

LA NUEVA REGULACIÓN DEL BUQUE Y EL ACCESORIO DE NAVEGACIÓN.

Por. Abg. María Grazia Blanco.

BUENOS DIAS

Quiero agradecer profundamente a los organizadores de este magno evento por su gentil invitación y por permitirme en la mañana de hoy disertar brevemente sobre la nueva regulación del buque y los accesorios de navegación acompañada de tan distinguidos profesionales.

Si revisamos la estructura del programa vemos que con gran acierto esta presentación sirve como introductoria a las exposiciones que seguidamente dilataran los temas más significativos de nuestra novedosa y controvertible **Ley General de Marinas y Actividades Conexas.**

Y digo acertadamente, porque el buque es el bien en torno al cual se han nucleado y se siguen nucleando de forma indivisible todas las normas del Derecho Marítimo.

Como vehículo de la navegación y del comercio por mar, el buque está detrás de todas las demás instituciones del Derecho marítimo, cuyas normas reguladoras acaban necesariamente incidiendo sobre él.

Hablar del buque implica razonar y discurrir sobre su especial naturaleza jurídica, temática que ha servido de inspiración a reconocidos y prestigiosos tratadista. No olvidemos que los buques son bienes muebles por su naturaleza, y así se desprende del análisis del artículo 532 del Código Civil Venezolano. Y se ratificaba en el derogado artículo 613 del Código de Comercio quien establecía:

LAS NAVES SON CONSIDERADAS COMO BIENES MUEBLES.

Sin embargo, están sometidas en algunos aspectos a un régimen especial de derecho que los hace diferenciarse de los ordinarios o comunes y en algunos sentidos lo hacen asemejarse por su tratamiento a los bienes inmuebles.

Asimismo hablar del buque implica pronunciarse sobre sus particulares características,

su conceptualización en el ordenamiento jurídico positivo y su clasificación.

Sin embargo, consciente del tiempo y aceptando como válido que tratar jurídicamente su conceptualización se convierte en el eje cardinal de cualquier escenario en el cual se ambicione valorar y juzgar las innovaciones alcanzadas por nuestra novedosa legislación acuática. Simplemente, me voy a referir a las novedades que en este sentido se han establecido, dejando a un lado la polémica teórica y doctrinaria sobre la naturaleza jurídica y características del buque, las cuales han desbordado a lo largo de estos años nuestra literatura, estudios académicos, convenciones y foros.

En tal sentido y sin más preámbulo:

La noción de buque conquista en la actualidad nuestro interés tal vez porque a través del tiempo se han formulado en la doctrina nacional e internacional innumerables

definiciones, llegando a hacer uno de los puntos más debatidos en el derecho marítimo.

Para determinar una definición apropiada o conveniente diversos fueron los elementos erigidos como base o centro de la noción. En la mayoría de los casos el destino del objeto, es decir,

su afectación a la navegación constituyó el elemento fundamental,

el resto de los conceptos giraban en torno a la autonomía locomotiva para desplegar la actividad
y en ciertas, situaciones, la noción o concepto se limitó al móvil que originaba la navegación, para restringirlo a un campo concreto de la actividad. (pesca, recreo, servicio de transporte etc.).

En Venezuela, hasta hace poco fuimos testigos de todo esto, había una evidente división y sobreposición conceptual (Como diría el Dr. Aurelio Fernández Concheso.)

En efecto, nuestra normativa nos colocaba ante un laberinto jurídico. La multiplicidad de definiciones

generaba lo que se conoce como una laguna jurídica por conflicto o colisión de normas. Y así lo desarrolla el Dr. Gustavo Omañas en uno de sus trabajos publicado en la Revista Doctum .

Las contradicciones y divergencias del pasado generaron innumerables problemas en cuanto al análisis jurídico de la nave. Es decir, el termino nave estaba contemplado con bases definitoria plurales y antagónicas dentro de la normativa venezolana, y esto emplazaba al interprete al estudio apriorístico de ellos, con miras a consolidar un criterio concluyente sobre el mismo.

Para ilustrarlos un poco bastaría con citar algunas de las definiciones a las que podíamos acceder durante el estudio exegetico.

En primer lugar, la definición de legislador mercantil, contenido en el derogado Art. 612 del Libro Segundo del Código de Comercio, quien establecía: **SE CONSIDERA NAVE PARA LOS EFECTOS DE ESTE LIBRO, TODO BUQUE DESTINADO A TRAFICAR POR MAR.**

En segundo lugar, mencionar la definición de nuestro legislador marítimo, artículo 9 de la Ley de Navegación, en la que se instituía **PARA LOS EFECTOS DE ESTA LEY, EL TERMINO BUQUE O NAVE COMPRENDE TODAS LAS EMBARCACIONES QUE TENGAN MEDIOS FIJOS DE PROPULSIÓN Y ESTEN DESTINADAS AL TRAFICO POR LAS AGUAS TERRITORIALES O INTERIORES O POR EL MAR LIBRE ENTRE PUERTOS NACIONALES O DEL EXTRANJERO O ENTRE ESTOS Y AQUELLOS.**

O el Art. 3 de la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales quien fijaba un concepto análogo al anteriormente expuesto.

