formal de que lo serán al llevarse a cabo el nuevo registro.

Igualmente es un asunto significativo a comentar que –a la fecha– la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (LOEA)[13] y la Ley del Impuesto al Valor Agregado (Ley del IVA)[14] mantienen la previsión de la exención del pago de derechos de importación y del IVA que, respecto a la importación de buques, accesorios de la navegación y plataformas de perforación había establecido la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional.[15]

Sin embargo, habría que decir que aunque por definición, las exenciones son beneficios fiscales que operan de pleno derecho y bastaría con que estuviesen previstos en la ley para ser aplicadas, tanto la Ley Orgánica de Aduanas[16] como la Resolución Conjunta de los Ministerios de Finanzas e Infraestructura de 2001[17], establecen que cuando las exenciones estén previstas en leyes especiales procederán una vez que la Administración Aduanera hubiese examinado su procedencia; es decir, su adecuación a los fines previstos en esas leyes.

En tal sentido, se requiere gestionar una autorización ante el SENIAT respecto a cada uno de los supuestos, previa opinión favorable emitida por el INEA; en la práctica, la demora de dichos trámites, ha representado un gran obstáculo para la inscripción de buques en el país, en lugar de incentivarla.

De hecho, esa circunstancia, que en el día a día ha resultado desmotivante, ha propiciado la utilización de vías distintas al registro de buques en Venezuela, tales como la solicitud de admisión temporal o del permiso especial para cabotaje que por vía excepcional otorga el INEA a buques de matrícula extranjera que cumplen con los requisitos en materia de seguridad marítima; sin duda, ello constituye un panorama que nos aísla como país de participar y más aún de competir en el ámbito del transporte y comercio marítimo internacional.

En resumidas cuentas, en los últimos años ha habido cambios positivos en muchos aspectos, pero existen elementos que deberían modificarse o mejorarse a los fines de hacer atractiva la inscripción de buques bajo bandera venezolana.

---

12 Ver Ley de Marinas y Actividades Conexas, Art. 130

13 Decreto No 1.446 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, Art. 115 (Gaceta Oficial No 6.153 Extraordinario del 18/11/2014)

14 Ver Decreto Constituyente de Reforma Parcial del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley que establece el Impuesto al Valor Agregado, Art. 65 (Gaceta Oficial No 6.507 Extraordinario del 29/01/2020)

15 Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Art. 4 (Gaceta Oficial No 36.980 del 26/06/2000)

16 Ver Decreto Constituyente mediante el cual se dicta la Ley Orgánica de Aduanas, Art. 126 (Gaceta Oficial No 6.507 Extraordinario del 29/01/2020)

17 Ver Resolución Conjunta Ministerios de Finanzas y de Infraestructura, Art. 2 (Gaceta Oficial No 317.042 del 23/01/2001)

MEDIDAS A IMPLEMENTAR PARA MEJORAR EL FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRO NAVAL EN VENEZUELA

Tomando en consideración el papel que tiene el Registro Naval dentro del Régimen Administrativo de la Navegación y de la actividad misma, se puede afirmar que su funcionamiento es clave, tanto para la explotación comercial, como para el desarrollo del país. Por ende, debería ser enfocado, desempeñado y utilizado como herramienta para fomentar el incremento de la flota nacional y estimular el desarrollo del sector acuático.

En ese sentido, enfocados en conseguir efectividad en los tiempos y en el resultado, urge implementar mecanismos en dos áreas fundamentales, que son: mejorar el desempeño del aspecto tecnológico y hacer viable la aplicación de los beneficios fiscales que están previstos y se prevean en nuestro ordenamiento jurídico.

En relación al primer aspecto, se requiere que se lleve a cabo una verdadera revolución digital del proceso, adaptándolo a las realidades existentes en todos los ámbitos que tienen incidencia en la dinámica del sector, no solamente en el país sino a nivel internacional.

Esa revolución debería consistir en la aplicación y adaptación de las nuevas herramientas tecnológicas digitales a todas las fases y en general a toda la actividad registral para servir de utilidad tanto para la Administración como para los usuarios.

Es decir, esas herramientas o instrumentos deberían estar presentes desde el momento en que el usuario hace su primer contacto para solicitar el abanderamiento hasta que culmina el proceso, y permanecer, manteniendo a resguardo toda la documentación y datos relacionados con la vida del buque; llevándose a cabo la implementación de la firma electrónica, permitiendo la verificación y consulta en línea de la información relativa a las actuaciones realizadas en las oficinas de RENAVE, incluso de los expedientes, y en general un acceso rápido, amigable y seguro, tanto para hacer uso de los servicios como para ejecutarlo.

Por otra parte, se precisa lograr que entre los intervinientes en las fases que conforman el proceso de abanderamiento del buque, se establezca un engranaje que sea lo más expedito posible para lograr el resultado de manera coordinada y en el menor tiempo posible.

Respecto al aspecto fiscal en particular, se necesita un efectivo acercamiento entre el Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT) y el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) para armonizar la ejecución de las actividades que corresponde hacer a cada uno de los entes y el tiempo en que las realizan.

Entendemos que el SENIAT requiere verificar que el buque a nacionalizar cumple con las condiciones técnicas y de seguridad, pero el proceso de autorizaciones debería cumplirse con el objetivo de lograr mayor efectividad.

Para ello podría hacerse uso de una Resolución Conjunta entre sus Ministerios de adscripción en el que se establezcan los compromisos de los entes y/o lineamientos a seguir.

Adicionalmente, sería útil incluir en la ley, el caso de que por motivos excepcionales se produjera algún retraso en los trámites de nacionalización como supuesto para efectuar el asiento o anotación provisional.

CONCLUSIONES

Si bien es cierto que al final del siglo pasado e inicio del presente, cuando surgió el ánimo de impulsar el sector acuático en Venezuela, se hicieron muchos esfuerzos y tomaron iniciativas que derivaron en logros importantes sobre todo en el plano normativo, incluido el ámbito registral, existen aspectos que no funcionaron como se buscaba.

Aunado a eso, el panorama tanto nacional como mundial es muy diferente al de la época en que esos cambios fueron implementados. Por lo tanto, está latente la necesidad de reconocer cuáles son las áreas a mejorar y tomar las medidas idóneas para hacer los ajustes y modificaciones que se requiera para reforzar las áreas débiles, corregir los desaciertos y adecuar el sistema a la realidad actual.

Ahora bien, visto el papel primordial del Registro Naval dentro del Régimen Administrativo de la Navegación y que la inscripción del buque constituye el punto de partida para el otorgamiento de la nacionalidad y la sujeción al ordenamiento jurídico, el óptimo funcionamiento del Registro Naval puede y debe ser utilizado como herramienta que promueva el incremento de la flota nacional y la reactivación del sector acuático.

A fin de cuentas, RENAVE fue creado con la intención de establecer un sistema de registro ágil y amigable orientado hacia el progreso; otorgarle una presencia y posición relevantes a nuestro pabellón en el ámbito internacional, ofreciendo seguridad jurídica y otros atractivos que estimularan el abanderamiento en Venezuela.

Hoy en día, el propósito sigue siendo el mismo, pero con gran parte del camino recorrido porque existe un sistema más moderno. Sin embargo, hay que introducirle modificaciones para que opere de forma óptima y conseguir lo que se quiere y necesita.

Se precisa considerar que las circunstancias existentes –tanto internamente como a nivel global– son tan cambiantes y correlacionadas entre sí, que obligan a implementar mecanismos que otorguen flexibilidad y dinamismo al proceso; haciendo uso de las herramientas tecnológicas más avanzadas y desarrollando un trabajo coordinado de los intervinientes para alcanzar un objetivo común orientado a la eficiencia en tiempo y resultados, que contribuya al crecimiento económico del país.

MARCO REGULATORIO DE LOS LUGARES DE REFUGIO EN VENEZUELA

Mileidy Gallardo Araujo*

* Doctora en Ciencias de la Educación. Universidad Nacional Experimental de los Llanos Centrales Rómulo Gallegos. 2022. Especialista en Comercio Marítimo Internacional mención Derecho Marítimo. 2022. Abogada. Universidad Central de Venezuela. 2015. Especialista en Planificación y Evaluación de la Educación. Universidad Santa María. 2011. Especialista en Relaciones Industriales. Universidad Santa María. 1999. Lic. en Educación mención Ciencias Sociales. Universidad Católica Andrés Bello (UCAB). 1996. Docente agregado perteneciente a la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante (EESMM) adscrita a la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. 2022. mgallardoaraujo4@gmail.com

Resumen

Se pretende abordar el tema de los lugares de refugio en Venezuela no desde la esfera ambiental sino desde el ámbito legal, ya que, el ordenamiento jurídico venezolano no contempla de manera explícita su existencia. A nivel internacional se hace necesario crear un Convenio Internacional que regule la creación y funcionamiento de los lugares de refugio con el fin de unificar criterios que permitan prestar asistencia a un buque en peligro y evitar en la medida de lo posible la contaminación de los mares, mientras que en cuanto a Venezuela, es necesario que el legislador desarrolle un conjunto de normas que permitan crear y mantener lugares de refugio que admitan el auxilio de naves en peligro y que a la vez se resguarde el litoral costero de contaminación ambiental al prestar el apoyo y, como Estado ribereño reciba una indemnización por esta asistencia.

INTRODUCCIÓN

En el negocio marítimo, el buque es considerado el núcleo sobre el cual gira todo el mundo mercante, es por esta razón, que desde la antigüedad han recibido un trato especial dentro del transporte marítimo. Es por ello que, cuando un buque presenta contratiempos que afectan su navegabilidad y se encuentra en aguas internacionales o en aguas interiores de un estado extranjero, puede solicitar ayuda al Estado ribereño, en especial cuando se encuentra en juego la vida de los tripulantes. Sin embargo, con el devenir del tiempo, *"los buques fueron creciendo en tamaño, y sus cargas comprendieron hidrocarburos persistentes y otras sustancias nocivas en ingentes cantidades, el derecho del libre acceso al puerto implicaba mayores riesgos de contaminación, de allí que con el tiempo se fuera restringiendo y relativizando".* (Radovich, 2010, p.54).

Por esta razón, cuando no se está en riesgo la vida humana, es muy probable que los Estados ribereños se reserven el derecho de conceder a un buque que esté en peligro el acceso a un lugar de refugio, en especial si este hecho implica altos riesgos de contaminación marítima para sus costas. En tal sentido, surge la presente exploración como una manera de abordar el tema de los lugares de refugio en Venezuela no desde la esfera ambiental sino desde el ámbito legal, ya que, el ordenamiento jurídico venezolano no contempla de manera explícita su existencia.

Es oportuno precisar, que los lugares de refugio constituyen un tema poco estudiado en Venezuela, de hecho, resulta complejo encontrar investigaciones relacionadas con ello al punto que solamente algunos versados del mundo marítimo han profundizado en sus caracterizaciones, cada uno enfocado desde una perspectiva distinta partiendo de su especialidad.

El tema de los puertos de refugio, aunque no es novedoso en el mundo marítimo, ha sido relegado su estudio por diversas razones propias de la dinámica del comercio marítimo internacional, pero no por ello, deja de ser una investigación apasionante debido a que la travesía de un buque siempre se encuentra expuesta a riesgos en el mar y sobre el mar, motivo por el cual, es probable que en algún momento se produzca un peligro de gran magnitud que haga necesario solicitar refugio en un lugar de abrigo y por ende los estados ribereños deberían tener estrategias para abordar esta situación, las cuales en el caso de Venezuela no existen desde el punto de vista jurídico.

CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LOS LUGARES O PUERTOS DE REFUGIO

Un puerto, según el Diccionario de la Real Academia Española, es un *"lugar en la costa o en las orillas de un río que, por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc."* (DRAE, 2021, s/p). Por consiguiente, un puerto constituye en el Negocio Marítimo un espacio fundamental, donde llegan los buques y en consecuencia se perfeccionan las transacciones con la entrega o la carga de mercancías.

Existen muchas definiciones de puertos, entre ellas se puede citar, el concepto dado por la Enciclopedia Jurídica (1985), la cual dice que es un *"lugar de las costas o de la ribera que, artificial o naturalmente, está a refugio de los vientos y el oleaje y acondicionado para el embarque de pasajeros o carga y descarga de mercancías"* (p.45).

Con el devenir del tiempo, la estructura de los puertos se ha ido adecuando a los cambios que están experimentando los buques, los cuales cada vez se vuelven más tecnificados y demandan mayor tecnología, pues las embarcaciones cada día son de mayor envergadura y tamaño. En consecuencia, están expuestos a un gran número de riesgos en el mar y sobre el mar. Motivo por el cual, en caso de sufrir alguna eventualidad que amenace su navegabilidad deben contar con algún lugar donde puedan cobijarse mientras solventa la situación sobrevenida, en la que muchas veces no se encuentra solamente en peligro la embarcación, sino que hay grandes posibilidades de producirse contaminación marina.

Por esta razón, *"la cuestión de la admisión de buques en peligro a los puertos de refugio, ahora lugares de refugio, con el fin de prevenir los riesgos de contaminación marina, se consideró por primera vez en relación con las operaciones de salvamento"* (Berlingieri, 2007, p. 1). Consecuentemente, el Convenio de Salvamento de 1989 establece algunas disposiciones relacionadas con los Puertos de Refugio, por esta razón, el artículo 11 del referido Acuerdo, hace referencia a la potestad que tienen los Estados contratantes de decidir en cuanto a la admisión en sus puertos de buques que se encuentren en peligro.

Sin embargo, hay que tener presente que los artículos establecidos en este Convenio de Salvamento referidos a los puertos de refugio no pueden considerarse como medidas taxativas, ya que, el artículo 9 del Convenio de Salvamento de 1989, establece que *"ninguna disposición contenida en el Convenio debe afectar al derecho de los Estados contratantes a adoptar medidas, de conformidad con los principios generalmente reconocidos por el derecho internacional, con el fin de proteger sus costas de la contaminación creada por un incidente marítimo".* (p. 1).

Motivo por el cual, en caso de que un Estado ribereño considere que sus aguas jurisdiccionales se encuentran amenazadas al darle acogida a un buque en peligro, no puede ser constreñido a prestar este tipo de ayuda, es por esta circunstancia que el tema siguió siendo debatido en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI); partiendo del hecho que *"los artículos 9 y 11 del Convenio de Salvamento de 1989 constituyen el punto inicial del problema de si el acceso a un lugar de refugio debe concederse o negado. El problema es complejo, ya que implica decisiones, cuando el derecho privado se mezcla con el derecho público, en lo que respecta a los derechos y obligaciones de las distintas partes interesadas".* (Berlingieri, 2007, p. 1).

Es oportuno precisar, que durante la última década del Siglo XX hubo poca actividad referida al tema de los puertos de refugio; siendo retomado en el año 2000 cuando el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, estableció un grupo de trabajo para abordar lo referido al mismo y a la seguridad marítima. En tal sentido, partiendo del hecho que el Derecho Marítimo es reactivo y que

para ese momento el mundo estaba enfrentando las consecuencias ambientales generadas por el naufragio del buque petrolero Erika, hecho que conmocionó de tal manera al continente europeo, lo cual sirvió de punto de partida para la creación de una política europea referida a la seguridad marítima, es por ello que, la Comisión Europea el 21 de marzo de 2000 aprobó un comunicado que contenía un conjunto de medidas denominado paquete Erika I relacionado con la seguridad marítima del transporte de hidrocarburos, en el que se disponían estrategias concretas que perseguían evitar que se volviera a generar un accidente de gran magnitud como este.

Por consiguiente, para diciembre de 2000 se aprobó un segundo conglomerado de medidas, que tenían como fin complementar las tres (3) propuestas legislativas que fueron presentadas por la Comisión Europea el 21 de marzo de 2000 y por ende incrementar la protección de las aguas europeas y disminuir los riesgos de accidentes, surgiendo de esta manera el paquete Erika II compuesto por una propuesta de directiva y dos propuestas de reglamento, en la que destaca la siguiente aseveración *"reforzar las facultades de intervención de los Estados miembros en su calidad de Estados ribereños, en caso de riesgo de accidente o amenaza de contaminación de sus costas"* (Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, 2000, s/p), incluyendo de esta manera los puertos de refugio dentro de este conjunto de medidas.

A este hecho se sumó el accidente del buque tanquero Castor, acontecido el 31 de diciembre de 2000, motivo por el cual, la Organización Marítima Internacional (OMI) en mayo de 2001, por medio del Comité de Seguridad Marítima decide cambiar el término puertos de refugio por lugares de refugio, partiendo del hecho que *"la palabra puerto era demasiado limitado teniendo en cuenta la zona geográfica en la que un buque podría estar en una situación de socorro. Por lo tanto, se adoptó el término lugares de refugio, después de algunos pensamientos si elegir el término alternativo refugios seguros"*. (s/p).

Posteriormente, en noviembre de 2002 el hundimiento del buque *Prestige* hizo imperiosa la necesidad de tratar el tema de los lugares de refugio; por este motivo, la Organización Marítima Internacional (OMI) por medio del Comité de Seguridad Marítima, solicitó al Subcomité de la navegación, para que presentara un documento final, el cual fue denominado Resolución A.949 (23), de fecha 5 de diciembre de 2003, en el que se definió los lugares de refugio en los siguientes términos *"lugar en el cual un buque necesitado de asistencia puede tomar las medidas que le permitan estabilizar su situación y reducir los riesgos para la navegación, así como proteger la vida humana y el medio ambiente, muy semejante opinión a lo que debe ser un puerto. La ventaja de la expresión lugar de refugio radica en que, si bien puede incluir los puertos situados en los Estados ribereños, no se limita necesariamente a ellos"*. (s/p).

Con la presente conceptualización de los lugares de refugio, la Organización Marítima Internacional (OMI) persigue que no se limite a un puerto, sino que se extienda a cualquier espacio geográfico de un Estado ribereño, que permita a un buque que se encuentra en peligro atracar y permanecer en ese sitio hasta que pueda solventar su situación y pueda zarpar.

En este sentido es necesario precisar, que tanto las Resoluciones A. 949 (23) y A. 950 (23), fueron finalmente aprobadas en la 23va Asamblea de la OMI el 05 de diciembre del 2003 y en esta última se dispusieron algunas normas relativas a las acciones que deberían tomarse en cuenta cuando un buque se encuentre en peligro y necesite un lugar de refugio, siendo los aspectos fundamentales los siguientes *"1. El mejor medio para prevenir daños o contaminación de un buque accidentado es trasvasar su carga a otra unidad. 2. Conceder refugio era una decisión que correspondía al Estado Ribereño. 3. Preparar un proyecto de resolución sobre Servicio de Asistencia Náutica (MAS) que se refiere a la actualización y ampliación de los sistemas de comunicación de los estados ribereños".* (s/p).

Como puede apreciarse, el mundo se ha sensibilizado en cuanto a los lugares de refugio y a los problemas ambientales como consecuencia de los grandes derrames petroleros que se han suscitados en el devenir del tiempo como el Prestige o el Erika *"esto debería obligar a los Estados, a establecer mecanismos efectivos que coadyuven a prevenir o mitigar daños al medio ambiente frente a situaciones de peligro como éstas"* (Berlingieri, 2007, p. 1).

Evidentemente, lo hasta ahora descrito permite vislumbrar que el problema de los lugares de refugio se encuentra referida a la necesidad de ponderar prioridades, ya que, si se compara con el salvamento marítimo, se puede apreciar que este tipo de industria se encuentra muy desarrollada sobre la base que estas acciones le conceden al salvador el derecho de recibir una remuneración en caso que su maniobra genere un resultado útil, basado en la situación de peligro al que se encuentra expuesto el buque salvado, el valor de lo salvado y en especial el riesgo asumido por el salvador, por lo tanto, es el resultado de la ecuación riesgo con beneficio.

No siendo este el caso cuando se hace referencia a los lugares de refugio o puertos de refugio, ya que el enfoque del problema cambia de perspectiva debido a que los Estados que prestan este apoyo en sus aguas jurisdiccionales no tienen derecho a ninguna remuneración, limitándose el interés de resguardarse en un refugio a las necesidades propias del buque que requiere de asistencia. Este hecho hace que los países ribereños frente a este tipo de situaciones deban evaluar de manera muy objetiva, si conceder albergue a las embarcaciones que se encuentran en peligro, compensa el riesgo de exponer sus aguas jurisdiccionales a una posible contaminación marina, sin recibir en un primer momento alguna garantía pecuniaria.

Obviamente, cada Estado es soberano para decidir si prestar apoyo o no en estos casos, sin embargo, siempre existirán riesgos a la hora de conceder asistencia en un lugar de refugio a un buque que se encuentre en peligro. Por ello, se hace necesario tomar como referencia la postura asumida por varios Estados ribereños europeos frente a estas situaciones como lo ocurrido con el buque petrolero *Prestige*, en la cual la tendencia fue alejar a la embarcación de sus orillas y con esto pretender distanciarse del problema y que los efectos no afectasen sus costas. Pero, la realidad de los acontecimientos, pone en tela de juicio si la decisión del alejamiento de la embarcación sería la más acertada. De allí la importancia de que los encargados de conceder

o no la arribada reúnan con extraordinaria urgencia toda la información relevante que permita tomar una decisión oportuna y evitar males mayores.

Partiendo de lo dispuesto, los países que conforman la Unión Europea han implementado políticas internas con el fin de establecer normas uniformes en cuanto al control de la navegación y lugares de refugio. Un ejemplo de ello es la legislación española que en la Directiva 93/75 del Consejo, de fecha 13 de septiembre de 1993, referido al transporte de mercancías peligrosas, estableció condiciones mínimas en cuanto a los buques con destino u origen a puertos comunitarios, igualmente, lo referente a los puertos de refugio. Siendo incorporada a la normativa jurídica española mediante Real Decreto1253/1997, del 24 de Julio (RD 1253).

Ulteriormente, el 27 de junio de 2002, el Parlamento y el Consejo Español aprobaron la Directiva 2002/59, y en este mismo acto fue derogada la Directiva 93/75. Con esta nueva regla se estableció un sistema más integrado y completo para el seguimiento, además de la información referida al tráfico marítimo, exigiendo la implantación referida a avances tecnológicos en el área de seguridad marítima (Directiva 59).

Es oportuno acotar, que esta Directiva 59 reguló por vez primera la asistencia a buques en situación de peligro siguiendo lo dispuesto por esta directriz y lo establecido por la Resolución (A. 949-23) de la Organización Marítima Internacional (OMI), de fecha 5 de diciembre de 2003. Siendo el principal planteamiento de la OMI en este aspecto, que los Estados ribereños no se encuentran obligados a otorgar a un buque acceso a un lugar de refugio, sin embargo, deben evaluar y valorar equilibradamente todos los elementos concurrentes, de allí el compromiso impuesto por la Directiva 59 de elaborar métodos para albergar dentro de la jurisdicción de los Estados de la Unión Europea (UE) buques que se encuentren en peligro en lugares de refugio.

Es pertinente resaltar que, lo referido a los lugares y puertos de refugio dispuesto en la Directiva 59, fue incorporado a la normativa jurídica española mediante Real Decreto 210/2004, (conocido por sus siglas RD 210) de fecha 6 de febrero de 2004. La cual, a pesar que parte del hecho que ningún Estado tiene la obligación de otorgar refugio a un buque que se encuentre en peligro, sin embargo, dicha normativa jurídica persigue determinar reglas y criterios, en cuanto a la manera de proceder de la autoridad marítima cuando un buque se encuentre en una situación que amerite ser auxiliado, se le concede el acceso al lugar de refugio tomando en consideración que esta opción resulte menos perjudicial para el Estado que el empleo de otros medios alternativos para ayudar a la embarcación que peligra.

Lo hasta ahora descrito permite evidenciar, que la Unión Europea y en especial España, han tomado medidas referidas a los puertos o lugares de refugio con el fin de ofrecer respuesta oportuna a los buques que se encuentren en peligro, soliciten auxilio y requieran resguardo en sus aguas jurisdiccionales, y no alejarlos de sus costas como en épocas anteriores sucedió en casos como con el buque petrolero *Prestige.*

Siendo un ejemplo de esta nueva época en cuanto al enfoque de los lugares y puertos de refugio, la actuación de las autoridades españolas en el caso del buque *Modern Express*en el año 2016, de bandera de Panameña, que transportaba material de construcción y madera de África a Europa, el cual, en uno de sus viajes de Gabón a Francia y Bélgica, sufrió un problema de estabilidad, que desencadenó una escora de aproximadamente de 40º a babor, lo que comprometió su navegabilidad, motivo por el que, fue auxiliado por la compañía *Smit Salvage* que lo remolcó a unas 30 millas de La Rochelle, frente a las costas francesas. Mientras que su tripulación fue rescatada por SASEMAR en condiciones meteorológicas adversas, a unas 150 millas al norte de Cabo Ortegal (La Coruña), este salvamento significó un importante reconocimiento internacional para la empresa salvadora.

Bajo este contexto, tanto los armadores como las aseguradoras del buque *Modern Express* entraron en contacto con las Autoridades Marítimas españolas y las francesas respectivamente, para solicitar apoyo con lugares de refugio. La respuesta de la autoridad francesa fue denegar el refugio, alegando condiciones meteorológicas adversas como vientos del Oeste y olas, que impedía un remolque seguro. Por esta razón, el 1 de febrero de 2016, la Dirección General de la Marina Mercante de España, por medio de una Resolución, aceptó que la embarcación recibiera asistencia en el puerto de Bilbao.

En consecuencia, se acordó una reunión entre el armador, el comité técnico asesor de la Capitanía Marítima de Bilbao, Autoridades Marítimas y Portuarias, SASEMAR, además de los operadores portuarios. Un aspecto sumamente discutido en el encuentro fue lo referido a daños a terceros, medidas de seguridad, prevención de la contaminación, así como una serie de condiciones económicas y técnicas. En consecuencia, la Dirección General de la Marina Mercante fijó una garantía financiera regulada por Real Decreto 210 en un importe que ascendía a 21.598.600 Euros, para cubrir los gastos y daños derivados de los eventos catastróficos dispuesto en el artículo 22 del referido Real Decreto 210; esto fue calculado tomando en consideración el tonelaje de registro bruto (33.831) del buque *Modern Express.*

Es por ello que, el buque *Modern Express* permaneció aproximadamente siete meses en el puerto de Bilbao que lo albergó como lugar de refugio, durante este tiempo se produjo el adrizamiento del navío, la extracción del agua de mar, se logró la extracción del combustible y de la carga transportada, la cual fue descargada y embarcada en otras naves para que fuese transportada a su destino. Finalmente, la embarcación zarpó con rumbo a Turquía para su desguace.

Puede observarse que la operación del buque *Modern Express* obtuvo un resultado satisfactorio, ya que no se produjo contaminación, la carga fue removida y salvada, la embarcación pudo zarpar a desguace sin generar algún tipo de daño a las instalaciones portuarias que sirvieron de lugar de refugio. También, los operadores portuarios del Puerto de Bilbao, resultaron favorecidos como consecuencia de la prestación de sus servicios, al acatar las disposiciones establecidas por la Dirección General de la Marina Mercante Española.

En definitiva, la experiencia española en cuanto a una buena gestión de los puertos o lugares de refugio genera innumerables beneficios, ya que no solamente otorga asistencia al buque que se encuentra en peligro y que necesita asistencia, evitando de esta manera un potencial desastre ambiental, además tanto el puerto de Bilbao como los operadores portuarios recibieron una contraprestación económica por atender una demanda de asistencia.

Este ejemplo permite evidenciar que un lugar de refugio bien planificado y organizado quizás podría generar ventajas a los estados ribereños y les permitiría a las autoridades marítimas y portuarias correspondientes, recibir alguna retribución económica, con lo que se convertiría en una situación más lucrativa que solicitar el alejamiento de la nave que se encuentra en peligro.

Sin embargo, no todos los países manejan como visión la exigencia de una garantía al buque que se encuentra en peligro y el riesgo de contaminación hace que muchas veces opten por negarse a prestar asistencia mediante los puertos de refugio. Ahora bien, las experiencias positivas y planificadas en cuanto a este tema, es probable que en un futuro generen un cambio de paradigma que permita sensibilizar a las Autoridades Marítimas Portuarias, a todas las personas y entidades involucradas, así como a los Clubes de Protección e Indemnización (P&I), sobre la importancia de los lugares de refugio, no solo como una forma de hacerle frente a una situación de emergencia en la que se encuentre un buque, sino que se examine como parte esencial del negocio marítimo y que se profundice en su aspecto mercantil si se considera como una manera de generar ingresos.

Desde otra perspectiva, es preciso indicar que las acciones asumidas por algunos Estados ribereños, aunque no son tan novedosas igual funcionan según la realidad de cada país, como es el caso del Reino Unido, que tras ser protagonista de tres (3) de los mayores derrames de hidrocarburos a nivel mundial, decidió implementar normas para evitar nuevos incidentes, entre las medidas adoptadas se encuentran: *"1. el emplazamiento de cuatro buques especializados armados por el gobierno para asistir a las embarcaciones que lo necesiten, en sitios estratégicos (...) 2. Planes de contingencia operativos y en la figura del SOSREP (Secretary of State Representative o sea, Representante del Secretario de Estado), un funcionario técnico que toma las decisiones sin admitirse influencias ministeriales o políticas en general"*. (Radovich, 2007, p. 277).

Dentro de este orden de ideas, Dinamarca ha asumido otra estrategia, ya que, para ellos es de suma importancia prestar apoyo por medio de lugares de refugio por lo cual, tiene un listado "*de veintidós sitios para ello perfectamente individualizados según se presenten posibilidades altas o bajas de contaminación, todos ellos de conocimiento público*" (Radovich, ídem, p.277). Este país, considera que no es necesario recibir ninguna contraprestación como recompensa por otorgar abrigo a un buque que se encuentre en peligro, ya que, para esta nación, lo importante es salvar a la nave y reducir o evitar posibles eventos que generen contaminación.

Del mismo modo, Alemania, aunque no posee lugares de refugio designados con anticipación, si ha estudiado muchos sitios que puedan habilitarse en caso de surgir alguna eventualidad que

amerite resguardar a un buque que se encuentre en peligro, además, presenta *"una fuerte tendencia a asegurar la compensación de los gastos y daños que provoque el permiso de acceso"* (Radovich, *op. cit*, p. 278).

Lo hasta ahora descrito permite evidenciar, que la postura en cuanto a los puertos o lugares de refugio en la Unión Europea (UE) tiende a ser más flexible, pues, partiendo de sus propias experiencias que le costaron una inmensa contaminación ambiental, por tomar la decisión de alejar de sus costas a los buques que se encontraban en peligro en vez de otorgarles abrigo, ha hecho que asuman distintas estrategias para afrontar estas situaciones.

Mientras que, Estados Unidos posee una regulación propia denominada OPA 90, por *Oil Pollution Act* de 1990. Debido a que esta nación no ha ratificado la Convención Internacional de la Responsabilidad Civil por Derrame de Hidrocarburos, 1969 (CLC) y tampoco el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños ocasionados por la contaminación de Hidrocarburos, 1971 (FUND). Aunque se debe destacar que, Norteamérica en cuanto a los puertos de refugio ha adoptado las Directivas de la Organización Marítima Internacional (OMI) en lo referido a la aceptación o denegación de la admisión de un buque que se encuentre en peligro.

En cuanto a Canadá, está nación se ha caracterizado por ser más radical en lo referente a sus políticas relativas a los puertos de refugio, ya que, su tendencia frente a estas situaciones como Estado ribereño ha sido la de negar el acceso a sus aguas jurisdiccionales y por ende no tiende a habilitar ningún lugar de refugio para el buque que se encuentre en peligro. Quizás esta postura se debe a que teme que en caso de contaminación se vería afectada su inmensa riqueza ecológica marina y su gran extensión de costas.

Con respecto a los países de América Latina, algunos de ellos han sido víctimas de grandes derrames de hidrocarburos como el ocurrido en el año 2001 en las Islas Galápagos, ubicadas en Ecuador, donde se vertió más de 250 galones de petróleo, en una zona de gran sensibilidad ambiental, es por ello que, la propensión de estas naciones se encuentra dirigida a *"relativizar el derecho de los buques con necesidad de asistencia por temor a afectar la ecología y economía costeras"* (Radovich, ob.cit, p.279).

En relación con Venezuela, *"no existe hasta la presente fecha, normativa que regule la previsión e implementación de puertos o lugares de refugio conforme a las Directrices emanadas de la Organización Marítima Internacional, y que pudiesen necesitarse frente a una posible catástrofe que tuviera lugar cercana a sus costas"* (Ponce, 2011, pp. 31-32).

Por tal motivo, Venezuela como Estado ribereño no posee dentro de su ordenamiento jurídico y su estructura organizativa lugares o puertos de refugio, ya que, se encuentra acéfala de políticas y planes por parte de la Autoridad Acuática Venezolana, en este caso, el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), que le permitan hacer frente a eventualidades de esta magnitud.

Motivo por el cual, en el caso de producirse una situación en que un buque por encontrarse en peligro solicite refugio en las aguas jurisdiccionales venezolanas, sería todo un tema de discusión y probablemente se optaría por impedir el ingreso de la embarcación que esté en emergencia. No obstante, es válido aclarar que*" (...) todos los puertos en la práctica por su naturaleza misma son lugares de refugio para buques con averías menores o comunes, pero no serían aptos para recibir buques con averías de gran magnitud que impliquen enormes riegos de contaminación y daños al medio ambiente de ese Estado Ribereño"*. (Ponce, ídem, p. 32).

De manera tal, es necesario en el caso venezolano establecer lugares de refugio tanto para el amarre como para el fondeo de buques, además de establecer planes de contingencia que le permitan a la Autoridad Acuática, tomar decisiones para hacerle frente a las eventualidades de este tipo. Por ello se hace necesario, que Venezuela como Estado Ribereño, elabore herramientas jurídicas que le permitan de considerarlo conveniente, prestar apoyo sin poner en riesgo la seguridad marítima o exponer las costas y aguas jurisdiccionales a una posible contaminación ambiental.

En consecuencia, la navegación marítima supone riesgos asociados a múltiples situaciones, es por ello que, en cualquier lugar y bajo circunstancia adversa, es probable que un buque solicite a un Estado ribereño atracar en sus costas para solventar su situación, lo que no siempre es bien visto por el país que debe prestar el auxilio, en especial cuando prestar dicho apoyo supone un riesgo de contaminación para sus aguas. Esta situación no siempre fue así, ya que, tradicionalmente *"los buques que se encontraban en dificultades, tenían derecho a entrar en aguas interiores de los estados extranjeros, y a atracar en sus puertos, y esta idea encontraba su fundamento en consideraciones de tipo humanitario. Pero a medida que los buques fueron creciendo en tamaño, y sus cargas comprendieron hidrocarburos persistentes y otras sustancias nocivas en ingentes cantidades, el derecho del libre acceso al puerto implicaba mayores riesgos de contaminación, de allí que con el tiempo se fue restringiendo y relativizando"*. (Radovich, citado por Rodríguez, 2017. s/p).

Por esta razón, los avances referidos a la implementación de normativas generales internacionales referidas a los lugares de refugio se han convertido en un verdadero dilema. Sin embargo, *"no debiera esperarse a que se produzca el próximo incidente catastrófico, sino evitarlo por vía preventiva adoptando el instrumento internacional apropiado para que los Estados estén obligados a conceder lugares de refugio a los buques en peligro"* (Radovich, citado por Rodríguez, 2017. s/p).

Por consiguiente, se hace necesario que a nivel internacional se logren medidas en pro de obtener una unificación de criterios que favorezca a las partes involucradas en caso que un buque en peligro solicite apoyo a un estado ribereño, y amerite ingresar a sus aguas jurisdiccionales para poder atracar en un lugar de refugio, es por esto que *"resulta necesario adoptar una convención internacional que trate de manera exhaustiva la concesión o rechazo de acceso de buques en peligro a lugares de refugio. El Comité Marítimo Internacional elaboró un proyecto de convención bastante interesante, conforme al cual, la acogida o rechazo de un buque a un lugar de refugio*

es una facultad discrecional del estado ribereño; pero, cuando el Estado rehúsa el acceso a un lugar de refugio, los motivos para ello deben ser de carácter objetivo y razonable, no siendo suficiente el mero temor subjetivo de que se produzcan daños ambientales. Lo que busca el CMI con esta propuesta es fomentar el acceso a lugares de refugio y penalizar su denegación". (Rodríguez, 2017, s/p).

Lo anterior evidencia, que es complejo alcanzar un equilibrio entre la necesidad de un buque que se encuentra en peligro, el cual requiere de asistencia y los derechos del Estado ribereño de resguardar su frente costero de la contaminación o cualquier otro peligro que emerja como consecuencia de prestar ayuda a dicha nave. Siendo la tendencia natural por mucho tiempo la de alejar al buque lo más posible de las costas, pero experiencias como el caso del buque tanquero *Prestige* han dado muestra que en ocasiones la situación puede empeorar si dicha nave, debe permanecer en alta mar, es por ello que, países como España han comenzado a darle otro tratamiento a los lugares de refugio siendo más flexibles siempre y cuando reciban una contraprestación económica.

También países como Dinamarca han adoptado políticas dirigidas a crear lugares de refugio con una postura más altruista teniendo como norte la conservación ambiental, mientras que existen Estados ribereños más radicales como Canadá, el cual se encuentra negado a crear lugares de refugio, porque está enfocado en proteger su extenso litoral de algún tipo de contaminación producto de un derrame de hidrocarburo o cualquier otro elemento proveniente de alguna embarcación en peligro a la que le d*é* abrigo.

Es conveniente precisar que, en el caso de Venezuela, a pesar de poseer un extenso litoral, desde el punto de vista jurídico no ha asumido una postura clara en relación a los lugares de refugio, siendo necesario analizar lo dispuesto por el marco legal para poder realizar un estudio que permita contribuir con la actualización y sinceración desde el ámbito del derecho marítimo.

LOS PUERTOS

El empleo de los puertos corresponde a una de las etapas más antiguas de la historia de la humanidad, ya que, *"nacen de la necesidad que sintió el hombre cuando sus embarcaciones eran objeto de la fuerza de los elementos del mar, cómo también para la defensa de sus aldeas de la invasión de otros hombres"* (Tovar, 2005, p. 1). En este sentido, se comenzaron a utilizar lugares naturales de abrigo como las bahías, ensenadas y hasta la desembocadura de los ríos para proteger sus embarcaciones de la fuerza del mar.

Sin embargo, en los primeros tiempos esta especie de puertos primitivos no lograron resolver el problema de las embarcaciones con las mareas, ya que acontecía que *"en pleamar podían entrar y salir de estos lugares naturales de abrigo, pero en bajamar y con el azolve que generalmente se presenta en estas áreas sus embarcaciones quedaban varadas sin posibilidades de hacerse al mar"* (Tovar, ídem, p. 1).

Posteriormente, surgieron puertos artificiales como resultado de la necesidad del hombre de resguardarse de las invasiones, por esta razón, comenzó a reforzar los puertos en un primer momento con empalizadas, luego incorporó muros hasta el punto de crear verdaderas fortalezas con el fin de proteger las zonas costeras, surgiendo así las *dársenas, diques y muelles entre otros.*

De esta manera, comenzaron a construirse en todas las costas mundiales los puertos artificiales, siendo los de Alejandría los más antiguos. En otro orden de ideas, el hombre comenzó a concientizar la importancia de los puertos y buques para el intercambio de mercancías, *"por lo que la parte comercial de los puertos comenzó a desarrollarse y desde entonces ha jugado un papel preponderante para su desarrollo y evolución"* (Tovar, op.cit, p. 2).

Partiendo de esta premisa, un gran número de países se han enfocado en el empleo del mar como medio primordial de intercambio comercial, además de ser fuente de recursos naturales motivo por el cual, han desarrollado un gran número de puertos cada vez más competitivos por lo que ofrecen cada día mayores facilidades a los usuarios y mejores condiciones partiendo de sus ventajas geográficas o comerciales.

En efecto, se ha producido una evolución de los puertos obligando a muchos Estados a modificar las estrategias de la gestión portuaria, que han ampliado las redes logísticas, en la que la gestión empresarial, los mercados y los sistemas productivos permiten el flujo de mercancías tanto a nivel nacional como a nivel internacional.

Con relación a la evolución de los puertos, la Conferencia de las Naciones sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), elaboró un informe en 1990 titulado *Port Marketing and The Challenge of the Third Generation Port,* en el cual se establece una descripción sobre la evolución de los puertos comerciales, estableciendo una clasificación de tres (3) generaciones, denominadas puertos de primera generación, puertos de segunda generación y puertos de tercera generación.

Los puertos de primera generación se caracterizan por operar de manera aislada, ya que, presentan un limitado desarrollo de sus servicios, en líneas generales corresponden a la estructura de los puertos antes del año 1960 *"algunos existentes hoy en día en países en vías de desarrollo en los que básicamente se ofrecen servicios de carga, descarga y almacenamiento de la mercancía, siendo únicamente centros de conexión entre dos modos de transporte, el terrestre y el marítimo"* (Batlle Pi, 2015, p. 48).

No obstante, los puertos de segunda generación se caracterizar por corresponder *"(...) al estado de desarrollo habitual entre los años 60 y los 80, presentan una mayor integración de sus actividades, así como con las administraciones y con el entorno. Empieza a aparecer una especialización por tráficos (especialmente en el caso de graneles líquidos y sólidos). Además de los servicios ofrecidos por los puertos de primera generación empiezan a aparecer operaciones de transformación de cargas, así como servicios industriales y comerciales tanto para la mercancía como para el buque, servicios, como puede verse, de mayor valor añadido. Se desarrollan ac-*

tividades de marcaje, etiquetaje, empaque y embalaje. Se presentan estrategias de desarrollo y expansión. Actividades de transformación en industria pesada y servicios a los buques". (Batlle Pi, 2015, p. 48).

Cabe agregar que, con el advenimiento de la década de los años 80 del siglo XX, se implementan los puertos de tercera generación, distinguidos por el predominio de la carga contenerizada, además de ofrecer como innovación estrategias de desarrollo dirigidas al comercio, razón por la cual, *"los puertos se convierten en plataformas comerciales para el comercio exterior y en centros de transporte intermodal. Nodo dinámico en las redes internacionales de producción y distribución. Catalizadores fundamentales del comercio internacional del país"* (Batlle Pi, 2015, p. 48).

Consecutivamente, la extensión de los intercambios comerciales sumados a las novedosas estrategias adoptadas, desencadenó la incorporación de una cuarta generación de puertos, es por ello que en el año 1999 la Conferencia de las Naciones sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) publicó un informe denominado *Technical note: Fourth generation port*, que agregó una cuarta generación a la anterior clasificación, caracterizada por ser *"puertos en red, en los que bien sea a través de las propias administraciones portuarias o bien a través de un gran operador, diversos puertos, así como otros centros intermodales y plataformas logísticas (ZAL, terminales interiores, puertos secos) se integran en una red de transporte multimodal. Estas redes tienen una unidad comercial y de gestión, así como una estrategia de crecimiento y expansión común, tendiendo a compartir sistemas informáticos. Presentan estrategias de internacionalización y diversificación de las actividades. Redes EDI integradas entre los espacios portuarios"*. (Batlle Pi, op.cit, p. 49).

Por otra parte, desde el año 2010 comenzaron a incorporarse los puertos de quinta generación, los cuales concentran estrategias de diversificación e internacionalización de las actividades ofrecidas por los operadores logísticos por medio de *"la implantación de redes telemáticas entre zonas portuarias (...) Un puerto en red se integra en las cadenas logísticas de transporte internacional, con servicios «puerta a puerta», junto con operadores logísticos que operan en varios puertos de una misma fachada marítima, actuando ésta como polo de atracción de tráficos y mercancías"*. (Batlle Pi, ídem, p. 49).

Esto demuestra que los avances tecnológicos no se detienen, es por ello que, en la actualidad existe una fuerte tendencia a que se implementen puertos de sexta generación, los cuales posiblemente estarán caracterizados por la estrecha relación entre la ciudad-puerto, ya que, se espera a la vuelta de unos años *"como ciudades punteras en tecnología Smart City van a influir y transformar los puertos que están en contacto con ellas. Barcelona, está considerada hoy día, como pionera de lo que llamamos ciudades inteligentes o Smart City. La idea principal de una ciudad inteligente es llegar a ser autosuficiente energéticamente, productiva, abierta, inclusiva e innovadora, empujada por la concienciación ambiental de sus ciudadanos"*. (Batlle Pi, *op.cit*, p. 92).

Los nuevos tipos de puertos hacia donde se perfila el futuro persiguen la vinculación perfecta entre los puertos y las ciudades, por esta razón, deben crecer en armonía y complementarse, *"Por tanto una Ciudad-Puerto más inteligente tendrá una dimensión más humana, que utiliza infraestructura TIC y su desarrollo tendrá en cuenta la sostenibilidad ambiental y económica"* (Batlle Pi, ídem, p. 93).

LUGARES DE REFUGIO

La travesía marítima implica muchos riesgos y por ende las naves se encuentran expuestas a una multiplicidad de factores que pueden afectar su navegabilidad, en consecuencia *"un buque puede solicitar un lugar de refugio cuando se encuentra en una situación de peligro, es decir, haber colisionado con otro buque o tener alguna falla técnica, lo que redunda en peligro para los seres humanos que se encuentran a bordo, así como en peligro para el ambiente por la contaminación que se puede producir a través del combustible de los buques y/o de las sustancias que transportan"*. (Radovich, 2017, p. 18).

Los lugares de refugio han sido regulados por la Organización Marítima Internacional (OMI) por medio de Directrices que no se traducen en la obligatoriedad de su acatamiento o cumplimiento, sin embargo *"y aunque sea cierto que no son vinculantes, también lo es que otras soluciones apuntadas tales como la adopción de un Protocolo que se incorporaría a alguna Convención ya en vigor, como MARPOL, o la adopción de un Convenio sobre esta materia, no garantizaría per se una aplicación uniforme de tales medidas porque no debemos olvidar que los Estados son libres de otorgar su consentimiento para obligarse en consecuencia y, por tanto, las disposiciones de la citada Convención o Protocolo solo serían de obligatorio cumplimiento para aquellos Estados contratantes, es decir, aquellos que voluntariamente decidan comprometerse en tal sentido"*. (Sánchez, 2004, citado por Ponce, 2007, p. 15).

En este sentido, en el momento de examinar las Directrices incluidas en la Resolución A.949 (23) aprobada el 5 de diciembre de 2003, es pertinente considerar tres (3) elementos primordiales que toman en cuenta los Estados ribereños a la hora de decidir sobre prestar o no abrigo a un buque que se encuentre en peligro; siendo el primero de ellos que *"consagra el principio de que no existe obligación, por parte del Estado ribereño, de ofrecer refugio a buques que se encuentran en peligro, en segundo término, lejos de establecer una obligación general de ofrecer refugio, se acude al estudio del "caso por caso"* y, en tercer término, se aplican, exclusivamente, a aquellos casos en los que no corre peligro la vida humana, dado que en dicho caso sería de aplicación inmediata el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo, 1978" (SOLAS 74/78). (Sánchez, 2004, citado por Ponce, ídem, p. 15).

Sin embargo, la Organización Marítima Internacional (OMI) por medio del Comité Marítimo Internacional (CMI), en el artículo 3 del borrador de la futura Convención Internacional sobre

el tema de los lugares de refugio (2008) (todavía no se ha aprobado) establece una especie de obligación de los Estados ribereños cuando el buque que se encuentre en peligro represente una amenaza de riesgo de contaminación, por ello dispone *"los Estados y las autoridades competentes tienen la obligación de permitir el acceso a un lugar de refugio a buques que necesiten asistencia, a menos que pueda ser objetivamente demostrado, con fundamentos razonables, que la condición de ese buque es tal que el mismo o su carga pueden causar mayores perjuicios si la petición de acceder a un lugar de refugio es aceptada que si es rechazada"* (traducción de Radovich, 2017, Comité Marítimo Internacional - CMI, 2008, art. 3).

Es oportuno acotar, que el borrador antes citado no ha sido aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), sin embargo, en esencia presenta una nueva óptica en cuanto a los lugares de refugio, y además incorpora otro aspecto fundamental que quizás podría ayudar a que los Estados ribereños apoyen de manera más activa a los buques que se encuentren en peligro si serán indemnizados por esta acción, es así como dispone *"cuando un Estado o autoridad competente concede acceso a un lugar de refugio a un buque necesitado de asistencia, es razonable condicionar ese permiso a la provisión de una fianza o carta de garantía de un Club de Protección e Indemnización del Grupo Internacional o una aseguradora o de otra institución bancaria o financiera reconocidas en la forma del Apéndice 2 de este instrumento, por el monto de la limitación de responsabilidad (aplicable al buque) de acuerdo con la Convención relevante"*. (Traducción de Radovich, op.cit, Comité Marítimo Internacional - CMI, 2008, art. 9).

