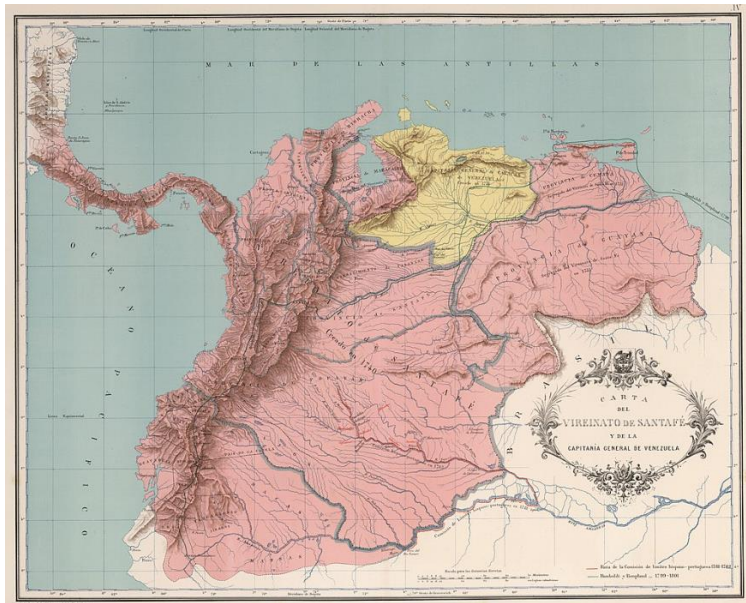




TALLER SOBRE EL RÉGIMEN DE LA AUTORIDAD ACUÁTICA VENEZOLANA

GÉNESIS DE LA LEGISLACIÓN ACUÁTICA VENEZOLANA

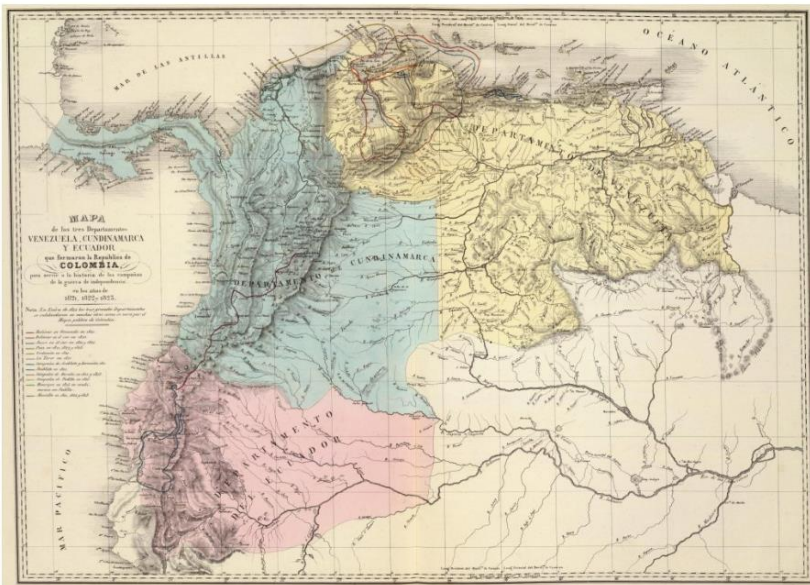
COLONIA



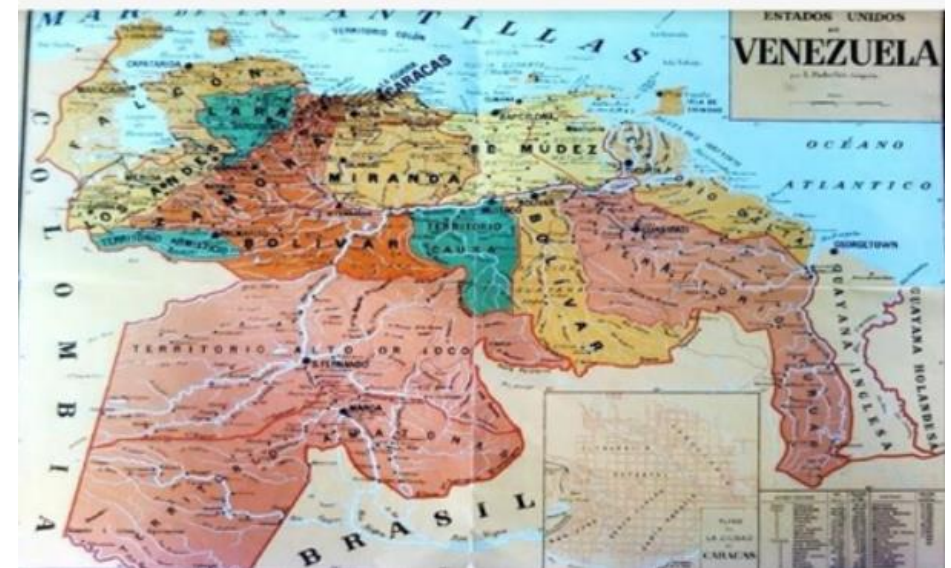
INDEPENDENCIA



GRAN COLOMBIA



REPÚBLICA DE VENEZUELA



C
O
L
O
N
I
A

Durante la colonia, desde España, se dictaban las directrices que normaban la actividad comercial marítima; Las leyes de Indias (**18 de mayo de 1680**), tomo III, libro IX; Regulación del Derecho Marítimo de 1680; Las ordenanzas de Bilbao, dictadas por Felipe V el **2 de diciembre de 1737**, inspiradas en las Ordenanzas Francesas de 1681 y en el Consulado del Mar.

Con fecha **3 de junio de 1793**, por Real Cédula se crea el Consulado de Caracas; el Tribunal conocía de todos los “...pleitos y diferencias que ocurran entre comerciantes o mercaderes, sus compañeros y factores sobre...entre otros el comercio marítimo...”

En cuanto a la aplicación de la ley, se estableció el siguiente orden: La Real Cédula de Erección¹; las Ordenanzas de Bilbao², Las Leyes de Indias³ y las Leyes de Castilla⁴.

(1) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_d2b41ace73074eb4aba7bc1d8e89886b.pdf

(2) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_944eee5e5fe0496687e95496d589e96d.pdf

(3) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_5a09c4237c5048808d59fb31b074efd3.pdf

(4) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_e21974643e08411e8c110b22c3de6cb1.pdf

INDEPENDENCIA