Estas dos normas disponían como argumento elemental para el concepto el simple hecho de contar con medios de propulsión.

Y para completar la revisión indefectiblemente tendríamos que aludir al REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJE, vigente para Venezuela desde el 6 de julio de 1982.

EL PRESENTE REGLAMENTO SE APLICARA A TODOS LOS BUQUES EN ALTA MAR Y EN TODAS LAS AGUAS DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.

Es decir, que se entiende que el tráfico marítimo es el factor determinante para considerar la nave.

Esta breve reseña, sirve para recordar los problemas que marcaron una época.

El Código de Comercio y el Reglamento para prevenir Abordaje por una parte, CONSOLIDABAN como aspectos determinantes el hecho de que la embarcación pudiera ser utilizada como medio de transporte y que su destinación versara sobre la navegación marítima.

Es decir, centraba su base conceptual en el tráfico Marítimo, haciendo referencia a la tesis de Guidi.

Por otro lado, la Ley de Navegación y la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales centraba su axioma en los medios fijos de propulsión y en la destinación al tráfico por agua. (Sin importar si eran marítimas o no.) Tesis de Bisaldi y Manara.

Estas controversias dieron origen a soluciones de índole doctrinaria.

En la mayoría de los casos se abogaba por la adopción de una definición genérica del buque, una definición amplia que lo considerara:

COMO TODA CONSTRUCCIÓN FLOTANTE
DESTINADA A LA NAVEGACIÓN.

Lo cierto es que esta antinomia llegó a formar parte de las mesas de trabajo que se establecieron durante el proceso de reforma.

De hecho en la comisión designada para redactar la Ley de Comercio Marítimo se trabajó el concepto de Buque. Desafortunadamente la regulación del buque salió del

texto de la Ley de Comercio Marítimo y fue incorporado a la Ley General de Marinas y Actividades Conexas.

Con respecto a los ACCESORIOS DE NAVEGACIÓN el concepto podía extraerse de la enumeración y la referencia genérica adicional que contenía el Art. 9 de la Ley de Navegación.

LAS GABARRAS, GRÚAS, BOTES Y DIQUES, CASA, EMBARCACIONES Y DRAGAS FLOTANTES Y DEMÁS CONSTRUCCIONES SIN AUTONOMÍA DE MOVIMIENTO, NO SE CONSIDERAN COMO BUQUE SINO COMO ACCESORIO DE NAVEGACIÓN.

La enumeración de la norma era claramente enunciativa y no taxativa. Entre los elementos de distinción utilizados en la mención genérica esta que en principio debe tratarse de una construcción flotante, pero con ausencia de autonomía de movimiento o autonomía locomotiva.

En todo caso el concepto de Accesorio de Navegación quedo clarificado con la definición que a posteriori estableció la Ley de Privilegio e Hipotecas Navales, en el aparte primero de su artículo 3.

EL TERMINO ACCESORIO DE NAVEGACIÓN
COMPRENDE LAS CONSTRUCCIONES FLOTANTES
SIN AUTONOMIA DE MOVIMIENTO.

Aceptado los antecedentes debemos suscribir el presente
y pasar la página.

Con la llegada del nuevo Milenio consentimos la apertura,
la evolución y la modernidad de nuestra legislación
marítima.

Un cuerpo novedoso de Leyes nos permitió acceder a
navegar por los mares del conocimiento con una visión
más renovada, FULL AVANTE ,entre ellas esta
precisamente, el Decreto con Fuerza de Ley General de
Marinas y Actividades Conexas. Normativa, que vino en
parte a sintetizar las Leyes de **Navegación**, Protección y
Desarrollo de la Marina Mercante y Pilotaje.

Se convirtió en síntesis en la legislación administrativa
del sector acuático venezolano. Sus controversiales
críticas las cuales no me competen en este momento
evaluar, vibraron, en diversos escenarios y en las altas

esferas, por lo que al año de su promulgación (09 de noviembre de 2001), accedimos a una Reforma Parcial de la misma (14 de noviembre de 2002)

El nuevo texto introdujo enmiendas de forma y de fondo a la Ley de 2001.

Entre los cambios sustanciales que podemos resaltar esta precisamente el **concepto de buque**.

De allí la relevancia de comentarles en la mañana hoy el significado de las alteraciones realizadas al concepto.

En principio con la primera promulgación de Ley General de Marinas y Actividades Conexas, habíamos accedido después de tanto tiempo a satisfacer un clamor del sector, habíamos alcanzado un concepto amplio y genérico de buque, una uniformidad y un tratamiento homogéneo en la legislación marítima. Y de esta conquista, hicimos vótores en diversos escenarios tan solo hay que leer la Exposición de Motivos de la Ley y recordar mi análisis inicial para comprender él mérito de lo alcanzado.