Lo citado permite vislumbrar, que el Comité Marítimo Internacional (CMI) persigue con este borrador, que los buques que se encuentren en un peligro latente o inminente sean auxiliados por un país ribereño, en especial cuando representen un riesgo de contaminación y que, a su vez, por esta acción de otorgar un lugar de refugio sean indemnizados por las aseguradoras o los P&I Club. Con lo cual, se incentivaría a los Estados ribereños a acondicionar espacios que puedan servir de puertos de refugio en sus costas.

En tal sentido, las Directrices vigentes dictadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) además de prevenir, controlar y evitar la contaminación que pueda derivar de los buques, persiguen proteger la seguridad marítima, por esta razón, sus objetivos fundamentales se encuentran direccionados *"a) Las actuaciones que debe llevar a cabo el capitán del buque y; b) Las actuaciones que debe llevar a cabo el Estado ribereño"*. (Ponce, ídem, p. 15).

En este mismo orden de ideas, es pertinente revisar el contenido del artículo 1.3 de la Resolución A.949(23) del 5 de diciembre de 2003, en el art. 1.3), ya que expone de manera sucinta la importancia de los puertos de refugio en los siguientes términos *"la mejor manera de prevenir el daño o contaminación debido a su deterioro progresivo es aligerar el cargamento y el combustible; y reparar el daño que ha sufrido el buque. Dicha operación se realiza de manera más adecuada en un lugar de refugio"* (p. 5).

LOS PUERTOS EN LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA

La definición de puerto incluye distintas variables y matices, en tal sentido, al profundizar el marco jurídico venezolano, se aprecia una definición suficientemente amplia de lo que constituyen sus principales elementos, la cual se encuentra dispuesta en el artículo 3 de la Reforma Parcial de la Ley General de Puertos (2009) en los términos siguientes *"se entiende por puerto, el conjunto de espacios acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas y móviles, aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques, que constituyen una unidad integral para efectuar operaciones de transferencia de bienes entre buques y tierra u otros modos de transporte, o de embarque y desembarque de personas. Quedan incluidas las plataformas fijas o flotantes para carga o descarga aguas afuera".* (p. 1).

Partiendo del hecho que la conceptualización de un puerto se ha ido ampliando involucrando una concepción más extensa de allí, *"la ley venezolana lo toma como una unidad integral, abarcando de esta forma todo el sistema portuario"* (Tovar, 2005, p. 1). Motivo por el cual, la tecnología cada vez se fusiona con mayor fuerza en el mundo marítimo y en consecuencia, los puertos venezolanos deben incorporar en su funcionamiento estos nuevos avances.

En tal sentido, el legislador venezolano en la Reforma Parcial de la Ley General de Puertos (2009), realizó la clasificación de los puertos existentes en el país de la siguiente manera "*según su propiedad pueden ser públicos o privados (artículo 11). Por su destinación son de uso público o de uso privado (artículo 12). Según su función se clasifican en: comerciales, pesqueros, militares, deportivos o de investigación científica (artículo 13). Por último, los puertos son de interés general o de interés local. (Artículo 14)".* Lo expuesto permite evidenciar que, el ordenamiento jurídico venezolano dentro de las normas jurídicas internas no se encuentra estipulado los lugares de refugio o puertos de refugio.

NATURALEZA JURÍDICA DE LOS LUGARES DE REFUGIO O PUERTOS DE REFUGIO

La Organización Marítima Internacional (OMI), *"es la única Agencia Especializada de la Organización de Naciones Unidas con sede en Londres, nació como Organización Consultiva Marítima Internacional, creada mediante la Conferencia Marítima de la Naciones Unidas de 1948"* (Villarroel, 2003, p. 31).

En una primera etapa la Organización Consultiva Marítima Internacional tenía como función exclusiva, la asesoría y consulta de los estados miembros, hasta el año 1982, fecha en la cual, la Organización de Naciones Unidas (ONU), por medio de la adopción de una Convención Internacional creó oficialmente la Organización Marítima Internacional (OMI), estableciendo como principal objetivo *"mejorar la seguridad de las operaciones marítimas dentro de un marco internacional, en lugar de depender de la acción unilateral de cada país"* (Villarroel, **Ídem**, p. 31).

Por ello, la Organización Marítima Internacional (OMI) *"es una organización internacional con-*

sagrada, fundamentalmente, en un principio, a la adopción de normas relativas a la seguridad marítima, convirtiéndose, posteriormente, la protección del medio ambiente marino en uno de sus principales objetivos" (Sánchez Ramos, 2004, p.825). La Organización Marítima Internacional (OMI), fue la primera organización de carácter intergubernamental dedicada de manera exclusiva a los aspectos relacionados con el mundo marítimo, es por ello que, estableció como principal finalidad *"promover la cooperación técnica en el área marítima y fomentar la creación de estándares que permitan una mayor seguridad y eficiencia de la navegación (...) por último, cumple funciones de asesoría a otras organizaciones internacionales y gobiernos de los Estados Parte"*. (Villarroel, 2003, p. 31).

Es por eso que, para dar cumplimiento a sus funciones y objetivos, la Organización Marítima Internacional (OMI) se encuentra estructurada en Comités, los cuales incluyen: el Comité de Seguridad Marítima Internacional, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Facilitación, el Comité Legal y, por último, el Comité de Cooperación Técnica.

Por otro lado, el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima cuentan con Subcomités. Es oportuno indicar, que el Subcomité de la navegación perteneciente al Comité de Seguridad Marítima fue el designado para desarrollar la Resolución A.949 (23) de diciembre de 2003, en la que estableció una definición de lugares de refugio.

Dicha conceptualización expone que *"la ventaja de la expresión lugar de refugio radica en que, si bien puede incluir los puertos situados en los Estados ribereños, no se limita necesariamente a ellos".* (OMI, 2003, s/p), con lo que, amplía de manera considerable los espacios que un estado ribereño posee a lo largo de su litoral y que pueden ser habilitados para prestar asistencia a un buque que se encuentre en peligro.

Es oportuno precisar, que en esa misma fecha el Subcomité de la navegación adscrito al Comité de Seguridad Marítima, propuso también la Resolución A. 950 (23) adoptada por la Asamblea General, la cual está referida *"al acceso a lugares de refugio de buques que se encuentran en peligro, con las que se pretende ofrecer a los Estados miembros unos criterios objetivos que les permitan adoptar una decisión sobre la viabilidad o conveniencia de otorgar refugio a un buque en peligro"* (Sánchez Ramos, 2004, p. 826).

Es preciso advertir, que el tema de lugares de refugio pasó a ser una materia prioritaria para la Organización Marítima Internacional (OMI) durante los primeros años del Siglo XXI, como consecuencia de los accidentes ocasionadas por los buques Erika, Castor y *Prestige,* además de la incertidumbre del Derecho Internacional que hasta ese momento existía con relación a los puertos de refugio, ya que, a nivel internacional se habían adoptado diversos Convenios relacionados con la prevención de la contaminación pero no con relación a que un estado ribereño prestara abrigo a un buque en peligro. Es así como, muchos expertos coinciden en que estos efectos, se podrían haber limitado si *"se le hubiese permitido el acceso a un lugar de refugio (...) Por lo tanto, una vez más, y como respuesta a las catástrofes que ya se habían producido, la OMI identificó el*

acceso a los lugares de refugio como tema objeto de estudio, llegando a destacar el Secretario General de la OMI que estamos ante una cuestión prioritaria". (Sánchez Ramos, ídem, p. 826).

Es así como, el Sr. Willian O'Neil, Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) indicó que *"había llegado el momento de la Organización para emprender, con carácter prioritario, una consideración global del problema de los lugares de refugio para los buques discapacitados y adoptar las medidas necesarias para garantizar que, en aras de la seguridad de la vida en el mar y protección del medio ambiente, los Estados ribereños revisaron sus arreglos de contingencia para que dichos buques reciban la asistencia y las facilidades que pudieran ser necesarias dadas las circunstancias".* (OMI, 2001, s/p).

En tal sentido, lo descrito permite evidenciar que, a la luz de los organismos internacionales, surge la necesidad tanto de regular el *"acceso de buques en peligro a lugares de refugio como la dificultad de conciliar los intereses en presencia"* (Sánchez Ramos, 2004, p. 837).

Es por ello que, las Directrices adoptadas por la OMI en esta materia persiguen que los Estados ribereños desarrollen planes y procedimientos con la finalidad de aplicar estas disposiciones adaptadas a los requerimientos de cada país, para de esta manera contribuir con la protección del medio marino. Sin embargo, cada Nación como Estado soberano es libre de asumir su propia postura frente a este tema. Tal y como lo dispone la regla 3.12 de la Resolución A.949 (23). *"Cuando se solicita autorización para acceder a un lugar de refugio, el Estado ribereño no está·obligado a concederla, aunque si debe sopesar todos los factores y riesgos de manera equilibrada y conceder refugio cuando sea razonablemente posible"* (s/p). Por esta razón, cada Estado ribereño asume una postura particular, partiendo de sus propias experiencias frente a los desastres medio ambientales que haya sufrido o que hayan marcado su devenir histórico.

Por ejemplo, la Unión Europea por haber enfrentado varias catástrofes como consecuencia de derrames de sustancias peligrosas e hidrocarburos a bordo de buques, ha optado por implementar políticas internas homogéneas para controlar la navegación y los lugares de refugio.

ORDENAMIENTO JURÍDICO INTERNACIONAL REFERIDO A LOS LUGARES DE REFUGIO O PUERTOS DE REFUGIO

Los puertos de refugio, son espacios ubicados dentro de un Estado ribereño que pueden servir de abrigo para albergar un buque que se encuentre en peligro y que, por multiplicidad de factores, requiera amparo para solventar su situación y poder proseguir con su travesía. Desde el punto de vista del ordenamiento jurídico internacional, la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua 1958, es la primera normativa en disponer lo concerniente al tema de puertos de refugio de manera indirecta, en el artículo 1 expone *"la soberanía de un Estado se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial"* (p. 1), con lo cual, queda en evidencia que un Estado ribereño

es soberano en sus aguas jurisdiccionales y queda a su criterio prestar apoyo a un buque que se encuentre necesitado de asistencia.

Posteriormente, el Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen o puedan causar una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (Convenio Intervención 1969) y su Protocolo Intervención 1973. En el artículo 1 establece "*las Partes del presente Convenio podrán tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, resultante de un accidente marítimo u otros actos relacionados con ese accidente, a los que sean razonablemente atribuibles consecuencias desastrosas de gran magnitud"* (p. 4).

En tal sentido, esta disposición internacional es bastante precisa al advertir que cada Estado ribereño ante un peligro de contaminación por hidrocarburos, se encuentra en la potestad de tomar acciones para proteger su litoral, por lo tanto, ante la solicitud de un buque que se encuentre en peligro y necesite asistencia y que a la vez esté cargado de petróleo o cualquiera de sus derivados, podría negar el auxilio alegando este artículo.

De la misma manera, este Acuerdo Internacional en su artículo 2 conceptualiza términos fundamentales como lo son los accidentes marítimos, barco e hidrocarburos, los cuales son primordiales para un Estado ribereño que esté consciente de la magnitud de un daño ecológico al que pudiese enfrentar en caso de negar u otorgar refugio a un buque en peligro. Por ello, el contenido de esta disposición se concatena con el artículo 3 en los literales a, b y c cuando indica que *"(a). Antes de tomar medida alguna, el Estado ribereño consultará con los otros Estados afectados por el accidente marítimo, en particular con el Estado o Estados cuyos pabellones enarbolen los barcos; (c) antes de tomar medida alguna, el Estado ribereño puede iniciar consultas con expertos independientes escogidos en una lista mantenida por la Organización; (d) en casos de extrema urgencia que exijan la adopción inmediata de medidas, el Estado ribereño puede tomar las medidas que la urgencia de la situación haya hecho necesarias sin notificación ni consulta previas, o sin continuar las consultas ya iniciadas..."*

Es preciso advertir, que para la fecha en que entró en vigencia el Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen o puedan causar una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (Convenio Intervención 1969) y su Protocolo Intervención 1973, la navegación de buques cargados con petróleo, *fuel-oil*, aceite diesel y aceite lubricante no era tan masiva como la de ahora, y no se contaba con tantos expertos en el área de contaminación marítima, ya que, tampoco se habían producido los grandes desastres ecológicos producto de los accidentes marítimos donde se encontraban involucrados buques cargados de estos componentes.

Posteriormente, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo, 1978 (SOLAS 74/78), que es el acuerdo primordial que persigue garantizar la

protección de la vida humana por medio de la seguridad marítima, en sus las reglas V/31, VII/6, VII/7-4 y VIII/12, establece lo referente a la información que debe transmitir el buque en caso de peligro o cuando se produce un suceso, todo ello con el objetivo de garantizar la vida de la tripulación.

Sin embargo, en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo, 1978 (SOLAS 74/78), no se hace mención a la asistencia de los buques en peligro. Aspecto que tampoco es puntualizado en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, (SAR 1979), el cual *"establece un amplio sistema para el salvamento de las personas necesitadas de socorro en el mar, que no incluye a los buques necesitados de asistencia"* (OMI, Resolución A.949 (23), 2003, p. 1).

De igual manera, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 1982) no dispone en su artículo 98 nada relativo a la ayuda a buques que se encuentren necesitados de asistencia, solamente se refiere al deber que tiene el capitán de un buque que enarbole el pabellón de uno de los Estados que haya ratificado el presente acuerdo internacional de prestar auxilio a *"toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar"* (p. 22).

También establece que *"b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo. c) Caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala. 2. Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales"*.

Sin embargo, en el artículo 225 de la misma Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 1982), se hace mención al hecho que *"en el ejercicio de las facultades de ejecución contra buques extranjeros previstas en esta Convención, los Estados no pondrán en peligro la seguridad de la navegación ni ocasionarán riesgo alguno a los buques, no los conducirán a un puerto o fondeadero inseguro, ni expondrán el medio marino a un riesgo injustificado"*.

Lo que evidencia que, los Estados ribereños al tomar la decisión de prestar apoyo a un buque necesitado de asistencia, debían garantizar que el puerto de refugio donde el buque pudiera fondearse, representara un espacio seguro, no solamente para la embarcación en peligro, sino que dicha acción tampoco implicaría exponer a riesgo de contaminación el litoral marítimo.

Lo expuesto en el artículo 225, se encuentra concatenado con el artículo 235 de la referida Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relacionada con la responsabilidad de conformidad con el derecho internacional, que tienen los Estados ribereños *"del cumplimiento*

de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino" (p. 75).

Hace mención el citado artículo 335 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que *"los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción"* (p. 76).

Por consiguiente, cuando un buque que recibió asistencia y se le otorgó puerto de refugio y por alguna circunstancia generó contaminación del medio marino est**á** en la obligación de indemnizar al Estado ribereño afectado y esta contraprestación podría extenderse a otros Estados ribereños, si la contaminación surgida también los alcanza, es por ello que, el numeral 3 del artículo 235 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, expone *"a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización".*

Lo hasta ahora expuesto, permite evidenciar, que para las convenciones internacionales el tema de la protección del medio marino es fundamental al igual que la vida humana. Por consiguiente, se tiene claro que, en el caso de peligro de la seguridad de la vida humana, deben seguirse las disposiciones del Convenio de Búsqueda y Salvamento (SAR 79), y hasta ese momento no se tenía un criterio claro en relación a los puertos de refugio, lo cual representaba un dilema a la hora que un buque solicitara asistencia a un país ribereño, es así como luego de las tragedias ecológicas producidas en Europa por los buques Erika, Castor y *Prestige,* se comenzó a tomar muy en serio la situación de los puertos de refugio y la postura de los Estados ribereños con relación al tema.

Es así como en el año 2003 la Organización Marítima Internacional (OMI) en su sesión del 5 de diciembre instauró las Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, por medio de la Resolución A.949 (23), la cual es de suma importancia, ya que persigue *"establecer un equilibrio entre el derecho de un buque necesitado de asistencia a buscar un lugar de refugio y el derecho de un Estado ribereño a proteger su litoral, (siendo fundamental) la provisión de un marco común para ayudar a los Estados ribereños a que determinen lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia y a que respondan con eficacia cuando les soliciten estos lugares de refugio, incrementaría notablemente la seguridad marítima y la protección del medio marino"*. (OMI, Resolución A.949 (23), ídem, p. 1).

La referida Resolución A.949 (23), pretende que los Estados ribereños adopten estas directrices relacionadas con los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia. Por esta razón, en la directriz 1.18 se define buque necesitado de asistencia, en la directriz 1.19 se amplía el concepto de puerto de refugio a lugares de refugio, además en la directriz 1.20 se precisa que en la Resolución 950(23), se dispone que el servicio de asistencia MAS *"será el encargado de recibir los informes en caso de suceso y de servir de punto de contacto entre el capitán y las autoridades del Estado ribereñas cuando se produzca un suceso"* (OMI, Resolución A.949(23), *op.cit.*, p. 6).

Otro aspecto importante que caracteriza la Resolución A.949 (23), es el hecho que es la única normativa existente que establece directrices sobre las medidas que deben adoptar el capitán y/o los salvadores de buques que necesiten un lugar de refugio, igualmente, explica las directrices sobre las medidas que se espera adopten los Estados ribereños y determina todos los Convenios Internacionales aplicables en los lugares de refugio. Bajo este contexto refiere la normativa jurídica que *"cuando un buque se ve afectado por un suceso, el mejor método para impedir los daños o la contaminación debidos al deterioro progresivo del buque sería alijar la carga y el combustible y reparar el buque. Es preferible que esta operación se efectúe en un lugar de refugio"* (OMI, Resolución A.949 (23), *op.cit.*, p. 3).

De esta manera, se persigue evitar males mayores y que el buque pueda ser asistido antes de que sus condiciones empeoren, por esta razón también indica que *"existen circunstancias en las cuales puede ser preferible trasvasar la carga o efectuar cualquier otra operación tendiente a prevenir o a limitar los daños o la contaminación. En esos casos, será· por lo general preferible llevar el buque hasta un lugar de refugio".* (OMI, Resolución A.949 (23), *op.cit.*, p. 3).

La Organización Marítima Internacional por medio de esta Resolución A.949 (23), tiene la firme intención de evitar que los buques en peligro causen contaminación en los lugares de refugio, es por ello que, aportan posibles soluciones que pueden evitar riesgos en el litoral de los Estados ribereños. Pero su aporte se extiende mucho más allá, por lo cual dispone que *"cuando se lleva un buque afectado por un suceso a un lugar de refugio cercano a la costa, se corre el riesgo de poner en peligro al Estado ribereño tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista ecológico, y de que las autoridades y la población locales manifiesten una fuerte oposición".* (OMI, Resolución A.949 (23), *op. cit.*, p. 3).

En consecuencia, partiendo de los posibles riesgos que implica para un Estado ribereño otorgar refugio a un buque en peligro, la Resolución exhorta a estos países a evaluar cada situación y a tomar decisión de brindar abrigo de forma consciente, sopesando situaciones, partiendo del hecho que *"el acceso a un lugar de refugio puede implicar una decisión política que solamente pueda tomarse después de estudiar cada caso individualmente, sopesando por un lado las ventajas que esa acción puede reportar al buque afectado y al medio ambiente y, por otro, el riesgo que supone para el medio ambiente el hecho de que ese buque se encuentre cerca de la costa".*

De manera análoga, esta directriz se encuentra directamente concatenada con la Resolución A.950 (23) del Comité de Seguridad Marítima Internacional de la Organización Marítima Internacional (OMI), en el cual se expone que la concesión de refugio a un buque en peligro queda a potestad del Estado ribereño. Y se encuentra en consonancia con el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el cual reza *"la soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial"* (p. 2).

Partiendo de este principio, cada Estado ribereño ejerce su soberanía en sus espacios acuáticos y, por ende, queda a su criterio conceder refugio a un buque que se encuentre en peligro o negarlo luego que se evalúen los posibles riesgos, es por esta razón, que la Resolución A.950 (23) expone lo relativo al Servicio de Asistencia Marítima (MAR), y sugiere que los Estados ribereños establezcan este servicio con la finalidad de *"a) Recibir los informes, consultas y notificaciones prescritos por los instrumentos de la OMI a que se hace referencia en el anexo 1 de la presente resolución; b) seguir la situación del buque cuando los informes a que se hace referencia en párrafo a) anterior revelen que se trata de un suceso que puede dar lugar a una situación en la que el buque necesite asistencia; c) servir de punto de contacto entre el capitán y el Estado ribereño interesado cuando la situación del buque haga necesario el intercambio de información entre este último y el Estado ribereño, sin ser una situación de peligro que pudiera conducir a una operación de búsqueda y salvamento; d) servir de punto de contacto entre los participantes en una operación de salvamento marítimo realizada por una entidad privada a petición de las partes que tengan un interés legítimo en el buque y el Estado ribereño, cuando éste estime que debe seguir todas las fases de esa operación"*. (OMI Resolución A.950 (23), 2003, p. 2).

En otro orden de ideas, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), dispone en su artículo 8 lo referente a los informes sobre sucesos relacionados con la descarga o posible descarga de sustancias perjudiciales, lo cual se encuentra concatenado con el Protocolo I, en el que se indican las disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con la descarga o posible descarga de sustancias perjudiciales en aplicación del artículo 8 y vinculado con la Resolución A.950 (23).

En este contexto, el Convenio para la Cooperación, Preparación y lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990), establece en su artículo 2 la definición de los sucesos de contaminación por hidrocarburos en los siguientes términos *"es un acaecimiento o serie de acaecimientos del mismo origen que dé o pueda dar lugar a una descarga de hidrocarburos y que represente o pueda representar una amenaza para el medio marino, o el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados, y que exija medidas de emergencia u otra respuesta inmediata"*.(OPRC, 1990 p. 3).

Consecuentemente, esta conceptualización es determinante en el momento que un Estado ribereño se encuentra evaluando las posibilidades de otorgar refugio a un buque cargado de hidrocarburos, que esté en peligro y requiera asistencia.

LUGARES DE REFUGIO Y LA NORMATIVA JURÍDICA VENEZOLANA

Los lugares de refugio en Venezuela no se encuentran regulados de manera explícita en el ordenamiento jurídico nacional, sin embargo, existen algunas regulaciones que son aplicables cuando como Estado ribereño, la Autoridad Acuática Venezolana otorga refugio a un buque que se encuentre en peligro, partiendo del hecho que no se ha dispuesto de manera formal ningún espacio que sirva para este fin.

Es importante destacar, que la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, reza en el artículo 15 que el Estado está obligado a establecer una *"política integral en los espacios fronterizos terrestres, insulares y marítimos, preservando la integridad territorial, la soberanía, la seguridad, la defensa, la identidad nacional, la diversidad y el ambiente, de acuerdo con el desarrollo cultural, económico, social y la integración"* (CRBV, 2000, p. 12).

Por consiguiente, al momento de conceder refugio a un buque que se encuentre en peligro es necesario que la Autoridad Acuática tome en cuenta esta disposición constitucional y concatenarlo con el artículo 127 constitucional, el cual dispone que, *"el Estado protegerá el ambiente, la diversidad biológica, los recursos genéticos, los procesos ecológicos, los parques nacionales y monumentos naturales y demás áreas de especial importancia ecológica"* (CRBV, 2000, p.49), en las que se pueden incluir el litoral y el espacio marítimo.

Por otro lado, el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (2014), en el artículo 5 referido a las políticas acuáticas, que permiten el ejercicio de la soberanía nacional, señala en el numeral 7: *"la seguridad de la vida humana y la prestación de auxilio en los espacios acuáticos" [y el numeral] 24 "la preservación del ambiente marino contra los riesgos y daños de contaminación"* (p. 3). Aspectos a considerar en el momento que la Autoridad Acuática se encuentre frente a una solicitud de asistencia por parte de un buque que se encuentre en peligro.

En tal sentido, el artículo 86 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (2014), refiere el establecimiento de un fondo de *"desarrollo acuático en el cual se atiendan programas referidos al desarrollo de la marina nacional, puertos, construcciones portuarias"* (p. 23); en tal sentido, sería pertinente que se emplearan parte de esos recursos para la construcción de lugares de refugio en el litoral costero venezolano, ya que, hasta el momento no existen zonas planificadas ni programadas para ello.

De manera análoga, el artículo 87 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (2014), señala que existen programas de *"financiamiento de estudios,*

proyectos y adquisición de equipos, orientados por las políticas y planes generales de desarrollo del sector acuático y principalmente atenderán: 6. Adecuación de mejoras, desarrollo y construcción de puertos e infraestructura portuaria" (p. 23), por lo cual, en este apartado se podrían incorporar la habilitación de lugares de refugio a los proyectos y programas que financian, ya que, por ser Venezuela un Estado ribereño debería poseer al menos un puerto de refugio en sus espacios costeros.

Con respecto al Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas (2014), vale advertir, que es la normativa jurídica venezolana que más se aproxima a la regulación de los lugares de refugio, ya que, aunque no emplea el término lugares de refugio de manera expresa, cuando dispone lo relativo a la arribada forzosa y las medidas que deberá tomar el Capitán de Puerto se sobreentiende que un buque necesitado de auxilio se le otorgó asistencia y por ende expresa el artículo 69 que *"todo buque que recale en arribada forzosa en una circunscripción nacional, deberá zarpar al cesar la causa o motivo de la arribada, previo el cumplimiento de los requisitos obtenidos para la obtención de dicho zarpe"* (p. 24).

Es oportuno indicar, que en el artículo 70 del referido Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas, indica las causas justificadas de arribada forzosa en la que destacan, el numeral *"1. Daño del casco, arboladura, aparejos, velamen, maquinaria, u otra avería que impida al buque continuar navegando sin peligro"* (p. 24), con lo cual, queda en evidencia que si un buque tiene comprometido la navegabilidad debe solicitar autorización para el fondeo en las costas venezolanas y este país como Estado ribereño está en la obligación de concederlo cuando se cumpla una o varias de las condiciones expuestas en este apartado de este artículo.

De igual forma, el numeral 3 del citado artículo 70 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas (2014), indica como causa justificada de arribada forzosa *"toda circunstancia de caso fortuito o fuerza mayor que impida la continuación"* de la navegación de un buque, por esta razón en caso de presentarse una situación sobrevenida que le impida a la embarcación seguir su ruta; Venezuela como Estado ribereño está en la obligación de prestar asistencia y lugar de refugio.

Conviene subrayar, que el artículo 71 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas, dispone las medidas que deben ser adoptadas por el Capitán de Puerto una vez esté en conocimiento de la arribada forzosa a su jurisdicción, entre las que destacan *"(...) dará aviso inmediato a la Autoridad Sanitaria del lugar con el fin de que se examine el estado sanitario del buque, luego efectuará la visita al buque y en dicho acto el capitán del buque deberá presentar la Patente o Licencia de Navegación, el Rol de Tripulantes y la Lista de Pasajeros, según el caso. En el mismo acto, el Capitán del buque relatará mediante acta que levantará al efecto y que asentará en el diario de navegación, con todos los pormenores. El Capitán de Puerto dictará las medidas encaminadas a la seguridad de la carga y dejará a bordo la custodia que juzgue conveniente, de conformidad con la ley".* (p. 24).

En este mismo orden de ideas, el artículo 72 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas, hace mención a las acciones que puede tomar el Capitán de Puerto *"en caso de duda sobre la causa de la arribada forzosa a jurisdicción nacional (...) cuando en todo caso el Capitán de Puerto no encuentre suficientemente justificada la arribada forzosa, remitirá lo actuado a las actividades competentes"* (p. 24).

Con relación al tiempo que puede permanecer un buque necesitado de asistencia en aguas jurisdiccionales venezolanas, reza el artículo 73 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas, lo siguientes *"el lapso de permanencia de un buque que recale en arriba forzosa, será determinado por el Capitán de Puerto, de acuerdo con la naturaleza de la causa de la arribada"* (p. 25).

En otro orden de ideas, en el artículo 75 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas define buque en peligro como *"aquel que pierda propulsión, y no tenga posibilidad de recuperarla con medios propios, esté a punto de naufragar y exista riesgo cierto de pérdida de vidas humanas o pudiera causar daños graves al ambiente"* (p. 45).

En este mismo orden de ideas, en el artículo 76 de la referida ley hace referencia a la notificación de situación de peligro de la siguiente manera *"quien tenga noticia de cualquier situación de peligro, accidente o siniestro marítimo, deberá notificarlo, por la vía más expedita a las autoridades competentes. Así mismo, los agentes navieros, armadores, capitanes de buques y administradores portuarios, proporcionarán la información que les sea requerida por la Autoridad Acuática a los fines de solventar la emergencia".*

De igual forma, en su artículo 81 hace mención a la seguridad y a la navegación en los siguientes términos *"la Autoridad Acuática fijará políticas y establecerá normas, para que la materia referente a la seguridad y navegabilidad del buque, sea tratada de manera continua y permanente, que se extienda a los aspectos propios de la seguridad y operatividad del buque, al salvaguardar la vida de pasajeros y tripulantes, proteger el ambiente y el ecosistema".*

Este artículo podría servir de punto de partida para generar un marco jurídico regulatorio destinado a la adecuación normativa de los lugares de refugio en Venezuela, en atención con el artículo 84 de la referida ley, el cual reza *"la Autoridad Acuática, establecerá un Sistema de Control y Seguimiento del Tráfico Acuático, con el fin de mantener un sistema de seguridad y socorro efectivo, permanente, continuo e ininterrumpido, que cubra el espacio acuático nacional"* (p. 46). Es necesario advertir, que más allá de los parámetros establecidos por esta ley, no existe ninguna otra normativa que se aproxime a la regulación de lugares de refugio en Venezuela.

Conviene subrayar, que en el marco jurídico venezolano se hace necesario establecer una regulación exclusiva referida a puertos de refugio, con la finalidad de crear desde el punto de vista legal los lineamientos que regirán la materia así como la creación de lugares de refugio en el litoral costero, ya que, Venezuela posee unas extensas costas y su ubicación geográfica, la convierten

en un paso obligado para muchos buques que navegan hacia y desde Sur América y por ende cualquier buque en peligro podría solicitar asistencia.

CONCLUSIONES

Se puede concluir que los lugares de refugio o puertos de refugio, han sido desarrollados por la Organización Marítima Internacional (OMI) por medio de la Resolución A.949 (23) y la Resolución A.950 (23), en las cuales se disponen las directrices que hasta ahora los reglamenten, sin embargo, se hace necesario que se genere un mayor compromiso entre los Estados ribereños que quede plasmado en un Convenio Internacional que regule la creación y funcionamiento de estos lugares con el fin de unificar criterios que permitan prestar asistencia a un buque en peligro y evitar en la medida de lo posible, la contaminación de los mares.

Es necesario recalcar, que a pesar de estar presente la conceptualización de los lugares de refugio en distintos Convenios Internacionales, no se ha materializado un acuerdo que solidifique lo dispuesto en la Resolución A.949 (23) y la Resolución A.950 (23) y demás Acuerdos Internacionales, y por ende se genere un compromiso real entre los Estados ribereños.

Por lo tanto, se requiere de un Convenio Internacional que permita generar unas políticas coherentes que equilibren las necesidades del buque que se encuentra en peligro y requiera asistencia, con los intereses del Estado ribereño y que este último, reciba una contraprestación económica, que no solamente permita de alguna manera garantizarle una indemnización por el servicio prestado, sino que además estimule la creación de nuevos lugares de refugio.

En este mismo contexto, se debería incorporar los lugares de refugio al negocio marítimo como se logró con el salvamento y que se convierta en una actividad lucrativa, en la que no solamente se obtengan ganancias para los Estados ribereños, sino que además se evite la contaminación ambiental al fortalecer el Servicios de Asistencia Marítima (MAS) y brindar una ayuda planificada en la que todas las partes involucradas obtengan beneficios.

En cuanto a Venezuela, es necesario que el legislador desarrolle un conjunto de normas que permitan crear y mantener lugares de refugio que admitan el auxilio de naves en peligro y que a la vez se resguarde el litoral costero de contaminación ambiental al prestar el apoyo y, como Estado ribereño, reciba una indemnización por esta asistencia, ya que, hasta el momento no existe claridad jurídica en cuanto a este tema, prevaleciendo la relativización de los casos que vayan surgiendo, lo cual, contraviene no solamente las normas internacionales, sino que genera inseguridad jurídica al no existir un marco legal que regule los lugares de refugio a nivel interno.

Por último, se espera que en Venezuela se logre crear un marco jurídico regulatorio antes que suceda alguna tragedia ecológica y que a diferencia del derecho marítimo internacional que es reactivo, el legislador patrio sea preventivo y genere normas antes de ocurrir una catástrofe y no como consecuencia de la misma.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES

Batlle Pi, J. (2015). *Navegando hacia un sistema portuario de Sexta Generación. Port de Barcelona.* Universidad Politécnica de Catalunya. Proyecto Final de Carrera para optar al título de Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo. (Trabajo no publicado). Barcelona-España.

Berlingieri, G. (2007). *Lugares de Refugio y determinadas cuestiones relativas al salvamento, la seguridad financiera y las autoridades del Estado ribereño*. Congreso El Derecho Marítimo en el Siglo XXI - Conflicto de Sistemas Jurídicos o esperanzas de uniformidad. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Sevilla 13-16 noviembre de 2007.

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo. (2000). *Sobre un conjunto de medidas comunitarias en materia de seguridad marítima a raíz del naufragio del petrolero Erika* [COM (2000) 802 final] 06 de diciembre de 2000.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). (1990). *Port Marketing and the Challlenge of the Third Generation*.

Constitución Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. (1999). Gaceta Oficial Extraordinaria N° 36.860 de fecha 30 de diciembre de 1999.

Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. (2014). Gaceta Oficial N° 6.153 Extraordinario del 18 de noviembre de 2014.

Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas. (2014). Gaceta Oficial N° 6.153 Extraordinario del 18 de noviembre de 2014.

Domínguez, A. E. (2009). *Propuesta de Creación en Venezuela de un Puerto de Refugio para Buques necesitados de auxilio.* Trabajo de Grado. E.E.S.M.M., Caracas.

Enciclopedia Jurídica Opus. Tomo VI. (1985).Caracas: Ediciones Libra, C.A.

Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Puertos. (2009). Gaceta Oficial N°39.140 del 17 de marzo de 2009.

Ley Orgánica para la Ordenación del Territorio (Áreas Bajo Régimen de Administración Especial, ABRAE). Gaceta Oficial N° 3.238 Extraordinario de fecha 11 de agosto de 1983.

Ley Penal del Ambiente. (2012). Gaceta Oficial N° 39.913 del 02 de mayo de 2012.

Organización Marítima Internacional. (1969). *Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen o puedan causar una Contaminación por Hidrocarburos*.

Organización Marítima Internacional. (1972). *Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias.*

Organización Marítima Internacional. (1973). *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)*.

Organización Marítima Internacional. (1974). *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo, 1978* (SOLAS 74/78)

Organización Marítima Internacional. (1979). *Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 (SAR 79)*.

Organización Marítima Internacional. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 Convenio de Montegobay*.

Organización Marítima Internacional. (1990). *Convenio para la Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos* (OPRC 1990)

Organización Marítima Internacional. (2003). *Resoluciones A 949* (23). Asamblea de la OMI noviembre de 2003.

Organización Marítima Internacional. (2003). *Resoluciones A 950 (23)*. Asamblea de la OMI noviembre de 2003.

Ponce Reyes, G. (2006). "Puertos o lugares de refugios como mecanismo para prevenir o mitigar la contaminación ambiental". *Revista DOCTUM*. Vol. 9 (1), 2006.

Ponce Reyes, G. (2011). *Análisis de los Factores Básicos para la implementación de los Puertos o Lugares de Refugio en Venezuela*. Trabajo de Grado. E.E.S.M.M., Caracas.

Ponce Reyes, G. (2020). *Puertos o lugares de refugio como mecanismo para prevenir o mitigar la contaminación ambiental*. Disponible en: https://sovconsultores.com.ve/puertos-de-refugio-contracontaminacion/#:~:text=Convenio%20de%20las%20Naciones%20Unidas,internacionales%20y%20los%20fondos%20marinos.

Radovich, J. (2007). Comentario sobre el libro "Place Of Refuge For Ships, Emerging Environmental Concerns Of A Maritime Custom". *Revista de Estudios Marítimos N° 56. Año XXXII. Junio de 2007. Asociación Argentina de Derecho Marítimo.*

Radovich, V. (2017). ¿Los lugares de refugio para buques en peligro como aplicación del principio de prevención? Civilizar Ciencias Sociales y Humanas 17 (32): 17-26, enero-junio de 2017.

Real Academia Española. (2021). *Diccionario de la Lengua Española. (DRAE)*. Disponible en: https://dle.rae.es/puerto?m=form

Reforma Parcial de la Ley General de Puertos. (2009). *Gaceta Oficial 39.140*, de fecha 17 de marzo de 2009.

Rodríguez, A. (2017). ¿Qué son los Lugares de Refugio? ¿Cuál es su importancia? [Documento en Línea] Disponible en https://derechomaritimovenezolano.wordpress.com/2017/06/24/que-son-los-lugares-de-refugio-cual-es-su-importancia/

Sánchez R, B. (2004). "Nuevos avances en el acceso a lugares de refugio: las directrices sobre lugares de refugio para buques en peligro adoptadas por la Organización Marítima Internacional". *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, N° 8, 2004. Disponible en http://www.reei.org.

Tovar, I. (2005). *Evolución de los Puertos*. Caracas: Universidad Marítima del Caribe.

UNCTAD: (1999). *Technical note: Fourth Generation Port.*

Villarroel, F. (2003). *Tratado General de Derecho Marítimo*. Catia la Mar-Venezuela: Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe.

LA IMPORTANCIA DE LA FRANJA DEL ATLÁNTICO PARA VENEZUELA

Leonardo A. Briceño Dudamel[1]
Katiuska J. Figueroa Obispo[2]
Yorside J. Duque Rodríguez[3]

1 Licenciado en Ciencias y Artes Militares (Escuela de Aviación Militar de Venezuela, 2001), Licenciado en Administración Logística (Universidad Mayor de Chile, República de Chile, 2005), Especialista en el Empleo del Poder Aéreo (Escuela de Estudios del Poder Aéreo "EEPA", 2013), Magíster en Ciencias Aeronáuticas (Universidad Nueva Esparta "UNE", 2022), Especialista en Gestión Aeroportuaria (Escuela de Estudios del Poder Aéreo "EEPA", 2023), Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

2 Abogado (Universidad Bicentenaria de Aragua "UBA", 2001), Especialista en Derecho Procesal Civil (Universidad Experimental Rómulo Gallegos "UNERG", 2004), Especialista en Gerencia Pública (Universidad Nacional Experimental de la Fuerza Armada "UNEFA", 2008), Magíster en Ciencias Aeronáuticas (Universidad Nueva Esparta "UNE", 2022), Especialista en Gestión Aeroportuaria (Escuela de Estudios del Poder Aéreo "EEPA", 2023). Gerente General de la Oficina de Gestión Administrativa del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

3 Abogado (Universidad Santa María "USM", 2000), Especialista en Derecho de la Navegación y del Comercio Exterior (Universidad Central de Venezuela "UCV", 2006), Magíster en Ciencias Aeronáuticas (Universidad Nueva Esparta "UNE", 2022), Especialista en Gestión Aeroportuaria (Escuela de Estudios del Poder Aéreo "EEPA", 2023). Secretaria del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

RESUMEN

La disputa de la República Bolivariana de Venezuela con el país vecino la República Cooperativa de Guyana, por el territorio Esequibo se retoma con fuerza y confrontación en la actualidad, más aún cuando emerge el interés de las transnacionales en busca del aprovechamiento de las riquezas que allí residen desde la tierra hasta el mar que lo bordea. Por tal motivo es necesario analizar la importancia de la Franja del Atlántico para Venezuela, en el marco de la controversia por la recuperación del Esequibo.

El conflicto territorial entre Venezuela y Guyana encierra dos aspectos importantes. El primero es de carácter jurídico, y el segundo es de carácter político. El primero se centra en el reclamo de Venezuela de aproximadamente el 18% del territorio venezolano. El segundo se deriva del anterior y ha pasado por diversas etapas, en las que cada país ha tratado de lograr y mantener respaldos domésticos e internacionales, con el fin de cumplir con sus objetivos. Venezuela pretende que se le restituya una parte de su territorio despojado, y Guyana se niega a desprenderse de lo que estima es suyo.

INTRODUCCIÓN

El territorio Esequibo en la actualidad se encuentra ocupado por la República Cooperativa de Guyana, está ubicado geográfica y espacialmente en el extremo oriental de la República Bolivariana de Venezuela, entre las coordenadas 01°13'09" y 08°31›15" de latitud Norte y los 58°10' 00" y 61°22› 32" de longitud Oeste. Limita al Norte con el océano Atlántico, al Sur con la República de Brasil, al Este con Surinam y al Oeste con los estados Delta Amacuro, Bolívar y la República de Brasil.

En este sentido, el Dr. Rubén Bolívar[1], señala lo siguiente:

"*Por el este del país limitamos con el Océano Atlántico, en una línea costera de 1.288 kilómetros, que da el nombre a la Fachada Atlántica, y a la vez compartimos límites con Trinidad y Tobago y Guyana. Es una zona de gran importancia para el país por su exuberancia, por sus riquezas naturales y minerales, y mucho más, entre lo que destaca la presencia del Salto Ángel, orgullo nacional, y la desembocadura de nuestro padre río, el "Soberbio Orinoco", además de una importante salida a un océano que nos conecta con el resto del mundo, especialmente en la navegación hacia Europa, Asia y Oceanía".*

Por otro lado, esta descripción muestra el componente acuático que constituye *la Fachada Atlántica* y lo que la define en la actualidad, pero que también debe ser estudiada desde los aspectos jurídicos que han dado lugar a la reclamación de este importante territorio y las implicaciones geopolíticas y económicas de su extensión, enmarcadas en la controversia por la recuperación del Esequibo.

LA FRANJA DEL ATLÁNTICO: ASPECTOS SUSTANCIALES EN LA RECLAMACIÓN DEL ESEQUIBO

Bolívar (*ob. cit.*) describe con detalle la Franja del Atlántico de la siguiente manera:

"*Por el este del país limitamos con el Océano Atlántico, en una línea costera de 1.288 kilómetros, que da el nombre a la Fachada Atlántica, y a la vez compartimos límites con Trinidad y Tobago y Guyana. Es una zona de gran importancia para el país por su exuberancia, por sus riquezas naturales y minerales, y mucho más, entre lo que destaca la presencia del Salto Ángel, orgullo nacional, y la desembocadura de nuestro padre río, el "Soberbio Orinoco", además de una importante salida a un océano que nos conecta con el resto del mundo, especialmente en la navegación hacia Europa, Asia y Oceanía"*

La Franja del Atlántico en su conceptualización primaria no solo reside allí, sino que de ello se derivan las implicaciones políticas nacionales de posesión territorial como constitución del con-

[1] Bolívar, Rubén (2022). "La Explotación de Hidrocarburos en la Fachada Atlántica de Venezuela". *Libro Estudios de Derecho Marítimo, en Homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo*. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM).

cepto de soberanía, por lo que su concepto no es restrictivo a lo físico, lo trasciende. En este sentido, su estudio se hace interdisciplinar y complejiza la compresión y estudio para su abordaje. Por tal motivo el marco legal que la explica es de naturaleza variada, y bajo enfoques totalmente distintos, los cuales se irán exponiendo en las próximas líneas hasta irse reconstruyendo como una unidad compleja de comprensión, estudio y descripción para su interpretación legal como un sistema legal derivado de una unidad territorial.

MARCO LEGAL DESCRIPTOR DE LA FRANJA DEL ATLÁNTICO DEL ESEQUIBO COMO TERRITORIO EN DISPUTA

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA[2]

Nuestra Carta Magna, establece en su Título II, referido al *Espacio Geográfico y de la División Política. Capítulo I: Del territorio y demás espacios geográficos,* Artículo 10, lo concerniente al Territorio, en los siguientes términos: *"El territorio y demás espacios geográficos de la República son los que correspondían a la Capitanía General de Venezuela antes de la transformación política iniciada el 19 de abril de 1810, con las modificaciones resultantes de los tratados y laudos arbitrales no viciados de nulidad".*

En lo relativo a la Soberanía, nuestra Norma Suprema indica en el Artículo 11 *que: "La soberanía plena de la República se ejerce en los espacios continental e insular, lacustre y fluvial, mar territorial, áreas marinas interiores, históricas y vitales y las comprendidas dentro de las líneas de base rectas que ha adoptado o adopte la República; el suelo y subsuelo de éstos; el espacio aéreo continental, insular y marítimo y los recursos que en ellos se encuentran, incluidos los genéticos, los de las especies migratorias, sus productos derivados y los componentes intangibles que por causas naturales allí se hallen. (...Omissis...) Sobre los espacios acuáticos constituidos por la zona marítima contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, la República ejerce derechos exclusivos de soberanía y jurisdicción en los términos, extensión y condiciones que determinen el derecho internacional público y la ley (...)"*

En cuanto el Artículo 14 abre una brecha sobre posibles territorios donde sus habitantes pretendan incorporarse a la República Bolivariana de Venezuela, en los siguientes términos: *"La ley establecerá un régimen jurídico especial para aquellos territorios que por libre determinación de sus habitantes y con aceptación de la Asamblea Nacional, se incorporen al de la República".*

Del artículo anterior se infiere que, en caso que la República Cooperativa de Guyana libremente decida incorporarse al territorio de Venezuela se promulgará una Ley a través de la cual la Asamblea Nacional acepte tal decisión.

---

[2] Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (2009) (Enmienda), Gaceta Oficial Nº 5.908 Extraordinario de fecha 24 de marzo de 2009, Caracas - Venezuela.

Por otra parte, la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (CRBV) también hace referencia en su Artículo 15 a la *obligación del Estado de ejercer una política integral sobre el territorio o espacio fronterizo*, de la manera siguiente: *"El Estado tiene la obligación de establecer una política integral en los espacios fronterizos terrestres, insulares y marítimos, preservando la integridad territorial, la soberanía, la seguridad, la defensa, la identidad nacional, la diversidad y el ambiente, de acuerdo con el desarrollo cultural, económico, social y la integración (...)"*

ACUERDO DE GINEBRA (1966)[3]

El acuerdo para resolver la controversia entre Venezuela y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre la frontera entre Venezuela y la Guayana Británica, conocido como Acuerdo de Ginebra, es un tratado vigente firmado en Ginebra, Suiza, el 17 de febrero de 1966, por Venezuela por una parte, y el Reino Unido junto con su colonia de Guayana Británica (próxima a recibir la independencia) por la otra, por el cual se detallan los pasos a seguir para la resolución de la controversia limítrofe-territorial sobre la Guayana Esequiba surgida de la contención venezolana ante la ONU, en 1962, de considerar nulo e írrito (inexistente) el Laudo Arbitral de París de 1899 que emitió el Tribunal Arbitral de París y que definió la frontera común entre Venezuela y Guayana Británica. La decisión del tribunal quedó en tela de juicio luego de hacerse público el memorándum de Severo Mallet-Prevost y otros documentos que comprometieron la validez del laudo.

CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR)[4]

El Artículo 83 de la CONVEMAR sobre la Delimitación de la plataforma continental entre Estados señala en su numeral lo siguiente: (...*Omissis*...) "*3. En tanto que no se haya llegado al acuerdo previsto en el párrafo 1, los Estados interesados, con espíritu de comprensión y cooperación, harán todo lo posible por concertar arreglos provisionales con costas adyacentes o situadas frente a frente de carácter práctico y, durante este período de transición, no harán nada que pueda poner en peligro u obstaculizar la conclusión del acuerdo definitivo. Tales arreglos no prejuzgarán la delimitación definitiva (...)"*

Igualmente, el Artículo 300 de la CONVEMAR establece lo siguiente: "*Buena fe y abuso de derecho los Estados Partes cumplirán de buena fe las obligaciones contraídas de conformidad con esta Convención y ejercerán los derechos, competencias y libertades reconocidos en ella de manera que no constituya un abuso de derecho"*.

En este sentido, Guerrero Rodríguez (2022) en su artículo "Fachada Atlántica"[5] afirma: "*A todas luces se agudiza el ánimo de la República Cooperativa de Guyana en el ejercicio de potestades unilaterales sobre la proyección marítima del Esequibo, la cual llega a extenderse*

[3] Acuerdo de Ginebra (1966). Firmado en Ginebra, Suiza, el 17 de febrero de 1966. Publicado en la Gaceta Oficial de Venezuela Nº 28.008 del 15 de abril de 1966.

[4] Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue adoptada en 1982, entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.