La Constitución de 1811 en su capítulo IX, Artículo 228 establece que:

“...Entretanto se verifica la composición de un Código Civil y Criminal acordado por el Supremo Congreso del 8 de mayo último adaptable a la forma de gobierno establecido en Venezuela, se declaran en su fuerza y vigor el Código que hasta aquí nos ha regido en todas las materias y partes que directa o indirectamente no se opongan a lo establecido en esta Constitución ⁵ ...”

Esto deja claro que lo referente a la materia mercantil y por ende el Comercio Marítimo, se regirían por las Ordenanzas de Bilbao.

(5) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_b8c2ce21c30e450ab0d377b7423d3375.pdf

GRAN COLOMBIA

El **30 de agosto de 1821** el Congreso Constituyente de Villa del Rosario de Cúcuta sanciona la Constitución de Colombia, la cual en su artículo 188, establecía que: “Se declaran en toda su fuerza y vigor las leyes que hasta aquí han regido en todas las materias y partes, que directa o indirectamente no se opongan a esta Constitución, ni a los decretos y leyes que expidiese el Gobierno”.

https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_6a80d9dcec0b47f690e2b768cfa526fc.pdf

El **10 de julio de 1824** se dictan normas para determinar el modo de conocer las causas de comercio, de sustanciarlas y determinarlas. Se establecen los juzgados de comercio; contienen un precepto fundamental para el desarrollo de la legislación mercantil, al ordenarse que las causas de comercio se decidirán por las Ordenanzas de Bilbao.