El artículo 17 establecía:

Se entiende por buque toda construcción flotante APTA para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión. Aunque se sugirió que el término fuese toda construcción flotante que este destinada a la Navegación.

Bajo esta óptica nuestra legislación dejó atrás la distinción de buque o nave y artefactos de navegación, incluyendo dentro de este concepto a **TODA CONSTRUCCIÓN FLOTANTE CAPAZ DE NAVEGAR POR AGUA.**

Sin embargo, poco nos duro la unicidad, la sencillez y claridad.

El artículo 17 del Decreto de Ley General de Marinas y actividades Conexas reformado establece:

Se entiende por buque toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión.

Hasta aquí aparece invariable el concepto.

Sin embargo, se añade en una suerte de desatino.

la necesidad de que el buque cuente con **seguridad, flotabilidad y estabilidad.**

La nueva redacción por exceso peca de ser poco técnica, el legislador patrio con él animo de hacer limitaciones o de definir más profusamente el concepto incorpora de manera inconveniente unos elementos (seguridad, flotabilidad y estabilidad). Zanjando a mi modo de ver y entender dudas que doctrinalmente han sido superadas.

La navegabilidad es una condición técnica y jurídica que debe tener el buque, que le es implícita a pesar de que no se reafirme en la norma. Navegabilidad que a su vez se traduce en la flotabilidad, estabilidad, y en las normas de seguridad que debe tener todo buque.

Esto convoca al debate y a la reflexión.

Acaso alguno de los presentes pudiera consentir la idea de un buque apto para navegar por agua que no reúna las condiciones técnicas de navegabilidad.

Es por ello, que debemos preguntar:

Cuál fue espíritu, propósito y razón legislador al incorporar como base conceptual estos elementos de índole técnico.

Pero aquí no terminan las modificaciones

El legislador de un solo soplo acabo con la unicidad alcanzada, partiendo nuevamente de la base recurrida por la Ley de Navegación (medios de propulsión) incorpora las diferencias entre buque y accesorio de navegación. Es por ello, que para finaliza el estudio de la norma hay que dar lectura a su último párrafo:

TODA CONSTRUCCIÓN FLOTANTE CARENTE DE PROPULSIÓN SE CONSIDERA ACCESORIO DE NAVEGACIÓN.

Visto y analizado la noción de buque y accesorio de navegación solo nos queda revisar dos artículos concretamente que se consolidaban en la definición inicial de la Ley.

Es decir, los articulo 43 y 135.

El art. 43 estaba referido al novedoso seguro obligatorio de responsabilidad civil con que debían contar los buques, motos acuáticas y construcciones flotantes inscritos en RENAVE.

A partir de esto inferimos tres categorías buques motos acuáticas y construcciones flotantes.

En realidad la reforma parcial no modifico sustancialmente el artículo, por el contrario haciendo caso omiso de la diferencia instaurada por ella, entre buque y accesorio de navegación, mantiene las tres categorías y solo añade, cito textualmente:

EL ESTADO PROPICIARÁ MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO DE POLIZAS DE SEGURO COLECTIVAS O CUALQUIER OTRO TIPO DE COBERTURA PARA AQUELLOS BUQUES DEDICADOS A LA PESCA ARTESANAL DE SUBSISTENCIA COMO SUSTENTO DEL PESCADOR Y SU GRUPO FAMILIAR.

Con respecto al Artículo 135 del Capítulo VIII, referido a las patentes de navegación, licencias y permisos especiales restringidos.

La reforma parcial de la Ley incorpora una nueva categoría en el segundo aparte del artículo: se considera a los accesorios de navegación.

Cito textualmente:

LAS MOTOS ACUATICAS; A LAS CONSTRUCCIONES FLOTANTES DE PROPULSIÓN EÓLICA Y DE TRACCIÓN DE SANGRE Y A LOS **ACCESORIOS DE NAVEGACIÓN** LE SERÁ EXPEDIDO POR EL CAPITAN UN PERMISO ESPECIAL RESTRINGIDO;EL CAUL SERÁ VALIDO POR DOS AÑOS.

Como estamos acostumbrados a las correcciones periódicas de las Leyes, tal vez en un futuro no muy lejano, encontremos una solución a tan inconveniente modificación.

En el supuesto de que no se cristalicen las esperanzas que albergamos, espero que este encuentro convocado para debatir sobre las innovaciones conquistadas, nos permita conciliar las voluntades para formular las criticas constructivas que nos conduzcan al derrotero perdido.

Los cambios legislativos no fueron en su totalidad los ideales, los perfectos y estoy segura que ninguno de los presentes aboga por esa utopía, pero si creo que estas Leyes son perfectibles por lo tanto debemos hacer un esfuerzo mancomunado con la finalidad de evitar que se borren los sueños y las consignas que inspiraron la reforma.

De nosotros depende que no se eclipse el progreso y la transformación.

Finalizado este breve resumen solo me queda agradecerles su atención.

Muchas Gracias.