[5] Guerrero Rodríguez, Adaelizabeth (2022). Fachada Atlántica. Disponible en: https://www.linkedin.com/pulse/fachada-atl%C3%A1ntica-adaelizabeth-guerrero-rodr%C3%ADguez/?originalSubdomain=es

*sobre zonas que no han sido objeto de controversia como lo son las áreas marinas y submarinas de las costas que generan el Estado Delta Amacuro (Venezuela), situación que exacerba la tensión y compromete los espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela. En razón de lo anterior compartimos el criterio internacional de institucionalizar la coordinación de delimitación de los fondos marinos de la fachada atlántica a través de mecanismos de desconflicción (sic), considerando que se trata de una controversia de connotación geopolítica. [..] Se insiste en que la actividad extractiva offshore no solo se limita a la proyección marítima de la Zona en Reclamación, sino que además se está operando en las áreas marinas y submarinas de la plataforma continental del Delta del Orinoco. Se resalta el hecho que las profundidades de los pozos offshore requieren de métodos de prospección y perforación con el objeto de hallar y extraer hidrocarburos siendo actividades riesgosas debido a las presiones bajo tierra, y al bombeo de fluidos que ocurre en escenarios de aguas profundas y ultra profundas lo que hace el proceso aún más riesgoso ante un eventual derrame debido a las presiones máximas que eventualmente pudieran ocasionar una contingencia, lo que significa un peligro para el medio ambiente marino. [...] De acuerdo con el artículo 300 de la CONVEMAR, los Estados deben ejercer los derechos, la jurisdicción y las libertades reconocidas en la CONVEMAR de buena fe, de manera que no constituyan abuso de derecho. A falta de una iniciativa de este tipo (...) los Estados deberían utilizar canales bilaterales y trilaterales para garantizar que cualquier investigación, perforación o colocación de tuberías en zonas de derechos superpuestos sea considerada y aprobada por los Estados pertinentes" (*Antsygina, E. 2022, p.3).

Es menester destacar que, en el Tratado de Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas firmado entre Venezuela y Trinidad-Tobago del 18 de abril de 1990, se establecieron los límites de las áreas marinas y submarinas donde ejercen soberanía o jurisdicción ambos Estados, fijándose un límite marítimo preciso en cuanto a las delimitaciones marinas y submarinas de Venezuela de la siguiente manera:

- Límite de los mares territoriales son de 12 millas náuticas,

- Límite de las zonas económicas exclusiva 200 millas náuticas,

- Límite de las plataformas continentales (200 millas náuticas).

A su vez, es importante recordar que respecto a la franja de Zona Económica Exclusiva el Estado ejerce jurisdicción y derechos de exploración, explotación económica de los recursos renovables, y no renovables de conformidad con el artículo 45 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, atendiendo lo dispuesto también en el derecho internacional en el artículo 56 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

De lo anterior podemos agregar que, la República Bolivariana de Venezuela no es miembro o parte de la citada CONVEMAR, en virtud que, existen unas condiciones que se establecieron

para definir "las islas", que desfavorecen a Venezuela, en el sentido que, perderíamos los espacios marítimos que de conformidad con el derecho marítimo generan nuestras "Isla de Aves" e "Isla La Tortuga", por cuánto las mismas no poseen "vida propia" como señala la COVEMAR.

TRATADO DE DELIMITACIÓN DE ÁREAS MARINAS Y SUBMARINAS FIRMADO ENTRE VENEZUELA Y TRINIDAD Y TOBAGO (1990)

Sobre el "Tratado de Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas Firmado entre Venezuela y Trinidad y Tobago (1990)", tomaremos como referencia a Morales Paul, citado por Daniels Hernández (2007)[6], quien aclara sobre ello: *"Se trata del primer acuerdo de carácter marítimo que define el espacio geográfico y al propio tiempo estratégico que da salida a nuestra arteria vital interior el Río Orinoco, hacia el Océano Atlántico, hasta alcanzar no solo las 200 millas náuticas de Zona Económica Exclusiva sino el borde exterior del margen continental, que marca el inicio de los fondos marinos y oceánicos fuera de la Jurisdicción Nacional, Patrimonio Común de la Humanidad"*.

En cuanto a la delimitación de Venezuela con Trinidad y Tobago, Bolívar (*ob. cit.*) también indica: *"Nuestro país colinda por el oriente con la isla de Trinidad & Tobago, y la definición de sus fronteras marítimas se inició a través del "Tratado relativo a las Áreas Submarinas del Golfo de Paria", suscrito el 16 de febrero de 1942, firmado entre nuestro país y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, siendo ratificado por el Congreso Nacional el 15 de junio de ese año. Cuarenta y ocho años después, concretamente el 18 de abril 1990, ambos países celebraron el "Tratado sobre la Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas", aprobado por nuestro país en fecha 6 de noviembre de 1990, publicado en Gaceta Oficial Nº 34.588. La importancia de este instrumento radica más que todo en el reconocimiento mutuo de los derechos de cada uno, en las prospecciones de minerales y recursos energéticos, principalmente de hidrocarburos fósiles, y la posibilidad de explotarlos conjuntamente"*.

LAUDO ARBITRAL ENTRE BARBADOS Y TRINIDAD-TOBAGO EN FECHA (2006)

Señala Guerrero Rodríguez (2022) en su artículo "Fachada Atlántica"[7] relativo a El laudo arbitral entre Barbados y Trinidad-Tobago lo siguiente: *"El laudo arbitral entre Barbados y Trinidad-Tobago fue suscrito en fecha 11 de abril de 2006, a través del cual un tribunal arbitral estableció la línea divisoria de las áreas marinas y submarinas entre Barbados y Trinidad-Tobago fijándose el límite entre ambos países en un Punto Nro. 11; Este Punto Nro. 11 está situado en las líneas geodésicas que unen los puntos de las coordenadas geográficas relacionadas a la prolongación de la plataforma continental de las costas del Estado Delta Amacuro determinada por el Punto Nro. 22 del Tratado del 18 de abril de 1990 entre Vene-*

[6] Daniels Hernández, Elías (2007). "Frontera Marítima Barbados y Trinidad-Tobago: su efecto sobre la Fachada Atlántica Venezolana". Octubre, 31 de 2007. Recuperado en 30 de julio de 2023, de: https://elespacioacuaticovenezolano.com/2011/10/03/602/

[7] Guerrero Rodríguez, Adaelizabeth (2022). Fachada Atlántica. Disponible en: https://www.linkedin.com/pulse/fachada-atl%C3%A1ntica-adaelizabeth-guerrero-rodr%C3%ADguez/?originalSubdomain=es

zuela y Trinidad-Tobago que anteriormente había fijado la delimitación entre ambos países, lo que significa que el tribunal arbitral de 2006 (Barbados y Trinidad-Tobago) desconoció el Punto Nro. 22 situado en el borde exterior del margen continental que se fijó con anterioridad en el referido Tratado de 1990 (Venezuela y Trinidad-Tobago)".

"Esta intersección de ese Punto Nro. 11 sobre el límite marítimo que anteriormente se había fijado y delimitado en el Tratado de 1990 (Venezuela y Trinidad-Tobago) representa una escasa distancia de aproximadamente 100 kilómetros. Se precisa que entre ese Punto Nro. 11 y el Punto Nro. 22 se comprometen los derechos de soberanía sobre la prolongación de la plataforma continental que generan las costas del Estado Delta Amacuro (Venezuela), la cual, se encontraba fijada con anterioridad en el Tratado de 1990 a través del referido Punto Nro. 22, por lo que a todas luces se evidencia que se desconocieron los derechos de Venezuela, en razón de los límites de áreas marinas y submarinas establecidos en el arriba mencionado Tratado de 1990 (Venezuela y Trinidad-Tobago)".

LAUDO ARBITRAL SOBRE LOS LÍMITES DE ÁREAS MARINAS Y SUBMARINAS ENTRE LA REPÚBLICA COOPERATIVA DE GUYANA Y SURINAM (2007)[8]

Es importante destacar que el Laudo Arbitral sobre los Límites de Áreas Marinas y Submarinas entre la República Cooperativa de Guyana y Surinam de fecha 17 de septiembre del año 2007, que fue dictado por un Tribunal Arbitral constituido bajo el artículo 287 y el Anexo II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, impacta negativamente a Venezuela ya que desconoce el Acuerdo de Ginebra de 1966.

El referido Laudo Arbitral entre Guyana y Surinam afecta a Venezuela, al no reconocer que aún no se encuentra delimitada la frontera entre Venezuela y Guyana, desconociendo la controversia centenaria, al proceder a fijar una línea de delimitación bajo principios de equidistancia en el punto Devonshire Castle Flats, encontrándose este en la zona en reclamación del territorio Esequibo.

El tribunal arbitral de 2007 (Guyana-Surinam) fijó en el punto Devonshire Castle Flats (ubicado dentro de la zona en reclamación)- como punto base para demarcar las fronteras entre Surinam y Guyana sin tomar en cuenta la disputa fronteriza entre República Cooperativa de Guyana y la República Bolivariana de Venezuela.

De esta manera, observamos que se desconoce el Acuerdo de Ginebra de 1966 y se toman como ciertos los límites de delimitación del controvertido Laudo Arbitral de París de 1899 (sujeto al día de hoy a revisión por parte de la Corte Internacional de Justicia).

[8] Laudo Arbitral sobre los Límites de Áreas Marinas y Submarinas entre la República Cooperativa de Guyana y Surinam. Septiembre, 17 de 2007.

LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS (2014)[9]

La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos regula el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control en los espacios acuáticos, conforme al derecho interno e internacional, así como regula y controla la administración de los espacios acuáticos, insulares y portuarios de la República Bolivariana de Venezuela.

Es menester señalar, que el artículo 45 referente a la *extensión de la Zona Económica Exclusiva* de la *Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos*, atiende lo dispuesto en el derecho internacional *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)* en su artículo 56, de la siguiente manera: *"La zona económica exclusiva se extiende a lo largo de las costas continentales e insulares de la República Bolivariana de Venezuela, a una distancia de doscientas millas náuticas (200 MN) contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial"*.

En idéntica manera, el Artículo 56 referente a la *Extensión de la Plataforma Continental* de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos en concordancia con el derecho internacional conforme el régimen sobre plataforma continental previsto en la parte VI, artículos 76 al 85 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), estipula lo siguiente: *"La plataforma continental de la República Bolivariana de Venezuela comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o bien hasta una distancia de doscientas millas náuticas (200 MN), contadas desde la línea de más baja marea o desde las líneas de base, a partir de las cuales se mide la extensión del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental, no llegue a esa distancia. Cuando el borde exterior del margen continental sobrepasare la distancia de doscientas millas náuticas (200 MN), la República Bolivariana de Venezuela establecerá dicho borde, el cual fijará el límite de la Plataforma Continental con la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos, conforme al Derecho Internacional"*.

De los artículos citados *ut supra* se infiere, que la República Bolivariana de Venezuela en su legislación interna desarrolla el contenido de los Tratados y Acuerdos Internacionales, dando con ello cumplimiento al Derecho Internacional Público.

REGLAMENTO DE LA COMISIÓN DE LÍMITES DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL

De acuerdo al Documento denominado "Respuesta del Gobierno" de fecha 22 de septiembre de 2022, el mismo indica que: "*La Comisión de Límites de la Plataforma Continental es un órgano creado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), compuesto por 21 miembros elegidos sobre la base de una representación geográfica equita-*

[9] Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. Publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.153, Extraordinario del 18 de noviembre de 2014.

tiva, encargado de examinar los datos presentados por los Estados ribereños sobre la determinación de los límites exteriores de la plataforma continental cuando esta se extiende más allá de las 200 millas marinas, y hacer recomendaciones de conformidad con el artículo 76 de la Convención. El Gobierno presentará un candidato cuando las circunstancias aconsejen hacerlo. Los miembros de la Comisión no participan en los casos que afectan a su país y, de acuerdo con el artículo 11 del reglamento de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, en el cumplimiento de sus obligaciones no pedirán ni recibirán instrucciones de ningún gobierno ni de ninguna otra autoridad externa a la Comisión".

Es importante señalar que, en caso de pérdida de la zona en reclamación del Esequibo, la salida directa al Océano Atlántico de Venezuela se limitaría a un estrecho corredor sujeto a la jurisdicción de la República Cooperativa de Guyana.

DECRETO N° 1.787, DE FECHA 26 DE MAYO DE 2015, MEDIANTE EL CUAL SE CREAN Y ACTIVAN LAS ZONAS OPERATIVAS DE DEFENSA INTEGRAL MARÍTIMA E INSULAR (ZODIMAIN), BAJO LA CIRCUNSCRIPCIÓN DE LA REGIÓN ESTRATÉGICA DE DEFENSA INTEGRAL MARÍTIMA E INSULAR (REDIMAIN)[10]

A continuación, se mencionará una de las Zonas más importantes creada y activada a través del Decreto N° 1.787, la cual nos ocupa su estudio en el presente trabajo, a saber:

ZODIMAIN ATLÁNTICA, que comprende las áreas marinas y submarinas de la fachada atlántica definida al norte por la línea al este franco que nace desde el Promontorio de Paria hasta el límite con Trinidad y Tobago y la línea de costa (bajamar) hacia el sur en el espacio continental de los estados Sucre y Delta Amacuro y los límites marítimos internacionales definidos con Trinidad y Tobago, además de las áreas marinas y submarinas que corresponden a la zona en reclamación. Esta ZODI incluye Isla Patos y demás islas, islotes, cayos y bancos situados o que emerjan dentro del mar territorial, así como el espacio aéreo supra yacente, siendo las delimitaciones los puntos geográficos que en dicho Decreto se indican.

DECRETO N° 4.415, DE FECHA 7 DE ENERO DE 2021, MEDIANTE EL CUAL SE ESTABLECE EL TERRITORIO PARA EL DESARROLLO DE LA FACHADA ATLÁNTICA (2021)[11]

El Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela estableció a partir del 7 de enero de 2021, una *Zona Estratégica de Desarrollo de la Fachada Atlántica*, la cual pretende brindar protección

[10] Decreto N° 1.787, de fecha 26 de mayo de 2015, mediante el cual se crean y activan las Zonas Operativas de Defensa Integral Marítima e Insular (ZODIMAIN), bajo la circunscripción de la Región Estratégica de Defensa Integral Marítima e Insular (REDIMAIN). Publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.669 de fecha 27 de mayo de 2015. Posteriormente reimpreso y publicado en la Gaceta Oficial 40.677 del 2015.

[11] Decreto N° 4.415, de fecha 7 de enero de 2021, mediante el cual se crea una Zona Estratégica de Desarrollo Nacional denominada "Territorio para el Desarrollo de la Fachada Atlántica". Publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 42.046 de fecha 13 de enero de 2021.

y salvaguardia de la jurisdicción en su territorio. Asimismo, establece resguardar los "espacios continentales, áreas marinas interiores, limítrofes, históricas y vitales" de Venezuela, y están comprendidas las zonas submarinas, insulares, fluviales, del mar territorial, el suelo y subsuelo de éstos y el espacio aéreo continental, insular y marítimo, los recursos, riquezas y otros intereses que se encuentren o se descubran.

Los aspectos más relevantes establecidos en el citado Decreto a saber son: "brindar protección adecuada y salvaguardar los derechos de la República Bolivariana de Venezuela en los espacios bajo su soberanía y jurisdicción en dicha Zona Estratégica". Igualmente, el Decreto dispone que también estarán incorporados la zona marítima contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, incluidas las del aeroespacio, espacio ultraterrestre subyacente o cualquier otra dimensión donde se pueda afectar la seguridad territorial de la nación. El *Área geográfica* establecida en su artículo 2, de la manera siguiente: *"El Territorio para el Desarrollo de la Fachada Atlántica comprende las áreas marinas y submarinas que integran la plataforma submarina, zócalo y subsuelo continental que proyecta el Delta del Orinoco hasta el borde continental hacia el Océano Atlántico o fachada atlántica del Delta del Orinoco, hasta el borde exterior del margen continental, dondequiera que el margen se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, establecido en virtud de las reglas oponibles de Derecho internacional, y de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Nº 3.732, de fecha 28 de diciembre de 2018"*.

El territorio a que refiere este artículo incluye las islas y elevaciones marinas situadas en el mar territorial venezolano que emerjan en bajamar, su lecho y su subsuelo, así como el espacio aéreo suprayacente, de conformidad con la Constitución y las leyes nacionales, y delimitadas según las reglas de Derecho internacional oponibles a la República. Mientras dicha delimitación no esté efectuada, la República Bolivariana de Venezuela se abstendrá de promover actividades de exploración y explotación en las áreas de solapamiento siempre que los Estados vecinos concernidos procedan recíprocamente, de la misma manera.

Indica el Decreto en su artículo 3, lo atinente a los Principios, de la manera siguiente: *"Este Decreto, se fundamenta en los principios de soberanía, independencia, solidaridad, uniformidad, cooperación, complementariedad económica y productiva, desarrollo sustentable, diversidad cultural, corresponsabilidad, complementariedad, defensa y protección ambiental, en el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación, de conformidad con lo establecido en el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Regionalización Integral para el Desarrollo Socioproductivo de la Patria y la Ley Constitucional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana"*.

Cabe destacar que, en los artículos 4 y 5 del alusivo Decreto abordan la *Administración del Nuevo Territorio Nacional* y la *Autoridad Única* que tendrá bajo su responsabilidad las atribuciones legales correspondientes. Con este nuevo Decreto se incrementan las acciones trazadas por el Gobierno de Venezuela para proteger la Soberanía Nacional, amenazada por el contencioso territorial con Guayana por el Esequibo. En tal sentido, se ratificó la vigencia del Acuerdo de Ginebra

(1966) como única norma bilateral aplicable para dirimir el diferendo mediante negociaciones amistosas. Romero (2021) afirma que: "con este Decreto, no se puede determinar áreas marinas y submarinas sin aclarar si son proyectadas desde un territorio venezolano con una soberanía controversial".

Lo anterior nos ofrece una cartografía Legal que va definiendo en el papel jurídico lo que es El Esequibo, su marco geopolítico y las implicaciones que consigo trae como consecuencia una valoración económica importante para Venezuela y Guyana.

EL ESEQUIBO: RIQUEZA EN DISPUTA

Las características intertropicales, relaciones con su entorno y el resto del mundo son sus riquezas y las peculiaridades geográficas consideradas para el trazado limítrofe. Pero han sido tales características el motivo para propiciar un proceso de usurpación y despojar a Venezuela de este territorio.

Algunos de los más importantes recursos minerales y energéticos contenidos en este territorio son: oro, diamante, mica, bauxita, manganeso, minerales radiactivos, petróleo y gas natural.

Guyana ha implementado una estrategia de territorialización de espacios marítimos que fue puesta en marcha sobre la Guayana Esequiba desde la década de 1970. Esa estrategia parte fundamentalmente del uso de capitales, tecnología e información provenientes de corporaciones, con el fin de activar circuitos económicos que patrocinen o refuercen la presencia del Estado guyanés sobre los territorios reivindicados por Venezuela.

Es sabido que, Guyana ha negociado múltiples concesiones a *empresas extranjeras* para explorar y explotar los recursos naturales presentes en el territorio en disputa. Ello devino en el conflicto en el 2015 debido a las exploraciones autorizadas por Guyana y el sucesivo descubrimiento de yacimientos petroleros de alta calidad por la petrolera estadounidense Exxon Mobil en el bloque Stabroek, ubicado en la zona del océano Atlántico que entra en diferendo territorial. No solo eso, sino que ha solicitado la ampliación de su plataforma continental, afectando el mar territorial venezolano y el único acceso directo que tiene este país al océano Atlántico, convirtiéndose el mar territorial el principal factor del conflicto.

ACCIONES RECIENTES DE VENEZUELA SOBRE EL TERRITORIO EN RECLAMACIÓN "EL ESEQUIBO"

El pasado 17 de agosto de 2023, la República Bolivariana de Venezuela instaló un "faro estratégico" en la Fachada del Atlántico, ello de acuerdo al portal web PRIMICIA[12] a través del cual se

[12] Diario Primicia (2023). "Venezuela instala un "faro estratégico" en fachada atlántica en disputa con Guyana". Agosto, 20 de 2023. Recuperado en 20 de agosto de 2023, de: https://primicia.com.ve/nacion/venezuela-instala-un-faro-estrategico-en-fachada-atlantica-en-disputa-con-guyana/

indica que la información fue dada por el ministro de Defensa, Wladimir Padrino López, en los siguientes términos: *"¡Un faro estratégico para un área estratégica y vital para Venezuela! El día de ayer nuestra Fachada Atlántica vio los primeros destellos del Faro de Isla Corocoro, en el marco del esfuerzo que realiza el Estado por desarrollar nuestro territorio Esequibo ¡Adelante!"*

Asimismo, el comandante general de la Armada Bolivariana, Neil Villamizar Sánchez, comentó que: *"Es una estructura para la garantía de la soberanía"*. Por otra parte, el presidente del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), Eladio Jiménez Rattia, indicó que: *"Este faro además de permitir seguridad durante la navegación", representa un ejercicio de Soberanía. A partir de hoy en la noche y de cara al futuro, cuando un buque navegue en la proyección de la Fachada Atlántica del Esequibo será guiado desde la Luz de un Faro que representa la soberanía venezolana. El Faro Estratégico Isla Corocoro se incorpora al Servicio Público Sistema Nacional de Ayudas a la Navegación Acuática"*.

Foto: Instagram @INEA_VENEZUELA

Inicialmente se sugiere continuar ejerciendo nuestro derecho a la defensa, lo que significa dar respuestas en cada una de las etapas del proceso que actualmente se sigue en la Corte Internacional de Justicia (CIJ) en el conflicto entre Venezuela y Guyana, donde Venezuela deberá continuar presentando los elementos de hecho y derecho, así como la historia de este conflicto, demostrando con ello que, Venezuela fue despojada de su territorio Esequibo, y en este sentido estamos de acuerdo con lo señalado por Bolívar (2022)[13] quien expone sobre este particular lo siguiente: *"Somos de la firme opinión que Venezuela debe comparecer, y haciéndose parte en el juicio, hacer uso de innumerables y suficientes elementos históricos y jurídicos para defender la causa del Esequibo ya que, de hecho, es ésta la primera vez en la historia de esta controversia casi bicentenaria, sostenida primero con el Reino Unido y luego con su colonia liberada Gu-*

[13] Bolívar, Rubén (2022). "La Explotación de Hidrocarburos en la Fachada Atlántica de Venezuela". Libro Estudios de Derecho Marítimo, en Homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM).

yana, que nuestro país puede realmente comparecer a una instancia internacional a exponer su verdad. Además consideramos procedente en el marco del proceso, y de conformidad con lo establecido en los artículos 41 y 73 numeral 1 del Reglamento de la Corte Internacional de Justicia, solicitar "Medidas Provisionales", y en ejercicio del poder cautelar de esa instancia, solicitar la suspensión de las concesiones otorgadas para la exploración, producción y demás actividades de la cadena de valor de los hidrocarburos, así como la abstención del gobierno guyanés en el otorgamiento de nuevas concesiones en áreas geográficas que están bajo litigio en una corte internacional. Esto en virtud de evitar la extensión del grave daño comercial y de otras implicaciones que pudieran ocurrir en el supuesto que la decisión sea favorable a Venezuela y quede sin efecto el Laudo Arbitral de 1899, cuya ratificación es lo que ha solicitado Guyana por esta vía. Por otro lado, las ingentes actividades que están realizando las empresas beneficiarias de concesiones en la zona por parte de Guyana, podrían estar generando graves e irreparables daños al ambiente marino y submarino, incluyendo la conocida por la doctrina especializada "contaminación ambiental trasnacional", cuya regulación está en fase de discusión a través del "Proyecto de Convención de Responsabilidad y Compensación por Daños derivados de la Contaminación Trasnacional en Conexión con actividades de Petróleo y Gas Costa Afuera", propuesta por el "Comité Marítimo Internacional".

Desde el punto de vista político, se recomienda que se realicen acercamientos con el pueblo de Guyana, a los efectos de demostrarles los beneficios que Venezuela puede brindarles en el caso que decidan incorporarse a nuestro territorio venezolano, debe haber un incentivo en ese sentido. A la vez, ofrecer y negociar ganancias económicas futuras en la explotación de los recursos naturales renovables y no renovables, siempre y cuando accedan a negociar.

Cabe destacar que, en la actualidad la explotación de petróleo en Guyana está activa y creciendo, ante lo cual Venezuela ha realizado acciones diplomáticas, pero aún faltaría solicitar acciones legales ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) a los efectos que se paralice dicha actividad.

CONCLUSIONES

El conflicto territorial entre Venezuela y Guyana encierra dos aspectos importantes. El primero es de carácter jurídico, y el segundo es de carácter político. El aspecto de naturaleza jurídica se centra en el reclamo de Venezuela de aproximadamente el 18% del territorio venezolano. El aspecto de carácter político se deriva del anterior y ha pasado por diversas etapas, en las que cada país ha tratado de lograr y mantener respaldos domésticos e internacionales, con el fin de cumplir con sus objetivos.

La Franja del Atlántico es de gran importancia para Venezuela por diversas razones, a saber: la existencia de recursos naturales, pues la franja del Atlántico venezolano alberga una rica diversidad de recursos naturales, como petróleo, gas natural, minerales y pesquerías, vitales para la economía del país; la Industria petrolera de Venezuela, ya que gran parte de las reservas petroleras del país se encuentran en la franja del Atlántico, tanto en la plataforma continental como en

aguas más profundas; el comercio marítimo en la franja del Atlántico proporciona a Venezuela una vía de acceso al comercio marítimo internacional; el potencial turístico, caracterizado por las hermosas playas y paisajes costeros a lo largo del Atlántico; la defensa y seguridad nacional a través de La franja del Atlántico, ya que posee importancia estratégica para la defensa y seguridad nacional de Venezuela.

Aunque Guyana es un país con capacidades limitadas, lo cierto es que su política exterior ha girado en torno al conflicto directa o indirectamente, destinando gran parte de sus esfuerzos y recursos diplomáticos, políticos y económicos a dicho propósito, probablemente porque percibe la reclamación venezolana como un ataque a su integridad física y supervivencia. Entre sus políticas destacan: El desconocimiento de la reclamación y del Acuerdo de Ginebra, discurso hostil, otorgamiento de concesiones económicas y foco en las aguas marítimas.

Venezuela, en defensa de nuestro derecho a la Fachada Atlántica, estableció una Zona Estratégica de Desarrollo Nacional denominada *Territorio para el Desarrollo de la Fachada Atlántica*", la cual pretende brindar protección y salvaguardia de la jurisdicción en su territorio. Asimismo, establece resguardar los *espacios continentales, áreas marinas interiores, limítrofes, históricas y vitales* de Venezuela, y están comprendidas las zonas submarinas, insulares, fluviales, del mar territorial, el suelo y subsuelo de éstos y el espacio aéreo continental, insular y marítimo, los recursos, riquezas y otros intereses que se encuentren o se descubran. Se dispone también que estarán incorporados la zona marítima contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, incluidas las del aeroespacio, espacio ultraterrestre subyacente o cualquier otra dimensión donde se pueda afectar la seguridad territorial de la nación. Con este nuevo Decreto se incrementan las acciones trazadas por el Gobierno de Venezuela para proteger la Soberanía Nacional, amenazada por el contencioso territorial con Guayana por el Esequibo.

Coincidimos con las acciones que la República Bolivariana de Venezuela, instalar un Faro Estratégico Isla Corocoro, incorporándolo al Servicio Público Sistema Nacional de Ayudas a la Navegación Acuática, y con ellos brindar seguridad durante la navegación, a la vez que, Venezuela ejerce presencia activa sobre tan importante territorio marítimo en reclamación.

BIBLIOGRAFÍA

Analítica.com (2014). ***¿Qué es la fachada atlántica de Venezuela?*** Julio, 21 de 2014. Disponible en: https://www.analitica.com/el-editorial/que-es-la-fachada-atlantica-de-venezuela/#:~:text=Es%20un%20%C3%A1rea%20estrat%C3%A9gica%20para,recursos%20naturales%20vivos%20o%20minerales.

Bolívar, Rubén (2022). *"*La Explotación de Hidrocarburos en la Fachada Atlántica de Venezuela*"*. *Libro Estudios de Derecho Marítimo, en Homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo*. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM).

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Adoptada en 1982, entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.

Daniels Hernández, Elías (2007). *Frontera Marítima Barbados y Trinidad-Tobago: su efecto sobre la Fachada Atlántica Venezolana*. Octubre, 31 de 2007. Recuperado en 30 de julio de 2023, de: https://elespacioacuaticovenezolano.com/2011/10/03/602/

Decreto N° 1.787, de fecha 26 de mayo de 2015, mediante el cual se crean y activan las Zonas Operativas de Defensa Integral Marítima e Insular (ZODIMAIN), bajo la circunscripción de la Región Estratégica de Defensa Integral Marítima e Insular (REDIMAIN). Publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.669 de fecha 27 de mayo de 2015. Posteriormente reimpreso y publicado en la Gaceta Oficial 40.677 del 2015.

Decreto N° 4.415, de fecha 7 de enero de 2021, mediante el cual se crea una Zona Estratégica de Desarrollo Nacional denominada *"*Territorio para el Desarrollo de la Fachada Atlántica*"*. Publicado en la *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela* N° 42.046 de fecha 13 de enero de 2021.

Diario Primicia (2023). *Venezuela instala un "faro estratégico" en fachada atlántica en disputa con Guyana*. Agosto, 20 de 2023. Recuperado en 20 de agosto de 2023, de: https://primicia.com.ve/nacion/venezuela-instala-un-faro-estrategico-en-fachada-atlantica-en-disputa-con-guyana/

Diccionario Real Academia de Ingeniería. Disponible en: https://diccionario.raing.es/es/lema/fachada-mar%C3%ADtima#:~:text=Definici%C3%B3n%3A,de%20sus%20centros%20de%20consumo

Donís Ríos, Manuel Alberto (2016). *EL ESEQUIBO. Una reclamación histórica*. Ediciones AB. Universidad Católica Andrés Bello.

Guerrero Rodríguez, Adaelizabeth (2022). *Fachada Atlántica*. Disponible en: https://www.linkedin.com/pulse/fachada-atl%C3%A1ntica-adaelizabeth-guerrero-rodr%C3%ADguez/?originalSubdomain=es

"Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos". Publicada en la *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*. N° 6.153, Extraordinario del 18 de noviembre de 2014.

Ministerio del Poder Popular Para las Relaciones Exteriores. Embajada de la República Bolivariana de Venezuela en la República de Polonia. *Esequibo: historia de un despojo*. Agosto, 6 de 2015. Disponible en: https://www.venez.pl/esequibo-historia-de-un-despojo/

Morillo Dager, R. (2021). *Panorama Socio-Económico del Territorio Esequibo en I Congreso Nacional e Internacional Diferendo por el Territorio: La soberanía sobre el Esequibo.* Fondo Editorial UBA: Aragua.

Romero, Carlos A. (2021). *Venezuela-Guyana: razones de un conflicto*. Febrero, 2021. Disponible en: https://nuso.org/articulo/venezuela-guayana-razones-de-un-conflicto/

Torrealba Rivero, P. J. (2003). *A un siglo del despojo*. Venezuela. Editorial Torre-Alba Editores, C.A.

Vivar, Cristina G., Arantzamendi, María, López-Dicastillo, Olga, & Gordo Luis, Cristina. (2010). *La Teoría Fundamentada como Metodología de Investigación Cualitativa en Enfermería.* Index de Enfermería, 19(4), 283-288. Recuperado en 24 de julio de 2023, de: http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-12962010000300011&lng=es&tlng=es.

LA CULTURA DE SEGURIDAD MARITIMA EN BUQUES ABANDERADOS EN REGISTROS ABIERTOS DESDE LA PERCEPCION DEL OFICIAL VENEZOLANO DE LA MARINA MERCANTE

Natasha Pereira*

* Abogada egresada de la Universidad Central de Venezuela (2008), Especialista en Comercio Marítimo Internacional, mención Derecho Marítimo (2012) y Magíster Scientiarum en Transporte Marítimo (2023), ambas por la Universidad Marítima del Caribe (Venezuela). Miembro Titular de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Entre 2012 y 2017 se desempeñó como Profesora del área de Investigación y Posgrado de la Universidad Marítima del Caribe (Caracas). Diplomada en Derecho Marítimo, Portuario y Aduanero por la Escuela Nacional de la Judicatura de República Dominicana y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (2021) y Diplomada en Derecho Marítimo y Derecho Portuario desde la perspectiva mexicana e internacional por el Despacho Askar Camacho, Ramírez y asociados (2022).

RESUMEN

En una cultura de seguridad, la prevención de los accidentes y de la contaminación debe ser siempre la prioridad más alta de la organización; y para que sea efectiva, todos –ya sea Gerente, Capitán o marino– deben entender y creer en los propósitos de los procedimientos establecidos, así como pensar en la seguridad y en los medios para mejorarlos como una obligación *per se*; pero lamentablemente no siempre es de esta manera. De hecho, en este aspecto los registros abiertos, a veces denominados de forma peyorativa como "banderas de conveniencia", han sido polémicos desde sus inicios por su supuesta aplicación poco estricta de las normas y regulaciones; es por ello que esta investigación se orientó a comprender la percepción de los Oficiales venezolanos de la Marina Mercante frente a la cultura de seguridad marítima en buques abanderados en registros abiertos, a través de la descripción de sus categorías y la interpretación de su significado, para lo cual desde el punto de vista metodológico, la posición paradigmática asumida fue interpretativa bajo el método de la fenomenología, mediante la aplicación de entrevistas en profundidad a siete Oficiales de la Marina Mercante Venezolana. De la información procesada, se obtuvo que los informantes en general no estigmatizan a los buques

abanderados en registros abiertos, pero coinciden en que la cultura de seguridad debe fomentarse desde el trabajo de los oficiales a bordo mediante prácticas avaladas por la compañía; aunado al control posterior por parte de las administraciones marítimas, a fin de constatar que los parámetros mínimos de seguridad a bordo que establecen los Convenios se estén llevando de manera adecuada, para que el personal y el medio ambiente estén seguros.

La primera vez que se habló sobre el concepto de cultura de la seguridad en la comunidad marítima internacional fue en 1995, cuando William O'Neil, el entonces Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en lo adelante OMI), declaró que se habla de una cultura de la seguridad en el transporte marítimo dentro de un entorno en el que no se hace ni se introduce nada sin que se evalúen sus implicaciones para la seguridad, en donde ésta se convierta en una forma de vida y no en una idea improvisada.

Sin embargo, ¿qué se entiende realmente por cultura de la seguridad? La adopción del Código Internacional de Gestión de la Seguridad[1] (en lo adelante IGS) y del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar[2] (*STCW 95* por sus siglas en inglés, enmendado), junto con la introducción de la Evaluación Formal de la Seguridad[3] en el proceso de elaboración de normas de la OMI, se consideran las principales herramientas que contribuyen a su aparición.

En virtud de ello, la razón por la que la OMI estableció un instrumento que regula los requisitos de seguridad marítima fue para motivar la adopción de una mayor cultura de seguridad por parte de la comunidad marítima internacional, tratando de hacer frente al alarmante número de accidentes que se estaban produciendo en la comunidad marítima en ese momento. De manera que, la adopción del Código IGS por la OMI y su aplicación obligatoria por los Estados de bandera, representó un paso más importante hacia la creación de una nueva cultura de autorregulación del transporte marítimo, aunque impuesta a través de un régimen obligatorio, ya que la autorregulación por sí sola no es, sin embargo, totalmente eficaz.

En tal sentido, cabe destacar una publicación de *Nautilus International* de mayo 2019[4]; que indica que la lista blanca de la Convención STCW, creada para identificar cuáles Estados miembros cumplen plenamente con el Convenio y el Código STCW-95, quedaría diezmada si se aplicaran estrictamente los requisitos de notificación de información. Dicho en otras palabras, casi dos tercios de los Estados de abanderamiento que figuran en la referida lista blanca desaparecerían si se les obligara a cumplir las normas de información pormenorizada a la OMI sobre

1 Ver lectura complementaria en https://www.imo.org/es/OurWork/HumanElement/paginas/ismcode.aspx#:~:text=El%20C%C3%B3digo%20internacional%20de%20gesti%C3%B3n,la%20prevenci%C3%B3n%20de%20la%20contaminaci%C3%B3n.

2 Ver lectura complementaria en https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx

3 Ver lectura complementaria en https://core.ac.uk/reader/87656190

4 *Nautilus International* (2019, mayo) IMO Member States risk white list status. [Documento en línea] Disponible: https://www.nautilusint.org/en/news-insight/news/imo-flag-states-risk-white-list-status/

las medidas administrativas que dichos Estados parte han adoptado para garantizar el cumplimiento del Convenio; en tal sentido Panamá, el mayor Estado de abanderamiento por toneladas de peso muerto, sería eliminado de la lista blanca, al igual que las Bahamas, el séptimo Estado de abanderamiento del mundo en 2019. Cabe destacar que los Estados miembros que no cumplen con el STCW-95 se incluyen a menudo en una "lista negra" y a los buques que enarbolan el pabellón de un país dentro de ésta se les inspecciona a profundidad o incluso se les puede negar la entrada a un puerto.

En contraposición a esto, la Cámara Naviera Internacional (*International Chamber of Shipping, (ICS* por sus siglas en inglés) en las últimas publicaciones anuales de desempeño del Estado de abanderamiento[5], puntualiza a Estados de bandera de registros abiertos (Panamá, Liberia, Islas Marshall) con indicadores de resultados positivos, tales como: la inclusión en las listas blancas de los Estados Rectores del Puerto (Paris MoU, Tokio MoU y la Qualship 21 del Guardacostas de EE. UU.); la ratificación de los principales tratados marítimos internacionales (SOLAS 74, MARPOL, Convenio Internacional Sobre Líneas de Carga, STCW 78, Convenio sobre el Trabajo Marítimo, Convenio de Responsabilidad Civil y Convenio del Fondo; la utilización de Organizaciones Reconocidas (OR) de conformidad con el Código de la OMI; la baja edad promedio de la flota; la asistencia a las reuniones de la OMI y la auditoría de los Estados miembros de la OMI.

En virtud de la disyuntiva expuesta previamente y para comprender la cultura de seguridad marítima en buques abanderados en registros abiertos, se llevaron a cabo entrevistas en profundidad a oficiales venezolanos de la Marina Mercante, quienes con base en sus vivencias y experiencias a bordo aportaron gran valor teórico, a fin de contrastar la dualidad de impresiones tanto positivas como negativas que a nivel mediático se tienen sobre estos registros abiertos. De igual manera, el interpretar el significado de la percepción de los oficiales venezolanos de la Marina Mercante frente a la cultura de seguridad marítima, hace posible tener un acercamiento a la realidad actual, de forma tal que las instancias correspondientes puedan tomar los correctivos pertinentes en pro del mejor beneficio para el factor humano y el medio ambiente, que generalmente resultan ser los más afectados cuando ocurren los incidentes o accidentes marítimos.

En consecuencia, las categorías que surgieron de las entrevistas realizadas a los sujetos significantes presentan características que permiten agruparlas para formar sistemas mayores, logrando de esa forma la reducción del número de ellas al conformar grupos, tomando en cuenta criterios relacionados con los constructos alrededor de los cuales versó la investigación y en función de los propósitos perseguidos. En tal sentido, en la figura 1 se plasman las categorías definitivas que reúne grupos de conceptos y/o subcategorías para tener una mejor interpretación y una visión macro, surgido del proceso de interpretación de la realidad, partiendo de los hallazgos alcanzados para un mejor entendimiento de estos y orientados al desarrollo de una comprensión a profundidad de los escenarios y personas que se estudian.

5 https://www.ics-shipping.org/publication/shipping-industry-flag-state-performance-table-archives/

Figura 1. Categorías definitivas. **Fuente:** Pereira (2022)

Así las cosas, para alcanzar el objetivo de interpretar el significado de la percepción de los Oficiales venezolanos de la Marina Mercante frente a la cultura de seguridad marítima en buques abanderados en registros abiertos, se realizó un proceso de triangulación metodológica, en la cual se aplicaron varios métodos y se contrastaron los resultados para analizar las coincidencias y divergencias; con el fin de establecer la validez y la confiabilidad de los resultados emergidos como producto de la revisión hermenéutica de las entrevistas realizadas a los sujetos significantes y de los aspectos teóricos involucrados; para lo cual se empleó la entrevista en profundidad, generando un tipo de conocimiento imposible de obtener de otro modo; ya que constituye una herramienta insustituible para acceder a la intersubjetividad de la experiencia humana; siendo que los indicadores de la cultura de seguridad marítima en buques abanderados en registros abiertos surgieron de las referidas entrevistas.

En tal sentido, el grupo de entrevistados estuvo conformado por un total de siete (7) sujetos significantes, los cuales incluían Capitanes de Altura, Jefes de Máquina y Primeros Oficiales de la Marina Mercante Venezolana. Las sesiones de entrevista anónimas se asemejaron a discusiones donde se animó a los entrevistados a expresarse libremente para descubrir los temas más importantes desde su punto de vista y las preguntas no se representaron de forma similar a los entrevistados, por lo que, la formulación de las respuestas varió significativamente. Los puntos de vista esgrimidos por los participantes fueron contrastados antes, durante y después

de las entrevistas con antecedentes académicos y varias posturas teóricas, a fin de lograr una comprensión hermenéutica más asertiva y coherente; de donde se pudo obtener categorías que han sido previamente esbozadas.

Para alcanzarlo, se tomó en cuenta el método de la fenomenología, fundada por Edmund Husserl[6], la cual metodológicamente se constituye en un estudio vivencial de la interioridad personal del sujeto, percibida en su interacción con la realidad; siendo que cada sujeto percibe los fenómenos de manera distinta, focalizándose y enfatizando en ciertos aspectos de sus experiencias para estudiar el fenómeno tal y como es en sí; en la búsqueda a través de los sujetos y de su experiencia, de una comprensión del mundo mucho más real; procurando no tanto describir, sino más bien descubrir y comprender la esencia de lo que significa en este particular proceso investigativo. En aras de resumir las respuestas, estas han sido recogidas bajo los mismos epígrafes que las categorías, tal como sigue:

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD A BORDO DE BUQUES

El Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) establece los objetivos de gestión de la seguridad y exige que "la empresa" establezca un sistema de gestión de la seguridad. "La empresa" se define como el propietario del buque o cualquier persona -tal como el gestor naval o el fletador del buque sin tripulación- que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque y que, al hacerlo, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código.

La generalidad de los oficiales entrevistados coincidió en que con el Código IGS la OMI proporcionó un guion de principios y objetivos generales, de manera que cada compañía confeccionase su sistema de gestión de la seguridad y procesos operativos para establecer políticas de seguridad y medio ambiente, operativas y eficaces. Asimismo, uno de los oficiales resaltó el liderazgo que tiene el Capitán y su función como encargado de velar por el sistema de gestión a bordo, que en ocasiones podría ser delegada al primer oficial, según lo establezca dicho sistema.

No obstante, algunos entrevistados hicieron la salvedad de que, dependiendo del tipo de empresa y sus políticas, el nivel de exigencia varía en cuanto a los sistemas de gestión de seguridad a bordo. Otros atribuyeron a los Estados de bandera esta diversidad en la gestión de seguridad, tomando en cuenta que son estos quienes deben tener una posición de garante por el simple hecho de otorgar la nacionalidad a los buques. Pero si hay algo en lo que la mayoría de los entrevistados coinciden, es que estos sistemas de gestión a final de cuentas se convierten en procesos burocráticos, que en ocasiones entorpecen la labor de cada uno de los responsables a bordo.

6 Edmund Husserl (1859-1938). Filósofo y Matemático alemán, creador de la fenomenología como ampliación de la Filosofía en la búsqueda de comprensión del mundo. Sus aportes son objeto de debates y discusión a nivel de todo el orbe, en donde se analizan sus propuestas vinculadas a la comprensión de los fenómenos humano – sociales desde el punto de vista de su esencia.

PAPEL DE LAS ADMINISTRACIONES EN LA SEGURIDAD A BORDO

El Código IGS contiene unas prescripciones mínimas requeridas para tener un Sistema de Gestión de Seguridad (SGS) adecuado, siendo la idea inicial la de que cada propietario u operador designe su propio sistema, en la forma que se adecúe a sus propias particularidades. Así las cosas, la tarea por parte de la administración es la de comprobar si la compañía y sus buques cumplen los requerimientos del Código IGS, y de ser así, la Administración emite los certificados correspondientes. En el mismo sentido, la Administración de un gobierno contratante, o una organización reconocida, verificará periódicamente el funcionamiento correcto del SGS del buque (regla IX/6.1 del SOLAS).

En este aspecto, uno de los oficiales entrevistados hizo hincapié en que actualmente hay compañías clasificadoras que realizan una labor deficiente y que realmente no están enfocados en hacer cumplir los aspectos de seguridad a bordo, sino por el contrario, han monetizado el tema de las inspecciones; opinión que viene dada desde su perspectiva, sin que ello represente necesariamente la realidad en esos términos.

Pero, en definitiva, todos los sujetos informantes coincidieron en que el papel de las administraciones en la seguridad a bordo versa básicamente en generar directrices a las compañías, las cuales partiendo de ahí deben implantar un sistema de gestión de seguridad, orientado a la operatividad del buque. No obstante, contrario a la percepción de los oficiales entrevistados, la realidad es que las administraciones marítimas no dan directrices a las compañías navieras en cuanto a cómo generar e implantar su sistema de gestión, sino que esto viene instruido por el Código IGS. En tal caso, las compañías crean su sistema de gestión y luego lo presentan ante la administración marítima como una formalidad más para concederle los beneficios del abanderamiento; siendo que dicha administración lo revisa, audita y aprueba, o por el contrario, hace observaciones para correcciones, de ser el caso; siempre con base en los lineamientos impartidos por el Código IGS.

ACCIDENTES MARÍTIMOS EN BUQUES CON BANDERA DE REGISTRO ABIERTO

Los accidentes marítimos son hechos materialmente objetivos y, por tanto, pueden ser empíricamente cuantificados a través de una masa de datos empíricos. Estos datos no expresan nada por sí mismos, pero lo que sí es cierto es que el accidente se configura como el índice que implica y condensa toda una situación económica, técnica, ergonómica, política y social.

Al respecto, los entrevistados coinciden en que se trata de un factor de estadística, considerando que a mayor tonelaje de arqueo bruto que concentren administraciones con registros abiertos como Panamá, Liberia e Islas Marshall; es común que ocurran más accidentes en buques bajo estas banderas.

Sin embargo, uno de los sujetos significantes hizo la salvedad de que una de las causas proba-

bles de la ocurrencia de estos accidentes, se debe a deficiencias en las inspecciones de bandera por parte de las compañías clasificadoras, bien sea porque no se realizan de manera periódica o porque no cumplen los estándares de exigencia deseables para garantizar la seguridad marítima. Pero otro de los entrevistados indicó que de alguna manera el personal a bordo hace lo posible por mitigar estos accidentes, haciendo uso de las técnicas de control de accidentes exigidos por la compañía a través de su sistema de gestión.

En definitiva, el accidente, el incidente, el percance durante la jornada laboral, muchas veces puede parecer como el fruto de la fatalidad o de predisposiciones individuales, o de algo imprevisible y por tanto inevitable. Sin embargo, son en realidad una salida, el desenlace de tensiones, fatigas, ansias que los preceden y los preparan en el cuadro de determinadas condiciones objetivas.

INSPECCIONES A BORDO DE BUQUES

Una vez el buque esté operativo; para mantener la clase, el armador está obligado a someterlo a un programa claramente establecido de inspecciones periódicas, llevadas a cabo a bordo del buque por inspectores de la Clase, para verificar que continúa cumpliendo las condiciones establecidas en el Código IGS, SOLAS, MARPOL y todos aquellos convenios OMI que apliquen, según el tipo de buque objeto de inspección. Estas se programan sobre un ciclo de cinco (5) años, con inspecciones anuales, intermedias y la especial o de renovación de clase que se realiza al final de dicho periodo. Cada tipo de inspección tiene un alcance y cobertura determinada y en general deberían ser más profundas y rigurosas al envejecer el buque.

Sobre el particular, se les preguntó a los sujetos significantes cómo se gestionaban las inspecciones a bordo de buques, con base en sus experiencias; a lo cual indicaron que hay unas más exigentes que otras en ciertos casos, no obstante, el alcance de la exigencia no depende tanto del Estado de bandera del buque, sino de la nacionalidad de los tripulantes a bordo, tomando en cuenta que algunos marinos por su ciudadanía tienen mala fama en cuanto a su cultura de seguridad.

Por otro lado, uno de los sujetos entrevistados hizo la salvedad de que actualmente las inspecciones a bordo se han tornado un negocio más, donde las compañías inspectoras están en búsqueda de hallazgos y deficiencias en los buques, para poder remitir a los responsables a otras instancias desde donde deban subsanar (astilleros, proveedores de buques) para posteriormente contar con la aprobación por parte de las Organizaciones Reconocidas, opinión subjetiva que no necesariamente pueda corresponder a la realidad.

DESEMPEÑO DEL CAPITÁN Y LOS OFICIALES A BORDO

El Capitán y los oficiales a bordo de un buque, en general tienen responsabilidades en el desempeño de sus quehaceres profesionales: guardias, mantenimiento, seguridad, entre otros;

sin embargo el cargo o rol no abandona a la persona en ningún momento durante su estancia a bordo, y se espera que sea responsable en sus funciones y que participe de la vida a bordo en general, no solo realizando el trabajo que le corresponda, sino también involucrándose de alguna manera de ciertas actividades de ocio.