El **13 de mayo de 1825** se promulga una ley que regula el procedimiento civil en tribunales y establece el siguiente orden de aplicación de las leyes: a) las decretadas por el Poder Legislativo; b) las pragmáticas cédulas, órdenes, decretos y ordenanzas del Gobierno Español sancionadas hasta el 18 de mayo de 1808 que estaban en observancia bajo el mismo Gobierno Español en el territorio que forma la República. c) Las Leyes de la Recopilación de Indias; d) Las de la nueva Recopilación de Castilla; y e) Las de las Siete Partidas.

REPÚBLICA DE VENEZUELA

22 septiembre 1830 Congreso Constituyente de Valencia; promulga una nueva Constitución⁶, la cual dispone: “...formar los Códigos Nacionales ...” (Art. 87). El propio constituyente de 1830 se ocupó de designar tres comisiones para redactar un Código Penal, otro de Procedimiento Criminal y una Ley de Jurados

14 octubre 1830, el Congreso Constituyente de Venezuela dicta un decreto donde ordena que: “En el orden judicial continuarán observándose las leyes y decretos expedidos por los Congresos de Colombia vigentes para entonces, que no fueran contrarios a la Constitución ni a las leyes sancionadas por el Constituyente”.

12 mayo 1836, el Congreso de Venezuela promulga el Código de Procedimiento Judicial (conocido como el Código Aranda⁷), donde se establece el orden de observancia de las leyes, a saber así: las decretadas o que decretare el Congreso; las decretadas por el Congreso de Colombia hasta 1827; las leyes españolas en el orden establecido en la citada ley del 13 de mayo de 1825.

(6) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_25e5b4028f50471da7a7f742e07d5b04.pdf

(7) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_f160261ec0b948c9bf88a8ba8fbb678.pdf

CÓDIGO DE COMERCIO

15 febrero 1862, José Antonio Páez promulga el primer Código de Comercio en Venezuela⁸. publicado el 1º de marzo de 1862, en la edición Nº 21 del Registro Oficial. Dicho proyecto estuvo siendo estudiado desde 1840 hasta su promulgación, siendo evidente la influencia, en un primer plano, del Código francés de 1807 y en segundo plano por el Código español de 1829. El Libro III, Títulos I al IV, regulaba todo lo relativo al Comercio Marítimo.

El mismo no indicaba la fecha de entrada en vigencia, cuestión resuelta por el propio Páez, cuando dicta el **27 de junio de 1862** un decreto disponiendo que: "...desde el 5 de julio del presente año comenzará a regir en la República, el código de Comercio que se ha publicado en el registro oficial y que, firmado por mí, está depositado en el departamento de lo Interior de mi Secretaría General (Art 1) y que se tendrá por promulgado dicho Código con la publicación indicada (Art 2)..."

(8) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_a826b9e7031647f49a156da7793c44c0.pdf

CÓDIGO DE COMERCIO

11 agosto 1862. Decreto donde se fija la jurisdicción de los Tribunales Mercantiles. Determina que el Tribunal de Puerto Cabello tendría jurisdicción en las provincias de Carabobo, Cojedes y Yaracuy. El Tribunal de Maracaibo tendría jurisdicción en las Provincias de Maracaibo y Coro. El Tribunal de Ciudad Bolívar tendría jurisdicción en las provincias de Guayana, Maturín, Apures y Barinas.

29 agosto 1862, en esta fecha se promulga un nuevo Código de Comercio, el cual solo corrige errores de forma del Código anterior.

8 agosto 1863, Juan Crisóstomo Falcón dicta un decreto en el cual se declara en su fuerza y vigor las leyes civiles y criminales que estaban vigentes hasta el 15 de marzo de 1858, en todo lo que no se oponga al Sistema Federal proclamado por los pueblos. En un párrafo único de éste artículo 1º se expresa que: “...queda exceptuado el Código de Comercio, el cual se declara vigente...”