Sobre el particular, los Capitanes y oficiales entrevistados fueron enfáticos al señalar que su desempeño siempre ha sido con altos estándares de calidad, lo cual deriva de la formación desde cadetes y la ética profesional de cada oficial, sin dejar de lado el compromiso personal de cada uno.

Por otro lado, uno de los entrevistados relató su propia vivencia donde estuvo a bordo de un buque subestándar y lamentablemente por ese tiempo tuvo que igualarse al *modus vivendi* que se venía implantando allí por costumbre, bajo deplorables condiciones de seguridad. Sin embargo, el oficial alegó que, en lo personal, esa situación era insostenible de acuerdo a su ética profesional, por lo que decidió no trabajar más bajo esas condiciones y, por ende, buscó otras opciones que se adecuaran más a su ética.

Finalmente, cabe resaltar la figura del Capitán como el máximo responsable a bordo de llevar la seguridad y el sistema de gestión, siendo que el Código IGS le da la responsabilidad absoluta de su cumplimiento a bordo, así como del sistema de gestión.

BUQUES CON "BANDERA DE CONVENIENCIA"

Los buques que ostenten la bandera de un Estado que tenga un régimen fiscal favorable o requisitos más relajados acerca de los salarios y seguridad social de la tripulación, tienen una ventaja sobre los buques registrados en otros Estados con normas más estrictas. Estos son los llamados "registros de conveniencia" o registros abiertos, una práctica de negocios del transporte marítimo, donde por lo general, el país de registro de la matrícula de un buque mercante y el pabellón enarbolado por éste pertenecen a un Estado soberano distinto al de sus propietarios o armadores.

Sobre este particular, los sujetos informantes están conscientes de que estos registros surgieron de la necesidad de los armadores de reducir costos operativos y evitar regulaciones estrictas en cuanto a seguridad, legislación laboral o tasas fiscales, que de otra manera se verían obligadas a cumplir; y que en la actualidad sigue siendo así. En tal sentido, los oficiales son conscientes de que muchos países pequeños han visto esto como una oportunidad de negocio para incursionar en el registro de buques.

Otro asunto en lo que coinciden los oficiales es que, de alguna forma u otra, los Estados con registros abiertos han sido difamados de manera general, sin tomar en cuenta que hay registros abiertos de buena calidad y otros de mala calidad; así como no todos los registros cerrados son óptimos. Incluso, uno de los oficiales manifestó que es posible que estas administraciones

con registros abiertos tiendan a ser un poco más exigentes que aquellas que poseen registros cerrados, debido a la multiculturalidad de la tripulación a bordo; en el entendido de que las tripulaciones de una misma nacionalidad tienden de alguna manera a relajar los lineamientos que establece la máxima autoridad a bordo, quizás por un tema de camaradería; mientras que en un buque con tripulación de diversas nacionalidades, todos y cada uno de los oficiales no tiene más opción que ceñirse a los mandatos que están establecidos por la compañía, en tanto que no comparten la misma cultura.

CULTURA DE SEGURIDAD MARÍTIMA

En una cultura de seguridad efectiva, todos los empleados de una compañía naviera, ya sea el Gerente, un Capitán o el menor de los marineros, entienden perfectamente y creen en los propósitos de los procedimientos establecidos y pensarán en la seguridad y en los medios para mejorarlos como una obligación *per-se*. Para contrastar esta afirmación, se les consultó a los sujetos informantes su percepción sobre la cultura de seguridad marítima; de lo cual se obtuvo que todos enfocaron su respuesta en torno al oficial como el origen desde donde emana dicha cultura.

No obstante, esta cultura de seguridad se puede ver afectada por muchos factores, por ejemplo, de acuerdo con el rol que esté llevando a cabo. Tal es el caso de los terceros y segundos oficiales, quienes tienen poca experiencia, pero probablemente mucha proactividad para realizar sus labores; a diferencia de los Capitanes de Altura, Primeros Oficiales y Jefes de Máquina, quienes tienen un ojo más experimentado, pero sufren de mucho desgaste por largos contratos o sobrecarga de trabajo bajo su responsabilidad. Otros factores que inciden en la cultura de seguridad de los oficiales es la nacionalidad, las experiencias, los conocimientos y la cultura personal de cada individuo.

Así mismo, los entrevistados hacen partícipe de esta cultura de seguridad a la compañía a través del sistema de gestión, que en cabeza del Capitán gestiona las directrices emanadas de aquella. Sin embargo, los oficiales critican que si bien los sistemas de gestión han sido positivos de alguna forma en disminuir accidentes o cuasi accidentes; por otra parte, se ha vuelto un sistema burocrático a nivel administrativo, que entorpece la promoción de la cultura de seguridad a bordo, ya que el "papeleo" para cumplir auditorías en ocasiones hace que se descuide la parte operacional del buque.

En definitiva, los sujetos informantes coinciden en que la cultura de seguridad debe fomentarse, por un lado, desde el trabajo de los oficiales a bordo mediante prácticas avaladas por la compañía; y por el otro, a través del control posterior por parte de las administraciones, a fin de constatar que se estén llevando de manera adecuada los parámetros mínimos de seguridad a bordo que establecen los Convenios, para que el personal esté seguro.

REFLEXIONES FINALES

En cuanto a los registros abiertos, a lo largo del artículo se ha evidenciado que existen argumentos a favor y en contra de este sistema. No obstante, lo indiscutible es que el administrar un buque en un registro abierto en lugar de en uno tradicional, tiene un impacto inmediato en los costos operacionales por concepto de manejo de dotaciones, lo que contrariamente a lo que algunos pudiesen suponer, no necesariamente implica una disminución de la capacidad profesional. Lo importante en este caso es tener presente que el factor humano y de seguridad cobrará cada vez mayor magnitud, y las administraciones que pretendan operar con personal de baja calidad profesional perderán competitividad, dadas las crecientes exigencias internacionales. Por otro lado, paradójicamente los registros abiertos clásicos son los que mayores partidas presupuestarias aportan a la OMI, contando además con un peso significativo en el Consejo de Seguridad Marítima, y su progreso en cuanto a la importancia de su contribución a la Organización ha sido muy significativa en los últimos años.

No obstante lo anterior, de la revisión de las bases teóricas de esta investigación es difícil sacar conclusiones claras sobre la importancia del Estado de abanderamiento en los accidentes, ya que los estudios existentes apuntan en diferentes direcciones, y a menudo hacen hincapié en otros factores de riesgo, tales como el tipo de buque y la edad como más importantes; pero, los resultados indican que los buques que enarbolan pabellones de registros abiertos de reciente data parecen tener un riesgo mayor. Sobre este particular, cabe acotar que no era objeto de esta investigación comparar los factores de riesgo de los buques que enarbolan banderas de Registros Abiertos más recientes; por lo cual, los futuros estudios que realicen esta comparación pudieran encontrar mayores diferencias en los factores de riesgo, que las que se encontraron en este estudio.

Por otro lado, las entrevistas cualitativas realizadas apoyan la conclusión de que el Estado de abanderamiento podría ser solo uno de los varios factores de riesgo que afectan a los resultados de la seguridad marítima, lo que finalmente cuestiona la utilidad del Estado de abanderamiento como indicador de la seguridad de los buques. Pero lo que sí se pudo evidenciar fue, que la comunicación en particular podría ser un factor de riesgo en los buques abanderados por registros abiertos, ya que suelen tener tripulaciones multinacionales, lo que indica que es más probable que experimenten situaciones de inseguridad debido a malentendidos lingüísticos, así como a diferencias en la cultura de seguridad de cada nacionalidad a bordo.

Sin embargo, es importante señalar que, aunque las dificultades de comunicación parecen ser un factor de riesgo en los buques abanderados en Registros Abiertos, se tienen indicios de que estos obtienen mejores resultados que otros tipos de registros en distintos factores que influyen en la seguridad. Tal es el caso, que los datos cualitativos obtenidos sugieren, que los niveles de dotación, así como el problema conexo de la fatiga, influyen en la seguridad más que el Estado de abanderamiento en sí, y la razón de ello es que los armadores de esos buques pueden pagar a los marinos extranjeros de acuerdo con los niveles salariales más bajos de sus países de origen.

En virtud de lo anteriormente expuesto sobre los buques inscritos en registros abiertos, se llegó a la conclusión de que deben reforzarse y desarrollarse más las siguientes medidas:

1) Promover el desarrollo de agencias de inspección supranacionales, tales como la Agencia Europea de Seguridad Marítima de la Unión Europea, que ha demostrado tener más peso que los Estados de abanderamiento individuales que llevan a cabo inspecciones a través de acuerdos bilaterales.00

2) Seguir desarrollando el régimen de Control por el Estado Rector del Puerto basado en el riesgo, el cual centra la atención en buques de alto riesgo, y utiliza varios criterios para monitorearlos.

3) Aumentar las habilidades de comunicación en idioma inglés; dado que la investigación demostró que los conocimientos y las capacidades de comunicación en ese idioma varían sustancialmente entre los grupos en los buques, lo que es importante para la seguridad; siendo pertinente considerar requisitos lingüísticos más estrictos, educación y control en el sector marítimo.

Por otro lado, históricamente la seguridad en el transporte marítimo se ha centrado en las mejoras técnicas y prácticas, lo que ha dado lugar a importantes progresos en la seguridad de los buques; y el presente estudio ha dejado de manifiesto que también la cultura de la seguridad ha surgido y se está desarrollando en la industria marítima; pero aun así, siguen existiendo serias barreras para el avance de la gestión de la seguridad, las cuales podrían considerarse factores culturales que impiden el proceso de seguridad; y pese a que el Código IGS lleva más de una década en vigor, el antiguo comportamiento que se basa en la cultura marítima de antaño sigue existiendo.

De igual manera, se detectaron como principales puntos débiles la formación insuficiente de los oficiales, problemas de comunicación debido a la multiculturalidad de las tripulaciones a bordo, niveles inadecuados de dotación en los buques, así como la provisión insatisfactoria de tiempo de descanso a los oficiales. Y aunque la mayoría de las normas han sido eficaces para prevenir accidentes e incidentes en el mar, estos de igual forma ocurren, por lo que el actual sistema de regulación puede ser criticado, ya que el proceso de regulación internacional tiende a ser en su mayoría reactivo en lugar de preventivo, y solo se revisa después de que ocurren los accidentes.

Es por ello que las principales mejoras de la seguridad marítima no pueden esperar a que estos problemas se resuelvan y mitigarlos con políticas que solo serán soluciones temporales, sin interferir en las verdaderas causas del problema; por lo que sería importante pensar a fondo en cómo se podría motivar al sector del transporte marítimo a optimizar la seguridad marítima de la mejor manera posible, siendo ahora el momento de centrarse más en las cuestiones blandas, adoptando un triple enfoque: mejorar la cultura de la seguridad, mejorar los planes de formación, y establecer un programa formal de evaluación de competencias. De hecho, los datos obtenidos sugieren que mientras la cultura de la seguridad puede no ser el único factor

determinante en las organizaciones, juega un papel importante en alentar a las personas a comportarse de forma segura.

Así las cosas, para mejorar la cultura de la seguridad marítima se requiere del compromiso de todos los órganos de una compañía naviera para su aplicación con éxito. Y aunque los resultados de esta investigación indican que, en términos generales, las compañías tienen un nivel de seguridad bastante bueno, del análisis de los resultados también se pusieron de manifiesto varios puntos débiles que indican que los miembros de la tripulación necesitan más esfuerzos y trabajo para mejorar su cultura de seguridad, lo que pudiera lograrse mediante: el compromiso sincero de la alta dirección observable por los empleados; la medición del desempeño, actitudes y comportamiento del oficial en relación con la seguridad; así como asegurar la modificación de su comportamiento y actitud ante el riesgo, para lograr que el personal crea y piense en la seguridad y se comprometa con ella. Sin embargo, hay algunos problemas inherentes al sistema, tales como la implementación de medidas por parte del Estado de abanderamiento, que por lo general tiende a ser insuficiente; la dificultad de elaborar una normativa verdaderamente eficaz que se adapte rápidamente a las necesidades de cambio; y los problemas de la cultura de seguridad en general en el sector marítimo.

En tal sentido, cabe destacar que la efectividad de una cultura de seguridad se basa en la confianza mutua entre la compañía, el capitán y la tripulación, así como el personal en tierra, a través del compromiso (la energía del trabajo), el sentido común (la interdependencia resultante en todos los tipos de trabajo) y la buena comunicación (tripulación-pasajeros/tripulación-personal en tierra). Sin embargo, sería difícil encontrar argumentos suficientes para concluir con autoridad que las compañías navieras operan ahora con un modelo de gestión por valores; cuya tendencia es visible, pero todavía no es el paradigma; pero si asumimos que éste será el caso en el futuro, la seguridad marítima sigue siendo la justificación para reivindicar la importancia y el protagonismo de la gestión por valores, por lo cual sería entonces necesario que la Organización Marítima Internacional cree un modelo unificado que se base en la coherencia de los valores con la seguridad marítima en un enfoque multifuncional: es decir, la coherencia de los valores con la función de seguridad en la gestión de la explotación segura de los buques.

Con relación al enfoque de mejorar los planes de formación, evidentemente las operaciones seguras requieren que todo el personal operativo sea competente, pueda entender y sea hábil en los procedimientos seguros, y sea consciente de los peligros potenciales y de cómo evitarlos; y es la formación inicial y continua lo que garantiza esto. Por lo que la atención a la formación no solo garantiza lo anterior, sino que también envía un fuerte mensaje de que la Dirección valora la seguridad y, en consecuencia, valora a sus oficiales; y un oficial que se siente valorado es el que hará lo correcto, incluso cuando nadie esté mirando.

Afortunadamente, estamos en una época de grandes oportunidades para la implantación de programas de formación nuevos, eficaces y visibles; que pudiera llegar a ser de excelente calidad en una organización haciendo uso de una gran variedad de nuevos contenidos y técnicas educativas,

como el aprendizaje combinado. En virtud de ello, dada la importancia de la formación, los beneficios de invertir en ella y la naturaleza visible de sus efectos, se considera casi universalmente como un componente necesario de la transformación de la cultura de la seguridad.

Pero estos planes de formación no estarían completos sin un programa formal de evaluación de competencias, el cual tiene su basamento en la regla I/8 del Convenio STCW de 1978, en su versión enmendada; la cual exige que toda la educación, formación y evaluación de la competencia de la gente de mar, entre otras cosas, sea objeto de un seguimiento continuo mediante un sistema de normas de calidad, a fin de garantizar que se alcancen los objetivos definidos, y para ello se propone un modelo tripartito donde intervienen la Administración, las instituciones de educación y formación marítima y los empleadores.

Es el caso, que la Administración del STCW tiene la obligación de garantizar que dicha supervisión sea llevada a cabo de forma continua por personas calificadas que no participen en las actividades de los centros de formación o evaluación de la gente de mar o que no estén relacionadas con ellos; y para que esto se cumpla, la Administración debe ser responsable de la programación anual de las actividades de seguimiento de los cursos de formación bajo su jurisdicción.

No obstante, debido a que el Convenio STCW enmendado no tiene un método fijo para evaluar la competencia de la gente de mar, dichos métodos no son uniformes en los distintos países. Un estudio realizado por Ghosh, Bowles, Ranmuthugala y Brooks (2014)[7] demostró que los métodos actuales de evaluación utilizados en varios países son defectuosos y deben ser mejorados para satisfacer las expectativas de las partes interesadas, además que no hay pruebas suficientes en el proceso de evaluación para demostrar que los candidatos son capaces de actuar en diferentes entornos y situaciones. En tal sentido, los métodos actuales de evaluación de la competencia de la gente de mar en general no logran separar eficazmente el proceso de aprendizaje de la evaluación de los candidatos; y carecen, por lo general, de las condiciones necesarias para combinar eficazmente las tareas de evaluación y el trabajo práctico, y se basan excesivamente en el examen de los conocimientos y la memoria de los candidatos.

Por lo tanto, se sugiere reformar el modo actual de gestión y aplicación de la evaluación de la competencia de la gente de mar para incluir a las instituciones de educación y formación marítima y a los empleadores en el proceso de evaluación de la competencia de la gente de mar. Por su parte, la Administración de Seguridad Marítima, que dirige que el sistema de gestión de la calidad se ha verificado y cumple los requisitos, también lleva a cabo la evaluación y emite el asesoramiento. A continuación, la Administración se encargará de expedir el certificado de aptitud tras una evaluación exhaustiva en combinación con las sugerencias de las compañías navieras que se encargan de la formación a bordo del oficial, y el resultado de la evaluación y el asesoramiento de las instituciones de educación y formación marítima.

[7] Ghosh S, Bowles M, Ranmuthugala D. y Brooks B. (2014) Reviewing seafarer assessment methods to determine the need for authentic assessment, Australian Journal of Maritime and Ocean Af airs, 2014 Vol. 6, No. 1, 49–63 [Documento en línea] Disponible: http://dx.doi.org/10.1080/18366503.2014.888133

En tal sentido, este modelo tripartito de evaluación de la competencia de la gente de mar ya explicado, donde intervienen la Administración, las instituciones de educación y formación marítima y los empleadores, permitirá a todos participar en el proceso de evaluación de la competencia de la gente de mar, lo cual resulta beneficioso para aumentar la conciencia de responsabilidad de las instituciones de educación y formación marítima y para combinar la evaluación de la competencia de los marinos estrechamente con las necesidades reales, instando a dichas instituciones a tomar como objetivo la mejora de la capacidad y la calidad de los marinos, en lugar de la formación orientada a los exámenes.

En definitiva, el aumento de la participación de las Instituciones de educación y formación marítimas, las compañías navieras y otros empleadores en la evaluación de las competencias de la gente de mar también desempeñaría un papel positivo en el cumplimiento de las responsabilidades de las unidades pertinentes y en la promoción de las competencias sostenibles de la gente de mar, lo que también es más propicio para evaluar su capacidad de operación práctica y fomentar su cultura de seguridad marítima.

LA DESVIACION DE RUTA EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS: EL INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL DEL TRANSPORTISTA Y SUS EXCEPCIONES

Pedro Maura*

* Licenciado en Derecho por la Universidad de Deusto, en Bilbao. Máster en Derecho Marítimo (LLM) por la Universidad de Southampton, Inglaterra. Árbitro del Tribunal Arbitral de Comercio de Bilbao - Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. Árbitro de ENDR - European Network for Dispute Resolution - Euro Arbitration. Socio de Maura Arteta Abogados S.L.P.

Resumen

El presente artículo hace un análisis sobre la desviación de ruta en el transporte marítimo y sus efectos en el incumplimiento contractual de los transportistas. Incluyendo observaciones y comentarios a la doctrina de la desviación, se analizan conceptos sobre cuál sería la ruta pactada en el contrato de transporte marítimo, la ruta apropiada, la ruta geográfica directa, la ruta usual o acostumbrada, se examinan las "*Liberty clauses*" y finamente los efectos de dichas desviaciones.

I.- INTRODUCCIÓN

Este trabajo sobre la desviación de ruta en el transporte marítimo y sus efectos en el grave incumplimiento del contrato de transporte marítimo ha sido dividido en los siguientes apartados.

En primer lugar, se analiza la llamada doctrina de la desviación, o la desviación de ruta, a la luz del derecho español y también de la normativa de las Reglas de La Haya-Visby, estas últimas aplicables en la comunidad internacional que las ha ratificado. Como es sabido, las Reglas de La Haya-Visby solo se aplican a los transportes marítimos realizados bajo conocimiento de embarque.

La regulación de la desviación, tanto en derecho español como en las Reglas de La Haya-Visby es muy escueta. Se limita a un solo artículo que define y regula esta materia dentro de la Ley de Navegación Marítima e igualmente a un solo artículo en las Reglas de La Haya-Visby.

Por tanto, la regulación de la desviación en el derecho español y en las Reglas de La Haya es claramente insuficiente para abarcar y solucionar las complejas cuestiones y situaciones que se pueden plantear. Es por ello por lo que el autor de este trabajo ha tenido que recurrir al derecho inglés, y a su extensa y profunda regulación de la desviación, para analizar y tratar de solucionar las diferentes cuestiones y los distintos problemas que plantea la interesantísima doctrina de la desviación de ruta.

En segundo lugar, y exclusivamente a la luz del derecho inglés, se pasan a analizar los conceptos de cuál sería la ruta pactada en el contrato de transporte marítimo, el de cuál sería la ruta apropiada, la ruta geográfica directa, la ruta usual o acostumbrada etc.

Para a continuación valorar, siguiendo al derecho inglés, cuando y en qué circunstancias una desviación de ruta puede ser justificada y cuando no.

En tercer lugar, y también exclusivamente a la luz del derecho inglés, se analizan las llamadas "*Liberty clauses*" o cláusulas que se introducen en los contratos de transporte marítimo (pólizas de fletamento por viaje y conocimientos de embarque) con la intención de que se permita al transportista marítimo desviarse válida o justificadamente.

Los transportistas marítimos han tratado de mitigar la rigurosa doctrina de la desviación mediante la introducción de las llamadas "*Liberty clauses*", que son cláusulas incluidas en los contratos de transporte marítimo que de ser interpretadas literalmente por los Tribunales permitirían al buque desviarse de la ruta apropiada.

En este apartado se analizan las cláusulas más importantes y frecuentes que usualmente se incluyen en los contratos de transporte marítimo con tal intención, así como las más relevantes sentencias de los tribunales ingleses que las han interpretado en una u otra dirección.

Y, por último, en cuarto lugar, este trabajo analiza con bastante amplitud el efecto jurídico de la desviación, que no es otro que el grave incumplimiento contractual cometido por el transportista marítimo y su histórica consideración en el derecho inglés.

Se analiza la sentencia que lideró durante muchos años la doctrina de la desviación en derecho inglés, *Hain S.S. v. Tate & Lyle* (1936), con el concepto de incumplimiento fundamental del contrato ("*fundamental breach of contract*") y sus consecuencias draconianas de que tal incumplimiento afectaba a la raíz del contrato y lo hacía desaparecer de tal modo que la parte culpable de la desviación (el transportista marítimo) no podía resguardarse tras las cláusulas del contrato que le pudieran favorecer.

Y, seguidamente, se analizan las sentencias de los tribunales ingleses que derogaron la doctrina de la desviación sentada por *Hain S.S. v. Tate & Lyle* (1936), básicamente las sentencias de *House of Lords* en los casos de *Suisse Atlantique* (1967) y *Photo Production* (1980), que sin necesidad de abandonar los conceptos de "*fundamental breach of contract*" o "*breach of fundamental term*", pusieron más énfasis en la construcción o interpretación del contrato, dando preponderancia al principio de autonomía de voluntad o libertad de pactos en el contrato. Con ellas, se puede decir que han desaparecido las consecuencias draconianas que estableció la sentencia de *Hain S.S. v. Tate & Lyle*.

Finalmente, con mayor brevedad, también se analizan los efectos de la desviación en Derecho Español, así como bajo las Reglas de La Haya-Visby.

II.- LA DESVIACIÓN DE RUTA EN DERECHO ESPAÑOL

En el caso del fletamento por viaje, el transportista marítimo se compromete implícitamente a las siguientes condiciones:

- a proporcionar un buque navegable,
- a proceder al destino con despacho o velocidad razonable, y
- a dirigirse al puerto o lugar de destino sin desviación.

También en los transportes marítimos regulados por conocimientos de embarque queda implícito que el transportista procederá al puerto de destino siguiendo la ruta que figura en el contrato de transporte sin desviarse de dicha ruta, salvo que la desviación pueda resultar justificada de acuerdo con las Reglas de La Haya-Visby o con la legislación nacional que sea aplicable.

Por lo tanto, existe un compromiso del transportista marítimo de proceder en el viaje sin desviación, y ello es aplicable tanto a los contratos de fletamento por viaje como a los contratos amparados en conocimiento de embarque.

Las pólizas de fletamento o los conocimientos de embarque habitualmente indican que el buque procederá con la velocidad conveniente desde el puerto de carga al puerto de descarga, designando ambos. Estas indicaciones que figuran en los contratos de transporte marítimo antes expresados vienen a indicar cual va a ser la ruta acordada que el buque ha de seguir desde el puerto de carga al puerto de descarga. El apartamiento de la ruta apropiada que se define en el contrato constituye una desviación.

Si un buque es fletado para un viaje desde el puerto de Southampton al de Ciudad El Cabo, pero en su lugar se dirige a Nueva York para descargar el cargamento, tal apartamiento de la ruta pactada en el contrato constituye una desviación. Por otro lado, puede ocurrir que el apartamiento de la ruta pactada no sea tan exagerado como en el ejemplo anterior, y que el buque haga escala en un puerto intermedio que se halle fuera de la ruta pactada antes de dirigirse al puerto de destino para descargar el cargamento y que ello tan solo suponga unas horas más de navegación. Sin embargo, también en este segundo caso el apartamiento de la ruta pactada constituirá desviación. El mismo grave incumplimiento contractual con sus graves consecuencias puede suceder en un caso como en el otro, porque la ley no distingue entre desviaciones grandes y pequeñas, sino entre las desviaciones que estén justificadas legalmente y las que no lo estén.

En Derecho Español la desviación tiene una regulación muy escueta en la Ley de Navegación Marítima (Ley 14/2014, de 24 de julio). La desviación está regulada en el art. 222 de dicha ley, que dice lo siguiente:

> *"El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por la desviación del buque de la ruta pactada o, en su defecto, de la más apropiada según las circunstancias, a no ser que tal desviación se realice para salvar vidas humanas o por cualquier otra causa razonable y justificada que no derive del estado de innavegabilidad inicial del buque".*

La regulación del art. 222 de la Ley de Navegación Marítima es aplicable a toda clase de contratos de transporte marítimo, tanto a los de fletamento por viaje como a los formalizados en un conocimiento de embarque.

También las Reglas de La Haya-Visby (Protocolos de 1968 y 1979) regulan la desviación de un modo igualmente muy escueto en su artículo 4, apartado 4, estableciendo:

> *"Ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, será considerado como una infracción del presente Convenio o del contrato de transporte, y el porteador no será responsable de ninguna perdida o daño que de ello resulte".*

Como bien es sabido, las Reglas de La Haya-Visby se aplican únicamente a los contratos de transporte marítimo formalizados en un conocimiento de embarque, de acuerdo con su art. 1 b), y

también a los conocimientos emitidos en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que el conocimiento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento.

Ambas regulaciones son claramente insuficientes.

En ambas regulaciones se echa en falta una definición legal de desviación; tampoco se define, ni siquiera se concreta, el significado jurídico de *"ruta pactada"* o de *"ruta más apropiada según las circunstancias"* (en la Ley de Navegación Marítima) o de *"cambio de ruta razonable"*, ni en qué circunstancias se ha de estimar cuando un cambio de ruta será razonable y cuando no (en Las Reglas de La Haya-Visby). En otras palabras, se deja en manos de los Tribunales la definición y concreción de estos conceptos, que son básicos en la doctrina de la desviación y sus consecuencias legales.

En las dos regulaciones se establece la responsabilidad del transportista marítimo por los daños y perjuicios que se ocasionen por la desviación del buque, de donde se deduce que la desviación de ruta constituye un incumplimiento del contrato de transporte marítimo (en la Ley de Navegación Marítima) o una infracción del Convenio Internacional (en las Reglas de La Haya-Visby).

Sin embargo, muy poco se concreta en los citados cuerpos legales en cuanto cuales serían los daños y perjuicios causados por la desviación. Parece lógico deducir que el transportista marítimo responderá de los daños y perjuicios que se produzcan durante el tiempo de la desviación de la ruta pactada. Pero ¿qué pasa con los daños posteriores a la desviación?; o ¿con los daños anteriores a la desviación?; ¿el transportista no va a responder de ellos?

Es claro que si el transportista cambia unilateralmente y sin justificación el puerto de descarga de las mercancías, este hecho constituiría una desviación punible en derecho; ¿respondería en tal caso de todos los daños que sufra la carga o podría ampararse en las excepciones del art. 2, apartado 2 de las Reglas de La Haya-Visby (negligencia del capitán, incendio, peligros de navegación, hechos de guerra etc.) a pesar de haber variado unilateralmente la configuración del viaje y de haber sometido a las mercancías a riesgos de navegación diferentes a los pactados inicialmente en el contrato?; ¿qué ocurre si en el puerto de descarga, sustituido unilateralmente por el transportista, se produce una huelga de estibadores portuarios y como consecuencia de la imposibilidad de descargar una carga perecedera, esta se pierde?; ¿será responsable el transportista por esos daños causados por la desviación o puede eludir responsabilidad amparándose en la excepción de fuerza mayor por causa de la huelga?

Estas, y otras muchas más interrogantes, quedan sin respuesta ante la insuficiente regulación de la desviación tanto en la Ley de Navegación Marítima como en las Reglas de La Haya-Visby

Sin embargo, se puede afirmar con bastante rotundidad, y esta es la esencia de la doctrina de la desviación, que cuando un transportista incurre en una desviación que no es razonable o justificable, comienza un viaje diferente al previsto por las partes contratantes, con riesgos

diferentes a los previstos y pactados por las partes, y por tanto expone al cargamento a riesgos diferentes a los que inicialmente se previeron. Así, ha habido casos de desviación en los que en la ruta de la desviación se ha desatado un gran temporal causando importantes daños al buque y a la carga mientras que en la ruta pactada el tiempo meteorológico era mucho más benigno. Y también otros casos, como en *Morrison v. Shaw, Savill*, 1916, 2 K.B., 783, durante la I Guerra Mundial, en el que el buque se desvió de su ruta al puerto de Le Havre, en Francia, para descargar una partida de carne congelada, y cuando se estaba desviando a Le Havre fue alcanzado por un torpedo disparado por un submarino alemán, perdiéndose totalmente el buque y su cargamento.

La Ley de Navegación Marítima y las Reglas de La Haya-Visby forman parte del Derecho Español. En su regulación sobre la desviación, ambos cuerpos legales señalan que el cambio de ruta o la desviación están justificados, y por lo tanto no suponen infracción legal ni incumplimiento contractual, cuando se produzca con la finalidad de salvar vidas en el mar o cuando aquella sea razonable.

Nada que comentar en cuanto a la desviación realizada para el salvamento de vidas humanas pues ello no solo no constituye un derecho, sino una obligación que han cumplido los marinos desde tiempos inmemoriales. Pero en cuanto a la razonabilidad de la desviación, si habría mucho que decir, o, mejor dicho, que precisar. ¿Qué se entiende por desviación razonable? El término de lo que es razonable o lo que no lo es, es tan amplio e inconcreto que puede llegar a comprender una amplia gama de circunstancias y situaciones, con las que no necesariamente todo el mundo va a estar de acuerdo.

Con toda seguridad el concepto de cual sería una desviación razonable para un transportista marítimo no se parecerá en casi nada al de un fletador o al del dueño del cargamento. Con el uso de esta clase de términos tan generales, el legislador hace dejación de su deber de definir y concretar conceptos de gran transcendencia. Porque el efecto de que se califique una desviación como razonable será el de exculpar al transportista marítimo de la pérdida o daños que se causen al cargamento tras una desviación, que en principio supone un incumplimiento grave del contrato de transporte marítimo.

La consecuencia de todo esto es la de "pasar la patata caliente" a los Tribunales, puesto que a los Tribunales corresponderá determinar si ha sido razonable o no la desviación realizada por el transportista marítimo o por su Capitán. Y para poder decidir esta cuestión, el legislador no se ha molestado en indicar ningún criterio ni ninguna clave sobre cuando es razonable y cuando no lo es un cambio de ruta o una desviación. Esto supone generar un área de incertidumbre muy grande en una cuestión que puede tener graves consecuencias para los actores en el transporte marítimo.

Si bien las Reglas de La Haya-Visby permiten expresamente la desviación con la finalidad de realizar un salvamento de bienes en el mar, la Ley de Navegación Marítima Española no lo

permite, y por lo tanto la desviación llevada a cabo por un buque para asistir y salvar a otro buque en el mar, siempre y cuando no haya vidas humanas en juego, no sería una desviación razonable y por lo tanto no estaría justificada.

¿Cuál es el motivo por el que el legislador español excluye el salvamento de bienes en el mar como causa justificada de desviación? En opinión del suscribiente, no hay duda de que el legislador entendió que el salvamento marítimo de otros buques o bienes en general se refiere a actos de comercio que se llevan a efecto con la intención de obtener una retribución económica, en contraposición con el salvamento de vidas en el mar que tiene una finalidad exclusivamente humanitaria. Por este motivo se permite al transportista marítimo incumplir su contrato de transporte y desviarse para salvar vidas en el mar, pero no propiedades.

Sin embargo, en la regulación de este tema en las Reglas de La Haya-Visby no se distingue entre la desviación para salvar vidas y propiedades en el mar, y se permiten ambas, de tal modo que un transportista marítimo quedaría exculpado de las graves consecuencias de la desviación de ruta con la finalidad de salvar tanto vidas como propiedades en el mar. La razón de ser de no distinguir entre el salvamento de vidas y propiedades para justificar una desviación, a juicio de quien suscribe, es que ambas clases de salvamento contribuyen a la seguridad marítima y además es muy frecuente en la práctica que cuando un buque está en peligro y se acude en su asistencia, se puede estar contribuyendo a salvar una propiedad, sin duda, pero también las vidas de las personas que están a bordo.

En la Ley de Navegación Marítima Española también se establece que una desviación razonable y justificada no lo será si se deriva del estado de innavegabilidad inicial del buque. Esta matización parece razonable toda vez que no es infrecuente, en la práctica, que el motivo de un cambio de ruta sea el hecho de que el buque deviene innavegable durante el viaje y ha de entrar en puerto para ser reparado.

Sin embargo, la Ley de Navegación distingue entre innavegabilidad inicial del buque, que constituye el incumplimiento del deber del transportista marítimo de proporcionar un buque que sea navegable “antes y al inicio del viaje marítimo”, y la innavegabilidad sobrevenida durante el viaje. La primera, la innavegabilidad inicial, no puede ser tenida en cuenta como justificativa de una desviación razonable, por cuanto que comporta un incumplimiento de un deber implícito del transportista marítimo de proporcionar un buque navegable “antes y al inicio del viaje marítimo”, y por tanto esta clase de innavegabilidad, por seria que sea, no puede ser justificativa de una desviación, porque supondría añadir un segundo incumplimiento contractual (la desviación) al primero (la innavegabilidad inicial). Por este motivo La Ley de Navegación Marítima la excluye como causa justificativa de la desviación. Sin embargo, cuando la innavegabilidad es sobrevenida durante el viaje y el buque debe desviarse para ser reparado antes de continuar viaje, en tal caso la desviación sería claramente razonable y estaría justificada.

III.- DESVIACIONES JUSTIFICADAS Y NO JUSTIFICADAS. CONCEPTO DE RUTA APROPIADA

Como se ha dicho en los capítulos anteriores de este trabajo, el desarrollo de la doctrina de la desviación de ruta en Derecho Español es muy escueto. Se limita a un solo artículo en la Ley de Navegación Marítima, el artículo 222, que, como hemos visto, se aplica a toda clase transportes marítimos, y a otro artículo de las Reglas de La Haya-Visby, el artículo 4, apartado 4, aplicable solo a los transportes marítimos amparados por conocimiento de embarque. En ellos se mencionan como desviaciones justificadas las que sean razonables, pero no se profundiza en absoluto en qué circunstancias una desviación es razonable o no. Y se menciona la obligación de que el buque navegue por la ruta apropiada, pero tampoco se profundiza ni se define en absoluto este concepto.

Por ello, para desarrollar los expresados conceptos, este trabajo sobre desviación de ruta ha de analizar el resto de las cuestiones a tratar bajo los auspicios del Derecho Inglés, que ha desarrollado en toda su extensión esta materia.

Es habitual encontrar en los contratos de fletamento por viaje o en los conocimientos de embarque clausulas similares a esta: "*el buque procederá con conveniente velocidad desde el puerto de carga al puerto de descarga*". El concepto al que se refiere esta clase de cláusulas es el de la ruta apropiada que debe seguir el buque entre los puertos de carga y descarga.

A fin de conocer cuál es la ruta apropiada se ha de analizar el "case law" en Derecho Inglés. Uno de los casos más importantes *es Reardon Smith Line v. Black Sea and Baltic General Insurance*, (1939), A.C. 562, p. 584, en donde se dice que el buque deberá tomar la ruta usual entre los puertos de origen y de destino designados en el contrato. En ausencia de que en el contrato se prescriba una ruta determinada, la ruta que se presume ha de seguir el buque es la ruta geográfica directa, pero en no pocos casos esta ruta puede ser modificada por razones de navegación o por otras causas, y en todo caso cabe aportar evidencia en cuanto a cuál sería la ruta usual entre los puertos de carga y descarga designados en el contrato de transporte marítimo.

Siguiendo la tesis trazada por el caso citado de *Reardon Smith Line v. Black Sea and Baltic General Insurance*, se va a analizar a continuación el significado de ruta apropiada.

Ruta pactada en el contrato de transporte marítimo

En el caso de que la ruta esté expresamente descrita en el contrato de transporte marítimo, el buque deberá seguir esta ruta, y esta será la ruta apropiada. Si en el viaje acordado hay varios puertos de escala, el transportista marítimo deberá dirigir el buque a los puertos designados en el orden por el orden en que sean designados, aun cuando no sigan un orden geográfico.

Lo habitual es que el contrato de transporte marítimo únicamente señale el puerto de origen y el puerto de destino y no la ruta que haya de seguirse.

Ruta geográfica directa

En defecto de estipulación expresa, prima facie la ruta apropiada será la ruta geográfica directa (*Achille Lauro v. Total, 1968, 2 Lloyd's Rep. 247*).

En los casos en que los puertos de escala designados en el contrato de transporte marítimo se describan en términos generales, v.g. "puertos en la cosa este de Canadá", el buque deberá hacer escala en dichos puertos por su orden geográfico directo.

Ruta usual y acostumbrada

La ruta apropiada será la ruta geográfica directa, salvo que se aporte evidencia de otra ruta distinta, usual y acostumbrada para un tráfico concreto.

Así, en el caso de *Reardon Smith Line v. Black Sea and Baltic General Insurance,* (1939, A.C. 562, p. 584), un buque fue fletado para un viaje desde Poti, un puerto en el Mar Negro, a Sparrow's Point en Estados Unidos. El buque se separó de la ruta geográfica directa y procedió a Constanza en Rumanía, con el fin de tomar combustible para realizar el viaje. Al entrar en dicho puerto el buque encalló. El dueño de la carga demandó al transportista marítimo por desviación y le hizo responsable de los daños sufridos por el cargamento. El transportista marítimo aportó evidencia de que era una práctica usual y comercial repostar en Constanza y que al menos un 25% de buques similares acostumbraban a hacerlo porque era más económico el combustible en dicho puerto. El *House of Lords* sostuvo que el cambio de ruta en este caso fue razonable y que la desviación estaba justificada.

En el caso de *Evans v. Cunard S.S.Co*. (1902, 18 T.L.R. 374), se trataba de un contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque. El puerto carga era Bari, en Italia, y el puerto de descarga, Liverpool, Inglaterra. Tras salir de Bari el buque fue a Estambul y escaló en otros puertos antes de proceder a Liverpool. Los receptores del cargamento cargado en Bari alegaron desviación. Los transportistas marítimos proporcionaron evidencia de que los buques de esa línea invariablemente hacían esa ruta. La decisión fue que el buque siguió la ruta acostumbrada en el tráfico que hacía por el Mediterráneo y que la desviación estuvo justificada.

Por lo tanto, el apartamiento de la ruta geográfica directa puede estar justificado en supuestos en los que exista una costumbre establecida de tomar otra ruta distinta; en los casos citados, con la finalidad de tomar combustible en otro puerto por razones de conveniencia económica para los transportistas marítimos o porque era el tráfico marítimo usual.

Otros cambios de la ruta geográfica directa

Hay varios casos en los que el cambio de la ruta geográfica directa se ha considerado justificado y por lo tanto no ha sido considerado como desviación:

- el cambio de ruta para embarcar un Práctico a bordo.

- el cambio de ruta para escalar en un puerto a fin de informarse de la existencia de hielo en la ruta que tenía que seguir el buque.

- la escala en el puerto anterior para descargar parte de la carga a fin de aligerar el calado del buque para terminar el viaje en condiciones de seguridad.

- cuando debido a la enfermedad sufrida a bordo por el capitán del buque se tomó la ruta errónea, la decisión fue que no fue desviación porque la esencia de la desviación es la sustitución voluntaria del viaje contratado por otro viaje diferente (*Río Tinto Co. v. Seed Shipping* (1926, 42 T.L.R. 381).

No obstante, hay otros casos en los que el cambio de la ruta geográfica directa ha sido considerado desviación:

- el cambio de ruta debido a un error del transportista marítimo en transmitir órdenes al Capitán (*Hain S.S. v. Tate & Lyle* (1936, 2 All. E.R. 597).

- el remolcar a otro buque cuando no estaba justificado (*Scaramanga v. Stamp* (1880, 5 C.P.D. 295).

- el cambio de ruta para tomar combustible cuando el buque tenía suficiente combustible para terminar el viaje contratado (*U.S. Shipping Board v. Bunge and Boru*, 1925, 42 T.L.R. 174).

- el desembarcar a unos ingenieros en otro puerto saliéndose de la ruta directa (*Stag Line v. Foscolo Mango*, 1932, A.C. 328).

Como se puede deducir de esta relación de casos ingleses la casuística es muy numerosa y la decisión que se adopte dependerá de los hechos y de las circunstancias de cada caso sin que se pueda señalar un criterio preestablecido.

¿Cuándo es razonable una desviación de acuerdo con las Reglas de La Haya-Visby?

Concluiré este capítulo con la cita de un caso inglés en el que se debatió en qué circunstancias la desviación podía considerarse razonable de acuerdo con el art. 4, apartado 4 de las Reglas de La Haya-Visby.

El caso en cuestión fue *Stag Line v. Foscolo Mango* (1932, A.C. 328), en el que el buque se apartó solo unas pocas millas náuticas de la ruta apropiada en un viaje de Swansea a Estambul. La razón de dicho apartamiento fue para desembarcar a dos ingenieros que habían estado testando a bordo una máquina recientemente instalada.

La decisión fue que no se trató de una desviación razonable en el sentido de las Reglas de La Haya. El Tribunal estimó en su decisión que el que una desviación sea razonable o no es una cuestión de hecho que ha de decidirse en cada caso concreto y de acuerdo con las circunstancias del caso.

IV.- LAS LLAMADAS "LIBERTY CLAUSES" O CLÁUSULAS CONTRACTUALES QUE PERMITEN LA DESVIACIÓN

Los transportistas marítimos han tratado de mitigar la rigurosa doctrina de la desviación mediante la introducción de las cláusulas en los contratos de transporte marítimo que de ser interpretadas literalmente por los Tribunales permitirían al buque desviarse de la ruta apropiada.

Como se ha indicado en los capítulos anteriores de este trabajo, el desarrollo de la doctrina de la desviación de ruta en Derecho Español es muy escueto (se limita a un solo artículo en la Ley de Navegación Marítima y a otro artículo de las Reglas de La Haya-Visby), y en ellos no se estudia la validez de las cláusulas introducidas en los contratos de transporte marítimo (pólizas de fletamento y conocimientos de embarque) por las que se intenta desvirtuar el principio de que el buque deberá proceder por la ruta apropiada sin desviarse.

Por ello, para el estudio de dichas cláusulas y su posible validez, este trabajo se propone analizar esta materia también bajo la guía del Derecho Inglés, que ha desarrollado en toda su extensión esta materia.

La redacción de dichas cláusulas, las llamadas "*Liberty clauses*", suele realizarse en beneficio del transportista marítimo. Es algo conocido en el mundo marítimo que los contratos de transporte marítimo no suelen ser negociados en términos de igualdad entre las partes contratantes. En ellos hay muy poco espacio para la negociación de las cláusulas. Normalmente los fletadores o los cargadores no tienen otra opción que la de aceptar las cláusulas impresas contenidas en el conocimiento de embarque o en la póliza de fletamento que se les pone delante.

Por este motivo es igualmente usual que estas cláusulas contractuales sean interpretadas por los Tribunales de la mayoría de los países siguiendo la regla de interpretación "*contra proferentem*", es decir en la forma y manera más desfavorable para quien las ha introducido en el contrato.

Algunos ejemplos de cláusulas contractuales más usuales que permiten la desviación en los contratos de transporte marítimo son los siguientes:

- "*liberty to call at any ports in any order... for any purpose whatsoever*" (libertad para hacer escala en cualesquiera puertos, en cualquier orden y para cualquier propósito).

- "liberty to proceed to or to return to and stay at any ports or places whatsoever although in a contrary direction to or out or beyond the route of the said port of delivery" (libertad para proceder o retornar y permanecer en cualquier puerto o lugar aunque sea en direccion contraria o más allá del puerto de descarga).

- "*liberty to carry the goods beyond their port of destination and to tranship and forward the same at the shipowner's expense but at the merchant's risk*" (libertad de transportar las mercancías más alla del puerto de destino y de transborde y de llevarlas a cargo del armador pero a riesgo del comerciante).

- "*liberty to tow and assist vessels in all situations*" (libertad para remolcar y asistir buques en todas las situaciones).

Las cláusulas insertas en el contrato que permiten al transportista marítimo desviarse de la ruta apropiada pueden suponer la colisión de dos principios legales igualmente importantes: 1) el deber de que el buque siga la ruta apropiada sin desviarse; y 2) el principio de autonomía de voluntad o libertad pactos o de "*pacta sunt servanda*".

Analicemos algunas de estas cláusulas a la luz de la jurisprudencia de los Tribunales ingleses.

"Liberty to call at any ports in any order"

Los dos casos más importantes que han interpretado esta cláusula de "libertad de desviación" son:

- *Leduc v. Ward* (1.888, 20 Q.B. 475), en que se contrató un transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque desde Fiume (Italia) para Dunkerque (Francia). El conocimiento de embarque contenía la referida cláusula. El buque salió del puerto de Fiume y en lugar de proceder a Dunkerque, se fue al puerto de Glasgow (en Escocia), donde buque y carga sufrieron pérdida total. La decisión del Tribunal fue que dicho cambio de ruta constituyó desviación y la cláusula de libertad de desviación no protegió al transportista marítimo.

- Glynn v. Margetson (1.893, A.C. 351), se cargaron naranjas en el puerto de Málaga (España) bajo un conocimiento de embarque con destino a Liverpool (Inglaterra). El conocimiento de embarque contenía la misma cláusula. El buque en lugar de seguir ruta hacia Liverpool fue al puerto de Burriana (España), un puerto al norte de Málaga en el Mediterráneo Español, en ruta opuesta, para tomar otra carga, y después procedió a Liverpool. Las naranjas cargadas en Málaga se estropearon debido al retraso

> experimentado por el buque al proceder a otro puerto, y la decisión del Tribunal fue que dicho cambio de ruta constituyó desviación y la cláusula de libertad de desviación no protegió al transportista marítimo.

El principio sentado en los casos expresados es que es preciso conciliar dos cuestiones fundamentales: por un lado, el sentido literal de la cláusula del contrato, que permite al buque ir a cualquier puerto del mundo ("*at any port in any order*"); y por el otro lado, el propósito del viaje contratado, que es el transporte seguro de las mercancías desde el puerto de embarque hasta el puerto de destino. Será, por tanto, necesario analizar si la cláusula que permite al transportista marítimo desviarse es coherente con la finalidad de la aventura marítima. Si no lo fuera, la cláusula no sería válida.

También se decidió en ambos casos que la carga de la prueba de la consistencia de cláusula con el viaje contratado corresponde al transportista marítimo, responsable de su introducción en el contrato.

En un sentido más práctico, hay otras dos enseñanzas prácticas en cuanto a la falta de protección para el transportista marítimo de este tipo de cláusulas, que se extraen de los dos casos analizados: 1) que no se admite el cambio de ruta en dirección opuesta a la ruta pactada o apropiada (como ocurrió en Glynn v. Margetson (1.893), en el que el buque, tras salir del puerto de carga, procedió en sentido opuesto al puerto de descarga), y 2) que tampoco se admite que el cambio de ruta desvirtúe completamente el viaje previsto en el contrato de transporte marítimo (en *Leduc v. Ward* (1.888), el buque, tras salir del puerto de Fiume, en lugar de ir a Dunkerque, que era el puerto de descarga pactado en el conocimiento de embarque, se fue a Glasgow, en otro país y totalmente fuera de la ruta apropiada).