CÓDIGO DE COMERCIO

20 febrero 1873, el General Antonio Guzmán Blanco promulga el Código de Comercio que derogaba el de 1862, notablemente mejorado y ampliado, a entender de los historiadores, pero sin ningún tipo de cambio en lo referente al Comercio Marítimo.

20 enero 1904, el General Cipriano Castro eleva al Congreso Nacional el proyecto de un nuevo Código de comercio, el cual es promulgado el 8 de abril de 1904, cuya entrada en vigencia sería el 19 de abril del mismo año. En relación al Comercio Marítimo, se introduce en el mismo lo referente al contrato de Transporte de Pasajeros.

Sucesivamente se promulgan otros Códigos de Comercio, ninguno con cambios significativos en lo referente al Comercio Marítimo; a saber los siguientes:

23 junio 1819

4 julio 1938

17 agosto 1942

1º septiembre 1945, y

23 julio 1955

CÓDIGO DE COMERCIO

Este se mantuvo con pocas modificaciones, hasta que el **9 de noviembre de 2001**, en la Gaceta Oficial extraordinaria 5.551, se promulga el Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo, el cual deroga el Título II del antiguo Código de Comercio. Este decreto fue modificado el 5 de enero de 2006, en la Gaceta Oficial 38.351.

Tanto el Código, como la Ley de Comercio Marítimo regulan actividades especiales del comercio marítimo como actos objetivos de comercio, por tanto de **NATURALEZA COMERCIAL, PRIVADO Y MERCANTIL**, regulado por el derecho mercantil positivo.

NORMATIVA MARÍTIMA DE CARÁCTER PÚBLICO

No hay duda que esas actividades propias del derecho privado, deben estar sujetas, como en el caso de la navegación por agua - que toca aspectos desde lo económico hasta aspectos de soberanía y seguridad del Estado- a la tutela y control por parte de los Estados, que se convierten por tal en interés público y que pudiéramos denominar “**la normativa marítima de carácter público**”⁹”

PERO NO FUE FÁCIL NI EN POCO TIEMPO QUE SE LOGRA ESTE IMPORTANTE MARCO LEGAL.

(9) Régimen Administrativo de la Navegación. El Derecho Marítimo Régimen Administrativo de la Navegación. Ediciones Marítimas Venezolanas. Caracas, 1993. 15 Julius von Gierke.

LEY DE NAVEGACIÓN DE 1941

NORMATIVA MARÍTIMA DE CARÁCTER PÚBLICO

Nuestra primera Ley de Navegación¹⁰ entró en vigencia en el año 1941. Antes de su creación, no se disponía en Venezuela de un instrumento de regulación de los aspectos administrativos de la navegación por lo que el régimen de dicha actividad quedaba perfilado por una estructura normativa dispersa en leyes aprobatorias de tratados suscritos por la República y diversos decretos, reglamentos y resoluciones.

10 de mayo de 1842: decreto sobre Nacionalización y Arqueo de Buques, la cual suple a las anteriores del 29 de septiembre de 1821 y la del 1º de mayo de 1826 y posteriormente el **24 de julio de 1904**, cuando se promulga el Código de la Marina de Guerra, Institución que históricamente mantuvo el ejercicio de la Autoridad Marítima, la cual se apuntala con las reformas del estamento legal Venezolano iniciados a partir de los años finales de la dictadura de Juan Vicente Gómez, mediante la promulgación de la Ley Orgánica del Ejército y la Armada del **21 de julio de 1933**, **8 de julio de 1934**, en **1941** y modernamente el **4 de julio 1944**, publicada en la Gaceta oficial extraordinaria N° 84.

LEY ORGÁNICA DEL EJÉRCITO Y LA ARMADA

Promulgada el **24 de Junio de 1.944** por el congreso de los Estados Unidos de Venezuela y publicada en la Gaceta Oficial N° 84, extraordinaria del 4 de julio.

Se atribuyen a la Armada, entre otras funciones:

Artículo 674.

Los servicios Navales serán:
Capitanías de Puerto.
Arsenal Naval.
Ingeniería e Hidrografía.
Iluminación y Balizaje de costas.
Intendencia Naval.
Sanidad Naval.
Justicia Militar.
Capellanía.

El artículo 678, determinaba las funciones de las Capitanías de Puerto.

GACETA OFICIAL

DE LOS

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Año LXXII.—Mes IX Caracas: martes 4 de julio de 1944 Número 84 extraordinario

LEY DE 22 DE JULIO DE 1944

Artículo 11.—La "Gaceta Oficial", creada por Decreto Ejecutivo de 11 de octubre de 1922, continuará editándose en la Imprenta Nacional con la denominación "Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela".
Artículo 12.—La "Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela" se publicará todos los días hábiles, sin perjuicio de que se editen números extraordinarios, siempre que fuere necesario; y deberán insertarse en ella sin retardo los actos oficiales que hayan de publicarse.
Parágrafo único.—Las ediciones extraordinarias de la "Gaceta Oficial" tendrán una numeración especial.
Artículo 13.—En la "Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela" se publicarán los actos de los Poderes Públicos que deban insertarse.
Artículo 14.—Las Leyes, Decretos, Resoluciones y demás actos oficiales tendrán el carácter de públicos por el hecho de aparecer en la "Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela", cuyos ejemplares tendrán fuerza de documento público y aquellos cuya inclusión sea considerado conveniente por el Ejecutivo Federal.

Suscripción mensual anticipada, B 4

Número oficial, B 4

SUMARIO

Congreso Nacional

Ley de Reforma Parcial de la Ley Orgánica del Ejército y de la Armada.
Ley Orgánica del Ejército y de la Armada.

CONGRESO NACIONAL

Las armas, sólo se admitirán individuos que hayan prestado servicio efectivo en el Ejército o en la Armada, con certificado de buena conducta.

Los Ministros del Ejecutivo, los Presidentes de Estado, el Gobernador del Distrito Federal, los Gobernadores de los Territorios Federales y los Presidentes de los Concejos Municipales, velarán especialmente por el cumplimiento estricto de lo establecido en este artículo.

Artículo 4º.—Se modifica el artículo 15, así:

Artículo 15.—Los individuos pertenecientes a las fuer-

EJERCICIO DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

Decreto nº 21 del 29 de octubre de 1.945, Publicado en la Gaceta Oficial nº 21.847 del 30 de octubre de 1.945

Artículo 14.

Asigna a la Dirección de Transporte del Ministerio de Comunicaciones, todo lo relativo a transporte Aéreo, Marítimo y fluvial **que no este especialmente atribuido a otro despacho ejecutivo.**

Se asume que todo lo relativo a la Autoridad Marítima continua bajo la competencia del Ministerio de Guerra y Marina.

EJERCICIO DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

Decreto N° 40 del 30 de diciembre de 1.950, Publicado en la Gaceta Oficial n° 23.418 del 30 de diciembre de 1.950.

Artículo 28 Ordinal 5º, Asigna al Ministerio de Comunicaciones lo concerniente a la Aviación civil, y la Navegación Marítima y Fluvial.

A pesar de que este decreto precursor de la Ley Orgánica de Administración Central, determina la competencia del ministerio de Comunicaciones en cuanto a la Autoridad Marítima, aún continua vigente la Ley Orgánica del Ejército y la Armada.

Decreto N° 214 del 29 de junio de 1.951. Publicado en la Gaceta Oficial n° 23.568 del 30 de junio de 1.951. Mediante el cual se crea el Reglamento que determina la jurisdicción de las 12 Capitanías de Puerto asignadas en este mismo decreto.

Artículo 14º. Encarga al Ministerio de Comunicaciones de la ejecución del decreto.

Por primera vez en la historia Patria, se transfiere oficialmente la administración de las Capitanías de Puerto y por ende, el ejercicio de la Autoridad Marítima del Ministerio de la Defensa al Ministerio de Comunicaciones.

Continuó vigente la Ley Orgánica del Ejército y la Armada , durante 30 años.