"Liberty to call at intermediate ports"

Esta cláusula, usualmente utilizada en conocimientos de embarque, fue analizada en el caso de *Morrison v. Shaw, Savill* (1916, 2 K.B. 783), en el que se embarcó una partida de lana bajo un conocimiento de embarque desde Napier (Nueva Zelanda) hasta Londres. Antes de proceder a Londres el buque se desvió a Le Havre para descargar otra partida de carne congelada. Mientras se produjo este cambio de ruta el buque mercante fue atacado por un submarino alemán, que lo hundió con toda la carga a bordo. El transportista marítimo alegó, por un lado, la referida cláusula que le permitía desviarse a puertos intermedios, y por otro lado, la defensa de actos de guerra para eludir su responsabilidad, pero la decisión fue que la pérdida del buque y su cargamento fue ocasionada por desviación no justificada y que la referida cláusula no protegió al transportista marítimo.

"*Liberty to carry goods beyond the port of destination and to tranship, land and reship and forward the same at company´s expense but at merchant´s risk*"

A primera vista esta cláusula pudiera dar al transportista marítimo un amplio margen de posibilidades para manejar la carga. Puede transportar la carga más allá del puerto de destino, puede transbordar la carga, almacenarla en tierra, reembarcarla y transportarla más allá del puerto de descarga a expensas del transportista, pero a riesgo del cargador.

En el caso de que este tipo de cláusulas fueran interpretadas literalmente, el transportista marítimo podría hacer lo que quisiera sin resultar responsable por desviación.

Esta misma cláusula fue interpretada por los Tribunales en el caso de *Sargant v. East Asiatic Co*. (1915, 21 Com. Cas. 344), en el que fueron embarcadas unas mercancías bajo conocimiento de embarque en Singapore para su descarga en el puerto de Londres. El buque llegó a Londres, pero el capitán se rehusó a descargar en Londres debido al considerable retraso que iba a tener la descarga en dicho puerto. En su lugar fue a Copenhague, donde descargó la carga, la transbordó a otro buque y finalmente la llevó a Londres. A causa de ello, los dueños de la carga sufrieron pérdidas económicas por la caída de mercado. El Tribunal decidió que la cláusula de desviación no era aplicable porque de haberse admitido hubiera contravenido el derecho básico del dueño de la carga a que se transportara su carga al puerto de destino directamente por el buque contratado.

Sin embargo, con una cláusula de desviación idéntica se adoptó por el Tribunal una decisión totalmente diferente al existir en el puerto de descarga huelga de estibadores portuarios y debido a ello el transportista marítimo decidió descargar las mercancías en otro puerto, las transbordó y una vez hubo cesado la situación de huelga en el puerto de descarga originalmente pactado las llevó a dicho puerto. Parte de la carga se dañó en el puerto de transbordo (*Broken Hill v. Peninsular and Oriental S.N*., 1917). En este caso la amplitud literal de la cláusula de desviación fue considerada válida para justificar la desviación, y se tuvo en cuenta por el Tribunal que la desviación fue justificada al existir una huelga en progreso en el puerto de descarga que impedía descargar el cargamento.

Como vemos cláusulas idénticas son interpretadas por los Tribunales de manera opuesta en atención a los hechos y circunstancias de cada caso. En el primer caso citado (*Sargant v. East Asiatic Co.,1915*), el motivo del transbordo en otro puerto más alejado al de destino fue la conveniencia del transportista marítimo (retraso en la descarga en el puerto de destino), mientras que en el segundo caso citado (*Broken Hill v. Peninsular and Oriental S.N*.,1917) fue por una situación de huelga de estibadores portuarios en tal puerto.

Sin embargo, en el caso de *Cunard v. Buerger*, 1927, A.C. 1, en un transporte bajo conocimiento de embarque, se embarcaron 5 balas de ropas para el puerto de Batoum y 3 para Estambul. Las 5 balas para Batoum se quedaron a bordo cuando el buque dejó Batoum y las 3 balas para Estambul fueron descargadas en Novorossisk, pero nunca fueron llevadas a Estambul. El transportista marítimo intentó acogerse a la misma cláusula de desviación sin ningún éxito

porque ni siquiera le podía cubrir el sentido literal de la cláusula y la pérdida expresada se consideró causada por la desviación del buque.

En opinión del suscribiente, la cláusula de desviación que estamos examinando pudiera cubrir el caso de un buque que descarga el cargamento en un puerto más alejado del puerto de destino en caso de que dicho puerto esté en situación de huelga o de grave congestión, siempre y cuando el cargamento sea vuelto a transportar a destino lo antes posible.

"*Liberty to tow and assist vessels in all situations*"

Por medio de esta cláusula se trata de cubrir el supuesto de buques que remolcan o asisten a otros buques en peligro, aunque no exista riesgo de pérdida de vidas humanas.

En el *Common Law* inglés solo la desviación para salvar vidas humanas en el mar está justificada.

Como ya vimos anteriormente, la Ley de Navegación Marítima Española adopta la posición del *Common Law* inglés, justificando la desviación para salvar vidas humanas en el mar, pero no las propiedades, al contrario que bajo las Reglas de La Haya-Visby, en donde ambas cosas, la desviación tanto para salvar vidas como propiedades en el mar, está justificada.

Por tanto, en los casos en los que las Reglas de La Haya-Visby son aplicables, las cláusulas, dando libertad para remolcar y asistir buques en todas las situaciones, incluidas en un conocimiento de embarque, tendrán muy poco efecto en la práctica porque el propósito de asistir o salvar buques en el mar, es decir propiedades, ya está permitido por las expresadas Reglas.

Sin embargo, será útil la incorporación de esta cláusula en pólizas de fletamento o en conocimientos de embarque en los que no sean de aplicación las Reglas de La Haya-Visby. En tales casos el derecho de desviación para remolcar y asistir o salvar buques en todas las situaciones puede tener sentido.

No obstante, el remolque o asistencia de otros buques que estén en peligro en el mar a tener sus limitaciones y no necesariamente puede justificar la desviación en todos los casos.

Así, en el caso norteamericano *The Emily* (1896, 74 Fed. Rep. 881), un buque que transportaba carga de San Francisco a Coos Bay encontró en la ruta otro buque en peligro. Lo remolcó a puerto en el que había remolcadores que lo podían remolcar a San Francisco. A pesar de ello, el Capitán del buque decidió remolcarlo por sí mismo hasta San Francisco a fin de reclamar el premio de salvamento. Se decidió por el Tribunal que el buque se había desviado injustificadamente y que la cláusula dando libertad para remolcar y asistir buques en todas las situaciones no le protegía.

Será, por tanto, necesario distinguir entre los casos de desviación para prestar asistencia a buques en peligro cuando la referida cláusula se use en beneficio del armador, v,g. para pedir el premio de salvamento, o cuando se use por razones humanitarias para ayudar a buques en peligro.

Conclusiones en cuanto a las llamadas cláusulas que permiten la desviación

En primer término, como fue indicado con anterioridad es necesario conciliar dos cuestiones fundamentales: por un lado, el sentido literal de la cláusula del contrato, que permite al buque ir a cualquier puerto del mundo ("*liberty to call at any port in any order*"); y por el otro lado, la configuración del viaje contratado y el propósito de la aventura marítima, que es el transporte seguro de las mercancías desde el puerto de embarque hasta el puerto de destino. Será, por tanto, necesario analizar si la cláusula que permite al transportista marítimo desviarse es coherente con la finalidad de la aventura marítima. Si no lo fuera, la cláusula no sería valida.

En segundo término, la jurisprudencia inglesa no admite el cambio de ruta en dirección opuesta a la ruta pactada o apropiada, como ocurrió en *Glynn v. Margetson* (1.893), en el que el buque, tras salir del puerto de carga, procedió en sentido opuesto al puerto de descarga. En este caso, a pesar de la amplitud literal de la cláusula de desviación ("*liberty to call at any port in any order*") la misma no fue considerada válida para justificar la desviación.

En tercer término, tampoco admiten los tribunales ingleses que el cambio de ruta desvirtúe completamente el viaje previsto en el contrato de transporte marítimo, como ocurrió en *Leduc v. Ward* (1.888), en el que el buque, tras salir del puerto de Fiume, en lugar de ir a Dunkerque, que era el puerto de descarga pactado en el conocimiento de embarque, se fue a Glasgow, en otro país y totalmente fuera de la ruta apropiada. Al igual que en el supuesto anterior la amplitud literal de la cláusula de desviación ("*liberty to call at any port in any order*") no fue considerada suficiente para que fuera considerada válida y con ella poder justificar la desviación.

En cuarto lugar, incluso con una cláusula que permitía desviaciones en términos enormemente amplios ("*Liberty to carry goods beyond the port of destination and to tranship, land and reship and forward the same at company's expense but at merchant's risk*"), los tribunales ingleses la interpretaron de manera opuesta en atención a los hechos y circunstancias de cada caso. Así, en el caso *Sargant v. East Asiatic Co*. (1915, el motivo del transbordo en otro puerto más alejado al de destino fue la conveniencia del transportista marítimo (retraso en la descarga en el puerto de destino), mientras que en el caso *Broken Hill v. Peninsular and Oriental S.N*. (1917) fue por una situación de huelga de estibadores portuarios en tal puerto. En el primer caso, la cláusula no fue considerada válida y la desviación, a pesar de la amplitud de la cláusula no fue justificada, y en el segundo, sí, y ello porque el motivo fue la conveniencia del transportista marítimo en el primer caso y una razón objetivamente razonable en el segundo.

En cuanto al efecto jurídico de si se puede seguir hablando de desviación en los casos en que el cambio de ruta esté cubierto por la cláusula que permite la desviación, siguiendo a Carver, sería mejor considerar el cambio de ruta como parte del viaje contratado que ha sido extendido por la cláusula que permite la desviación.

V.- EL EFECTO DE LA DESVIACIÓN DE RUTA: INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL DEL TRANSPORTISTA MARÍTIMO

La norma que establece que el buque no debe desviarse, sin justificación, en el viaje contratado es de gran importancia. El buque debe proseguir la ruta descrita en el contrato de transporte marítimo o la ruta apropiada desde el puerto de carga hasta el puerto de destino. Si el contrato de transporte marítimo (póliza de fletamento o conocimiento de embarque) contiene alguna cláusula que permite la desviación, tal cláusula debe ser consistente con el propósito del viaje contratado, que es el transporte seguro de las mercancías desde el puerto de embarque hasta el puerto de destino. Será, por tanto, necesario analizar si la cláusula que permite al transportista marítimo desviarse es coherente con la finalidad de la aventura marítima. La razón de esto es obvia: el cambio de la ruta apropiada por otra decidida por el transportista o su capitán expone tanto al buque como al cargamento a riesgos diferentes a los previstos al iniciarse el viaje marítimo. En tal caso, el buque puede encontrarse con tormentas que no le hubieran golpeado si hubiera seguido la ruta apropiada o con un submarino enemigo que le lanza un torpedo y lo hunde junto a su cargamento.

Por ello, el transportista marítimo de un buque que se desvía injustificadamente incumple el contrato de transporte marítimo. Esto es incuestionable. Se ha sugerido por los Tribunales, especialmente por los Tribunales ingleses, que en caso de desviación el contrato de transporte marítimo se cumple de una forma fundamentalmente diferente a la contemplada inicialmente por las partes contratantes, y se cumple tan rematadamente mal, que podría decirse que no se ha cumplido en absoluto.

Esta era la tesis tradicional del efecto de la desviación mantenida por los Tribunales ingleses: la desviación constituye un incumplimiento fundamental del contrato.

En *Thorley v. Orchis S.S.* (1907, 1 K.B. p. 669) Fletcher Moulton L. J. dijo:

"La desviación es una cuestión muy seria, y cambia la naturaleza del viaje de un modo tan esencial que el armador culpable de la desviación se considera que no solo no ha cumplido el contrato contenido en el conocimiento de embarque, sino algo fundamentalmente diferente, y por tanto no puede alegar el beneficio de las estipulaciones contractuales pactadas en su favor".

Y en *Hain S.S. v. Tate & Lyle* (1936, All E.R., p. 601) Lord Atkin sostuvo:

"El punto de vista verdadero es que el apartamiento del viaje contratado constituye un incumplimiento del contrato por parte del transportista marítimo, un incumplimiento de un carácter tan serio, que, por pequeña que haya sido la desviación, la otra parte contratante tendrá derecho a considerar que dicha desviación afecta a la raíz del contrato, y a declararse no vinculado por los términos del contrato".

Durante muchos años la desviación de la ruta apropiada, y otros casos asimilados, como el transporte sobre cubierta cuando el contrato de transporte marítimo lo prohibía, se han considerado en derecho inglés incumplimientos fundamentales del contrato (*fundamental breach of contract*).

Por lo tanto, siguiendo a Carver, cualquier incumplimiento fundamental del contrato tendrá el mismo efecto jurídico que la desviación y la parte inocente en el contrato, como en el caso de la desviación, podrá considerar el contrato como repudiado, no pudiendo la parte culpable (el transportista marítimo) obtener beneficio de las cláusulas contractuales estipuladas en su favor. También son considerados incumplimientos fundamentales del contrato, asociados a la desviación, los casos de conversión de las mercancías, entrega negligente equivocada, retraso excesivo, y transporte sobre cubierta.

El efecto de la repudiación del contrato de transporte marítimo por la parte inocente (fletador o dueño de la carga) es considerar el contrato como acabado y por tanto la parte culpable (el transportista marítimo) no podrá beneficiarse de las exenciones ni limitaciones de responsabilidad previstas en el contrato, ni tampoco de las excepciones contenidas en el mismo.

La posición en derecho inglés, tras la sentencia del caso *Hain S.S. v. Tate & Lyle* (1936), hasta bastantes años después, fue que la desviación tratada por la otra parte en contrato como repudiación del mismo, suponía la absoluta responsabilidad del transportista marítimo que se había desviado injustificadamente, de tal modo que éste respondería como un "*common law carrier*" (transportista bajo derecho común), y solo podía acogerse a tres defensas: 1) "*Act of God*"; 2) hecho de guerra por enemigos del Rey; y 3) vicio inherente de la mercancía. Todas las demás defensas contenidas en el contrato de transporte marítimo habrían desaparecido.

A mayor abundamiento, ha de tenerse también en cuenta que las pólizas de seguro marítimo no cubren al dueño de la carga cuando el buque transportador comete desviación no justificada, por lo que el dueño de la carga no podrá recobrar la pérdida o daño de su compañía de seguros, siendo su único recurso accionar contra el transportista marítimo culpable de la desviación. Esta es otra de las peculiaridades de la aventura marítima: la interrelación entre el contrato de seguro marítimo y el contrato de transporte marítimo. En ambos, en caso de desviación injustificada la aventura marítima ha cambiado, y el contrato concertado con base en la aventura marítima original es inaplicable a la nueva aventura.

Sin embargo, la doctrina de la desviación sentada en 1936 con la sentencia del *House of Lords* en Inglaterra en el caso *Hain S.S. v. Tate & Lyle* y sus efectos draconianos sobre el contrato de transporte marítimo ha sido sensiblemente modificada.

Treinta años después, la *House of Lords* inglesa vino a dulcificar la doctrina de la desviación sentada en *Hain S.S. v. Tate & Lyle*, mediante la decisión del caso *Suisse Atlantique Societé d'Armement Maritime S.A. v. Rotterdamsche Kolen Centrale* (1967, 1 A.C. 361), "*Suisse Atlantique*", sosteniendo que no era correcto mantener que la ley prohíbe y anula las cláusulas

exonerativas o limitativas de responsabilidad contenidas en el contrato, incluso si se comete un incumplimiento fundamental del contrato o un incumplimiento de un término fundamental. Si se anularan tales cláusulas automáticamente ello supondría una restricción al principio de autonomía de voluntad de los contratantes y a la libertad de pactos.

Será, pues, necesario considerar no solo la extensión de las cláusulas exonerativas o limitativas de responsabilidad sino también el contrato en su globalidad.

En definitiva, siguiendo la sentencia del caso *Suisse Atlantique* se han de considerar no solo las circunstancias que causan y rodean al incumplimiento fundamental del contrato, y su gravedad, sino también las cláusulas del contrato que pueden ser interpretadas y no necesariamente anuladas como consecuencia de un incumplimiento fundamental.

Dicho esto, también es posible que dependiendo de la gravedad de los hechos que han dado lugar a la desviación y al consiguiente incumplimiento fundamental del contrato, los tribunales pudieran decidir la anulación de dichas cláusulas.

En 1980, la *House of Lords* volvió a considerar la doctrina del incumplimiento fundamental del contrato y sus efectos en el caso *Photo Production Ltd v. Securicor Transport Ltd*, 1980, AC 827, "*Photo Production",* en un caso curiosamente no marítimo, cuyos hechos fueron los siguientes:

El demandante, *Photo Production*, contrató los servicios de una empresa de seguridad, *Securicor*, demandada, para prestar un servicio nocturno de patrulla en su fábrica. El contrato entre ambas empresas tenía una cláusula de exclusión de responsabilidad de la empresa de seguridad demandada por cualquier acto dañoso de sus empleados salvo que la empresa de seguridad lo hubiera podido evitar mediante el ejercicio de la diligencia debida por parte de la empresa, como empleador. Una noche de domingo, uno de los empleados de la empresa de seguridad prendió fuego voluntariamente a una caja llena de sobres de papel y el incendió se extendió al resto de la fábrica destruyéndola por completo; el empleado reconoció que el comienzo del fuego dentro de la caja fue un acto voluntario suyo, pero que su intención no fue incendiar la fábrica; simplemente, el fuego se descontroló y no pudo sofocarse. Se alegó por el demandante incumplimiento fundamental del contrato de la empresa de seguridad demandada y solicitó la aplicación de la doctrina de la desviación contractual por la que no podía permitirse a la empresa de seguridad, que había incumplido fundamentalmente el contrato, que pudiera acogerse a la exclusión de responsabilidad pactada en el contrato.

En su decisión, el Tribunal sostuvo que la cuestión relativa al incumplimiento fundamental del contrato no es tanto una cuestión de "regla legal", sino más bien de "construcción del contrato". Hubo de analizarse en qué extensión una cláusula de exclusión contenida en un contrato puede ser aplicada en caso de incumplimiento fundamental del contrato, lo que en definitiva es materia de construcción del contrato. Manifestó el Tribunal que existen amplios recursos en las normas que regulan los contratos para manejar las distintas clases de incumplimientos contractuales,

sean fundamentales o no, sin necesidad de recurrir a la super imposición de una regla legal inventada judicialmente.

Las sentencias en los casos de *Suisse Atlantiqu*e (1967) y de *Photo Production* (1980) derogaron la doctrina de la desviación que venía aplicándose desde principios del Siglo XX, e incluso anteriormente y que tuvo su culminación en el caso de *Hain S.S. v.Tate & Lyle* (1936), con sus draconianas consecuencias legales: incumplimiento fundamental del contrato, posibilidad de repudiación del contrato, desplazamiento del contrato hasta hacerlo desaparecer y responsabilidad absoluta del transportista marítimo culpable de la desviación.

En su lugar, la doctrina de la desviación fue modificada por las sentencias en los casos de *Suisse Atlantique* (1967) y de *Photo Production* (1980), aunque se mantenía la posibilidad del incumplimiento fundamental del contrato, pero se ponía más énfasis en la construcción del contrato y el análisis de sus cláusulas, dejando abierta la puerta a la posibilidad de anular las cláusulas contractuales si los hechos y circunstancias del caso así lo demandaban.

Las tesis de dichos últimos casos citados fueron seguidas posteriormente por las sentencias en casos *The Antares, 1987,1 Lloyds Rep. 424* y *The Kapitan Petko Voivoda, 2003, 2 Lloyds Rep.1*, en los que se consideraron desviaciones las cargas sobre cubierta no permitidas en contrato de transporte marítimo, pero se decidió por los Tribunales que a pesar de la desviación el transportista marítimo pudo acogerse a la exoneración de responsabilidad bajo el art. 3. 6 de las Reglas de Haya-Visby para el caso de no comenzarse la acción dentro del plazo del año siguiente a la entrega de la carga.

En Derecho Español, la desviación de ruta, si no está justificada, constituye una infracción legal y un serio incumplimiento contractual, al igual que bajo las Reglas de La Haya-Visby, que se aplican a todos los países de la comunidad internacional que han ratificado dichas Reglas.

En caso de que como consecuencia de la desviación se causen pérdidas o daños al cargamento, el transportista marítimo será sin duda responsable de tales pérdidas o daños.

Por tanto, las pérdidas o daños causados al cargamento durante la desviación o con posterioridad a ella, en el nuevo viaje desviado emprendido por el transportista marítimo, a mi juicio, serán responsabilidad del transportista marítimo que se ha desviado, y ello porque al haber variado la ruta unilateralmente ha emprendido un viaje totalmente diferente al pactado inicialmente, exponiendo al cargamento a riesgos igualmente diferentes. En mi opinión, el transportista marítimo debe responder de las pérdidas o daños que se produzcan en el "nuevo viaje", tras la desviación de ruta.

¿Cuál será la posición si durante el viaje, tras la desviación, el cargamento resulta dañado por hechos exceptuados bajo el art.4.2. a)-q) de las Reglas de La Haya-Visby?

El art. 4.2.a)-q) de las Reglas de La Haya-Visby contiene una serie de causas de carácter excepcional por las que el transportista marítimo no podrá ser hecho responsable de ninguna pérdida o daño que resulte o provenga de alguna de dichas causas.

Entre las causas exceptuadas están los actos o negligencia del capitán o de algún miembro de la tripulación, los peligros, daños o accidentes de mar, incendio, hechos de guerra etc.

Por tanto, habrá que preguntarse qué ocurre si durante o después de la desviación, el buque y su carga sufren pérdidas o daños con causa u ocasión de un fuerte temporal que se ha desatado en la zona por la que está navegando el buque.

En un caso como este se pueden considerar dos posibilidades: la primera, mantener que la pérdida o daño ha sido causada por el temporal, que es un peligro o accidente de mar, en cuyo caso el transportista marítimo no será responsable de dicha pérdida o daño al haber sido causada por una las causas exceptuadas bajo el art. 4.2.c) de las Reglas de La Haya-Visby; la segunda, mantener que la causa de la pérdida o daño fue causada por la desviación no justificada del buque por cuanto que el buque al desviarse injustificadamente emprendió un viaje diferente al pactado, exponiendo a la carga a riesgos diferentes, y que de haber seguido la ruta pactada en el contrato de transporte marítimo las condiciones de mar y viento hubieran podido ser diferentes. Si así fuera, la responsabilidad por la pérdida o daño recaería íntegramente sobre el transportista marítimo.

Ambas posibilidades pueden ser correctas a la vista de los hechos o circunstancias de cada caso. En mi opinión, en un caso como este habría de analizarse con cuidado la relación de causalidad para determinar cuál fue la causa eficiente de la pérdida o daño: si el peligro o accidente de mar o la desviación. En el primer caso, el transportista marítimo quedaría exonerado de responsabilidad; en el segundo, sería responsable por un serio incumplimiento contractual y por la infracción de una disposición legal: la desviación no justificada.

PROBLEMAS PROCESALES DERIVADOS DE LA SOLICITUD DE MEDIDA PREJUDICIAL PRECAUTORIA DE ARRESTO DE BUQUES EN CHILE

Renato Pezoa Huerta*

* Abogado (Chile) en Pezoa & Cía. Abogados, y Juez Árbitro especializado en Derecho Marítimo. Doctorando en Derecho por la Universidad de Mendoza, Argentina. MBA especializado en Derecho Internacional por la Universidad Antonio de Nebrija, Madrid, España. Pos titulado en Derecho Marítimo por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile; y Pos titulado en Seguros Marítimos y Riesgos Portuarios por la Escuela de Seguros de Chile y la Universidad de Los Andes, Chile. renato@pezoa-cia.cl

RESUMEN

El arresto de buques en Chile se substancia, por regla general, como una medida prejudicial precautoria para asegurar el éxito de un juicio posterior, situación que, desde el Derecho Procesal, irroga ciertas complejidades derivadas de los trámites esenciales y posteriores a su deducción, y de los efectos y alcances que dicha medida procesal marítima presenta sobre la nave inmovilizada. El presente artículo, corresponde a un trabajo construido en base a la experiencia profesional en el ejercicio de la abogacía de parte del autor, y tiene por objeto determinar dichos problemas, analizarlos y, de pronto, plantear soluciones adjetivas que posibiliten su adecuada substanciación, expectorando posibles vicios de nulidad y preclusión que pudieran emerger. Del mismo modo hace referencia al verdadero sentido, alcance y extensión del concepto de arraigo o inmovilización de la nave.

I. CONTEXTUALIZACIÓN DEL PROBLEMA

El arresto de buques en Chile (*ship arrest*) se constituye y perfila como una medida cautelar que, entendida por su naturaleza procesal, tiene por objeto asegurar el adecuado cumplimiento de un crédito que goce de algún privilegio o preferencia sobre la nave (*maritime lien*), con el objeto de garantizar el ejercicio de ese crédito privilegiado, o asegurar el cumplimiento de una decisión judicial que pueda implicar la realización del buque inmovilizado. Su fundamento descansa en predicados sobradamente conocidos respecto de los cuales se erige o fundamenta la existencia y procedencia de las medidas cautelares, esto es, a más de obtener una forma de tutela jurisdiccional anticipada que, con el respectivo arresto de dicha nave, se aseguren las resultas del juicio próximo a ventilar.

Con evidente claridad, el arresto del buque en tanto medida cautelar, debe fundamentarse en pretensiones y antecedentes que constituyan una presunción clara y plausible sobre el derecho que se reclama –asunto que desde la procesalística tradicional es entendido desde el latinismo *fumus boni juris* o "humo de buen derecho" que mantiene el actor–, y del peligro en la demora, esto es, que por su procedencia, se produce la evitación de un riesgo mayor que, de verificarse por la fuga irremediable de la nave, transforme en ilusoria la decisión judicial que se pronuncie *ex post* en lo sustantivo; o que con ello se cause un agravio respecto de las prerrogativas de quien se vale de dicha medida de cautela –asunto que es conocido por su expresión *periculum in mora* o "peligro en la demora"–. Basta con anticipar como una máxima invariable, que el tiempo es necesario para la adecuada salubridad del proceso, pero en ocasiones, y por el carácter inmanente de la navegación y el rápido desplazamiento de los buques en los distintos puertos del mundo, dicho tiempo se puede volver en contra del proceso.

Las expresiones supradichas encuentran sustento en el frástico del artículo 1231 del Código de Comercio, que dispone en concreto: *"El titular de un crédito que goce de algún privilegio sobre una nave, establecido en este Código o en las leyes que lo complementan, podrá ocurrir ante el tribunal civil de turno del lugar donde aquélla se encuentre o ante el tribunal civil de turno que fuere competente según las normas de este Libro, para solicitar se prohíba el zarpe de aquélla, desde el puerto o lugar en que se encuentre, con el objeto de garantizar el ejercicio del crédito privilegiado o asegurar el cumplimiento de una decisión judicial que pueda implicar la realización de la nave afectada. [...] El tribunal requerido deberá acceder a esa petición, sin más trámite, siempre que se acompañen antecedentes que constituyan presunción del derecho que se reclama. Si no fueren suficientes dichos antecedentes o el peticionario manifestare no poseerlos aún, el tribunal podrá exigir que se constituya una garantía por los eventuales perjuicios que se causen si posteriormente resultare que su petición carecía de fundamentos".*

Conforme lo transcrito, el arresto o prohibición de zarpe del buque se erige como una forma especialísima de medida prejudicial precautoria, similar en su esencia a aquellas contempladas en el Código de Procedimiento Civil chileno; cuerpo normativo este último que, de modo general y supletorio, gobierna en todo cuanto la especialidad de la legislación marítima chilena no se ha

ocupado de regular en la materia.

En concreto, la única aplicación residual del Código Adjetivo Civil precitado, que rige de manera contundente y supletoria a la institución de marras, es aquella que guarda relación con el plazo o término legal respecto del cual, el solicitante que incoa el respectivo requerimiento de arresto naval, debe ceñirse como trámite esencial ulterior para la eficacia y validez de dicha medida de tutela anticipada, esto es, señalándose por la norma general, el plazo para deducir demanda en virtud de la cautelar especial.

Reza, en este sentido, el artículo 280 del Código de Enjuiciamiento Civil, que *"[...] deberá el solicitante presentar su demanda en el término de diez días y pedir que se mantengan las medidas decretadas. Este plazo podrá ampliarse hasta treinta días por motivos fundados. [...] Si no se deduce demanda oportunamente, o no se pide en ella que continúen en vigor las medidas precautorias decretadas, o al resolver sobre esta petición el tribunal no mantiene dichas medidas, por este solo hecho quedará responsable el que las haya solicitado de los perjuicios causados, considerándose doloso su procedimiento".* De esta manera, la sustancia de la norma supradicha presenta variadas particularidades que complejizan el desarrollo adecuado del procedimiento, y por supuesto dificultan el cumplimiento efectivo de las obligaciones legales que de ella emergen.

Así, por una parte, el solicitante pretensor de la medida cautelar de arraigo del buque, debe presentar su demanda en el término de diez días y pedir que se mantengan las medidas decretadas, ante el mismo tribunal civil ordinario en que se dedujo el arresto. Sin embargo, apelando al principio dispositivo, dicha parte puede pedir una prórroga de ampliación, por hasta treinta días, siempre que aparezcan motivos fundados.

La verdad es que, en la práctica, este asunto representa el centro neurálgico del problema que hasta aquí se viene estudiando: por una parte, es imprescindible tomar en consideración, que, en la legislación chilena, el artículo 1203 del Código de Comercio dispone, *ab initio,* que *"el conocimiento de toda controversia que derive de hechos, actos o contratos a que dé lugar el comercio marítimo o la navegación, incluidos los seguros marítimos de cualquier clase, será sometido a arbitraje".* Esto, en definitiva, y como se verá, resulta en una imprecisión normativa en torno al juez natural que debe conocer, por una parte, de la medida de arresto del buque, y por la otra, del juez que debe resolver el fondo del asunto que se plantee en virtud de la demanda.

II. PROBLEMA EN LA DETERMINACIÓN DEL ÓRGANO JURISDICCIONAL: ¿UN ERROR EXEGÉTICO?

Nuevamente hacemos presente que la demanda se debe oponer en el término de diez días contados desde la deducción de la medida cautelar, ampliable hasta por treinta días más, ante el mismo tribunal ordinario en que dicho arresto se presentó y concedió; pero por otra parte tenemos, como normas en conflicto, la ya referenciada sobre el arbitraje legal, supletorio y general –mas

no forzoso– que rige para las controversias propias de derecho marítimo, vale decir, el juez naturalmente competente para este tipo de litigios.

En Chile, existen precisas normas procesales que refieren la forma en que se debe proceder a la constitución de un tribunal arbitral. Supóngase, por ejemplo, que las partes no han definido a la persona del árbitro en una cláusula compromisoria y, con mucho, será la justicia ordinaria la encargada de nombrarlo y discernirlo.

Dado el caso antedicho, las partes deben proceder de la siguiente manera en conjunto a la solicitud de cautela correspondiente al arresto de una nave: el futuro demandante titular del crédito privilegiado, debe deducir el requerimiento de inmovilización ante un tribunal civil ordinario de justicia de turno, de aquellos que establece el artículo 1231 del Código de Comercio, y posteriormente deberá deducir ante ese mismo juez la demanda en el término legal, aunque incluso fuere ampliado. Sin embargo, esa medida es deducida no con el verdadero objeto o *telos* que manifestó el legislador en la norma aplicable al procedimiento subsecuente a la inmovilización, esto es, que la demanda se presente ante el mismo tribunal que concede el arraigo, sino que es una forma anticipada -como se ha dicho precedentemente- de obtener una medida de tutela para la verdadera finalidad en la apertura de la cuerda, esto es, solicitar la designación, nombramiento y discernimiento del juez árbitro.

Y esto es así, pues por regla general, los jueces árbitros son designados –cuando no media acuerdo de las partes en conflicto– a través de un juicio de sumario conocimiento. Se arriba a esta conclusión que, de una forma u otra, emerge en virtud de la aplicación e integración normativa de distintos preceptos. Así, por una parte, el artículo 680 numeral 1º del Código de Procedimiento Civil, reza que *"el procedimiento de que trata este Título -el juicio sumario- se aplicará en defecto de otra regla especial a los casos en que la acción deducida requiera, por su naturaleza, tramitación rápida para que sea eficaz. [...] Deberá aplicarse, además, a los siguientes casos: [...] 1º. A los casos en que la ley ordene proceder sumariamente, o breve y sumariamente, o en otra forma análoga"*. Como se ha de notar, la norma en comento no dispone expresamente que este procedimiento se aplicará a la designación de jueces árbitros, pero hay otras disposiciones que llevan a esta conclusión e incluso, argumentos que han sido validados por la práctica procesal.

En primer lugar, el artículo 232 del Código Orgánico de Tribunales señala que, *"el nombramiento de árbitros deberá hacerse con el consentimiento unánime de todas las partes interesadas en el litigio sometido a su decisión [...] En los casos en que no hubiere avenimiento entre las partes respecto de la persona en quien haya de recaer el encargo, el nombramiento se hará por la justicia ordinaria, debiendo en tal caso recaer dicho nombramiento en un solo individuo y diverso de los dos primeros indicados por cada parte; se procederá, en los demás, en la forma establecida en el Código de Procedimiento Civil para el nombramiento de peritos."* De esta manera, el mentado artículo señala que para el caso que no medie acuerdo, situación más que lógica si al menos uno de los justiciables requiere del arresto del buque del otro futuro litigante,

se procederá conforme a las reglas establecidas para el nombramiento de peritos ante la justicia ordinaria, y conforme a las mismas reglas adjetivas del Código de Procedimiento Civil.

Ahora bien, el nombramiento de peritos se encuentra prescrito en el artículo 414 del mismo Código Adjetivo, y su tenor es precisamente conciliable –o concordable– con el del artículo 683 del mismo cuerpo legal. La primera de estas normas dispone, en lo particular, que *"para proceder al nombramiento de peritos, el tribunal citará a las partes a una audiencia [...]"* pero cuya oportunidad temporal de celebración es, desconocida, toda vez que dicha regla, que está contenida en el marco del término de prueba del procedimiento civil ordinario, supone la presencia de dos especiales consideraciones: primero, que se trata de una audiencia concomitante al término probatorio de un pleito ya iniciado; y en segundo término, que el juez debe fijar y determinar la época de su celebración, correspondiendo, entonces, a un plazo judicial, asunto este último que no otorga certeza jurídica para la futura deducción de demanda del titular del crédito privilegiado, dentro del término que señala el artículo 280 del Código de Procedimiento Civil.

La segunda de estas normas, –artículo 683 del Código de Procedimiento Civil– dispone que *"deducida la demanda, citará el tribunal a la audiencia del quinto día hábil después de la última notificación [...]".* De pronto, esta norma versa sobre un asunto no iniciado, vale decir, un litigio cuya audiencia será celebrada una vez que se deduzca la demanda, pero cuya petitoria está precisamente dirigida a la obtención de un acto jurídico procesal de discernimiento del árbitro, pero no es propiamente tal el inicio de un arbitraje marítimo. Ahora bien, no debe perderse de vista como es de suponer, el contenido del ya citado artículo 1231 del Código de Comercio en concordancia con el artículo 280 del Código de Procedimiento Civil en que, el primero, por una parte, señala que la medida de arresto del buque se puede solicitar como medida prejudicial pero, como no hace alusión a un plazo para deducir demanda, le es aplicable entonces la segunda de estas disposiciones de carácter general y supletorio, que establece la obligación legal al solicitante del arraigo, de deducir la demanda en los plazos que en dicha norma se señalan.

El problema cada vez aflora con mayor locuacidad, y consiste en ¿de qué manera –real y posible– el actor y solicitante de la inmovilización del buque, podría deducir la demanda a que alude el artículo 280 del Código de Procedimiento Civil ante el juez árbitro, si todavía no se ha constituido el tribunal arbitral? Considérese que tan solo la audiencia de estilo a que hace referencia el artículo 683 del Código de Procedimiento Civil se celebrará al quinto día luego de notificado el demandado, quedando a salvo, entonces, solo cinco días más para deducir la demanda ante el juez árbitro que, probablemente, dentro de ese exiguo término restante, siquiera habría tomado juramento y discernimiento en el cargo encomendado, y por su parte, el solicitante de la medida de arraigo, malamente habría alcanzado a emplazar la *Litis* respecto del armador.

La sanción al solicitante del arresto naval que incumple con la obligación de demandar, le hará responsable de los perjuicios causados, considerándose doloso su procedimiento. Por supuesto que esto involucra también el alzamiento de las respectivas medidas de arresto, con lo cual el

buque podría zarpar sin problemas, burlando *ex post*, los intereses y prerrogativas del solicitante de la fallida inmovilización, que es titular del crédito privilegiado que pretendía exigir.

Frente a este insulso panorama, las posibilidades de solución son diversas, y desde la óptica de este trabajo, nuevamente se apoyan en la práctica forense.

III. SOLUCIONES APLICABLES

"En pedir no hay engaño", reza la paremia. Entonces, desde aquí, podría muy bien indicarse que el solicitante de la medida prejudicial precautoria de arresto de la nave, puede valerse de la obligación legal que impone el artículo 280 del Código de Procedimiento Civil, concerniente a la deducción de demanda en causa iniciada, para efectivamente hacerlo categóricamente, tal y como si fuera presentada la respectiva memoria ante el juez árbitro, pero señalando y solicitando al juez civil ordinario, que tenga por presentada la demanda en el término, pero con reserva de que lo sea para ante el respectivo árbitro.

En el fondo, la solución anterior es meramente formalista, ya que cumple con una exigencia impuesta por la ley que es, precisamente, la deducción de la demanda ante el juez civil ordinario y la solicitud de mantenerse vigente la inmovilización, pero que en caso alguno será conocida y juzgada por este, sino que bajo la reserva de que dicho texto será reproducido y validado para ante el árbitro que la magistratura ordinaria designe para la substanciación del asunto.

Esto puede traer ciertas desventajas procesales y de defensa para el solicitante de la cautelar que a la vez titular del crédito privilegiado, puesto que con ello otorgaría más herramientas de defensa al futuro demandado, para imponerse del conocimiento del texto del libelo pretensor de su contraparte, ya que sería notificado dos veces bajo el mismo tenor, una por cumplir con la exigencia del –reiteradamente– citado artículo 280 del Código de Procedimiento Civil, y en seguida, cuando esta oficialmente produzca efectos procesales y jurídicos, a saber, en tanto memoria arbitral, sea legal y válidamente notificada. Como es de suponer, el demandado arraigado tendrá en la práctica, más plazo para elaborar y oponer sus defensas con contundencia.

Ahora bien, otra solución muy corriente, es que tratándose el juicio en que precedentemente se ha deducido la solicitud de arraigo, de uno de mera designación de juez árbitro, debería bastar con reputar como "demanda" para efectos de la norma antes señalada, la presentación dentro de plazo de la solicitud de designación del compromisario para que, una vez que este último sea designado y discernido en el cargo, sea ante él a quien deba presentarse la memoria con la sustancia y petitoria en contra del arrestado.

La lógica que persigue esta última solución es considerar efectivamente la solicitud de una audiencia de estilo para designar árbitro como la demanda a que refiere la norma del artículo 280, puesto que conforme la naturaleza del procedimiento que se ventila ante el juez civil ordinario, su competencia queda constreñida únicamente a resolver la designación de árbitro por falta de

acuerdo. Claramente, entonces, al considerar esta actuación procesal como la acción principal –que de hecho lo es– en este procedimiento preliminar o preparatorio, sería perfectamente conciliable entonces que el solicitante del arraigo peticione el mantenimiento de dicha medida cautelar, reiterándose posteriormente en la memoria arbitral. En apariencia, esta es la solución más lógica y prudente.

Este tipo de problemas no emergen cuando las partes, en la respectiva cláusula de compromiso, han determinado con precisión la persona del árbitro. Sin embargo, y aunque esto ocurriera, las complejidades no son del todo expectoradas cuando aún más, la demanda debe ser deducida ante un tribunal arbitral extranjero, pero la medida de arresto o arraigo del buque se deduce ante un tribunal chileno.

IV. EFECTOS DEL ARRESTO DE BUQUES DECRETADO EN CHILE PARA ANTE UN ARBITRAJE EXTRANJERO.

Si el arbitraje se substanciará en el extranjero, por ejemplo, en Londres, y la medida de arresto del buque se decreta ante un Tribunal chileno, por encontrarse casualmente la nave en un puerto de Chile, los problemas se complejizan todavía más. Sin embargo, es relevante partir de algunas máximas jurídicas o premisas de Derecho Internacional, que coadyuvan a brindar solución a este tipo de dificultades.

Así, el acuerdo de arbitraje en que ha de substanciarse un litigio de esta naturaleza ante otra jurisdicción, tal como un contrato de fletamento como podría ser el *Boxtime - Uniform Time Charter Party for Container Vessels* cuya cláusula 20 se titula *"Law and Arbitration",* señalan enfáticamente que *"este fletamento será gobernado por la legislación inglesa, y cualquier disputa que emerja en virtud de esta póliza de fletamento será referida al arbitraje en Londres [...]",* ciertamente no hace inviable la concesión de una medida cautelar de carácter prejudicial dictada en otra jurisdicción.

En el Derecho Internacional, las medidas cautelares como el arraigo de naves decretadas en un país y cuyos efectos se producirán en otro totalmente distinto, son totalmente válidas. Existen, a lo sumo, ciertas normas que consolidan este criterio: el artículo 9º de la Ley nº 19.971 sobre Arbitraje Comercial Internacional que, en lo sustancial, expresa que *"no será incompatible con un acuerdo de arbitraje que una parte, ya sea con anterioridad a las actuaciones arbitrales o durante su transcurso, solicite de un tribunal la adopción de medidas cautelares provisionales ni que el tribunal conceda esas medidas".*

La aplicación de este criterio hace efectiva, como se ha dicho, la concesión de una medida cautelar real de arraigo de un buque, pudiendo decretarse dicha hipótesis de tutela jurisdiccional anticipada en Chile, y posteriormente pueda ser aplicable en una contienda arbitral en el extranjero, como en el caso propuesto, en Londres.

No obstante existir esta puerta abierta a la internacionalización de la medida de arresto del buque, nuevamente el artículo 280 del Código de Procedimiento Civil plantea dificultades en torno a su predicado: la demanda debe deducirse en el plazo de diez días, ampliable, ante el mismo tribunal que la solicitó.

Naturalmente lo más lógico frente a esta situación, es aprovechar la extensión de plazo para deducir demanda, por hasta el máximo que otorga la ley, esto es, treinta días. Un término legal de esta naturaleza y amplitud, podría muy bien permitir al solicitante de la medida cautelar de arresto, para provocar la instalación del tribunal arbitral en el extranjero y promover la formación de causa.

Frente a lo expuesto, es corriente oír voces que señalan que la caducidad de la medida de arresto operaría por no verificarse deducción de demanda ante el tribunal que decretó la cautelar. Sin embargo, es de estimar que bastaría con hacer presente ante la magistratura que la ha concedido, la acreditación de haberse instalado el tribunal arbitral en sede extranjera y, consecuentemente, que ante él se ha ingresado la memoria arbitral o demanda correspondiente.

Pero a mayor abundamiento, es el propio Código de Comercio, el texto normativo que ofrece una solución tajante al asunto de marras, principalmente en lo indicado por el artículo 1207 de este cuerpo legal, que señala *"cuando se soliciten medidas prejudiciales, sean preparatorias, precautorias o probatorias, o retenciones especiales, antes de estar constituido el tribunal arbitral, el interesado podrá ocurrir ante el juzgado competente en materia civil que estuviere de turno o ante el tribunal al que especialmente asignen competencia normas de este Libro. Lo anterior, sin perjuicio de la prosecución del pleito ante el tribunal arbitral previamente designado o que deba designarse para conocer de la controversia, si las partes no hubieren optado por la jurisdicción ordinaria".*

De esta manera, cuando las partes han decidido someter toda controversia que suscite de un negocio marítimo para ante un tribunal extranjero –como ocurre corrientemente con los contratos de fletamento para ante Londres–, hará que el tribunal chileno que concede el arraigo del buque, carezca de jurisdicción para conocer la demanda ulterior, que igualmente debe deducirse en el término que señala el artículo 280 del Código de Procedimiento Civil, debiendo entonces, proseguir el pleito ante la justicia arbitral de acuerdo al convenio arbitral que las partes hubieran acordado, tal y como se colige de la norma del artículo 1207 del Código de Comercio. Entonces, bajo esta premisa, sí bastaría con acreditar suficientemente y con copias autorizadas, ante el tribunal chileno, la efectividad de haberse dado cumplimiento derecha e íntegramente al imperativo contenido en el conflictivo artículo 280 del Código de Comercio.

V. EXCURSO: EL EFECTO RELATIVO DEL CONCEPTO DE "INMOVILIZACIÓN" QUE AFECTA AL BUQUE ARRAIGADO.

Es de toda lógica que las legislaciones marítimas, en general, y como la chilena, en su artículo 1232 del Código de Comercio, utilizan los conceptos de "arraigo", "retención", "inmovilización" o "prohibición de zarpe", unívocamente como sinónimos. Sin embargo, las dificultades aparecen desde un punto de vista semántico, cuando se realiza un análisis comparativo de los verbos supradichos, que, en estricto rigor, no significan lo mismo, y de los efectos asignados *intra legem* a estos, en general.

En el caso de la legislación marítima chilena, el artículo 1231 ya citado, dispone como efecto del arraigo del buque, que pesará sobre este, una prohibición de zarpe, asunto que merece un análisis adicional. Así, la voz zarpe indica que una nave puede levar anclas y comenzar a navegar desde un puerto a otro, o dentro de un espacio marítimo determinado. Como corolario de ello, entonces, la prohibición implicaría la imposibilidad de que el buque pueda disponer de las maniobras necesarias que lleven a efecto el inicio de la navegación.

Ahora bien, el arresto del buque no produce más efecto que acarrear la indisponibilidad jurídica de la nave, y desde su materialidad, la imposibilidad de desplazarse fuera del entorno geográfico o del espacio marítimo de competencia del tribunal que ha ordenado su detención.

Si bien la proyección o enfoque que evoca el arresto o la inmovilización se interpretan conforme la literalidad de su significancia, ciertamente el efecto de esta medida no es tan absoluto como aparenta ser, tanto así que incluso –creemos– es perfectamente viable que un buque pueda desplazarse o navegar dentro de determinadas circunstancias.

En primer lugar, el concepto de zarpe del buque no es superfluo ni se agota en un asunto de pura técnica naval; de hecho, desde la operatividad jurídica del concepto, una nave estará en condiciones de zarpar cuando esta es beneficiaria de una orden de despacho que emita la correspondiente autoridad marítima, que a su vez estará premunida de todos los requisitos necesarios para admitir su procedencia. Ergo, y bajo esta premisa, el concepto de inmovilización es más flexible de lo que aparenta, tanto así que su alcance y correcta significancia debería considerarse como la mera inhibición de zarpe desde el radio de competencia "territorial" –utilizando la nomenclatura de la técnica procesal, aunque imprecisa para efectos marítimos– del tribunal que ha dictado la correspondiente medida. Esto significa, entonces, que una nave puede mudar de sitio, atracar, salir a la gira, cargar y descargar sin ningún inconveniente, incluso entre distintos puertos, siempre y cuando esto se verifique dentro del "territorio" jurisdiccional del tribunal que decretó la inmovilización. Así se ha fallado en el caso *Liquid Challenge* en el Puerto de Mejillones, Región de Antofagasta, en el norte de Chile[1].

1 Véase "Liquid Challenge" (2009) CS - Rol. 14.209-2013.

Un asunto reciente de derecho comparado, dictado por el Tribunal Federal de Australia, en *Viva Energy Australia Pty Ltd. v. MT "AG Neptune"*[2] correspondió a una breve decisión relativa a las circunstancias prácticas que rodean a un viaje que emprendió la nave arrestada, por orden y autorización del tribunal que decreto el correspondiente arraigo. El juez, en este caso, había decidido dictar órdenes que permitían al *MT AG Neptune,* dirigirse a Gladstone mientras estaba bajo inmovilización, pero bajo la condición de que siempre permaneciera, y en todo momento, dentro del mar territorial de Australia, sobre la base de que el buque debe permanecer dentro del mar territorial de ese país, bajo la jurisdicción del tribunal.

Los armadores y fletadores de la nave habían solicitado la modificación de la medida cautelar de arresto, a fin de que dicha magistratura admitiera y permitiera que el buque pudiera salir del mar territorial por un breve lapso, debido al inminente acaecimiento de riesgos que podrían afectar la nave y su posterior navegación.

El juez acogió la solicitud impetrada, concediendo el desplazamiento condicionado del buque, razonando, en primer lugar, que, si la nave egresaba del mar territorial, dicho evento no invalidaría la medida cautelar que sobre él pesa, y tampoco sería causal de abandono de la custodia que ejerce la autoridad marítima de ese lugar. Esto por el acertado motivo de que la nave, a pesar de todo, continuaría bajo las órdenes del tribunal y sujeta a las medidas de arraigo que se le han decretado dentro de dicha jurisdicción.

En segundo lugar, y aunque existía una cuestión de orden jurisdiccional, en cuanto a dictar órdenes que supuestamente surtirían efecto fuera del mar territorial, el fletador y el armador se habían comprometido ante el tribunal –bajo una prerrogativa de máxima buena fe–, a no obtener una ventaja ostensiblemente superior a la que en la posición de arraigados tenían dentro del proceso, y que a mayor abundamiento no incurrirían en incumplimiento de las órdenes dictaminadas y abusando de la confianza que el observador objetivo había puesto sobre ellos.

En definitivas cuentas, el sentido y alcance hermenéutico de la voz "inmovilización", es un asunto de mera indisponibilidad jurídica del buque, para que al permanecer dentro del patrimonio del deudor, permita la adecuada consecución de los intereses del titular de un privilegio marítimo; más, en caso alguno implica que la nave no pueda realizar determinadas operaciones náuticas y comerciales, *a conditio* que se verifiquen dentro de la jurisdicción del tribunal que concede –o mantiene– la medida de arraigo. De ahí su significado relativo.

BIBLIOGRAFÍA

Ambrose, Clare; Maxwell, Karen; Collet, Michael. (2018). *London Maritime Arbitration*. London, Lloyd's Shipping Law Library.

Barroilhet Acevedo, Claudio. (1999). *El arraigo de naves. Especialmente el arraigo de nave hermana*. Santiago de Chile, Sociedad Editora Metropolitana.

2 Véase "Viva Energy Australia Pty Ltd. v MT" *AG Neptune* [2022] FCA 533; 2023 Lloyd's Rep. Plus 38.

Berlingieri, Francesco. (2011). *Berlingieri on Arrest of Ships*. London, Lloyd's Shipping Law Library.

Esplugues Mota, Carlos. (2007). *Arbitraje Marítimo Internacional*. Navarra, Thomson Civitas.

Osborne, David; Bowtle, Graeme; Buss, Charles. (2017). *The Law of Ship Mortgages*. London, Lloyd's Shipping Law Library.

Tomasello Hart, Leslie. (2014). *Curso de Derecho Marítimo Chileno*. Santiago de Chile, Libromar.

En Huasco Puerto, República de Chile, a 23 de junio de 2023.

Dedicado a mis amados hijos, Inara y Federico, confiado en que este trabajo servirá de inspiración y motivación para que sigan los pasos de su padre.

REFLEXIONES SOBRE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE LOS ESTADOS RIBEREÑOS

Rosa María Aguirre Donadío*

* Abogada panameña. Maestría en Derecho Procesal Marítimo con énfasis en Convenios Internacionales. Diplomado en seguros marítimos. Certificación de la OIT para entrenar inspectores náuticos. Docente de Derecho Marítimo y de Derecho Internacional Público en la Universidad Santa María La Antigua. Autora del Libro Convemar: resumen, análisis y otros aportes (2019). Ha publicado diversos artículos científicos. Fue Jefa de Control y Cumplimiento en la Autoridad Marítima de Panamá y representó a su país ante la OMI, la OIT y la IMHA.

RESUMEN

Uno de los aspectos más difíciles de comprender, respecto al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), para abogados, usuarios, navieros, gente de mar, funcionarios gubernamentales y otros, es el régimen jurídico de la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Aunque el Convenio enumera a las actividades que se pueden realizar allí, y sobre cuáles son sus correspondientes regímenes jurídicos, la confusión siempre está a la orden del día.

En el Presente artículo, luego de una investigación y análisis documental de sentencias del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, doctrina, pensamientos documentados y el mismo Convenio, sin manipulación de variable, desde un enfoque mixto y niveles exploratorio, descriptivo, y explicativo, hemos sintetizado lo que se ha considerado relevante, para poder dar luz y entendimiento, sobre este espacio marítimo tan controvertido.

I. INTRODUCCIÓN

Al analizar los hechos, en busca de la causa raíz de algunos planteamientos contradictorios sobre la Zona Económica Exclusiva, he llegado a pensar que el problema para la adecuada implementación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar, Unclos o Convenio de Montego Bay de 1982), particularmente en la zona antes mencionada, se origina en el último de los Convenios de 1958: La Convención sobre la Pesca y Conservación de los Recursos Vivos y no Vivos, la cual, pareciera que aún perdura en la mente colectiva.

La zona creada por la Convención de 1958, antes mencionada, se denominó Zona de Protección de los Recursos Vivos y la Pesca. Se creó para que fuera un espacio marítimo adicional, más allá de la Zona Contigua. Pero este espacio adicional, en 1958, no pertenecía al Estado Ribereño que lo utilizaba, sino que era una parte de la Alta Mar sobre la cual el Estado tenía derechos de usufructo. (Martínez, J y Vega, G., 2016). En 1982 nace el nuevo espacio marítimo, la actual Zona Económica Exclusiva, que reemplazó a la anterior, con derechos mixtos de soberanía y jurisdicción. Pero, de alguna forma, se mantuvo la idea de que ese espacio no le pertenecía, realmente, al Estado con costas.

Al respecto, algunos autores han planteado que los principios rectores de la Zona Económica Exclusiva no fueron interpretados correctamente desde un inicio, lo que ocasionó, la renuencia de algunos países, especialmente de Sur América, a ratificar el Convenio. Esta aseveración coincide con lo manifestado por Faidutti, quien utiliza la frase "*en ningún caso estas acciones han sido tomadas como pérdida territorial o traición a la patria...*" para referirse a la conveniencia de la ratificación de Convemar, para Ecuador, en base a la experiencia de otros países de América del Sur que sí lo hicieron. (Faidutti, 2010)

II. DESARROLLO

Para realizar el análisis y la síntesis correspondiente, he dividido el presente artículo en cuatro (4) puntos que son los siguientes:

1. La Zona Económica Exclusiva vs. La Zona Contigua.

2. El Abastecimiento de combustible a buques pesqueros en la Zona Económica Exclusiva.

3. La Obligación de ayudar a acceder al mar, para ciertos países, no todos.

4. El Derecho de Persecución.

5. La Libertad de Navegación en la Zona Económica Exclusiva.

1. LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA (ZEE) VS. LA ZONA CONTIGUA

Si desmenuzamos la normativa del Convenio sobre las atribuciones y derechos del Estado ribereño en la Zona Económica Exclusiva, tendremos que asimilar que tanto el concepto de soberanía como el concepto de jurisdicción implican un ejercicio estatal de poder sobre un territorio que le pertenece al Estado ribereño.

Analicemos, primero, a la soberanía: Las actividades sobre las cuales el Estado con costas mantiene su soberanía, entiéndase la exclusividad (Faidutti, 2010) en la ZEE son aquellas que, se encuentran relacionadas, o que hacen contacto con la Plataforma Continental, tales como la exploración y explotación de gases, hidrocarburos y otras actividades económicas. Se incluye dentro de este grupo de actividades regidas por las reglas de soberanía: al derecho y, al mismo tiempo la obligación, del Estado con costas, de conservar y administrar sus recursos vivos y no vivos, para lo cual puede visitar, inspeccionar, apresar y juzgar.

Este derecho y obligación de conservar y administrar sus recursos vivos y no vivos se encuentra presente, también, en las actividades sometidas al régimen de jurisdicción, en donde el Estado con costas está llamado a compartir, con otros países necesitados de la región, sus recursos del mar (Art. 56 del Convenio). El mandato de "conservación y protección del medio marino", presente en las actividades con régimen de jurisdicción, no difiere mucho de "conservar y administrar los recursos vivos y no vivos"; a fin de cuentas, un daño al medio ambiente marino, repercute directamente en afectaciones hacia las especies vivas (peces, etc.) y no vivas (minerales, hidrocarburos, gases) del medio marino. La existencia simultánea de los mismos derechos y obligaciones sobre los recursos vivos y no vivos, envía el mensaje de la obligatoriedad para el Estado ribereño de crear leyes nacionales, sustantivas y sancionatorias, que coadyuven a la conservación y buena administración, como mandato soberano, aunque, algunas, recaigan en actividades sujetas al régimen de jurisdicción.

Este rejuego de palabras y regímenes legales es el causante de la confusión existente, ya que, curiosamente, en lugar de sobresalir la potestad soberana, lo que ha prevalecido es el concepto de la jurisdicción. Y, aún así, sería una jurisdicción mal entendida.

Analicemos, ahora, a la Jurisdicción: La jurisdicción es la potestad para exigir el cumplimiento de las leyes del Estado con costas, lo cual es muy diferente al concepto de la incapacidad de hacer valer algunas de sus leyes internas estatales, a los buques extranjeros que navegan por las aguas jurisdiccionales de tal Estado. También, no falta quien ha interpretado, equivocadamente, que lo único que se puede exigir es el cumplimiento de la normativa internacional, relegando a un segundo o tercer plano a las normas internas del país.

La falta de estas leyes internas, bien estructuradas, ha producido la pérdida, para algunos Estados con costas, de litigios presentados ante Tribunales internacionales. La explicación es obvia: no puede el país costero exigir el cumplimiento de algo, ni mucho menos sancionarlo, si no tiene,

antes, las leyes pertinentes dentro de su ordenamiento jurídico interno. En este sentido, cito algunas de las normas de Convemar que hacen referencia a la importancia, para el Estado con costas, de crear sus propias leyes para diferentes situaciones.

Art.56: "En la Zona Económica Exclusiva, el Estado ribereño tiene:

Literal 1:

a) Derecho de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes a lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos.

b) Jurisdicción, de acuerdo a las disposiciones pertinentes de esta convención, con respecto a:

i) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras,

ii) La investigación científica marina.

iii) La conservación y protección del medio marino.

c) Otros derechos y deberes previstos en esta convención."

Art.58: Derechos y Deberes de otros Estados en la Zona Económica Exclusiva:

2: "Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la Zona Económica Exclusiva, en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte". (Lo artículos antes mencionados guardan relación directa con las inspecciones y certificaciones de seguridad de los buques).

3: "En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la Zona Económica Exclusiva en virtud de esta convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de esta convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte".

Numeral 4 del Art.63: "Los nacionales de otros Estados que pesquen en la Zona Económica Exclusiva observarán las medidas de conservación y las demás condiciones y modalidades establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño..."

Art.73:

1. "El Estado ribereño en el ejercicio de sus poderes de soberanía para la exploración, explotación y administración de los recursos vivos de la Zona Económica Exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales".

2. "Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud previa constitución de una fianza razonable u otra garantía".

3. "Las sanciones establecidas por el Estado ribereño, por violaciones a las leyes y reglamentos de pesca en la Zona Económica Exclusiva, no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal".

4. "En los casos de retención y apresamiento de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud al Estado de pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente".

Art. 301: "Al ejercer sus derechos y cumplir sus obligaciones de conformidad con esta convención, los Estados partes se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado o en cualquier otra forma incompatible con los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas". (Faidutti, 2010 citando a Convemar).

En el Informativo Jurídico Internacional, creado y divulgado por la Dirección de Asuntos Jurídicos e Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá, en su edición No.53 de abril de 2014, se comenta la Sentencia del Caso No.19 de ITLOS, sobre la M/N Virginia G (Panamá vs. Guinea Bissau), y cita: *"El Tribunal examinó si abastecer de combustible a un barco pesquero en la Zona Económica Exclusiva de otro Estado, es contrario a lo estipulado en la convención. Sostuvo que no está prohibido en la convención taxativamente, pero que este tipo de medidas pueden estar en la legislación interna de un Estado ribereño".*

En la misma Sentencia del Caso de la M/N Virginia G., "*el Tribunal Internacional del Derecho del Mar examinó si las normas y reglamentos de Guinea Bissau estaban acordes con la convención, y concluyó que la legislación nacional pertinente, se ajusta a los artículos 56 y 63 párrafo 4 de Convemar y, por lo tanto, no hay violación de estas normas". (Boletín del Derecho del Mar No.85)*

Adicionalmente, en esta Sentencia del Virginia G, también, se dice lo siguiente: *"El Tribunal determina que la reglamentación por un Estado ribereño del aprovisionamiento de combustible a buques extranjeros que pescan en su Zona Económica Exclusiva, es una de las medidas que el Estado ribereño puede tomar en su ZEE, a fin de conservar y administrar sus recursos vivos con arreglo al Artículo 56 de la Convención".*

Relación con la Zona Contigua: La Zona Contigua, fue creada, desde mucho antes de la firma de Convemar, para garantizar el cumplimiento de los derechos del Estado ribereño, tanto a la salida como a la entrada del Mar Territorial, en cuatro (4) temas específicos: Migración, sanidad, aduanas y fiscales. (Art. 33 del Convenio).

Lo significativo es que el art. 55 de Convemar mantiene una definición de la Zona Económica Exclusiva que ignora o anula a la Zona Contigua.

> Art. 55: *"La Zona Económica Exclusiva es un área situada más allá del Mar Territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta convención".*

Ante esta definición de la ZEE, algunos autores han explicado que la Zona Contigua se encuentra dentro de la Zona Económica Exclusiva, como algo residual (David de Pietri, 2010). Adicionalmente, se ha dicho que la Zona Contigua debe ser declarada para poder existir y que, actualmente, gran parte de los países ya han hecho tal declaración (David de Pietri, 2010). La Zona Contigua, vendría, entonces, a ser una opción con la cual, cada Estado ribereño, extendería su soberanía, en exclusividad, a los 4 puntos antes mencionados, hasta una distancia de la línea de base trazada que no supere las 24 millas náuticas; pero manteniendo esta zona las características que la hacen diferir del Mar Territorial, es decir, la libertad de navegación y la libertad de sobrevuelo; y por eso se dice que en ella solo hay jurisdicción, porque no es totalmente exclusiva.

La clave para entender todos los razonamientos esbozados la podemos resumir en dos (2) palabras: Exclusividad y Compartir. La diferencia es clara en la Zona Contigua; pero, en la Zona Económica Exclusiva no lo es por el hecho de coexistir, dentro de las actividades de jurisdicción, actividades propias del ejercicio de la soberanía. En síntesis, la jurisdicción en la ZEE es una cualidad inherente a la soberanía, que se utiliza separadamente, como un instrumento para que el Estado con costas ejerza sus derechos, cuando no existe la exclusividad. En estos casos la pauta para determinar qué se puede hacer, qué no, y cómo hacerlo, la determina el Estado ribereño a través de sus normas internas.

2. ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE A BUQUES PESQUEROS EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

Independientemente de que esta no es una actividad listada en el art. 62 de Convemar, es de conocimiento público que en la Sentencia del Saiga 2, en el párrafo 57 (citado por Mirassou, 2013), el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TIDM), "inclinó la balanza hacia la consideración del abastecimiento de buques como una actividad anexa o auxiliar a la actividad principal de la pesca". Sobre este pronunciamiento, Martín Cabrera Mirassou ha expresado: "En estos tiempos, en los cuales los buques de pesca comercial deben permanecer varios períodos en el mar, sin poder regresar a puerto, necesitan de combustible a su alcance". (Mirassou, 2013).

Por su parte, la redacción del numeral 1 del artículo 111 del Convenio (sobre la persecución de los buques infractores), no podría ser más descriptiva al decir: *"La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las Aguas Interiores, en las Aguas Archipelágicas, en el Mar Territorial o en la Zona Contigua del Estado perseguidor..*" A su vez, el numeral 4 del mismo artículo 111, lo complementa describiendo: "*que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque nodriza, se encuentren dentro de los límites del Mar Territorial, o en su caso, en la Zona Contigua, en la Zona Económica Exclusiva o sobre la Plataforma Continental."* Aunque la norma no lo menciona taxativamente, es una práctica usual que los buques tanqueros utilicen a otros buques menores para realizar el servicio de suministro de combustible.

La sola lectura de lo arriba citado nos demuestra que es posible hacer valer las leyes y normas internas del Estado ribereño, en cualesquiera de sus espacios marítimos, ya sea que el régimen jurídico de dicho espacio sea de soberanía o de jurisdicción, o mixto.

En el punto 1 del presente escrito, se citaron varios artículos del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con los cuales se sustenta la capacidad del Estado con costas de hacer valer sus derechos a través de su legislación interna. Recalcamos, que no se trata, únicamente, de un derecho porque es, también, una potestad, y, en ciertos casos, un deber, impuesto por la Convención al Estado ribereño.

Se ha hablado mucho acerca de la naturaleza de estas legislaciones internas, cuyo cumplimiento puede ser exigido a los buques extranjeros (también a empresas extranjeras), en la Zona Económica Exclusiva. La mayoría piensa que esta potestad legislativa está restringida a los temas vinculados a la protección del medio ambiente marino y los recursos vivos y no vivos del Estado costero; pero, sería interesante entrar a debatir o, al menos, a escudriñar un poco, el alcance de los términos "protección del medio ambiente marino y los recursos vivos y no vivos del Estado costero".

Existen relaciones, a veces imperceptibles pero sustanciales, que vinculan hechos, aparentemente, aislados. Por ejemplo, si durante el suministro de combustible, dentro de la Zona Económica

Exclusiva, se cometiese algún error humano o los equipos fallasen, y se produjese un derrame del hidrocarburo a trasegar, significaría ello, que se estaría contaminando el medio ambiente marino, ya sea que dicha contaminación fuese intencional o no. Toda contaminación al medio ambiente marino constituye, a su vez, una amenaza en contra de las especies vivas que allí habitan o que, simplemente, se encuentren en ese lugar en ese momento. Y en esta misma línea, la sobre pesca, constituye una amenaza porque puede acabar con las especies vivas del mar.

En este sentido, la Sentencia del Saiga 2, ya citada, resulta bastante ilustrativa, sobre todo porque hace recaer la responsabilidad en los Estados ribereños, ya que la consideración de tal actividad como amenaza a la conservación y protección del medio ambiente marino, va a depender de si el Estado tiene o no leyes que regulen este tema en su ordenamiento interno. Esta consideración fue la que permitió a Francia salir victoriosa en el caso Camouco (Panamá vs. Francia).

Por lo antes expuesto, se justifica, en base al Convenio, la aplicación de las medidas de soberanía para la conservación y administración de los recursos vivos y no vivos, es decir, los derechos de visita, la inspección, de apresamiento y de juzgamiento, en conjunto con las medidas de conservación y protección (medidas de jurisdicción); que vienen a ser las mismas y que se encuentran descritas en el artículo 56 del Convenio, para supervisar y sancionar, de darse el caso, la actividad de suministro de hidrocarburos a buques de pesca en la ZEE. Nuevamente, nos debemos remitir a la existencia, dentro de la legislación interna del Estado ribereño, de las leyes adecuadas para exigir el cumplimiento y sancionar estos hechos.

En lo que respecta a si la actividad del suministro de combustible, dentro de la ZEE, es o no susceptible de imposiciones fiscales y aduaneras por parte del Estado ribereño dueño de dicha ZEE, todo depende de la existencia de las normativas pertinentes, en la legislación interna del Estado con costas. Particularmente, en Panamá, en donde contamos con zonas libres de petróleo, la introducción al mercado panameño de ese combustible que ingresó, inicialmente, por una zona libre, es susceptible de ser gravado por el Estado, y su incumplimiento se convertiría en contrabando.

3. LA OBLIGACIÓN DE AYUDAR A ACCEDER AL MAR, PARA CIERTOS PAÍSES, NO TODOS

He revisado algunos casos sometidos a la competencia de ITLOS, en los que, entre los argumentos de los demandantes, se daban por hecho atribuciones que no corresponden a lo establecido en el Convenio, como, por ejemplo, el considerar que el derecho a la libre navegación en la Alta Mar comprendía el derecho a no ser detenido ni sancionado en la Zona Económica Exclusiva, salvo que se tratase de daños al medio ambiente marino. Incluso, aseguraban que el Estado ribereño tenía la obligación, en nombre de la libertad de navegación, de facilitarle el acceso a la Alta Mar.

En todas las ocasiones que se sostuvo lo último mencionado, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, dejó sentado lo siguiente*: "To interpret the freedom of navigation as encompasing a right to leave prt and gain accses to the hight seas would be inconsistent with te legal regime of internal Waters". –Traducción libre: Intepretar que la libertad de navegación comprende el derecho a abandonar el puerto y alcanzar la Alta Mar, sería una inconsistencia con el régimen legal de las aguas internas (jurisdiccionales)–.* (Párrafo 221 de la Sentencia del M/V Norstar). Similar criterio fue sostenido por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, anteriormente, en el caso de la M/N Louisa.

No obstante, debemos aclarar qué si existen Estados que están obligados por el Convenio, a facilitar el acceso al mar a los buques de ciertos países. Nos estamos refiriendo a los países o Estados de Tránsito, es decir, aquellos países que, por cualquier motivo, obstaculizan la salida al mar de los países sin costa. Un ejemplo de ello sería el caso de Chile con respecto a los buques con bandera de Bolivia. Su normativa la encontramos en la Parte X de Convemar, titulada: Derecho de Acceso al Mar y desde el Mar, de los Estados sin litoral y libertad de tránsito.

El artículo 124 de Convemar describe esta situación de la siguiente manera: "*El Estado de Tránsito es el Estado... situado entre un Estado sin litoral y el mar, a través de cuyo territorio pasa el tráfico en Tránsito*".

El mismo art.124 define el Tráfico en Tránsito, así: "*El Tráfico en Tránsito es el Tránsito ...a través del territorio de uno o varios Estados de Tránsito, cuando el paso a través de dicho territorio...empiece o termine dentro del territorio del Estado sin litoral*".

Y Por su parte, el artículo 125 de Convemar, para ser aún más explícito, al establecer lo siguiente: "Los Estados sin litoral tendrán derecho de acceso al mar y desde el mar, para ejercer los derechos que se estipulan en esta convención... Para este fin, los Estados sin litoral gozarán de Libertad de Tránsito a través del territorio de los Estados de Tránsito por todos los medios de transporte".

La lógica nos sugiere que se ha confundido el término amplio y genérico de Libertad de Navegación con el Término restrictivo de la Libertad de Tránsito. Vale resaltar que este derecho de libertad de Tránsito no es operativo automáticamente, sino que requiere de acuerdos previos, bilaterales, subregionales o regionales entre el Estado sin litoral y el o los Estados de Tránsito (Ver punto 2 del art. 125 de Convemar).

4. EL DERECHO DE PERSECUCIÓN

Otra creencia discutible es la interpretación que algunos le dan a las Sentencias del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (ITLOS). Muchas veces, en ITLOS, se decide en contra de un Estado ribereño, no porque no tuviese el derecho de perseguir o detener a un buque de bandera

extranjera, por no haber cumplido con su normativa interna, sino porque la persecución se llevó a cabo sin observar los requisitos obligatorios que la convención exige.

El artículo 111 del Convenio, numeral 4 (parte final), dice: "*...No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido una señal visual o auditiva de detenerse, desde una distancia que permita al buque extranjero, verla u oírla".* Adicionalmente, el numeral 1 del mismo artículo dice, en su parte media, hablando de la persecución, lo siguiente: *"...solo podrá continuar fuera del Mar Territorial o de la Zona Contigua, a condición de no haberse interrumpido".* Por lo tanto, la no interrupción de la persecución, ya sea por naves o aeronaves estatales o al servicio del Estado, es otro de los requisitos indispensables de cumplir. El punto 6 (b) del Artículo 111, lo repite: *"Para justificar el apresamiento de un buque, fuera del Mar Territorial, no basta con que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la haya cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución...sin interrupción".*

Otros requisitos para poder realizar una persecución exitosa serían la obligación, para el Estado perseguidor, de comunicar, lo antes posible, a la administración de la bandera del buque, que el buque está siendo perseguido por tal o cual motivo (Art.73.4) y el no uso de la fuerza o violencia sin justificación. (Art. 293)

Se trata, como puede apreciarse, de una sentencia que condena "la forma" más no el derecho del Estado con costas, como sucedió en los casos de la M/N Louisa y la M/N Virginia G. Al no guardarse la "forma" requerida por los numerales del artículo del Convenio antes citado, ocurre una inversión de derechos que resulta favorecedora para el buque perseguido, independientemente de que haya o no cometido una actividad transgresora de las leyes internas o internacionales del país con costas.

En la Zona Económica Exclusiva, la persecución de un buque puede iniciarse, de acuerdo al numeral 2 del Art.111 de Convemar, por cualquier "*infracción que se cometa sobre la ZEE o sobre la Plataforma Continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la Plataforma Continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado ribereño que sean aplicables..."*

Las zonas de seguridad a las que se refiere el numeral 2 del Art. 111, precedente, son aquellas que se establecen, en promedio, hasta los 500 metros de la instalación de que se trate, para proteger los derechos del Estado ribereño en temas migratorios, sanitarios, de aduana y fiscales (Art. 60, numerales 2, 4, 5 y 6 de Convemar), y se encuentran dentro de las actividades de jurisdicción de la Zona Económica Exclusiva.

Incluso, la persecución puede continuar por la Alta Mar (cuando la infracción es cometida sobre la Plataforma Continental Extendida, es decir, aquella reconocida por la Comisión de

Límites del Convenio (Anexo de Convemar) y que se extiende más allá de las 200 millas náuticas; condición física que solo tienen algunos países. (Art. 76.8).

Deseamos señalar qué, sobre la persecución, hay disposiciones en el Convenio que no son fáciles de interpretar, como, por ejemplo:

El numeral 1 del Art. 111 (al final), donde se lee que "*si el buque extranjero se encuentra en la Zona Contigua definida en el art.33, la persecución no podrá emprenderse más que por violación de los derechos para cuya protección fue creada dicha zona".*

Siguiendo la definición dada en el Art. 33, los derechos que se protegen son, exclusivamente, los migratorios, sanitarios, de aduana y fiscales. Pero, habría que aclarar si esa persecución que se inició en la Zona Contigua por los temas ya citados, solo prosperaría hasta finalizar la misma Zona Contigua, o si tal persecución puede continuar por la Zona Económica Exclusiva del Estado ribereño e incluso, más allá de esta última, finalizando al llegar a las aguas del país de la bandera del buque infractor. Al respecto, el numeral 3 del Artículo 111, nos saca de la duda al establecer, de forma general:

"El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el Mar Territorial del Estado de su Pabellón o el de un tercer Estado".

Nótese que en este numeral del Art. 111, el Convenio no hace discriminación respecto al espacio marítimo en el cual se inicia la persecución. Recapitulando, para entender el numeral 1 del artículo 111, hay que realizar una evaluación sucesiva e integral de las disposiciones de todo el artículo 111, luego de lo cual se visualiza que aunque para iniciar una persecución desde la Zona Contigua, la temática de la infracción cometida está limitada a los cuatro (4) puntos antes expuestos, no hay nada que impida que dicha persecución pueda continuar por la Zona Económica Exclusiva hasta llegar al Mar Territorial del país de la bandera del buque perseguido (siempre y cuando haya cumplido con los requisitos exigidos de dar señales visuales o auditivas previas (Art. 111), el aviso a la administración marítima correspondiente a la bandera del buque infractor (Art. 73.4), el no uso de fuerza o violencia injustificada (Art. 293) y la ininterrupción de la persecución (Art. 111).

5. LA LIBERTAD DE NAVEGACIÓN

La llamada Libertad de Navegación es, en la realidad. una utopía ya que, ni en la Alta Mar, ni mucho menos en la Zona Económica Exclusiva, existe una libertad total. Pretender que sea así, sería un caos.

Para el tratadista uruguayo Francisco Orrego Vicuña, citado por Juan Carlos Faidutti en su artículo sobre la ZEE del año 2010, editado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Ecuador, "la reglamentación "*Es de la esencia de la Zona Económica Exclusiva, pues confirma los derechos*

de soberanía para todas las actividades económicas que tengan lugar en este espacio". "De lo anterior resulta que la Libertad de Navegación en la Zona Económica Exclusiva no es tal, pues nadie puede navegar libremente sin someterse, hasta por razones de seguridad de la misma, a las exigencias de las autoridades marítimas". Continúa diciendo el autor que "Igual concepto le aplica a la colocación de cables y tuberías en la ZEE y en la Plataforma Continental". (F. Faidutti, 2010).

El Juez de ITLOS, Hugo Caminos, en su obra La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Desarrollo del Derecho del Mar, afirmó que *"la Tercera Conferencia demostró que el derecho internacional puede adaptarse a las realidades cambiantes y reglar todas las actividades en los océanos". Agregó igualmente: "La convención no es un instrumento estático ya que, en la aplicación de su propia normativa, el proceso de negociación y derecho del mar, en el ámbito de la convención, continúa en las Naciones unidas, en los organismos internacionales especializados..., así como en otras conferencias internacionales..., en la Autoridad de los Fondos Marinos, en el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental".*

Por su parte, el Profesor Robin R. Churchill (citado por Hugo Caminos, 2011), en los resultados de un estudio sobre el impacto de las prácticas de los Estados en el marco constitucional de Convemar, señaló: *"Aunque existe una abundante práctica de los Estados, alguna, sin duda inconsistente con la convención, ninguna es suficientemente generalizada o uniforme para constituir una interpretación acordada de la convención o para originar una nueva norma de derecho internacional consuetudinario que pueda modificarla o complementarla".* Sobre lo primeramente mencionado, el Profesor R. Churchill, aclaró: *"En cuanto a práctica inconsistente, la excepción es el Programa de Libertad de Navegación de los Estados Unidos de América".*

Al respecto, Hugo Caminos, comenta: *"Hay que reconocer que, a veces, la acción unilateral de los Estados ribereños o su amenaza, pueden dar un poderoso impulso al desarrollo del derecho del mar, mediante el acuerdo internacional; Por ejemplo: el retiro de los petroleros de casco sencillo, por parte de Los Estados Unidos de América, luego del desastre del Exxon Valdez".*

Considero importante hacer énfasis en que el Profesor Churchill, al referirse a los ejercicios de Libertad de Navegación declara que dicha acción *"constituye una práctica inconsistente con la convención".* No obstante, podemos entender que, por provenir de quien proviene, se ha generalizado, para algunos países, la creencia de que ese actuar es permitido por el Convenio, lo que no significa que ciertamente lo sea. Solo si el buque de guerra cuenta con un permiso expreso del Estado ribereño, no se consideraría un incumplimiento.

Estas prácticas, a las que denominan FONOPS, consisten en que los buques de guerra de los Estados Unidos de América patrullen por Zonas Económicas Exclusivas de otros países, especialmente de América Latina y de Asia. (Aguirre, R, 2019). Sobre este punto, el Convenio de las

Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar exige que la navegación de los buques de guerra, por las aguas de otros países, sea siempre pacífica y respetuosa (Art. 301). Adicionalmente, la Carta de las Naciones Unidas, prohíbe las amenazas a la integridad y soberanía de los Estados.

Afortunadamente, estas prácticas, no han logrado alterar los principios y valores de Convemar, en gran medida porque, tal como lo aseveraba Rosenne:

"*La salvaguarda esencial para la Libertad de Navegación, sobrevuelo y el tendido de cables y tuberías submarinos está suministrado por la Parte XV". (Rosenne, 1995:812, citado por Mirassou, 2011:131).*

La Parte XV del Convenio es la que regula a los medios pacíficos de solución de controversias.

Pero, en todo caso, aún si, por confusión o por convicción, una práctica llegase a tal grado de generalización, se necesitaría un consentimiento mayoritario de parte de la comunidad internacional, lo que equivaldría a una propuesta de enmienda, la cual, obviamente, tendría que darse según lo provee el mismo Convenio.

En cuanto a la Investigación Científica Marina en la ZEE y la Plataforma Continental de los Estados con costas, procedemos a citar los siguientes artículos del Convenio:

Art. 27: *"Los Estados ribereños en ejercicio de su jurisdicción, tienen derecho a regular, autorizar y realizar actividades de investigación científica marina en su ZEE y en su Plataforma Continental" ... "Esta investigación se realizará con el consentimiento del Estado ribereño".*

Adicionalmente, el Artículo 246 de Convemar establece:

1. *"Los Estados ribereños, en el ejercicio de su jurisdicción, tienen derecho a regular, autorizar y realizar actividades de investigación científica marina en su Zona Económica Exclusiva y en su Plataforma Continental, de conformidad con las disposiciones pertinentes de esta convención".*

2. *"La investigación científica marina en la Zona Económica Exclusiva y en la Plataforma Continental se realizará con el consentimiento del Estado ribereño".*

5. *"Sin embargo, los Estados ribereños podrán rehusar, discrecionalmente, su consentimiento a la realización en su Zona Económica Exclusiva o en su Plataforma Continental, de un proyecto de investigación científica marina de otro Estado u organización internacional competente, cuando..."*

8. *"Las actividades de investigación científica marina mencionadas en este artículo, no obstaculizarán indebidamente las actividades que realicen los Estados ribereños en el ejercicio de sus derechos de soberanía y de jurisdicción previstos en esta convención".*

De la lectura de los anteriores numerales del artículo 246 se entiende, claramente, que aún cuando la investigación científica es un derecho para los terceros Estados y un deber de compartir del Estado ribereño, la investigación no podrá efectuarse si no cuenta, primero, con la autorización del Estado costero; de la misma forma que podrá negarse la autorización solicitada, si el Estado o la organización internacional competente solicitante, no cumpliese con los requisitos contenidos en el Convenio, o bien, podrá suspender o anular los efectos del contrato, si no se cumpliese con lo pactado, una vez dado el consentimiento.

En lo concerniente al Patrimonio Cultural Subacuático, la Convención de la Unesco sobre este tema, afirma: *"Todos los Estados Partes tienen la responsabilidad de proteger el patrimonio cultural subacuático en la ZEE y en la Plataforma Continental" ... "Tienen derecho a prohibir o a autorizar cualquier actividad dirigida a este patrimonio"* (página 42 de la Convención de la Unesco). *"Y también, en la Zona Contigua.* (Página 40 de la misma Convención de la Unesco).

Recordemos, que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se implementa y se mantiene actualizado, de acuerdo con las normas del Convenio y con otras normas de derecho internacional. (Ver el numeral 3 del Art. 58). Esta última disposición coincide con el texto del párrafo 3 del Artículo 31 de la Convención de Viena de 1969, que establece:

"*al momento de interpretar un tratado habrá de tomarse en cuenta el texto del mismo, como también, toda norma pertinente de derecho internacional..." (citado por Marassou, 2011).*

Fácilmente se observa que, aún en el ejercicio de la Libertad de Navegación por la ZEE, existen normativas internacionales e internas, y también restricciones que deben ser obedecidas por todos los buques y empresas, nacionales y extranjeras; sobre todo, a nivel internacional, en temas de seguridad, no contaminación y protección. Y, a nivel nacional, sobre aquello para lo cual el Estado tenga leyes internas, que no vayan en contra de lo establecido en el Convenio, entendiéndose por lo último, que se pueden regular aquellos vacíos existentes en la norma internacional y que quedará a criterio de los jueces del TIDM, evaluar la efectividad o viabilidad de tal acción de los Estados, por medio de una sentencia de fondo o de una resolución de medidas provisionales.

III. CONCLUSIÓN

Quienes han leído mis anteriores artículos y mi libro, saben que mi principal motivación es la docencia. El presente artículo es, como lo dice su título, un conjunto de reflexiones. Un llamado al pensamiento y a la investigación doctrinal sobre una Zona Económica Exclusiva, que ha sido, por varios años, tema de conflicto y de confusión, sobre todo, en cuanto a los derechos y obligaciones recíprocos entre el Estado ribereño y los buques de bandera extranjera, representados por su correspondiente administración marítima.

Para encontrar luces que nos ayuden a una mejor comprensión de este espacio marítimo tan importante, es menester auxiliarnos en las Sentencias del Tribunal Internacional del Derecho del

Mar, debido a que es éste el indicado para llenar vacíos procesales y para orientar en cuanto a la correcta interpretación de las normas del Convenio.

También son útiles los escritos de los estudiosos del tema, pues nos comparten sus pensamientos y deducciones, los cuales también orientan nuestras mentes. Se trata, en fin, de un ejercicio de búsqueda y rescate, para encontrar aquello que informe sobre temas que no están claros, y para rescatar, de lo mucho que se dice, lo que mantiene una lógica y una coherencia, basado en hechos, análisis y síntesis inteligentes, que nos permitan marcar la trazabilidad necesaria para tener, al menos, algún grado de certeza, de que vamos por el camino correcto.

Los tiempos cambian y las tecnologías se vuelven más sofisticadas y abundantes. Para ello, Convemar cuenta con mecanismos propios de actualización, dentro de los cuales resalta el poder ser desarrollado por otros Convenios o normas de derecho internacional. Paralelamente, las prácticas de los Estados, sobre los temas nuevos o poco entendidos, constituyen un semáforo de medición de la necesidad de aclarar las dudas o vacíos existentes. No se trata de pasar por encima del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, porque lo que está claro no necesita interpretación. De lo que se trata es de seguir avanzando en el camino apropiado y conveniente, pero, a la vez, justo, para todos los Estados miembros de la Comunidad Internacional.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguirre D., Rosa, M. (2019). *Convemar: resumen, análisis y otros aportes*. Editora Pacífico. Panamá.
- Aznar, Mariano. (2015). *Internacionalización de los Bienes Culturales*. España.
- Boletín del Derecho del Mar, División de Derechos Oceánicos y del Derecho del Mar (2015). Oficina de Asuntos Jurídicos, ONU, Nueva York.
- Caminos, Hugo. (citado por Mirassou, 2013). "El Tribunal Internacional del Derecho del Mar: Un repaso a su procedimiento jurisdiccional". (2006).
- Caminos, Hugo. (2011). "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Desarrollo del Derecho del Mar". Curso de Derecho Internacional. Comité de la Cruz Roja.
- Churchill, Robin. (Citado por Hugo Caminos, 2011). *The Impact of State Practice on the Jurisdiccional Frame Work contained in LOS Convention*. (2005).
- De Pietri, David. (2010). *La redefinición de la Zona Contigua por la Legislación Interna de los Estados*. Oviedo. España.
- Faidutti, Juan C. (2010). AFESE. Guayaquil, Ecuador.
- Manual de Derecho del Mar. (2016). Ministerio de Defensa Español.
- Cabrera Mirassou, Martín. (2011). "Entendiendo el Rol del Tribunal Internacional del Derecho del Mar en el Sistema de Controversias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar". *Anales* No.41, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Argentina.

- Cabrera Mirassou, Martín. (2013). *El Tribunal Internacional del Derecho del Mar. La Institución Judicial para el Régimen de los Océanos*. Universidad Nacional de La Plata, Argentina.
- Martínez, Juan. R. y Vega, Giovanny. (2016). *Tratado del Derecho del Mar*. Tomos I y II. Valencia, España. Universidad del Rosario. Argentina.
- Muñoz, J., Delgado y Díaz del Río. (2011). *Investigación Científica Marina*.
- Rosenne, Shabitai. (2009). Citado por Mirassou (2013). "Establishing the International Tribunal for the La Law of the Sea". *American Journal of International Law*. Oxford.
- Carta de las Naciones Unidas (1945). San francisco, California. Disponible en www.onu.org
- Convenio de Las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1982).
- Convención de la UNESCO sobre Patrimonio Cultural Subacuático. (2001).
- Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados.
- Sentencia de la M/V Louisa. Disponible en www.ITLOS.org
- Sentencia de la M/V Norstar., Disponible en www.ITLOS.org
- Sentencia de la M/V Virginia G. Disponible en www.ITLOS.org
- Sentencia de la M/V Camouco. Disponible en www.ITLOS.org

DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO: CUESTIONES ACTUALES SOBRE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Unai Belintxon Martin*

* Unai Belintxon es Profesor Titular acreditado de Derecho internacional privado, Universidad Pública de Navarra (UPNA); Doctor en Derecho por la Universidad del País Vasco (UPV/EHU), Máster en Derecho de Empresa por la Universidad de Deusto; Máster en Integración Política y Económica en la Unión Europea por la Universidad del País Vasco, UPV/EHU (acceso doctorado), y Máster de Acceso a la Abogacía por el Colegio de Abogados de Gipuzkoa. Es profesor contratado doctor de la Universidad Pública de Navarra (UPNA) e investigador del Instituto de Gobernanza Democrática (Globernance) y del Instituto I-Communitas. Ha realizado estancias como profesor investigador en diversas universidades, destacando el Instituto Suizo de Derecho Comparado. Sus líneas de investigación engloban materias como Derecho internacional privado, Derecho del transporte internacional, Derecho del deporte y litigación transfronteriza, y Derechos humanos y negocios. Sus últimos libros son Derecho europeo y transporte internacional por carretera (Aranzadi-Thomson Reuters 2015), La necesaria adecuación de la legislación vasca del transporte a la dimensión transfronteriza (Aranzadi-Thomson Reuters 2018), Cooperación, Seguro y Actividades deportivas transfronterizas. Un estudio jurídico (Aranzadi-Thomson Reuters 2018), y La transmisión de la empresa familiar. Cuestiones de Derecho europeo e internacional (Aranzadi-Thomson Reuters 2022).

RESUMEN

Esta contribución, que trae su razón de ser en el III Foro virtual Hispanoamericano sobre Derecho Marítimo Internacional 2022 impulsado por la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo tiene por objeto el análisis y valoración crítica sobre la situación actual del sector del transporte de marítimo internacional en España como país miembro de la Unión Europea. En particular, el análisis se centrará, por un lado, en identificar los potenciales problemas y riesgos que las actuales normas que componen el Derecho europeo del transporte pueden ocasionar a operadores jurídicos y empresariales en relación a los acuerdos atributivos de jurisdicción en esta transcendental actividad comercial. En esencia, se estudiará la interacción de los diversos bloques normativos en presencia (Derecho europeo, Derecho nacional y Derecho internacional) sobre la citada cuestión de Derecho conflictual. Cuestión sobre la que se ha hablado y trabajado con anterioridad pero que tiene plena vigencia, más si cabe aún con las nuevas cuestiones prejudiciales planteadas

por la Audiencia Provincial de Pontevedra el 16 de mayo de 2022 ante el TJUE sobre la interpretación del artículo 25 del RBI bis en su proyección sobre los artículos 468 y 469 de la LNM. Desde la perspectiva de análisis de los operadores del sector se abordará en qué medida el objetivo de seguridad jurídica se está logrando o si por el contrario la ausencia de reglas claras de compatibilidad entre esas diversas normas acaba generando incertidumbres que perjudican a todo el elenco de intereses en presencia.

CONSIDERACIÓN INICIAL

En este siglo XXI de la especialización se ha debatido ampliamente sobre la adscripción de la disciplina del Derecho del transporte internacional a diferentes disciplinas o ámbitos jurídicos especializados, por ello, y dada su especial y patente configuración, es necesaria en esta primera parte de la disertación reclamar expresamente la adscripción del Derecho del transporte internacional, y del Derecho marítimo internacional, a la disciplina del Derecho internacional privado. Si esto no fuera posible, otra de las alternativas o posibilidades sería permitir la configuración del Derecho del transporte como disciplina autónoma o independiente a las restantes disciplinas o ámbitos jurídicos. Los profesores y maestros Álvarez Rubio e Iriarte Ángel llevan varios lustros advirtiendo de que esta singular materia bien pudiera ser una rama científica propia dentro del ámbito jurídico puesto que abarca un universo de cuestiones de carácter material y/o conflictual que avalarían la adopción de tal medida.

Dicho esto, y centrándonos ya en el concreto tema objeto de estudio, es necesario recordar que el sector del transporte constituye sin duda alguna el eje vertebrador del desarrollo económico de la Unión Europea y permite materializar la cohesión social de la misma. Es evidente que un óptimo sistema de transporte permite vertebrar un país, o una sociedad de naciones como es la UE, y su funcionamiento, potenciando con ello la movilidad de empresas, mercancías y personas para garantizar así el modelo productivo, la ampliación de mercados y la consolidación de las estructuras territoriales.

Las redes de transporte son el elemento nuclear que permite garantizar la unidad de mercado y la eficacia, nuestra red transeuropea es un nítido ejemplo de ello. Además, debe tenerse en cuenta que la importancia económica del sistema europeo de transporte se multiplica en un contexto económico y comercial caracterizado por economías especializadas, independientes y competitivas que demandan de un sistema comercial internacional *intra* y/o *extraeuropeo* que se asiente sobre un sistema de transporte de óptimas características.

Todo ello sin obviar que la problemática que aflora en la ejecución de servicios de transporte marítimo tiene gran razón de ser en la constante y también continúa interacción de los diversos bloques normativos en presencia (regional, europeo, internacional y estatal).[1]

[1] En este sentido véase, ÁLVAREZ RUBIO, Juan José, "Las reglas de especificidad como cauce para superar los conflictos normativos entre Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales", en La Ley, 29 de octubre de 2010, pp. 1-6.

Desde luego, es evidente que la multiplicidad de acercamientos que el Derecho del transporte permite en lo referido a las materias de estudio[2], pues el Derecho del transporte es por su propia naturaleza como advertimos una disciplina que tiene entidad propia y que podría considerarse autónoma respecto del resto de áreas del Derecho, exige cierta labor de delimitación previa que nos permita resaltar la perspectiva *iusprivatista* de nuestra disciplina, lógicamente sin obviar otras a las que imperativamente habrá que acercarse con la inequívoca finalidad de ofrecer una respuesta reflexiva conforme a las particularidades propias de una disciplina que se caracteriza por una más que atractiva especialización por sectores.[3]

El desarrollo del Derecho del transporte marítimo queda hoy condicionado por el Derecho europeo del transporte y por unas instituciones europeas que muestran un deseo creciente por regular y normativizar esta nuclear actividad comercial. No obstante, si bien es cierto que en una primera fase el legislador y la legisladora europea se ha centrado en la armonización conflictual, no es menos cierto que existe un claro deseo de avanzar hacia una futura armonización material. Esto nos lleva evidentemente hacia una reformulación del reparto competencial entre los Estados miembros y la UE para el sector del transporte. Recuerden que según el artículo 4.2.g del TFUE todavía hoy ésta es una materia compartida. Y desde luego, no cabe olvidar que algunos Estados de la UE presentan una diversidad de sistemas legislativos territoriales propios[4] que requieren además una especial atención como es el caso español.[5]

Advertido lo anterior, y centrándonos ya en el concreto tema objeto de mi contribución, es necesario recordar que en territorio europeo o de la UE, la nota de internacionalidad de esta disciplina marítima y su propensión hacia su uniformidad normativa internacional[6] queda hoy delimitada por la europeización del Derecho privado[7] que tiene, como bien saben, su origen en el Tratado de Ámsterdam[8], y queda consolidada y reforzada en la actualidad tras más de trece años de vigencia por el Tratado de Lisboa.[9] No obstante, la dimensión o proyección externa de este proceso[10] refleja

---

2 A este respecto véase a LEGROS, Cecile, "Contrat de transport international par route de marchandises et de voyageurs", en Juris régles.Clas.dr.int, fasc. 571-66, 25 abril 2012, pp. 13 y ss.

3 Sobre la especialización del Derecho privado en el ámbito internacional y europea, puede verse a GONZÁLEZ CAMPOS, Julio Diego, "Diversification, Specialisation, Flexibilisation et Materialisation de régles de Droit International Privé", en R.des C, t. 287, 2002, pp. 156 y ss.

4 En este sentido, ÁLVAREZ RUBIO, Juan José, "La incidencia del Tratado de Ámsterdam en el sistema español de Derecho interregional", en Anales de la Facultad de Derecho, 18, noviembre de 2001, pp. 65-78.

5 Sobre la armonización del Derecho privado en la Unión Europea, entre otros, IRIARTE ÁNGEL, José Luis, "La armonización de Derecho internacional privado por la Unión Europea", en Jado: boletín de la Academia Vasca del Derecho, núm. 9, 2006. pp. 47-73.

6 BERLINGIERI, Francesco, "Uniformité du Droit Maritime. Quelques problems", en Il dir.mar, 1992-III, pp. 796 y ss.; sobre el particular vid. igualmente RAMBERG, Jan, "Unification of transport law: difficulties and possibilities", en Dir.mar., 2010, pp. 813-818. En relación a la historia de las Reglas de Rotterdam, vid. BERLINGIERI, Francesco, "The history of the Rotterdam Rules", en The United nations Convention on Contracts for the International Carriage of goods Wholly or Partly by Sea- An Appraisal of the Rotterdam rules, M.D. Guner-Özbek (Ed.), Springer-Verlag, Berlin-Heiderberg, 2011, pp. 1-63.

7 IRIARTE ÁNGEL, José Luis, "La armonización del Derecho...", op. cit., nota 5, pp. 47-73.

8 En este sentido vid. CALVO CARAVACA, Alfonso Luis, "El Derecho internacional privado de la Comunidad Europea", en Anales de Derecho, Universidad de Murcia, núm. 21, 2003, pp. 49-69.

9 ÁLVAREZ RUBIO, Juan José, "La incidencia del Tratado…", op. cit., nota 4, pp. 65-78.