El lunes 26 de septiembre de 1983 , en la Gaceta Oficial N° 3.256 Extraordinaria, se publica la reforma parcial de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas: https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_e1926450d25844409a0c8427fd8bb1b3.pdf

LEY DE NAVEGACIÓN DE 1944

En cuanto a la normativa marítima de carácter público, el **11 de julio de 1944**, se promulga la Ley de Navegación ¹¹, por la exposición de motivos ¹² se infiere el contenido de la ley de 1941

Artículo 5º: Cada Capitanía estará al mando de un funcionario denominado Capitán de Puerto, quien depende del Ministerio de Guerra y Marina.

Esta fue derogada por la Ley de Navegación ¹³, publicada en la Gaceta Extraordinaria N° 5.263 de fecha **17 de septiembre de 1998**.

La reforma de la Ley de Navegación en 1998, logró un paso importante mediante los artículos 15 y 152, en el primero de ellos se estableció la posibilidad de matricular en Venezuela, buques operados bajo contrato de fletamento a casco desnudo, siempre y cuando se trate de contratos superiores a dos años, al igual que aquellos buques adquiridos bajo la figura del leasing. Por otra parte, el artículo 152 de la Ley de Navegación había previsto la exoneración de los impuestos establecidos en la Ley de Impuestos al Consumo Suntuario y a las Ventas al Mayor, y en el Decreto Ley de Activos Empresariales.

(11) gaceta oficial nº 21.479, de 9 de agosto de 1944

(12) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_055f3b6ce93741e38fe34b83e6df8880.pdf

(13) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_2885f1c6ecd94e3c974a179434a65db3.pdf

LEY DE NAVEGACIÓN DE 1944

NORMATIVA MARÍTIMA DE CARÁCTER PÚBLICO

Conjuntamente con la Ley de Navegación, fueron promulgadas desde 1941 hasta el año 2000, los siguientes instrumentos legales: Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante; Ley de Privilegios e Hipotecas Navales; Ley de Pilotaje; Ley sobre Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección a la Pesca y Espacio Aéreo; Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a lo Largo de las Costas Continentales e Insulares de la República de Venezuela; Ley de Pesca; Ley de Títulos, Licencias y Permisos de la Marina Mercante; Ley Orgánica de la Hacienda Pública Nacional; Ley Orgánica de Aduanas; Ley Penal del Ambiente; Ley Orgánica del Servicio Consular; Ley sobre Admisión y Permanencia de Naves de Guerra Extranjera en Aguas Territoriales y Puertos de Venezuela; Ley de Faros y Boyas.

PROCESO DE MODERNIZACIÓN

EL ORIGEN O EL ¿POR QUÉ? SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL TÉRMINO “ESPACIO ACUÁTICO” Y SU OBVIA VINCULACIÓN CON EL TÉRMINO SECTOR ACUÁTICO

En relación al tema sector acuático (defendido por mí) y el término Sector marítimo (defendido por Tulio Álvarez), Vale la pena hacer un alto para explicar cómo se llegó a la utilización del término;

En una conferencia dictada por el CA. Elías Daniels Hernández en el marco del seminario sobre “Seguridad en los Espacios Fluviales” realizado en la sede de la Escuela Superior de Guerra Naval durante los días 23 al 27 de marzo de 1.987, Daniels expresaba lo siguiente:

“EL ESTADO puede asumirse como un ente susceptible de necesidades vitales para su funcionamiento, donde la idea de existencia requiere de un ESPACIO para sus manifestaciones concretas.

El ESPACIO es una necesidad vital del ESTADO que tiene implícito el factor de coexistencia y está ubicado en una realidad física, definida convencionalmente, donde hasta los momentos actuales las únicas limitaciones están signadas por la accesibilidad del hombre y su posibilidad de vida.