10 Véase BORRAS RODRÍGUEZ, Alegría, "La Comunitarización del Derecho Internacional Privado: pasado, presente y futuro", en Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz (2001), Servicio de Publicaciones de la Universidad del País Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2002, pp. 285-318.

claramente una problemática específica[11], y es que dicho proyecto europeo[12] no está viviendo su momento más álgido tras el BREXIT articulado por el Reino Unido[13], a pesar de las muestras de cierta capacidad de respuesta ante algunos desafíos existenciales y globales como el Covid-19 o el conflicto armado en Ucrania, y esto incide significativamente en la seguridad jurídica y en la previsibilidad[14] de resultado provocando distorsiones a los diferentes agentes y operadores.[15]

Téngase en cuenta que dentro del análisis de los efectos del Brexit sobre el negocio marítimo debe subrayarse de manera particular su incidencia especialmente relevante sobre dos dimensiones de prestación de servicios: el sector asegurador y el de la resolución de controversias a través del arbitraje marítimo, que tradicionalmente ha tenido en Londres una de sus principales sedes, a través de la LMAA, el Centro Arbitral de referencia obligada por navieros, aseguradores y operadores jurídicos a nivel internacional.

La relevancia de la práctica del arbitraje localizada en Londres se aprecia de forma singular en la dimensión contractual de las pólizas de fletamento, normalmente emitidas por BIMCO y casi siempre conteniendo su sujeción a derecho inglés. Otro gran subsector en el que esta dimensión arbitral como cauce para solventar las controversias en sede londinense lo constituyen tradicionalmente los contratos de salvamento.

Uno de los mayores y más catárticos efectos en el sector societario (y dentro de éste proyecta una directa incidencia en el marco de las sociedades protagonistas mercantiles del conjunto de operaciones adscritas al ámbito del transporte marítimo) derivados del Brexit ha sido la pérdida de la libertad de establecimiento para los operadores societarios cuya sede radique en suelo británico, derecho recogido en el artículo 54 del TFUE y que ha sido desarrollado a lo largo de años de forma muy expansiva por la jurisprudencia del TJUE. Hasta el Brexit, las sociedades domiciliadas en Reino Unido operaban en toda Europa mediante su red de filiales, disfrutando así de la libertad de establecimiento y de prestación de servicios.

La pérdida de dicha libertad de establecimiento y de prestación de servicios tras el Brexit priva a las sociedades constituidas en Reino Unido de la facultad de operar en los términos previstos en el Derecho de la Unión Europea, al haberse convertido en entidades pertenecientes a un tercer Estado; en definitiva, tal derivada conduce a que no pueden ya proyectar sobre los Estados

11 BORRAS RODRÍGUEZ, Alegría, "La proyección externa de la comunitarización del Derecho internacional privado: los datos del problema", en *La Ley*, núm. 5611, 2002, pp. 1-8.

12 En este sentido vid: FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos, "La comunitarización del Derecho internacional privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales", en *RES,* núm. 140, 2009, pp. 600 y ss.

13 Una realidad a la que se enfrenta hoy el legislador europeo. Sobre esta cuestión, entre otros: MOYA IZQUIERDO, Sara, GARCÍA FERNÁNDEZ, Clara, y TRONCOSO FERRER, Miguel, "El posible impacto del Brexit en los contratos internacionales de ámbito europeo", en *Revista Aranzadi Unión Europea*, núm. 12, 2016.

14 GUZMÁN ZAPATER, Mónica, "Cooperación civil y Tratado de Lisboa: ¿Cuánto hay de nuevo?", en *La Ley,* núm. 7479, 2010, pp.713 y ss.

15 Sobre la evolución jurídica en el espacio europeo del Derecho internacional, entre otros: De MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto, "Integración Europea y Derecho Internacional Privado", en *RDCE,* vol. 2, 1997, pp. 413-445.

miembros de la UE el régimen del que hasta entonces disfrutaban las filiales de sus sociedades domiciliadas en el Reino Unido.

Vinculado a todo ello, otro aspecto en el que el Brexit afecta de una manera directa a las sociedades mercantiles inglesas adscritas al sector del transporte marítimo es la pérdida del denominado societariamente pasaporte europeo: el desvanecimiento sobrevenido de la libertad de establecimiento implicará la necesidad de autorizaciones de los Estados en los que se encuentran las sociedades que se deseen adquirir o fusionar, encareciendo el proceso y prolongándolo en el tiempo.

Por todo ello, la repercusión del Brexit sobre mercados como, por ejemplo, el asegurador unido al transporte marítimo es muy relevante; se trata, es cierto, de un negocio internacional y con actores globales: los centros de decisión a nivel mundial radican básicamente en Singapur, Bermudas, Estados Unidos y Reino Unido. La hipertrofia normativa que caracteriza a este sector (singularmente en el ámbito del transporte marítimo) permite augurar que, en un futuro próximo, y con el objetivo aportar a los operadores la necesaria cobertura de seguridad jurídica, se deberán alcanzar nuevos acuerdos bilaterales específicos entre la Unión Europea y Reino Unido.[16]

LA AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD Y LOS FOROS DE COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL EN DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL. UNA REFLEXIÓN DESDE LA UNIÓN EUROPEA

Distorsiones que se están consumando en lo que respecta a las cláusulas de jurisdicción y arbitraje incluidas en conocimientos de embarque para la relación con Reino Unido al no ser ya de aplicación el sistema procesal europeo diseñado por el Convenio de Bruselas de 1968 que claudica en favor de la aplicación a tal materia de las normas contenidas en la Ley de Navegación Marítima en su conexión con España.[17] Desde luego, los nuevos tiempos de la realidad internacional requieren de una mayor integración[18] y del fortalecimiento de las bases de un proyecto común, el europeo, que se activó hace ya más de 64 años con el Tratado de Roma de 1957[19], y que a pesar de ciertos momentos sombríos ante los que se ha advertido incapaz de contener las grandes reticencias de determinados Estados miembros a traspasar una mayor cota de competencias a las instituciones de la UE en sectores clave que, como el transporte, necesitan de amplios consensos y acuerdos, sigue siendo la prescripción necesaria para la consolidación de nuestro sistema y nuestros valores.

16 ÁLVAREZ RUBIO, Juan José, "Implicaciones del Brexit para el transporte marítimo", en La Ley Unión Europea, núm. 100, 2022, pp. 1-5.

17 Entre otros sobre jurisdicción, arbitraje y la aplicación del RBI bis en materia marítima por BAUGHEN, Simon, Shipping Law, 7º edición, Routledge, English High Court, Abingdon, 2019, pp. 356-368.

18 En relación a la integración económica y el desarrollo de un nivel adecuado de coordinación jurídica puede verse entre otros estudios GONDRA ROMERO, José María, "Integración económica e integración jurídica en el marco de la Comunidad Económica Europea", en GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo, GONZÁLEZ CAMPOS Julio Diego, MUÑOZ MACHADO, Santiago, (Dirs.), Tratado de Derecho comunitario europeo, vol. I, Madrid, 1986, pp. 275-312.

19 FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos, "El 60 aniversario de los Tratados de Roma: algo más que una simple celebración", en La Ley, 46, 2017, pp. 1-8.

Así, la distinta interpretación de las normas europeas y nacionales de aplicación al ámbito de estudio genera cierto estado de inseguridad jurídica e inquietud que lastima el habitual desarrollo del estado de las cosas y que parece deslegitima en parte nuestro proyecto europeo.[20] No obstante, el camino a seguir es avanzar y reducir exponencialmente las distorsiones producidas por una interpretación des-armonizada de las normas europeas[21] y de las normas aplicables al comercio marítimo internacional.[22]

El respeto y la garantía del axioma que representa la autonomía de la voluntad[23] de las partes contractuales en este importante sector del Derecho del transporte[24] y su proyección a modo de foro de competencia judicial internacional debe tenerse siempre presente al sopesar los distintos intereses que afloran y confluyen en la materia.[25] La libertad y capacidad de las partes para determinar una cláusula atributiva de jurisdicción respecto a unos concretos órganos jurisdiccionales, representa un concepto básico del actual Derecho marítimo privado que hace gala de técnicas y singularidades características como pudiera ser una cláusula flotante de jurisdicción.[26]

La conflictividad más característica que aflora en este importante sector, de ahí lógicamente, el intento de reversión de la situación actual por parte del legislador español en la LNM, es la relacionada con la producción de efectos frente a terceros no parte del contrato de la cláusula de elección de foro teóricamente convenida entre remitente/cargador y porteador/ transportista. Es decir, estamos hablando de la efectividad que tendrá para el tercero destinatario de la carga la cláusula de jurisdicción invocada por el porteador frente a la interposición de una acción de reclamación, por pérdida total o parcial o deterioro de la mercancía, entablada por parte del adquirente.

Sin duda la pluralidad de aspectos que deben valorarse a la hora de concretar la norma de aplicación para la cuestión dentro de los diversos bloques normativos coexistentes, desde el punto de vista de la Unión Europea, es ciertamente amplia: sometimiento expreso o tácito a tribunal extranjero; prórroga y/o derogación de la competencia; validez del acuerdo atributivo desde la doble perspectiva formal y material; la oponibilidad de la cláusula de jurisdicción frente a terce-

[20] Para una perspectiva general, entre otros: FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos, "El Espacio de libertad, seguridad y justicia consolidado por la Constitución Europea", en La Ley, D-195, 2004, p. 16.

[21] En relación al Derecho comunitario/europeo del Milan, transporte en la UE, puede verse a MUNARI, Francesco, en Il Diritto Comunitario dei Trasportti, Guiffrè Editore, Milan, 1996, pp. 50-117.

[22] En relación a la tendencia hacia la uniformidad normativa internacional del Derecho marítimo mediante una profusión de textos convencionales: TREVES, Tullio, "Il nuovo Dirittto del Mare e le Convenzioni Internazionali sulla protezione dell´ambiente marino", en Dir Mar, 1999-l, pp. 219-231; CARBONE, Sergio María, y MUNARI, Francesco, "Diritto internazionale e traffici marittimi: La codificazione internazionale della disciplina dei traffici marittimi ed il ruolo al riguardo riservato ai soggetti economici privati", en Regole e organizzazione dei trasporti marittimi internazionali, Giuffrè Editore, Milan, 1990, pp. 7-10.

[23] Respecto a la autonomía de la voluntad en el sector del transporte, entre otros: CASTELLANOS RUIZ, Esperanza, Autonomía de la voluntad y derecho uniforme en el transporte internacional, Editorial Comares, Granada, 1999, pp. 12-15.

[24] PICHARS, Marc, "L'évolution de la norme dans les transports", en PERU-PIROTTE, Laurence, DUPONT-LEGRAND, Bénédicte, y LANDSWEERDT, Christie (Dirs.), Le Droit du transport dans tous ses états: réalités, enjeux et perspectives nationales, internationals et européennes, Larcier, Bruselas, 2012, pp. 17-48.

[25] Sobre la primacía del respeto por la libertad de contratación y autonomía de la voluntad en el ámbito del Derecho marítimo, ÁLVAREZ RUBIO, Juan José, "Competencia judicial internacional en el transporte internacional. Especial referencia al transporte marítimo", en DE EIZAGUIRRE BERMEJO, José María, El Derecho del transporte marítimo internacional, en la I jornada sobre Transporte Marítimo Europeo, aspectos mercantiles y jurisdiccionales, Donostia (20 y 21 de mayo de 1993), Escuela de Administración Marítima- Itsas Arduralaritzazko Eskola, p. 133.

[26] BELINTXON MARTÍN, Unai, "Jurisdicción / arbitraje en el transporte de mercancías por carretera: ¿Comunitarización frente a internacionalización?", en Arbitraje: revista de arbitraje comercial y de inversiones, vol. 7, núm. 3, 2014, pp. 707-743.

ros no parte en el contrato, las relaciones *forum-ius* y/o también la restricción o minoración del juego de la libre autonomía de la voluntad de las partes.[27]

La Ley de Navegación Marítima española acrecienta esta compleja, diversa y atomizada maraña normativa que en ocasiones proyecta discordantes respuestas jurídico-legales sobre una misma realidad contractual, y sin embargo este haz de soluciones diversas, múltiples, distintas es propio e inherente a los distintos ámbitos o sectores que conforman un Derecho del comercio internacional compuesto de múltiples bloques normativos.[28]

La norma de producción interna española normativiza en sus artículos 468 y 469 las especialidades procesales de jurisdicción y competencia para el sector marítimo regulando, como bien saben, los criterios de atribución de la competencia judicial internacional y los requisitos de validez de las cláusulas de sumisión a concretos foros recogidos en los contratos de utilización de buque.

La validez de estas cláusulas sumisorias, contenidas asiduamente en conocimientos de embarque, pólizas de fletamento y/o contratos de transporte marítimo, queda condicionada según la LNM a que se hayan negociado de forma individual y separada como muestra del consentimiento de las partes involucradas.

También debo recordarles que la ley española recoge criterios de atribución de la competencia judicial internacional ante la ausencia de acuerdo atributivo de jurisdicción valido, posibilitando a la parte actora seleccionar, para dilucidar o resolver la correspondiente contienda surgida en la materialización de los contratos de utilización de buque, entre distintos foros objetivos (los tribunales del domicilio de la parte demandada[29], el lugar de celebración del contrato o el puerto de origen o destino).

El preámbulo de la LNM advierte de forma clara su finalidad última respecto a los acuerdos de sumisión expresa al tratar de alguna manera de reducir exponencialmente la imposición en el tráfico marítimo de dichos acuerdos sobre los terceros poseedores del conocimiento de embarque que se ven obligados a pleitear ante tribunales extranjeros, o ante instancias arbitrales internacionales, pese a no haber negociado la incorporación de tales cláusulas al conocimiento de embarque por referencia a una póliza de fletamento.[30]

No obstante, como bien saben ustedes, la realidad imperante en el sector refleja que en la mayor parte de los contratos de transporte y utilización de buque, muy en especial para el transporte

[27] Sobre el particular, vid. la excelente reflexión de FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos, "Alternativas e incertidumbres de las cláusulas de solución de controversias en la contratación marítima internacional", en CDT, vol. 10, núm. 2, octubre 2018, pp. 333-375.

[28] Respecto a esta cuestión, aunque con otro enfoque, puede verse: BELINTXON MARTÍN, Unai, "Prevención de riesgos laborales, transporte y derecho europeo: distorsiones de la realidad práctica", en La Ley Unión Europea, núm. 73, 2019, pp. 1-19.

[29] Sobre el foro general del domicilio del demandado, pueden verse las consideraciones realizadas acerca del contrato de embarque internacional en su obra: IRIARTE ÁNGEL, José Luis, El contrato de embarque internacional, Beramar S.L., Madrid, 1993, pp. 100 y ss.

[30] ÁLVAREZ RUBIO, Juan José, y BELINTXON MARTÍN, Unai, "La nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho Internacional", en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto, y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), Comentarios sobre la ley de navegación marítima, Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 807-831.

de contenedores en buques de línea regular, la advertida y exigida negociación individual no aflora, pues en gran medida o los contratos son suscritos mediante intermediarios, o las condiciones y el clausulado contractual viene impuesto y delimitado por el transportista marítimo que entrega al remitente el contrato una vez cargada la mercancía en la bodega del buque.

Expuesto esto, por otro lado, recuerden que el criterio que inspira el vigente artículo 25 del RBI bis[31] –Reglamento 1215/2012– (antiguo artículo 17 del Convenio de Bruselas de 1968[32]) pretende una solución equilibrada y respetuosa tanto con la protección de las partes ante cláusulas oscuras insertas en el contrato, como con el afán de evitar un anhelo formalista que paralice, dilate, el normal desarrollo de las operaciones comerciales internacionales. En esencia, el citado artículo 25 del RBI bis evidencia que la forma escrita no es la única materializable, siendo por tanto plenamente valido cualquier modo que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecidos o que deriven de los usos vigentes en el comercio internacional.

Cautivo de esta realidad jurídico normativa y de los usos generalizados y aceptados en el transporte marítimo internacional, el máximo tribunal europeo, el TJUE, viene consolidando mediante su jurisprudencia un criterio hermenéutico flexible con los condicionantes de validez de las cláusulas de sumisión expresa. En efecto, el TJUE ha sido clarificador mediante su jurisprudencia al respecto, entre otras en sus resoluciones de 19 de junio de 1984, asunto Tilly Russ (C-71/83)[33]; de 16 de marzo de 1999, asunto Castelleti (C-159/97)[34]; y de 9 de noviembre de 2000, asunto Coreck Maritime GmbH y Handelsveen BV y otros (C-87/98)[35], en las que concluye que [...] se presume que las partes contratantes han dado su consentimiento a las cláusulas atributivas de competencia cuando el comportamiento de las mismas corresponda a un uso que rige en el ámbito del comercio internacional en el que operan y que conocen o debieran conocer, y que las exigencias concretas que engloban el concepto de forma conforme a los usos deben valorarse exclusivamente a la luz de los usos comerciales del sector del comercio internacional de que se trate, sin tener en cuenta las exigencias particulares que pudieran establecer las disposiciones nacionales.[36]

En efecto, la jurisprudencia del TJUE ha considerado que existe un uso en el sector comercial concreto cuando, en particular, los operadores de dicho sector siguen un comportamiento determinado de modo general y regular al celebrar cierta clase de contratos. Y además de ello entiende que la cláusula atributiva de jurisdicción puede ser invocada frente al tercero tenedor del conocimiento, desde el momento en que, con arreglo al Derecho nacional aplicable, es decir la ley del Estado miembro designado como competente para conocer de la controversia según

31 Reglamento (UE) nº 1215/2012 del parlamento europeo y del consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. DOUE L 351/1 de 20 de diciembre de 2012.

32 Sobre el espacio judicial europeo y el Convenio de Bruselas de 1968 puede verse el exhaustivo estudio de CARBONE, Sergio María, Lo spazio giudiziario europeo: La Convenzioni di Bruxelles e di Lugano, G. Giappichelli Editore, Turín, 1997, pp. 11 y ss.

33 Recuperado de: www.curia.europa.eu

34 Recuperado de: www.curia.europa.eu

35 Recuperado de: www.curia.europa.eu

36 BELINTXON MARTÍN, Unai, "Derecho internacional privado y Derecho marítimo internacional: competencia judicial internacional y acuerdos atributivos de jurisdicción en la LNM", en CDT, vol. 12, núm. 2, 2020, pp. 112-135.

el artículo 25 RBI bis, el tenedor del conocimiento se subroga en los derechos y obligaciones del cargador.

De este modo, el tercero tenedor se convierte en [...] titular, a la vez, de todos los derechos y de todas las obligaciones que figuran en el conocimiento, incluidas las relativas a la prórroga de competencia. En definitiva, una cláusula atributiva de competencia acordada entre un porteador y un cargador e incluida en un conocimiento de embarque produce efectos frente al tercero tenedor del conocimiento de embarque siempre y cuando al adquirirlo, éste haya sucedido al cargador en sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho aplicable. Por el contrario, si el tercero tenedor no ha sucedido al cargador, no podrá oponérsele la cláusula atributiva de competencia, a no ser que haya dado su consentimiento a ella. Y su oponibilidad al destinatario o a terceros adquirentes del conocimiento de embarque son ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en el sector de transporte marítimo, por ser una cláusula conforme a los usos del comercio internacional.

Tendremos que esperar al nuevo posicionamiento del TJUE sobre la cuestión prejudicial elevada por la Audiencia Provincial de Pontevedra el 16 de mayo de 2022 en la que se plantea la compatibilidad con las previsiones del Reglamento 1215/2012 de lo previsto en los artículos 251 y 468 de la Ley de Navegación Marítima Española. No obstante, estamos convencidos de que el máximo órgano jurisdiccional de la Unión Europea mantendrá el criterio hermenéutico establecido en las tres resoluciones anteriormente citadas.

Las concretas cuestiones prejudiciales planteadas en los asuntos C-345/22, 346/22 y 347/22 son:

1. La regla del artículo 25 del Reglamento 1215/2012 (1), cuando establece que la nulidad de pleno derecho del acuerdo de jurisdicción debe analizarse conforme a la legislación del Estado miembro al que las partes han deferido la jurisdicción, [¿] comprende también, —en una situación como la del litigio principal—, la cuestión de la validez de la extensión de la cláusula a un tercero no parte en el contrato en el que la cláusula se establece?

2. En el caso de circulación del conocimiento de embarque a un tercero, destinatario de las mercancías, que no intervino en la contratación entre el cargador y el porteador marítimo, ¿resulta compatible con el art. 25 del Reglamento 1215/2012, y con la jurisprudencia del TJ que lo interpreta, una norma como la contenida en el art. 251 de la Ley de Navegación Marítima, que exige que, para la oponibilidad de la cláusula a ese tercero, la cláusula de jurisdicción debe haber sido negociada con este «individual y separadamente»?

3. ¿Resulta posible, conforme al Derecho de la UE, que la legislación de los Estados miembros establezca requisitos adicionales de validez para la eficacia frente a terceros de las cláusulas de jurisdicción insertas en conocimientos de embarque?

4. ¿Una norma como la contenida en el artículo 251 de la Ley de Navegación Marítima española, –que establece que la subrogación del tercero tenedor solo se produce en forma parcial, con exclusión de las cláusulas de prórroga de jurisdicción–, supone la introducción de un requisito adicional de validez de estas cláusulas, contraria al artículo 25 del Reglamento 1215/2012?

De hecho, como bien conocen, la interpretación mayoritaria de los órganos jurisdiccionales españoles ha convalidado la validez y vigencia para el tercero subrogado en la posición jurídica del remitente de la cláusula atributiva de jurisdicción contenida en anverso de un conocimiento de embarque sin necesidad de negociación individualizada, siempre y cuando eso sí, ésta sea perfectamente visible y clara.

La interpretación por el TJUE de la remisión que la citada norma de la UE contiene respecto a los usos del comercio internacional, ha servido como criterio orientador de un sinfín de resoluciones judiciales de los juzgados y tribunales nacionales que conceden total eficacia a las cláusulas atributivas de jurisdicción incorporadas en los conocimientos de embarque en favor de tribunales extranjeros.[37]

Es evidente y constatable que la línea jurisprudencial mantenida por el TJUE ha permitido consolidar la presunción del consentimiento ofrecido por las partes a la cláusula atributiva de jurisdicción cuando tal conducta responde a los usos y costumbres comerciales del sector que son ampliamente conocidos por las empresas operadoras. De esta manera la plena validez de dicho uso no exige mayor actividad probatoria y hace innecesaria una negociación individual y separada de tal cláusula contractual o acuerdo.

Tampoco debe descuidarse que este debate se focaliza sobre el sector del transporte marítimo internacional, con unos intereses muy particulares inherentes al ámbito del Derecho del transporte internacional, en el que impera el juego de la autonomía de la voluntad de las partes y una práctica y unos usos comerciales asentados y seguidos por las empresas operadoras de tal forma que aporten a la seguridad jurídica y a la previsibilidad de resultado.

La importancia que ostenta esta praxis en relación tanto a las cláusulas arbitrales como a las cláusulas jurisdiccionales ordinarias, evidencia la necesidad de atender concretamente esta cuestión ante la restrictiva regulación de la ley española que desatiende lo articulado por las normas internacionales en vigor.[38]

La lectura literal del artículo 468 de la referida ley de navegación marítima española sugiere la inversión de la presunción de validez de las cláusulas de sumisión expresa recogidas en docu-

[37] En relación a la interpretación del TJUE sobre las cláusulas de foro insertas en un conocimiento de embarque y los usos del comercio internacional, entre otros: TORRALBA MENDIOLA, Elisa, "Las «especialidades procesales» de la Ley de Navegación Marítima: cláusulas de jurisdicción y arbitraje", en RDT, núm. 16, 2015, pp. 121-131.

[38] Sobre la prioritaria aplicación del Derecho Uniforme frente al Derecho interno, puede verse el clarificador estudio DE RUIZ SOROA, José María, "El Derecho Uniforme en la Ley de Navegación Marítima", en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto, y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), Comentarios sobre la ley de navegación marítima, Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 49-60.

mentos generalizados de la práctica del denominado Derecho de los formularios. Sin duda, el legislador español pretende con la normativización de esta cuestión proteger los intereses de los terceros (empresas destinatarias u otras usuarias) extraños a la originaria relación contractual o con estrecho margen en la negociación para los contratos de utilización de buque.

La puesta en práctica y aplicación de este artículo normativo está siendo controvertida y está requiriendo de los juzgados y tribunales españoles una especial sensibilidad y capacidad para concretar y determinar, caso por caso, el principio de usos del comercio internacional.[39]

Por tanto, como ya les he adelantado y bien saben, los artículos 468 y 469 de la LNM recogen ciertas especialidades de jurisdicción y competencia que se centran en regular la eficacia y los requisitos de los acuerdos atributivos de jurisdicción y en articular una suerte de foros objetivos alternativos a elección del demandante.[40] De la lectura del artículo 468 se advierte, que la disposición se dedica al análisis de la validez de las cláusulas de sumisión expresa a órganos jurisdiccionales o arbitrales extranjeros. Esto significa que la LNM española únicamente tendrá operatividad para cuestiones de competencia judicial internacional ante la inaplicación, según la regla de la especificidad de un convenio internacional, o del RBI bis.[41]

Lo anterior nos lleva a tener que reseñar que existe una evidente disociación entre lo que dispone el comentado artículo 468 de la ley española y lo regulado por el artículo 25 del RBI bis.[42] No obstante, debo subrayar que ante un conflicto sobre la aplicación prioritaria de lo dispuesto en la norma europea de aplicación directa y lo dispuesto en la LNM prevalecerá, sin atisbo de duda, lo dispuesto en el RBI bis siempre y cuando la jurisdicción extranjera designada como competente para conocer esté ubicada en un Estado parte de la Unión Europea.

Una lectura en sentido contrario a lo dispuesto que priorizase la aplicación de lo regulado por la LNM conllevaría que la eventual resolución española de un órgano jurisdiccional, que asume su competencia al existir un acuerdo atributivo de jurisdicción que no ha sido negociado de forma individual o separada pero que, si forma parte y está claramente indicado en el contrato marítimo, no obtenga eficacia en el extranjero en sede de reconocimiento y ejecución (valórese el modelo estándar dispuesto por el artículo 67.1 de las Reglas de Rotterdam[43]).

---

39 Véase entre otros: VON ZIEGLER, Alexander, "Alternatives and Methods of Unification or Harmonization of Maritime Law", en Dir Mar, vol.101, núm. 1, 1999, pp. 232-239.

40 El artículo 468 LNM dispone que: "Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente. En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo".

41 Para el estudio de las normas del RBI bis sobre competencia judicial internacional aplicables a este sector, entre otros: HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Aurora, "El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas cuestiones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable", en CDT, vol.3, núm. 1, marzo 2011, pp. 179-194.

42 Sobre dicha cuestión, entre otros: DEL CORTE, Javier, "Especialidades procesales en la Ley de Navegación Marítima", en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto, y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), Comentarios sobre la ley de navegación marítima, Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 753-768.

43 Artículo 67 Acuerdos de elección de foro: 1. La competencia de un tribunal designado con arreglo al apartado b) del artículo 66 solo será exclusiva respecto de las controversias entre las partes en el contrato si éstas así lo han pactado y el acuerdo que reconozca dicha competencia: a) Forma parte de un contrato de volumen en el que están claramente indicados los nombres y las

El consciente descuido del legislador español en este elemento clave no hace sino complicar todo el elenco de intereses en presencia junto a la minoración de los estándares europeos en materia de seguridad jurídica, previsibilidad de resultado, confianza recíproca en el seno de la justicia en la UE y la evitación de procedimientos paralelos.[44]

Recuerden que el artículo 25 del RBI bis posibilita a las partes sin importar la localización de su domicilio, pactar someter sus contiendas a los órganos jurisdiccionales de un Estado miembro de la Unión Europea.[45] Esto para el sector marítimo internacional significa que una cláusula atributiva de jurisdicción en un contrato auxiliar de la navegación o un contrato de utilización de buque[46] que designe como competente a un juzgado o tribunal de un Estado de la UE, quedará regulada respecto a su validez por el citado artículo 25.[47] Un precepto que también recoge entre otras cuestiones, la concreción como ley rectora para comprobar la validez material de los acuerdos atributivos de jurisdicción de la ley del Estado escogido como competente para conocer de la disputa, o la autonomía de los acuerdos de sumisión expresa respecto al resto de cláusulas contractuales.[48]

Sin embargo, para los supuestos en los que los órganos jurisdiccionales extranjeros designados como competentes no estén erradicados en un Estado de la Unión Europea o no sean parte de un Convenio internacional vigente que regule la cuestión en el ordenamiento jurídico español, será de aplicación lo dispuesto por la LNM y sus condicionantes a la configuración de los acuerdos atributivos de jurisdicción.

Ante esta serie de supuestos, y para los contratos auxiliares de la navegación y contratos de utilización de buque, la asunción de competencia por parte de los órganos jurisdiccionales españoles

direcciones de las partes y que o bien: i) ha sido individualmente negociado, o bien ii) advierte de manera visible de la existencia de un acuerdo exclusivo de elección de foro, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen que lo incluyen; y b) Designa con claridad a los tribunales de un Estado Contratante, o a uno o más tribunales específicos de un Estado Contratante. 2. Una persona que no sea parte en el contrato de volumen solo quedará vinculada por un acuerdo exclusivo de elección de foro concertado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo cuando: a) El tribunal elegido esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado a) del artículo 66; b) El acuerdo figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte; c) Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el tribunal ante el que debe entablarse la acción y sobre el carácter exclusivo de su competencia al respecto; y d) La ley del tribunal que conozca del caso prevea que dicha persona puede quedar obligada por un acuerdo exclusivo de elección de foro.

44 Respecto a los estándares europeos referidos, aunque para el ámbito del desplazamiento transfronterizo de trabajos véase el excelente estudio de la maestra y profesora CASADO ABARQUERO, Marta, "Legislación aplicable a los trabajadores desplazados en el marco de una prestación de servicios en la Unión Europea", en GOÑI SEIN, José Luis, e IRIARTE ÁNGEL, José Luis (Dirs), Prevención de riesgos laborales y protección social de trabajadores expatriados, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, pp. 339-369.

45 Sobre tal cuestión, vid. DE MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto, "El nuevo Reglamento sobre competencia judicial y reconocimiento y ejecución de resoluciones", en La Ley, XXXIV, núm. 8013, 2013, pp. 1-4; ABARCA JUNCO, Ana Paloma, "La competencia judicial de los tribunales españoles: Foro de la autonomía de la voluntad", en Derecho Internacional Privado, UNED, Madrid, 2013, pp. 134 y ss.

46 Sobre los contratos de utilización de buque, entre otros: RECALDE CASTELLS, Andrés, "Los contratos de utilización del buque", en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto, y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, Gobierno Vasco, Dpto. de Transporte y Obras Públicas, 2006, pp. 253-287.

47 En relación a los acuerdos atributivos de jurisdicción y las potencialidades del artículo 25 del RBI bis, entre otros, aunque en referencia al sector del transporte aéreo internacional de mercancías: BELINTXON MARTÍN, Unai, "Derecho internacional privado y transporte aéreo: cuestiones de actualidad sobre jurisdicción y ley aplicable", en PETIT LAVALL, Mª Victoria, y PUETZ, Achim (Dirs.), El transporte como motor del desarrollo socioeconómico, Marcial Pons, Madrid, 2018, pp. 363-382.

48 Artículo 25.5 RBI bis: "Un acuerdo atributivo de competencia que forme parte de un contrato será considerado como un acuerdo independiente de las demás cláusulas del contrato. La validez del acuerdo atributivo de competencia no podrá ser impugnada por la sola razón de la invalidez del contrato".

vendría concretada por los foros objetivos alternativos elegibles por la parte actora regulados en el citado artículo 469 LNM. Es decir: domicilio de la parte demandada; lugar de celebración del contrato; y/o puerto de origen o destino del transporte marítimo de mercancías.[49] Lógicamente la aplicación de la norma para estos supuestos sería correspondida a nivel internacional con la ausencia de efectos en el ámbito de la validez extraterritorial de la correspondiente resolución.

Todo ello sin obviar que pudieran aflorar procedimientos paralelos sobre el mismo objeto de controversia al aceptar su competencia, según acuerdo atributivo de jurisdicción, el órgano jurisdiccional extranjero y asumir también los juzgados o tribunales españoles el asunto en aplicación de los foros objetivos alternativos.[50] Desde luego, en la esfera europea e internacional la asunción de competencia por parte de los juzgados y tribunales españoles sería considerada como exorbitante en fase de reconocimiento y ejecución y por lo tanto como claudicante cualquier resolución emitida por los órganos jurisdiccionales españoles.[51]

En esencia debe remarcarse que lo normativizado sobre la cuestión por la LNM restringe el juego de la autonomía de la voluntad de las partes para la designación de la jurisdicción competente contraviniendo la imperante realidad actual en un sector que reclama, por su dinamismo[52], el objetivo de seguridad jurídica mediante normas claras de compatibilidad entre las diversas normas coexistentes y siempre con el máximo de los respetos a la regla de especialidad contenida en las normas europeas y refrendada por el TJUE en su jurisprudencia.[53]

El sentido opuesto al avance del estado de las cosas de esta restrictiva actuación legislativa ha sido evidenciado por parte de la doctrina al valorar el alejamiento de la LNM respecto a la orientación esgrimida y proyectada por el Convenio de la Haya de 30 de junio de 2005 sobre acuerdos de elección de foro.[54] Dicha norma internacional de un interés científico-practico indudable[55] sobre los acuerdos exclusivos de elección de foro y posible aplicación a los contratos de gestión naval, consignación de buques, practicaje[56] y manipulación portuaria, todos ellos contratos auxiliares a la navegación[57], no se tiene en cuenta ni se respeta por la norma nacional contraviniendo

49 GÓMEZ GENE, Miguel, "Las cláusulas de jurisdicción y arbitraje en la nueva ley de navegación marítima", en CDT, vol. 6, núm. 2, octubre 2014, pp. 118 y ss.

50 Sobre este particular, GONZÁLEZ PELLICER, José Manuel, "Sobre el artículo 468 del Proyecto de Navegación Marítima y la nulidad de las cláusulas de elección de foro en los conocimientos de embarque", en La Ley, núm. 8354, Sección Doctrina, 15 de julio de 2014, Año XXXV, pp. 8 y ss.

51 Respecto a la litispendencia y conexidad internacionales puede verse VIRGÓS SORIANO, Miguel, y GARCIMARTÍN ALFÉREZ, Francisco J., Derecho Procesal Civil Internacional. Litigación internacional, Thomson-Civitas, Pamplona, 2007, pp. 362-381.

52 Entre otras: STJUE de 4 de mayo de 2010, Asunto C-533/08 y STJUE de 19 de diciembre de 2013, Asunto C-452/12. Aranzadi.

53 ÁLVAREZ RUBIO, Juan José, "Transporte Marítimo Internacional de Mercancías: alcance material y conflictual de la Autonomía contractual", en AEDIPR., t. VIII, 2008, pp. 558-559.

54 ZURIMENDI ISLA, Aitor, "Las cláusulas de jurisdicción y arbitraje incluidas en el conocimiento de embarque tras la Ley de Navegación Marítima", en RDT, núm. 18, 2016, pp. 89-110.

55 Respecto a esta norma de carácter doble, pues regula tanto la competencia judicial internacional como el reconocimiento y ejecución de decisiones, entre otros puede verse: ARENAS GARCÍA, Rafael, "La aprobación por la UE del Convenio de La Haya sobre acuerdos de elección de foro: un cruce de caminos", en La Ley, núm. 22, enero de 2015, pp. 35-45.

56 Sobre el contrato de practicaje como contrato auxiliar de la navegación marítima, véase el excelente trabajo del amigo y profesor, ZURUTUZA ARIGITA, Iñaki, El practicaje, Marcial Pons, Madrid, 2013, pp. 176-181.

57 Puede verse sobre los contratos auxiliares de la navegación entre otros, LÓPEZ RUEDA, Francisco Carlos, "De los contratos auxiliares de la navegación", en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto, y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006, pp. 415- 479;

una vez más la regla de la especificidad en materia de aplicación preferente de los Convenios internacionales y las normas europeas.[58]

En conclusión, la norma interna española plantea una interpretación limitativa o restrictiva compatible única y exclusivamente en la relación entre remitente y transportista marítimo, descartando la posibilidad de extrapolar o ampliar la operatividad de dichas cláusulas más allá de la relación original y proyectarla sobre terceros interesados[59], por ejemplo la empresa o persona destinataria de las mercancías que debe conocer los usos de un sector comercial en el que es habitual la concreción o inserción de cláusulas atributivas de jurisdicción en los conocimientos de embarque.[60]

CONCLUSIONES FINALES

Ante la expuesta tesitura es necesario que esta importante actividad comercial sea reglamentada con mesura, sin prisa, y con normas claras y precisas que permitan, por un lado, simplificar el ejercicio diario de la actividad y, por otro, aportar una alta dosis de seguridad jurídica y previsibilidad de resultado para todos los actores.

En efecto, es necesaria la especialización para el sector del Derecho del transporte en nuestro siglo y por ello, cabría una vez más requerir de las instituciones de la UE la asunción de un mayor protagonismo en la materia si lo que se pretende es consolidar la política común de transporte primero, y el viejo proyecto de los Estados Unidos de Europa después. Todo esto permitiría reflejar que el compromiso de todos los actores Estatales y europeos institucionales lleva una misma dirección cuyo objetivo final sería la consolidación y consagración del proceso de integración. El protagonismo de los actores estatales debe reducirse en favor de la sociedad de naciones que representa la UE, sobre todo en sectores clave para el desarrollo del proyecto común como el transporte. Una sociedad de naciones, llámese los Estados Unidos de Europa o de la Unión Europea, que es imperativo conservar para los nuevos retos y desafíos que plantea este siglo XXI.

Las instituciones europeas y el propio TJUE deben erigirse como actores clave para ofrecer respuestas jurídico-normativas y jurisprudenciales nítidas a la conflictividad interpretativa y a la vulneración de la legalidad europea que pudiera enarbolar cualquiera de los 27. No posibilitar una clara, contundente y temprana respuesta a cualquier desafío que perjudique los intereses de

[58] HARLEY, Trevor, y DOGAUCHI, Masato, Informe explicativo del Convenio de 30 de junio de 2005 sobre Acuerdos de Elección de Foro, Texto adoptado durante la Vigésima Sesión, Editado por la oficina permanente de la Conferencia. (Recuperado de: *www.hcch.net/upload/expl37s.pdf*).

[59] En relación al Reglamento Roma I y su aplicación, entre otros puede verse, aunque enmarcado en la determinación de la ley aplicable en materia de prevención de riesgos laborales, IRIARTE ÁNGEL, José Luis, "La ley aplicable al contrato de trabajo internacional desde la perspectiva de la prevención de riesgos laborales en el caso del trabajador desplazado en el extranjero", en GOÑI SEÍN, José Luis, y IRIARTE ÁNGEL, José Luis, Prevención de riesgos laborales y protección social de trabajadores expatriados, Aranzadi-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2019, pp. 267-301.

[60] Sobre este particular entre otros: De MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto, "Contratación internacional: La evolución del modelo de la Unión Europea", en Revista mexicana de Derecho internacional privado y comparado, núm. 29, septiembre de 2011, pp. 67-89.

toda la Unión debilita un proyecto común en una época en la que los nacionalismos irredentos deben dejar paso a una Europa de las naciones, las regiones y los pueblos que se vertebre sobre un óptimo sistema de transporte.

BIBLIOGRAFÍA

ABARCA JUNCO, Ana Paloma. (2013). "La competencia judicial de los tribunales españoles: Foro de la autonomía de la voluntad", en *Derecho Internacional Privado*, UNED, Madrid, pp. 134 y ss.

ÁLVAREZ RUBIO, Juan José. (2022). "Implicaciones del Brexit para el transporte marítimo", en La *Ley Unión Europea*, núm. 100, pp. 1-5.

ÁLVAREZ RUBIO, Juan José. (2010). "Las reglas de especificidad como cauce para superar los conflictos normativos entre Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales", en La Ley, 29 de octubre de 2010, pp. 1-6.

ÁLVAREZ RUBIO, Juan José. (2008). "Transporte Marítimo Internacional de Mercancías: alcance material y conflictual de la Autonomía contractual", en AEDIPR., t. VIII, pp. 558-559.

ÁLVAREZ RUBIO, Juan José. (2001). "La incidencia del Tratado de Ámsterdam en el sistema español de Derecho interregional", en *Anales de la Facultad de Derecho*, 18, noviembre de 2001, pp. 65-78.

ÁLVAREZ RUBIO, Juan José. "Competencia judicial internacional en el transporte internacional. Especial referencia al transporte marítimo", en DE EIZAGUIRRE BERMEJO, José María. (1993). *El Derecho del transporte marítimo internacional, en la I jornada sobre Transporte Marítimo Europeo, aspectos mercantiles y jurisdiccionales*, Donostia (20 y 21 de mayo de 1993), Escuela de Administración Marítima- Itsas Arduralaritzazko Eskola, p. 133.

ÁLVAREZ RUBIO, Juan José, y BELINTXON MARTÍN, Unai. "La nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho Internacional", en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto, y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), Comentarios sobre la ley de navegación marítima, Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 807-831.

ARENAS GARCÍA, Rafael. (2015). "La aprobación por la UE del Convenio de La Haya sobre acuerdos de elección de foro: un cruce de caminos", en La Ley, núm. 22, enero de 2015, pp. 35-45.

BAUGHEN, Simon. (2019). Shipping Law, 7ª edición, Routledge, English High Court, A bingdon, pp. 356-368.

BELINTXON MARTÍN, Unai. (2020). "Derecho internacional privado y Derecho marítimo internacional: competencia judicial internacional y acuerdos atributivos de jurisdicción en la LNM", en CDT, vol. 12, núm. 2, pp. 112-135.

BELINTXON MARTÍN, Unai. (2019). "Prevención de riesgos laborales, transporte y derecho europeo: distorsiones de la realidad práctica", en La Ley Unión Europea, núm. 73, pp. 1-19.

BELINTXON MARTÍN, Unai. (). "Derecho internacional privado y transporte aéreo: cuestiones de actualidad sobre jurisdicción y ley aplicable", en PETIT LAVALL, MªVictoria, y PUETZ, Achim (Dirs.), El transporte como motor del desarrollo socioeconómico, Marcial Pons, Madrid, 2018, pp. 363-382.

BELINTXON MARTÍN, Unai. (2014). "Jurisdicción / arbitraje en el transporte de mercancías por carretera: ¿Comunitarización frente a internacionalización?", en Arbitraje: revista de arbitraje comercial y de inversiones, vol. 7, núm. 3, pp. 707-743.

BERLINGIERI, Francesco. (2011). "The history of the Rotterdam Rules", en The United nations Convention on Contracts for the International Carriage of goods Wholly or Partly by Sea- An Appraisal of the Rotterdam rules, M.D. Guner-Özbek (Ed.), Springer-Verlag, Berlin-Heiderberg, pp. 1-63.

BERLINGIERI, Francesco. (1992). "Uniformité du Droit Maritime. Quelques problems", en Il dir. mar, III, pp. 796 y ss.

BORRAS RODRÍGUEZ, Alegría. (2001). "La Comunitarización del Derecho Internacional Privado: pasado, presente y futuro", en Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad del País Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2002, pp. 285-318.

BORRAS RODRÍGUEZ, Alegría. (2002). "La proyección externa de la comunitarización del Derecho internacional privado: los datos del problema", en La Ley, núm. 5611, pp. 1-8.

CALVO CARAVACA, Alfonso Luis. (2003). "El Derecho internacional privado de la Comunidad Europea", en Anales de Derecho, Universidad de Murcia, núm. 21, pp. 49-69.

CARBONE, Sergio María. (1997). Lo spazio giudiziario europeo: La Convenzioni di Bruxelles e di Lugano, G. Giappichelli Editore, Turín, pp. 11 y ss.

CARBONE, Sergio María, y MUNARI, Francesco. (1990). "Diritto internazionale e traffici marittimi: La codificazione internazionale della disciplina dei traffici marittimi ed il ruolo al riguardo riservato ai soggetti economici privati", en Regole e organizzazione dei trasporti marittimi internazionali, Giuffrè Editore, Milan, pp. 7-10.

CASADO ABARQUERO, Marta. (2019). "Legislación aplicable a los trabajadores desplazados en el marco de una prestación de servicios en la Unión Europea", en GOÑI SEIN, José Luis, e IRIARTE ÁNGEL, José Luis (Dirs), Prevención de riesgos laborales y protección social de trabajadores expatriados, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, pp. 339-369.

CASTELLANOS RUIZ, Esperanza. (1999). Autonomía de la voluntad y derecho uniforme en el transporte internacional, Editorial Comares, Granada, pp. 12-15.

DE RUIZ SOROA, José María. (2015). "El Derecho Uniforme en la Ley de Navegación Marítima", en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto, y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), Comentarios sobre la ley de navegación marítima, Marcial Pons, Madrid, pp. 49-60.

DE MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto. (2013). "El nuevo Reglamento sobre competencia judicial y reconocimiento y ejecución de resoluciones", en La Ley, XXXIV, núm. 8.013, pp. 1-4.

DE MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto. (2011). "Contratación internacional: La evolución del modelo de la Unión Europea", en Revista mexicana de Derecho internacional privado y comparado, núm. 29, septiembre de 2011, pp. 67-89.

DE MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto. (1997). "Integración Europea y Derecho Internacional Privado", en RDCE, vol. 2, pp. 413-445.

DEL CORTE, Javier. (2015). "Especialidades procesales en la Ley de Navegación Marítima", en EM-

PARANZA SOBEJANO, Alberto, y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), Comentarios sobre la ley de navegación marítima, Marcial Pons, Madrid, pp. 753-768.

FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos. (2018). "Alternativas e incertidumbres de las cláusulas de solución de controversias en la contratación marítima internacional", en CDT, vol.10, núm. 2, octubre 2018, pp. 333-375.

FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos. (2017). "El 60 aniversario de los Tratados de Roma: algo más que una simple celebración", en La Ley, 46, pp. 1-8.

FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos. (2009). "La comunitarización del Derecho internacional privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales", en RES, núm. 140, pp. 600 y ss.

FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos. (2004). "El Espacio de libertad, seguridad y justicia consolidado por la Constitución Europea", en La Ley, D-195, p. 16.

GÓMEZ GENE, Miguel. (2014). "Las cláusulas de jurisdicción y arbitraje en la nueva ley de navegación marítima", en CDT, vol. 6, núm. 2, octubre 2014, pp. 118 y ss.

GONDRA ROMERO, José María. (1986). "Integración económica e integración jurídica en el marco de la Comunidad Económica Europea", en GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo, GONZÁLEZ CAMPOS Julio Diego, MUÑOZ MACHADO, Santiago, (Dirs.), Tratado de Derecho comunitario europeo, vol. I, Madrid, pp. 275-312.

GONZÁLEZ CAMPOS, Julio Diego. (2002). "Diversification, Specialisation, Flexibilisation et Materialisation de régles de Droit International Privé", en R.des C, t. 287, pp. 156 y ss.

GONZÁLEZ PELLICER, José Manuel. (2014). "Sobre el artículo 468 del Proyecto de Navegación Marítima y la nulidad de las cláusulas de elección de foro en los conocimientos de embarque", en La Ley, núm. 8354, Sección Doctrina, 15 de julio de 2014, Año XXXV, pp. 8 y ss.

GUZMÁN ZAPATER, Mónica. (2010). "Cooperación civil y Tratado de Lisboa: ¿Cuánto hay de nuevo?", en La Ley, núm. 7479, pp.713 y ss.

HARLEY, Trevor, y DOGAUCHI, Masato. "Informe explicativo del Convenio de 30 de junio de 2005 sobre Acuerdos de Elección de Foro", Texto adoptado durante la Vigésima Sesión, Editado por la oficina permanente de la Conferencia. (Recuperado de: www.hcch.net/upload/expl37s.pdf).

HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Aurora. "El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas cuestiones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable", en CDT, vol.3, núm. 1, marzo 2011, pp. 179-194.

IRIARTE ÁNGEL, José Luis. (2019). "La ley aplicable al contrato de trabajo internacional desde la perspectiva de la prevención de riesgos laborales en el caso del trabajador desplazado en el extranjero", en GOÑI SEÍN, José Luis, y IRIARTE ÁNGEL, José Luis, Prevención de riesgos laborales y protección social de trabajadores expatriados, Aranzadi-Thomson Reuters, Cizur Menor, pp. 267-301.

IRIARTE ÁNGEL, José Luis. (2006). "La armonización de Derecho internacional privado por la Unión Europea", en Jado: boletín de la Academia Vasca del Derecho, núm. 9, pp. 47-73.

IRIARTE ÁNGEL, José Luis. (1993). "El contrato de embarque internacional, Beramar S.L.", Madrid, pp. 100 y ss.

LEGROS, Cecile. “Contrat de transport international par route de marchandises et de voyageurs”, en Juris régles.Clas.dr.int, fasc. 571-66, 25 abril 2012, pp. 13 y ss.

LÓPEZ RUEDA, Francisco Carlos. (2006). “De los contratos auxiliares de la navegación”, en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto, y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, pp. 415- 479.

MOYA IZQUIERDO, Sara, GARCÍA FERNÁNDEZ, Clara, y TRONCOSO FERRER, Miguel. (2016). “El posible impacto del Brexit en los contratos internacionales de ámbito europeo”, en Revista Aranzadi Unión Europea, núm. 12.

MUNARI, Francesco. (1996). Il Diritto Comunitario dei Trasportti, Guiffrè Editore, Milan, pp. 50-117.

PICHARS, Marc. (2012). “L’évolution de la norme dans les transports”, en PERU-PIROTTE, Laurence, DUPONT-LEGRAND, Bénédicte, y LANDSWEERDT, Christie (Dirs.), Le Droit du transport dans tous ses états: réalités, enjeux et perspectives nationales, internationals et européennes, Larcier, Bruselas, pp. 17-48.

RAMBERG, Jan. (2010). “Unification of transport law: difficulties and possibilities”, en Dir.mar., pp. 813-818.

RECALDE CASTELLS, André. (2006). “Los contratos de utilización del buque”, en EMPARANZA SOBEJANO, Alberto, y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, Gobierno Vasco, Dpto. de Transporte y Obras Públicas, pp. 253-287.

TORRALBA MENDIOLA, Elisa. (2015). “Las «especialidades procesales» de la Ley de Navegación Marítima: cláusulas de jurisdicción y arbitraje”, en RDT, núm. 16, pp. 121-131.

TREVES, Tullio. (1999). “Il nuovo Dirittto del Mare e le Convenzioni Internazionali sulla protezione dell’ambiente marino”, en Dir Mar, 1999-l, pp. 219-231.

VIRGÓS SORIANO, Miguel, y GARCIMARTÍN ALFÉREZ, Francisco J. (2007). Derecho Procesal Civil Internacional. Litigación internacional, Thomson-Civitas, Pamplona, pp. 362-381.

VON ZIEGLER, Alexander. (1999). “Alternatives and Methods of Unification or Harmonization of Maritime Law”, en Dir Mar, vol.101, núm. 1, pp. 232-239.

ZURIMENDI ISLA, Aitor. (2016). “Las cláusulas de jurisdicción y arbitraje incluidas en el conocimiento de embarque tras la Ley de Navegación Marítima”, en RDT, núm. 18, pp. 89-110.

ZURUTUZA ARIGITA, Iñaki. (2013). El practicaje, Marcial Pons, Madrid, pp. 176-181.

MEMORIA

MEMORIA DE LOS AÑOS 2020 A 2023.

De 2020 a 2023, y a pesar de la pandemia que asoló nuestro planeta, desde la Asociación se organizó, promovieron y realizaron actividades, que incluyen eventos virtuales y presenciales en diferentes partes del país, acuerdos interinstitucionales, y publicaciones.

Los eventos virtuales que tocaron entre otras materias aspectos jurídicos vinculados a la incidencia del COVID en la actividad marítima, la delincuencia organizada transnacional y las actividades marítimas, los seguros marítimos, el Derecho internacional privado marítimo, el embargo preventivo de buques, los puertos y el comercio marítimo internacional.

En otro orden de cosas, se ha producido un intercambio institucional con el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos que se ha concretado, de acuerdo con lo previsto en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos sobre la participación de la Asociación en el Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos, en una relevante jornada académica con el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos en la que estuvieron presentes tanto los Miembros de esta Asociación como las Autoridades de este Instituto y todos los Capitanes de Puerto. Para luego en seguimiento les fue dictado un curso de Derecho marítimo para su personal.

Se han suscrito tres Convenios inter Institucionales, uno con la Asociación Colombiana de Derecho Marítimo, con la Universidad de Margarita y otro con WISTA Venezuela.

Desde el 2020 hasta el 2023, como se dijo, se realizaron una serie de eventos virtuales, pero también ha habido la oportunidad de realizar actividades presenciales en Caracas (IX Congreso de Derecho Marítimo), Cumaná (I Jornada sobre Derecho Marítimo en la Pesca Marítima) y Puerto Ordaz (IV Ciclo de Conferencias de Derecho Marítimo), además de otras actividades en Punto Fijo, Puerto Cabello y Margarita.

A nivel nacional, estas actividades han permitido a la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo estrechar vínculos con la Rama Venezolana del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Wista Venezuela, la Universidad Católica Andrés Bello, la Universidad Central de Venezuela, la Universidad Metropolitana, la Universidad de Falcón, la Universidad Monteávila, la Universidad Marítima del Caribe, la Universidad de Carabobo, el Instituto de Derecho Tatiana Maekelt, la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, el Instituto Venezolano de Derecho y Tecnología.

De igual manera, se han creado y estrechado lazos con instituciones en el extranjero tales como la Universidad de Lima en Perú, la Universidad Católica de La Plata, la Universidad de San Salvador en Argentina, la Universidad de Concepción en Chile, la Universidad del Pacífico y la Universidad de los hemisferios en Ecuador, la Universidad de Panamá y la Universidad Metropolitana de Panamá, la Universidad Privada de Santa Cruz de La Sierra en Bolivia, la Academia Mexicana de Derecho Internacional Privado y Comparado, la IUV Universidad y la Universidad Iberoamericana de México, la Universidad Sergio Arboleda de Colombia, la Universidad de las Naciones Unidas para la Paz, con sede en San José de Costa Rica y la Universidad Marítima Mundial.

Con relación a nuestra participación en el Comité Marítimo Internacional, la Asociación estuvo presente tanto en el Coloquio de Montreal celebrado en 2023 como en la Conferencia de Amberes de 2022, algunos de sus miembros participaron en los grupos de trabajo y se contestaron los diversos cuestionarios circulados por esta organización.

Finalmente, como ya hemos mencionado en ocasiones anteriores, en la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo consideramos importante mantener actualizado el catálogo de los trabajos publicados en materia de Derecho marítimo por los venezolanos, tanto en nuestro país como en el extranjero, y de los aportes hechos por extranjeros en publicaciones venezolanas.

Entre los años 2020 y 2023 se han publicado en Venezuela tres libros colectivos dedicados específicamente al Derecho marítimo y, en estos, se encuentra el grueso de los artículos publicados por la comunidad marítima venezolana y los estudiosos extranjeros que han contribuido con nuestra bibliografía.

Sin embargo, hay que subrayar que son varios los aportes hechos por venezolanos en publicaciones extranjeras publicadas en Argentina, Colombia, Chile, México, Perú, Panamá, España y Uruguay que están recogidos aquí.

Aprovechamos la oportunidad para agradecer las generosas contribuciones de los profesores Rosa Aguirre de Panamá, Jeremy Herschaft de los Estados Unidos, Eduardo Albors, Jaime Rodrigo de Larrucea, Diego de San Simón, Luis de San Simón, Rodolfo González Lebrero, Unai Belintxon, Pedro Maura, José Manuel Martin Osante, José Maura y Miguel Roca López de España, Bryslie Cifuentes de Guatemala, Alberto Cappagli, Jorge Radovich, Leonardo Mainero, Débora Aramayo, Fernando Ray, Diego Chami y Erick Oms de Argentina, Giorgio Berlingieri de Italia, Hugh Caldin y Patrcik Griggs de Gran Bretaña, Luis Eduardo Chávez y Fabian Zambrano de Colombia, Javier Fernández Carrera, Renato Pezoa y Max Genskowsky Moggia de Chile, Bernardo Melo Graf, Ignacio Melo Ruiz, Javier Rodríguez Melo y Ana Luisa Melo Graf de México, Cecilia Fresnedo de Aguirre y Andrea Signorino Barbat de Uruguay y José Antonio Pejovés Macedo de Perú.

Es esta la ocasión propicia para mencionar que nuestra institución acordó con la Universidad Marítima Mundial que los libros y revistas publicados y por publicar por la AVDM puedan incorporarse a la biblioteca de esta casa de estudios.

PUBLICACIONES

1. ESTUDIOS DE DERECHO MARÍTIMO UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña Coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

2. LIBRO CONMEMORATIVO XX AÑOS DE LA LEGISLACIÓN ACUÁTICA VENEZOLANA. EN HOMENAJE A LA MEMORIA DE JULIO SÁNCHEZ-VEGAS. Juan Itriago, Coordinador. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

3. LIBRO ESTUDIOS DE DERECHO MARÍTIMO. EN HOMENAJE A LA MEMORIA DE TULIO ÁLVAREZ LEDO. Cristina Mujica, Coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

4. REVISTA DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO. N° 15-4. SEGUNDA ETAPA. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, Caracas, 2020.

5. REVISTA DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO. N° 16-5. SEGUNDA ETAPA. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, Caracas, 2021.

6. REVISTA DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO. N° 17-6. SEGUNDA ETAPA. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, Caracas, 2022.

ÍNDICE DE AUTORES

- AGUIRRE DONADIO, ROSA MARÍA. Los organismos internacionales competentes en CONVEMAR. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- ALBORS, EDUARDO. Algunas consideraciones sobre las Coberturas de Guerra para buques a propósito del caso del "Ciudad de Arauca". En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- ALBORS, EDUARDO. La nueva regulación del consignatario de buques en España. Desde el "Coffee House" de Lloyd's a la Inteligencia Artificial. En: Libro Homenaje al Dr. Luis

Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- ALSINA, HUGO y CIFUENTES, BRYSLIE. La obligación de descargar atún cuatro veces al año en puerto guatemalteco. Apuntes para la interpretación del párrafo quinto del artículo 75 de la Ley General de Pesca y Acuicultura. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- ÁLVAREZ LEDO, TULIO. Piratería y otros delitos contra los buques. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- ÁLVAREZ RAMOS, TULIO. Lex Rhodia de Iactu: Excepcional recepción de una "lex aliena" en el Sistema Quiritario. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- ARAMAYO, DÉBORA. Breves consideraciones sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por vía marítima. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- ARIAS, SOL. Las medidas cautelares en el procedimiento marítimo. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- BADELL MADRID, RAFAEL. Derecho Administrativo Marítimo. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- BELISARIO CAPELLA, FREDDY. El transitario (*freight forwarder* - agente de carga) y el transportista común que opera sin buques *(NON-VESSEL OPERATING COMMON CARRIER - NVOCC*). En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- BELISARIO CAPELLA, FREDDY y PONCE REYES, GERARDO. Algunas consideraciones sobre la acción directa y su aplicación en el Derecho Venezolano. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- BELISARIO CAPELLA, FREDDY. Breves comentarios con respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre los efectos de las ventas judiciales de buques. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- BELISARIO CAPELLA, FREDDY. Fases del Petróleo y su transporte por vía marítima. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- BELISARIO CAPELLA, FREDDY. La interdicción marítima y su aplicación en algunos instrumentos marítimos internacionales. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- BENTATA, BERNARDO. El testigo-perito en el litigio marítimo venezolano: consideraciones procesales. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- BERLINGIERI, GIORGIO. *The extinction of Maritime Liens.* En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- BERLINGIERI, GIORGIO. *Liability for wrongful arrest of ships: the efforts towards possible uniform rules.* En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- BLANCO, MARÍA GRAZIA. Nociones sobre plataformas offshore; Procesos y normativas. EL ARRENDAMIENTO DE BUQUES A CASCO DESNUDO EN VENEZUELA. Lecturas de Derecho marítimo. Colombia 2023, Volumen I, Luis Eduardo Chávez coordinador, Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Asociación Colombiana de Derecho Marítimo ACOLDEMAR, Cartagena de Indias, 2023.

- BLANCO MARÍA GRAZIA. Importancia de la ratificación del Convenio de Trabajo Marítimo y los riesgos del Siglo XXI. En: Estudios Iberoamericanos de derecho Marítimo en homenaje al Prof. Eugenio Cornejo Fuller. Asociación Chilena de Derecho Marítimo. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Rama Chilena. Tirant Lo Blanch. 2023.

- BLANCO, MARÍA GRAZIA. La existencia del Tribunal Internacional del Mar bajo el imperio de la Convención Internacional del Mar de 1982. En: Libro Estudios de Derecho

Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- BLANCO, MARÍA GRAZIA. Importancia del Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- BLANCO, MARÍA GRAZIA. Consideraciones sobre el presente y futuro del mercado asegurador marítimo a partir del Covid-19. En: Temas actuales de derecho de la Navegación y del Mar. Una serie de ensayos sobre Derecho Marítimo. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Rama Argentina. Buenos Aires, 2020.

- BLANCO, MARÍA GRAZIA. Singladuras complejas en las aguas del COVID-19. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- BOLINAGA SERFATY, JUAN JOSÉ. Los buques autónomos en busca de identidad propia: buque o robot, ¿qué artilugio soy? En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- BOLÍVAR, RUBÉN. La explotación de hidrocarburos en la fachada Atlántica de Venezuela. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo.En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- BOLÍVAR, RUBÉN. El transporte marítimo de petróleo a través de los cuellos de botella (*Chokepoints*). En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- BOLÍVAR, RUBÉN. Explotación de hidrocarburos costa afuera en Venezuela. Pasado, presente y futuro. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- BRANZ, MARIANA. Alcance de la vigencia de la cobertura de pólizas de seguro de transporte marítimo con cláusula de tránsito almacén a almacén en Venezuela. En: Estudios Iberoamericanos de derecho Marítimo en homenaje al Prof. Eugenio Cornejo Fuller. Asociación

Chilena de Derecho Marítimo. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Rama Chilena. Tirant Lo Blanch. 2023.

- BRANZ, MARIANA. La caducidad en materia de seguros en Venezuela y su argumentación en el procedimiento marítimo venezolano. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- CALDING, HUGH. Visiones mágico-realistas de Venezuela desde la atalaya de un barco de pabellón inglés. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- CAPPAGLI, ALBERTO C. Derecho Marítimo: Rama precursora del Derecho. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- CARRERO, LIZETT. Las Políticas Públicas, el sector acuático y su Marco Regulatorio. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- CHAMI, DIEGO ESTEBAN. Normas procesales del Derecho de la Navegación (a propósito del abordaje). En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- CHAVEZ PERDOMO, LUIS EDUARDO. La articulación de las nuevas tecnologías, los riesgos cibernéticos en normativa marítima. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- CORDERO COTE, BENJAMIN MOISES. El *sea waybill* ¿Un problema de interpretación jurídica? En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- COVA ARRIA, LUIS. La historia del Derecho marítimo venezolano. En: Homenaje a José Getulio Salaverria Lander. Juan Cristóbal Carmona, coordinador. Caracas, 2023.

- COVA ARRIA, LUIS. La Academia de Ciencias Políticas y Sociales en torno a la demanda de Guyana en contra de Venezuela ante la Corte Internacional de Justicia pidiendo se

confirme la validez del Laudo de París del 3 de octubre de 1899 en relación con la controversia del Esequibo. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- COVA ARRIA, LUIS. El Comité Marítimo Internacional y la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo dos instituciones, un mismo fin. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021

- CRUCES VIVAS, ANDREINA. Aspectos ambientales del derecho marítimo. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- CRUCES VIVAS, ANDREINA. Lugares de refugio: el ejercicio razonable de la soberanía, responsabilidades de los Estados ribereños y consideraciones ambientales. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- DE LARRUCEA, JAIME RODRIGO. El Convenio sobre remoción de restos de naufragio Nairobi 2007: un análisis crítico. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- DE SAN SIMÓN CORTABITARTE, LUIS y DE SAN SIMÓN PALACIOS, DIEGO. El embargo preventivo de buque en Derecho Español. Especial referencia a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- DÍAZ OQUENDO, RAFAEL. Nuevas tendencias sobre la distribución de la carga probatoria según las reglas de la haya. revisión del caso VOLCAFE decidido por la Corte Suprema del Reino Unido. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- DIAZ OQUENDO, RAFAEL. La cláusula de puerto seguro (*safe berth clause*) y su vinculación con los derrames de petróleo en los Estados Unidos. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- DIAZ OQUENDO, RAFAEL. Justificación de la limitación de responsabilidad del armador. Comentario a partir de la Ley de Comercio Marítimo der Venezuela. En Compendio de Ensayos en Homenaje a Ramón Emilio Mella Martí. Coordinado por Lludelis Espinal. Santo Domingo. Fundación Ramón E Mella. 2020.

- DI FELICE, CINDY. Ciberseguridad. Retando al Derecho Marítimo. En: Estudios Iberoamericanos de derecho Marítimo en homenaje al Prof. Eugenio Cornejo Fuller. Asociación Chilena de Derecho Marítimo. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Rama Chilena. Tirant Lo Blanch. 2023.

- DI FELICE, CINDY *Acceso a la justicia en casos de abandono de la gente de mar.* En: El Anuario de la Maestría de Derecho Internacional Privado y Comparado. N° 4, Universidad Central de Venezuela, 2022.

- DI FELICE, CINDY. *Contemporary concerns of international maritime arbitration.* En: Anuario Venezolano de Arbitraje Nacional e Internacional Nro. 2, 2021

- FERNÁNDEZ CARRERA, JAVIER. El contrato de transporte multimodal en Chile, su regulación actual y nuevos desafíos. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- FERNÁNDEZ CONCHESO, AURELIO. Aproximación al efecto del covid-19 en los contratos marítimos. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- FERNÁNDEZ CONCHESO, AURELIO. En memoria de Julio Sánchez-Vegas. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- FERNÁNDEZ CONCHESO, AURELIO. Consideraciones sobre el embargo y prohibición de zarpe de buques *ante causam* en el procedimiento marítimo venezolano. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- FLORES DE COMBELLA, NALLIVER. La Migración Mixta en condiciones peligrosas por mar y el tráfico ilícito de migrantes por mar. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- FLORES DE COMBELLA, NALLIVER. La migración irregular por mar en Venezuela. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- FLORES SUÁREZ, NALLIVER. El robo a mano armada perpetrado contra los buques: una amenaza para la protección marítima. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- FRANCO OTTAVI, OMAR. El abandono de Tripulación de Buques. Consecuencias. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- FRANCO OTTAVI, OMAR. Aplicabilidad de la cláusula de navegabilidad en los contratos de utilización del buque. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- FRANCO OTTAVI, OMAR. Las Medidas Cautelares y su incidencia económica sobre los buques. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021

- FRESNEDO, CECILIA. Ley aplicable y jurisdicción competente en el transporte marítimo de mercaderías: problemas y soluciones. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- GARAVINI DI TURNO, SADIO. La controversia Venezuela-Guyana y la Fachada Atlántica. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- GARCÍA MENDOZA, GUSTAVO. Puertos inteligentes y transporte marítimo. desarrollo e impacto de la tecnología en la cadena de suministro marítimo. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- GARCÍA MENDOZA, GUSTAVO. Gobernanza marítima y políticas acuáticas en Venezuela. Oportunidades a futuro para el desarrollo. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- GENSKOWSKY MOGGIA, MAX. El Servicio de Practicaje y Pilotaje en Chile. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO A. Seguridad marítima y seguridad aérea. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- GRATEROL, JOSÉ y MALDONADO PINTO, RICARDO. Nuevas formas de transporte marítimo sostenible. Veleros de carga y posibles regulaciones aplicables. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- GRIGGS, PATRICK. International uniformity of Maritime Law. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- GUERRA HERNÁNDEZ, VÍCTOR HUGO. El uso del *Soft Law* y la *Lex Mercatoria* en el Derecho Marítimo del siglo XXI. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- GUERRA HERNÁNDEZ, VICTOR HUGO. Reflexiones de derecho marítimo internacional privado en las normas de la ley venezolana de comercio marítimo. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- GUERRERO RODRÍGUEZ, ADAELIZABETH OMAIRA. Las plataformas petroleras. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- HENRIQUEZ LARRAZABAL, RICARDO. En: *Digital transformation and business models in maritime trade supply chains*. Universitat Politècnica de Catalunya. BarcelonaTech. Barcelona, 2022.

- HERSCHAFT, ESQ, JEREMY A. *Maritime attachments and arrests in United States waters: what every foreign shipping lawyer should know.* En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- HURTADO FIGUERA, CARLA MARINELLI. El Registro Naval Venezolano. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- ITRIAGO, JUAN. Evolución y Expectativas de la Práctica Marítima. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- JACOBSSON, MÅNS. Is there a future for the unification of maritime law? En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- LÓPEZ GARCÍA, MIGUEL y RAMIREZ RAMIREZ, M. A. Seguridad Marítima como valor; más allá del cumplimiento con la certificación. En Revista electrónica de las sedes regionales de la Universidad de Costa Rica. Intersedes. Vol 24. Núm 49. 2023.

- LOVERA VIANA, ALBERTO. Las concesiones de Puertos Privados en la Legislación Iberoamericana. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- LUGO COLINA, SALOMÓN. Las tareas de fiscalización e inspección del Ministerio del Poder Popular de Petróleo en la pesca, la acuicultura y el resguardo ambiental. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- LUNA MÁRQUEZ, MARÍA FERNANDA. Régimen tributario en el sector marítimo en Venezuela. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- LUNA MÁRQUEZ, MARÍA FERNANDA. Derecho aduanero y su relación con el comercio marítimo internacional. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- LUNA MÁRQUEZ, MARÍA FERNANDA. El agente naviero y su tratamiento en la legislación aduanera venezolana. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- MALAVÉ BOADA, TOMÁS. El buque como elemento real en los contratos de fletamento por viaje. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- MALDONADO PINTO, RICARDO. La responsabilidad del Corredor de Seguros Marítimos en Venezuela. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021

- MALDONADO PINTO, RICARDO. Fuego a bordo. ¿Falsas declaraciones? En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- MALDONADO PINTO, RICARDO. El transporte marítimo internacional. Desde las partes originarias al *Non vessel Operating Common Carrier*. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- MALPICA LANDER, JUAN ANTONIO. Consideraciones sobre la acción judicial del abordaje. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- MAINERO, LEONARDO J. El plazo de prescripción de las acciones por demora en la devolución de contenedores en la jurisprudencia de la República Argentina. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- MARCANO, GABRIEL. Soluciones prácticas a la problemática de la eficacia y validez de los acuerdos arbitrales en el derecho marítimo. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- MARTÍN OSANTE, JOSÉ MANUEL. La remuneración del salvamento en el convenio de 1989. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- MARTINEZ DE FORTOUL, PATRICIA. El particularismo del Derecho Marítimo. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- MARVAL, EDWING. La descentralización de los tribunales marítimos en las circunscripciones acuáticas estadales. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- MAURA, JOSÉ. El Sistema Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por Hidrocarburos. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- MELO GRAF, BERNARDO. Embargo de buques. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021

- MELO GRAF, BERNARDO. El conocimiento de embarque electrónico. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- MELO GRAF, ANA LUISA. Propuesta de procedimiento para el ejercicio de la limitación de responsabilidad en derecho marítimo. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- MELO RUIZ, IGNACIO LUIS. Derechos reales, privilegios y derecho de retención en materia marítima. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- MOLINA CARDOZO, WANADI. Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, importancia para la industria marítima venezolana como Estado no parte del ANEXO VI DE MARPOL. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- MOLINA CARDOZO, WANADI. El trabajo marítimo internacional en tiempos del COVID-19. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- MUJICA PERRET-GENTIL, CRISTINA. Coberturas de seguro de guerra & huelga. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- NORIEGA MATA, JOSYMAR. Convenio internacional de Hong Kong: Reciclaje de buques. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- OLVEIRA HERNÁNDEZ, LILA. La función del registrador naval en Venezuela. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- OLVEIRA HERNÁNDEZ, LILA. Mecanismos de cobertura de riesgos que afectan al mercado de fletes marítimos. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- OLVEIRA HERNÁNDEZ, LILA. Fletes del transporte marítimo internacional de mercancías y mecanismos de cobertura de riesgos. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- OLVEIRA HERNÁNDEZ, PEDRO. La avería gruesa. Las Reglas de York y Amberes (RYA). En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. El arrendamiento de buques a casco desnudo en Venezuela. Lecturas de Derecho marítimo. Colombia 2023, Volumen I, Luis Eduardo Chávez coordinador, Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Asociación Colombiana de Derecho Marítimo ACOLDEMAR, Cartagena de Indias, 2023.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. El régimen jurídico del agente naviero en Venezuela. En: Homenaje a José Getulio Salaverria Lander. Juan Cristóbal Carmona, coordinador. Caracas, 2023.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. Los Contratos de Explotación del Buque y su tratamiento en el Derecho Marítimo Internacional Privado Venezolano. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. Comercio ilícito y transporte marítimo internacional de mercaderías en contenedores. Una aproximación jurídica al problema. Anuario de Derecho Comercial y Marítimo N° 8/2020-2021. Universidad de Valparaíso, Valparaíso, 2022.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. La incidencia de la delincuencia organizada transnacional en el transporte marítimo internacional que se realiza en contenedores. En: Revista de Derecho del Transporte. N° 29. Madrid, 2022.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. Consideraciones jurídicas sobre la incidencia de la delincuencia organizada transnacional en el transporte marítimo que se realiza en contenedores. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. El sistema de Derecho Marítimo Internacional Privado establecido en la legislación venezolana. En: Libro conmemorativo XX años de la Legislación Acuática Venezolana. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. Marco jurídico conceptual de la exploración y explotación de hidrocarburos en el mar. ubicación y alcance del derecho marítimo en la regulación de esta actividad. En: Revista de Estudios Marítimos. N° 60. Buenos Aires. Asociación Argentina de Derecho Marítimo. 2021.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. Introducción al derecho marítimo internacional privado venezolano. En: Temas actuales de derecho de la Navegación y del Mar. Una serie de ensayos sobre Derecho Marítimo. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Rama Argentina.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. El transporte marítimo internacional en tiempos del virus - breves reflexiones sobre algunos aspectos jurídicos involucrados. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. Análisis del artículo 11 de la Ley de Comercio Marítimo una norma sobre determinación de Competencia Procesal Internacional en Venezuela. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- OMAÑA PARÉS, GUSTAVO ADOLFO. Régimen jurídico del agente naviero en Venezuela. En Compendio de Ensayos en Homenaje a Ramón Emilio Mella Martí. Coordinado por Lludelis Espinal. Santo Domingo. Fundación Ramón E Mella. 2020.

- OMS, ERICK ALEJANDRO. Abordaje por culpa del Práctico y su limitación de la responsabilidad en el Derecho Argentino. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- OMS, ERICK ALEJANDRO. La automatización. La cuarta etapa en el Derecho marítimo. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- OMS, ERICK ALEJANDRO. Consideraciones generales y la importancia de la ratificación del convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (convenio SNP 2010) y su fondo. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- OMS, ERICK ALEJANDRO. Contrato de Bunker de Buques -Cláusula *"Non-Lien for Time Charter Parties"*. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021

- OMS, ERICK ALEJANDRO. El Convenio Bunker y su aplicación ante un Siniestro de Gas Natural Licuado cuando es utilizado como Combustible para Buques. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- PEJOVÉS MACEDO, JOSÉ ANTONIO. Una aproximación a las ventas marítimas en el comercio marítimo. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- PEÑA ACEVEDO, JULIO ALBERTO. Definición de buque en el marco de la legislación marítima venezolana. En: Estudios Iberoamericanos de derecho Marítimo en homenaje al Prof. Eugenio Cornejo Fuller. Asociación Chilena de Derecho Marítimo. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Rama Chilena. Tirant Lo Blanch. 2023.

- PEÑA ACEVEDO, JULIO ALBERTO. XX años de la Legislación acuática venezolana. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- PONCE REYES, GERARDO JAVIER. La automatización y digitalización en la industria marítima. Lecturas de Derecho marítimo. Colombia 2023, Volumen I, Luis Eduardo Chávez coordinador, Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Asociación Colombiana de Derecho Marítimo ACOLDEMAR, Cartagena de Indias, 2023.

- PONCE REYES, GERARDO. Responsabilidad del armador y/o propietario del buque como consecuencia de restos de naufragio en Venezuela. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- PONCE REYES, GERARDO. Las medidas cautelares marítimas en tiempos del COVID-19 - Caso Venezuela En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- PRADOS CARVAJAL, JOHN RICHARD. Anatomía del contrato de fletamento LNG. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- RADOVICH, JORGE MARCELO. El Derecho internacional privado y la Ley de la Navegación argentina. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- RAMOS ZAMBRANO, FABIAN ALCIDES. El embargo preventivo de buques y sus aspectos procesales más relevantes en la legislación colombiana. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- RAY, FERNANDO RAMÓN. La investigación de los siniestros marítimos en la República Argentina. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- REYERO ÁLVAREZ, MIGUEL RAFAEL. Pérdida de clase bajo un contrato de arrendamiento a casco desnudo – BARECOM 89 –, sus consecuencias. En: Estudios Iberoamericanos de derecho Marítimo en homenaje al Prof. Eugenio Cornejo Fuller. Asociación Chilena de Derecho Marítimo. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Rama Chilena. Tirant Lo Blanch. 2023.

- REYERO ÁLVAREZ, MIGUEL RAFAEL. Limitación de Responsabilidad. Convención de Limitación de 1976. Alcance del término Operador Marítimo / *Splitt Chartering APS; Stema Shipping A/S; (3) Maibau Baustoffhandel GmbH; Stema Shipping (UK) Limited (Claimant) v. Saga Shipholding Norway AS; RTE Reseau De Transport D'Electricitie SA and others (Stema Barge II)*. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- REYERO ÁLVAREZ, MIGUEL RAFAEL. Fraude Marítimo: riesgo de guerra (acreedor hipotecario). Suez Fortune Investments Ltd. & Another vs. Talbot Underwriting Ltd. & Others (*Brillante Virtuoso*) [2019] ewhc 2599 (comm). 7 de octubre de 2019. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- REYERO ÁLVAREZ, MIGUEL RAFAEL. Conocimiento de embarque: Limpio a bordo y recibido en aparente buen estado y condición. Su alcance legal / contractual. The "Tai Prize" [2020] EWHC 127 (Comm). 31-01-2020. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- REYERO ÁLVAREZ, MIGUEL RAFAEL. Consideraciones sobre los efectos del covid-19 en los seguros marítimos. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- REYERO ÁLVAREZ, MIGUEL RAFAEL. Pérdida de Clase bajo un Contrato de Arrendamiento a Casco Desnudo –Barecon 89– Sus consecuencias. *Ark Shipping Company LLC v. Silverburn Shipping (IOM) Ltd. (M/V Arctic) [2019] EWCA Civ 1161*. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- ROCA LÓPEZ, MIQUEL. Efectos Jurídicos de la guerra de Ucrania sobre los Contratos de Fletamento (Respuestas Prácticas a 15 Disputas Reales). En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En: homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- RODRIGUEZ, CAROLA. Algunas consideraciones sobre el derecho al pronto pago provisorio en el seguro marítimo. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- RODRÍGUEZ CÓRDOVA, ANGELES. Lineamientos sobre el suministro de combustible para los buques pesqueros de bandera venezolana. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- RODRÍGUEZ GÓMEZ, ARGENIS. El derecho de Paso Inocente sobre el mar territorial. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- RODRÍGUEZ GÓMEZ, ARGENIS. Autonomía en los contratos de fletamento. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- RODRÍGUEZ GÓMEZ, ARGENIS. Jurisdicción y derecho aplicable a un contrato de trabajo marítimo. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- RODRÍGUEZ GÓMEZ, ARGENIS. Jurisdicción penal del estado ribereño sobre buques extranjeros. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- RODRÍGUEZ GÓMEZ, ARGENIS. Seguridad cibernética y sus efectos en la navegabilidad del buque. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- RODRIGUEZ LUNA, OSCAR. Desafíos interpretativos en cuanto a la ejecución y a la jurisdicción en los casos de contaminación atmosférica por parte de los buques. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- RODRIGUEZ LUNA, OSCAR. Una mirada en retrospectiva de la Gestión del Agua de Lastre a bordo de los buques y los desafíos actuales tras la entrada en vigor del BWMC-2004. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- RODRIGUEZ LUNA, OSCAR. Prácticas desarrolladas tras la implementación del Anexo VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) en Europa y América Latina. En: Actas. IV Congreso Internacional, Globalización, Ética y Derecho. Mónica, E.F, Hansen, G.L, Díaz, L y Guinea, Llorente M., organizadores. Universidad Complutense de Madrid y Universidad Federal Fluminense, Madrid, 2020.

- RODRIGUEZ MELO, JAVIER. Unificación del derecho marítimo: ley aplicable a contratos marítimos internacionales. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo II. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- RODRÍGUEZ, ELSY. Actividad portuaria - Puertos de uso privado. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- SABATINO PIZZOLANTE, JOSÉ ALFREDO. Daños a la infraestructura portuaria e instalaciones fijas por buques (Comentarios a los artículos 334 y 335 de la Ley de Comercio Marítimo venezolana). En: Estudios Iberoamericanos de derecho Marítimo en homenaje al Prof. Eugenio Cornejo Fuller. Asociación Chilena de Derecho Marítimo. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Rama Chilena. Tirant Lo Blanch. 2023.

- SABATINO PIZZOLANTE, JOSÉ ALFREDO. Multas por Faltantes y Sobrantes de mercancía aplicables al porteador, bajo la Legislación Aduanera Venezolana (Breves comentarios sobre una sentencia). En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- SABATINO PIZZOLANTE, JOSÉ ALFREDO. La Recepción y Entrega de Mercancías en puertos venezolanos (Una revisión del tema a la luz de la legislación acuática y aduanera vigentes. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- SABATINO PIZZOLANTE, JOSÉ ALFREDO. La evaluación de los riesgos de transporte en los vehículos autónomos. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo II. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- SABATINO, MARIBEL. Acción directa contra los clubes de P&I y la regla *"Pay to be Paid"*. En: Revista de Transporte y Seguros. N° 34. Fundación de Cultura Universitaria. Montevideo, 2022.

- SÁNCHEZ FROILÁN, MARÍA DEL CIELO. Análisis jurídico sobre la remoción de restos náufragos en Venezuela. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- SÁNCHEZ FROILÁN, MARÍA DEL CIELO. La seguridad en la navegación y el marco legal: caso sistema SIA. En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

- SIGNORINO BARBAT, ANDREA. Los seguros marítimos en la Ley de seguros uruguaya N° 19.678 de 26/10/2018. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- SOLORZANO, PABLO. Uso de la tecnología para la verificación, fiscalización, determinación y recaudación de los tributos respecto al comercio electrónico o *e-commerce*. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- UGARTE RIVAS, LAURA. El arribo virtual y la llegada "justo a tiempo" como medidas para contribuir a la reducción de emisiones de gases por parte de los buques. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 17-6 de la Segunda Etapa. Caracas, 2022.

- UGARTE RIVAS, LAURA. Consideraciones sobre las estadías y las demoras en el transporte marítimo de crudo.En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022.

- UGARTE RIVAS, LAURA. La libre plática en tiempos de cuarentena y su impacto en el cómputo de la plancha. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 16-5 de la Segunda Etapa, 2021.

- ULLOA FERRER, WAGNER. Buques susceptibles de embargo preventivo en la Ley de Comercio Marítimo Venezolana. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- UMAÑA ANDRADE, IVITH MARGARITA. Los Riesgos Cibernéticos y los Seguros Marítimos. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- UMAÑA ANDRADE, IVITH MARGARITA. Garantías procesales que tiene el marino para asegurar su crédito marítimo en caso de accidentes a bordo. En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- VALERA, DÉBORA. El liderazgo de la mujer en el sector marítimo en Venezuela, a 20 años de la Legislación Acuática Venezolana. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- VILAR BOUZAS, JOSÉ MANUEL. Negociación y mediación como medios alternativos de resolución de disputas marítimas. Lecturas de Derecho marítimo. Colombia 2023, Volumen

I, Luis Eduardo Chávez coordinador Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Asociación Colombiana de Derecho Marítimo ACOLDEMAR, Cartagena de Indias, 2023.

- VILAR BOUZAS, JOSÉ MANUEL. Cobertura de seguro para fletadores (Charterers Liability Insurance). En: Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. N° 15-4 de la Segunda Etapa. Caracas, 2020.

- VILAR BOUZAS, JOSÉ MANUEL Caso Prestige. La batalla judicial entre Las Partes. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- VILAR BOUZAS, JOSÉ MANUEL. Cobertura de seguro marítimo para fletadores *(Charterers Liability Insurance)*. En: Estudios de Derecho Marítimo UCAB 2020-2022. Gustavo Omaña, coordinador. Colección Letra Viva. Universidad Católica Andrés Bello. Gráficas Lauki, C. A. Caracas, 2022..

- VILAR BOUZAS, JOSÉ MANUEL. Encallamiento del EVER GIVEN: responsabilidades, aspectos legales y otras consideraciones de interés. En: Libro conmemorativo de los XX años de la Legislación acuática venezolana. En Homenaje a la memoria de Julio Sánchez-Vegas. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2021.

- VILLARROEL, FRANCISCO. Terminación de los Contratos de Utilización de la nave por circunstancias inexistentes al momento de la contratación. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- WULFF MATOS, ISABELLA. Régimen de Responsabilidad de las Sociedades de Clasificación. En: Libro Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje a la memoria de Tulio Álvarez Ledo. Cristina Mujica, coordinadora. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, 2022.

- YANNUZZI RODRÍGUEZ, SALVADOR R. ¿En el procedimiento marítimo venezolano existe el discovery? En: Libro Homenaje al Dr. Luis Cova Arria. Tomo I. Badell Madrid, Enrique Urdaneta Fontiveros y Salvador Yannuzzi Rodríguez, coordinadores. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2020.

NORMAS DE PUBLICACIÓN

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

NORMAS DE PUBLICACIÓN
REVISTA DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO N° 18 - 7 SEGUNDA ETAPA

Normas técnicas del artículo

La Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, como organización que busca la difusión y estudio del Derecho marítimo, publica regularmente una revista destinada a tratar temas vinculados a la navegación, Derecho del mar, el comercio y los seguros marítimos, la seguridad marítima, la pesca, los puertos y, en general, de asuntos vinculados al sector, difundiendo el pensamiento de autores venezolanos y extranjeros especialistas en el área marítima.

Para conseguir este fin, la revista se nutre del trabajo de especialistas venezolanos y extranjeros y acepta artículos en castellano, portugués, inglés, francés e italiano, los cuales son publicados en su idioma original.

Con esta publicación, la AVDM no persigue fin de lucro alguno. Con el fin de dar uniformidad y coherencia a esta obra se han establecido las siguientes pautas:

1) Los artículos deben tratar un tema de Derecho Marítimo, Derecho del mar, el comercio y los seguros marítimos, la seguridad marítima, la pesca, los puertos y, en general, de una manera amplia, asuntos vinculados al sector.

2) La fecha límite de recepción del artículo concluido será el 31 de mayo de 2023. (No se admitirá después).

3) Los Derechos de Autor serán cedidos por los autores a la publicación.

4) La colaboración no será remunerada.

5) Los trabajos podrán ser redactados en castellano, inglés, italiano, portugués o francés y publicados en su idioma original.

6) El libro será publicado vía electrónica por la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y existe la posibilidad de publicación física vía Amazon.

7) Los trabajos deberán enviarse bajo formato WORD.

8) Un extracto curricular o biográfico de cada articulista será colocada al inicio de cada artículo, en formato WORD.

9) El trabajo debe tener un mínimo de 15 y un máximo de 20 páginas tamaño carta, a espacio y medio, márgenes: 3 cm alto, 3 cm bajo, 3 cm izquierda y 3 cm derecha.

10) El tamaño de la letra del cuerpo del trabajo será Arial 12.

11) El tamaño de letra del pie de página debe ser Calibri 11, a un solo espacio.

12) Los trabajos deben ser precedidos de un resumen.

13) Los trabajos pueden contener fotos y gráficos.

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

RULES TO PUBLISH IN THE VENEZUELAN MARITIME LAW ASSOCIATION JOURNAL N° 18 - 7 SECOND STAGE

Technical rules for the article

The Venezuelan Maritime Law Association (AVDM), as an organization that seeks the study and dissemination of the Maritime Law, regularly publishes a Journal in which Venezuelan and foreign specialists in the maritime area, write about issues related to navigation, Law of the Sea, insurance and maritime commerce, maritime safety, fishing, ports and in general any such issues that have relation with maritime industry.

In order to achieve this, the magazine is fed by Venezuelan and foreign specialists whose publications can be submitted in Spanish, Portuguese, English, French or Italian and such will be published in their original language.

AVDM does not seek any profit whatsoever with this publication. In order to standardize and provide cohesion to this work, the following rules have been established:

1) Articles must be written about issues related to Maritime Law, Law of the Sea, insurance and maritime commerce, maritime safety, fishing, ports and in general any such issues that have relation with maritime industry.

2) The deadline for submission of the final article will be 31 May 2023. (Articles submitted after this date will not be received).

3) Copyrights will be assigned by the author to the publication.

4) Collaborations will not be paid.

5) Articles can be submitted in Spanish, Portuguese, English, French or Italian and such will be published in their original language.

6) The book with all articles will be published digitally by AVDM. There is the possibility of it being published via Amazon in paperback.

7) Articles must be submitted in MS WORD format.

8) A résumé of the curriculum vitae of the writer shall be included at the beginning of the publication. Please, send it in MS WORD format.

9) The article must be minimum 15 and maximum 20 pages long in letter size paper, one- and one-half space, margins: 3 cm top, 3 cm bottom, 3 cm left and 3 cm right.

10) Font and size of the body of the article shall be Arial 12.

11) Font and size of the footnotes shall be Calibri 11, single space.

12) Articles must be preceded by a short summary/abstract.

13) Articles may include pictures and graphics.

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

NORMES DE PUBLICATION
REVUE DE L'ASSOCIATION VÉNÉZUÉLIENNE DE DROIT MARÍTIME N° 18 - 7 DEUXIÈME ÉTAPE

Normes techniques des articles

L'Association Vénézuélienne de Droit Maritime (AVDM), organisation qui cherche la diffusion et l'étude du Droit maritime, publie régulièrement une revue destinée à traiter des thèmes liés à la navigation, le Droit de la mer, le commerce et les assurances maritimes, la sécurité maritime, la pêche, les ports et, en général, les affaires liées au secteur. Cette revue permet de donner diffusion aux travaux d'auteurs vénézuéliens et étrangers spécialisés en droit maritime.

La revue publie des articles de spécialistes vénézuéliens et étrangers en langue originale, que se soit en espagnol, portugais, anglais, français ou italien.

Cette publication de l'AVDM se fait à but non lucratif. En vue de son uniformité et cohérence, la revue a établi les normes suivantes:

1) Les articles doivent porter sur un thème concernant le Droit Maritime ou au Droit de la mer, le commerce, les assurances maritimes, la sécurité maritime, la pêche, les ports et, en général, les affaires liées au secteur maritime.

2) La réception de l'article terminé se fera jusqu'au 31 peut 2023 (date limite, aucun article ne sera reçu après cette date).

3) Les Droits d'Auteur seront cédés par las auteurs lors de la publication des articles.

4) Cette collaboration est bénévole et ne sera pas rémunérée.

5) Les articles pourront être rédigés en espagnol, en anglais, en italien, en portugais ou en français et seront publiés en langue d'origine.

6) La revue sera publiée en ligne par l'Association Vénézuélienne de Droit Maritime t il y a la possibilité de publication physique via Amazon.

7) Les articles devront être envoyés en format WORD.

8) Un résumé biographique ou du curriculum de chaque auteur sera mis au début de chaque article, en format WORD.

9) Les articles auront un minimum de 15 pages et un maximum de 20 pages (en format Lettre US, avec un interligne de 1,5 et avec des marges en haut, en bas, à gauche et à droite de 3 cm).

10) Les textes seront écrits en caractère Arial 12.

11) Les notes en bas de page seront écrites en caractère Calibri 11 avec un interligne simple.

12) Les articles devront être précédés d'un résumé.

13) Les articles pourront inclure des photos et des graphiques.

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

NORMAS DE PUBLICAÇÃO
JORNAL DA ASSOCIAÇÃO VENEZUELANA DE DIREITO MARÍTIMO N° 18 - 7 SEGUNDA ETAPA

Normas técnicas do artigo

A Associação Venezuelana de Direito Marítimo, organização que procura a difusão e estudo do direito marítimo, publica regularmente um jornal destinado a abordar questões relacionadas à navegação, ao direito do mar, ao comércio e seguro marítimo, à segurança marítima, à pesca, aos portos e, em geral, aos assuntos relacionados ao setor, difundindo o pensamento de especialistas venezuelanos e estrangeiros na área marítima.

Para alcançar este objetivo, o jornal se baseia no trabalho de especialistas venezuelanos e estrangeiros e aceita artigos escritos em espanhol, português, inglês, francês e italiano, que são publicados em seu idioma original.

Com esta publicação, a AVDM não persegue fins lucrativos. A fim de dar uniformidade e coerência a esta obra, foram estabelecidas as seguintes diretrizes:

1) Os artigos devem abordar um tema de Direito Marítimo, Direito do Mar, Comércio e Seguro Marítimo, Segurança Marítima, Pesca, Portos e, em geral, de forma ampla, assuntos relacionados ao setor.

2) O prazo para receber o artigo completo será 31 de Maio de 2023 (não será admitido posteriormente).

3) Os direitos autorais serão atribuídos pelos autores à publicação.

4) A colaboração não será remunerada.

5) Os textos podem ser escritos em espanhol, inglês, italiano, português ou francês e serão publicados em seu idioma original.

6) O jornal será publicado eletronicamente pela Associação Venezuelana de Direito Marítimo e existe a possibilidade de publicação física via Amazon.

7) Os textos devem ser submetidos em formato WORD.

8) No início de cada artigo, figurará um extrato curricular ou biográfico de cada autor em formato WORD.

9) O texto deve conter um mínimo de 15 e um máximo de 20 páginas tamanho carta, espaço e meio, 3 cm margem superior, 3 cm margem inferior, 3 cm margem esquerda e 3 cm margem direita.

10) A fonte do corpo do trabalho deve ser Arial 12.

11) O tamanho da fonte do rodapé deve ser Calibri 11, em espaçamento simples.

12) Os textos devem ser precedidos de um resumo.

13) Os textos podem incorporar fotos ou gráficos.

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

NORME DI PUBBLICAZIONE
RIVISTA DELL'ASSOCIAZIONE VENEZUELANA DI DIRITTO MARITTIMO N° 18 - 7 SECONDA TAPPA

Norme Tecniche dell'articolo

L'Associazione Venezuelana di Diritto Marittimo, in quanto organizzazione il cui scopo è la diffusione e lo studio del Diritto Marittimo, pubblica regolarmente una rivista destinata a occuparsi di questioni vincolate alla navigazione, il Diritto del Mare, commercio e le assocurazioni marittime, la sicurezza marittima, la pesca, i porti e, in generale, le questioni vincolate a tale settore, diffondendo il pensiero di autori venezuelani e stranieri specializzati nel settore marittimo.

Per raggiungere tale scopo la rivista si nutre del lavoro di specialisti venezuelani e stranieri e accetta articoli in spagnolo, portoghese, inglese, francese e italiano, che sono poi pubblicati nella `propria lingua originale.

Con questa pubblicazione la AVDM Associazione Venezuelana di Diritto Maritimo non cerca fini di lucro.

Allo scopo di dare una certa uniformità e coerenza a questa opera abbiamo stabilito le direttive seguenti:

1) Gli articoli devono occuparsi di una questione di Diritto Marittimo, Diritto del Mare, del commercio e assicurazioni marittime, la sicurezza marittima, la pesca, i porti, e, in generale, in larga misura, di questioni legate a tale settore.

2) Il termine ultimo per la ricezione dell'articolo completato sarà il 31 maggio 2023 (non sarà accettato successivamente).

3) I Diritti di Autore saranno ceduti dagli autori alla Pubblicazione.

4) La collaborazione non sarà rimunerata.

5) I Lavori potranno essere scritti in spagnolo, inglese, italiano, portoghese o francese e sono pubblicati nella rispettiva lingua originale.

6) Il libro sarà pubblicato per via elettronica dall' AVDM "Associazione Venezuelana di Diritto Maritimo, e c'è la possibilità di pubblicazione fisica tramite Amazon.

7) I lavori devono essere inviati in formato WORD.

8) Un estratto curriculare o biografico di ogni articolista sarà posto all'inizio di ogni articolo, in formato WORD.

9) Il lavoro deve contare di un minimo di 15 fino a un massimo di 20 pagine formato lettera, a uno spazio e mezzo, margini 3 cm. di altezza, con margini inferiori di 3 cm., 3 cm al margine sinistro e 3 cm al destro.

10) La misura della lettera del corpo del lavoro sará Arial 12.

11) La misura della lettera del pie di pagina sará Colibri 11 a un solo spazio.

12) I lavori saranno preceduti da un riassunto.

13) I lavori possono includere fotografie o grafici.

REVISTA DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO
DICIEMBRE DE 2023 N° 18-7 - SEGUNDA ETAPA
Se terminó en el mes de diciembre de 2023.

ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

Diciembre de 2023 • N° 18-7
Segunda Etapa

AUTORES:

Adaelizabeth Guerrero

Angélica Díaz De La Rosa

Cindy Di Felice

Gabriel G. Marcano G.

Lila C. Olveira H.

Mileidy Gallardo Araujo

Leonardo Briceño

Katiuka Figueroa

Yorside Duque

Natasha Pereira

Pedro Maura

Renato Pezoa Huerta

Rosa María Aguirre Donadío

Unai Belintxon Martin

ISSN 2665009-6