PROCESO DE MODERNIZACIÓN

EL ORIGEN O EL ¿POR QUÉ? SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL TÉRMINO “ESPACIO ACUÁTICO” Y SU OBVIA VINCULACIÓN CON EL TÉRMINO SECTOR ACUÁTICO

La noción de ESPACIO es una dimensión percibida, con capacidad para aceptar y contener, característica que le hace objeto de propiedad y control; facultad que los ESTADOS ejercen en términos de soberanía. Bajo esta premisa se puede establecer una taxonomía del ESPACIO con idea física, política y social; así podemos conceptualizar un ESPACIO AEREO, un ESPACIO TERRESTRE Y un ESPACIO ACUATICO, donde el espacio exterior no percibido o no susceptible de control se reserva a las disquisiciones filosóficas trascendentales. Entendido así, todas las unidades políticas tendrían, como característica común, espacios correspondientes sobre los cuales fundamentar y desarrollar las actividades sociales de sus nacionales..

El ESPACIO ACUATICO se concibe como las masas de aguas naturales, convencionalmente clasificadas por el hombre en océanos, mares, lagos y ríos. En término genérico existen muchas manifestaciones de espacios acuáticos; pero para poder ser válidos en esta consideración, deben ser objetos de la acción del hombre en términos de posesión, control, actividad económica y medio de comunicación”.

PROCESO DE MODERNIZACIÓN

Como bien lo apunta Omaña¹⁴:

“Sería incorrecto afirmar que el proceso de cambios legales en el sector haya comenzado con las leyes acuáticas; de suyo, éste empezó a finales de la década de los ochenta”.

1973, el Almirante Pastor Naranjo, Director de la Marina Mercante, presentó un trabajo denominado “**Nueva Estrategia de la Marina Mercante**¹⁵”, los cuales llegaron a mis manos a través de su hijo Joel Naranjo, causando en mí una gran impresión, ya que nuestro enfoque sobre los cambios que se deberían ejecutar en el sector, fueron visto por este pionero, con una claridad meridiana y aún actual, a pesar de haber sido escrito hace treinta años. No me cansaré de repetir que existen, hasta la fecha, dos hitos en la evolución de la Marina Mercante Venezolana; el primero sembrado por el **Almirante Pastor** y el segundo, el señalado por el **Almirante Marcial González**.

(14) Gustavo Omaña, revista DOCTUM, VOL. 5, Nº 1, ENERO – DICIEMBRE 2.002

(15) <https://docs.google.com/document/pub?id=1EZsBb4r2NiVfZ8qnYM7RkRCNJdK7HWuBSLeu-wglxiA>

PROCESO DE MODERNIZACIÓN

En el año **1983**, La dirección General Sectorial de Transporte Acuático, presento un documento denominado "**Plan de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional**".

En **1989** se promulga la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público, lo cual origina las diferentes leyes portuarias estatales, el cual dio comienzo al proceso de transferencia de la administración de los puertos de la República a los Estados.

En **1998** fueron reformadas parcialmente la Ley de Navegación, la Ley de Pilotaje y la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, pero estas no menos interesantes iniciativas de reformas fueron insuficientes y no se lograron las expectativas esperadas por la comunidad marítima nacional.

También es justicia nombrar al **proyecto de desarrollo de la Marina Mercante Nacional** presentado por el Capitán de Altura Guillermo Riut Hernández, al Presidente de la República en enero de **1999**.

PROCESO DE MODERNIZACIÓN

1987.- PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO POR AGUA ¹⁶ (PLONCA)

Para contribuir con esa reforma y basado en los hechos y circunstancias que indico en el trabajo antes citado dirigí, coordiné y presenté en el año 1.987 a instancias de la UCV y para el Congreso de la República, un proyecto de Ley Orgánica de la Navegación y Comercio por Agua, conocido por sus iniciales como PLONCA.

El PLONCA era una actualización de la legislación nacional al incorporar los principios fundamentales de las convenciones internacionales sobre Derecho Marítimo y recoger las soluciones impuestas por la navegación y tráfico modernos, en concordancia con las modalidades de nuestros puertos. Se contemplaban en el mismo los principios generales, las normas administrativas, las civiles y comerciales, las procesales y las de derecho internacional privado, en lo que atañe a todo tipo de navegación, la marítima, la fluvial, portuaria y lacustre.

El PLONCA nunca llegó a discutirse en el Congreso de la República pero sin embargo quedó como un precedente a tomar en cuenta en el futuro

PROCESO CONSTITUYENTE

En mayo de 1999 se integra el equipo de trabajo inicial en CORDIPLAN para el desarrollo sustentable de los espacios acuáticos y en el mes de septiembre de 1.999, se efectúa el primer seminario sobre los espacios acuáticos en la sede de OCAMAR en la calle los baños de Maiquetía, Estado Vargas. De allí surge un documento el cual fue elevado a la Asamblea Nacional Constituyente, a través del Dr. Manuel Vadell, a fin de que fueran tomadas en cuenta en la redacción de la nueva Constitución las conclusiones de dicho seminario, las cuales se resumen a continuación:

La complejidad de la Administración Marítima y el Ejercicio de la Autoridad Marítima, exige una organización administrativa basada en una excelente estructura del ordenamiento legal que rija la materia, siendo los tratados internacionales el punto de referencia obligatoria para lograr la funcionalidad de ese esquema jurídico, tomándose como premisa la “definición del espacio acuático” y la definición exacta de las funciones de cada uno de los Organismos del Poder Público responsables por el correcto cumplimiento de todos los tratados internacionales y la legislación Nacional relacionadas con la administración Marítima, y por otra parte, una visión futura de la utilización de ese espacio acuático como polo de desarrollo sostenido de la Nación, reflejado en los planes de ordenamiento del territorio.

Esa indiscutible complejidad asoma la posibilidad de **considerar la creación de una Ley Orgánica** que norme todo lo relativo a los espacios acuáticos, la navegación y la infraestructura portuaria del Estado.

El 16 de agosto de 1999, fui designado asesor de la Comisión n° 2 de la Asamblea Nacional Constituyente, responsable de la redacción del título I y II de la nueva CARTA MAGNA, bajo la presidencia del Dr Manuel Vadell, y de la misma extraigo parte del informe final de dicha Comisión:

“La nueva concepción del espacio geográfico de la República, amplía la visión de soberanía y delimita con mayor precisión el campo de aplicación de esa soberanía; ese espacio geográfico contempla: el Territorio Continental, el Territorio Insular, el Espacio Acuático, el Espacio Aéreo y el Espacio Ultraterrestre Suprayacente.

Por Primera vez se le da la misma importancia o se coloca al mismo nivel para efectos del ordenamiento territorial y los planes de desarrollo de la Nación, a los territorios continentales con los territorios insulares, al igual que a los espacios fronterizos y acuáticos.

El proyecto en cuestión refleja los tres (3) formas o maneras de que el estado venezolano visualiza su actuación en esos espacios geográficos:

PROCESO CONSTITUYENTE



PROCESO CONSTITUYENTE

República de Venezuela



Asamblea Nacional Constituyente
Comisión de las Disposiciones Fundamentales
de la Soberanía y de los Espacios Territoriales
Caracas

ESPACIO GEOGRAFICO VENEZOLANO

TERRITORIO CONTINENTAL

- TIERRA FIRME
- LAGOS Y SUS ISLAS
- RIOS, SUS ESTUARIOS E ISLAS
- LAGUNAS Y EMBALSES
- COSTAS
- FRONTERAS

TERRITORIO INSULAR

- ISLAS FUERA DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL
- ISLAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL
- ISLAS EN EL MAR TERRITORIAL

ESPACIO ACUATICO

- AGUAS INTERIORES
- MAR TERRITORIAL
- ZONA CONTIGUA
- ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA
- PLATAFORMA CONTINENTAL
- ESPACIOS FLUVIALES
- ESPACIOS LACUSTRES

E S P A C I O A E R E O

- CUBRE EL TERRITORIO CONTINENTAL, INSULAR Y LOS ESPACIOS ACUATICOS

ESPACIO ULTRATERRESTRE SUPRAYACENTE

- CUBRE EL ESPACIO AEREO ORIGINADO POR EL USO DE:
- ORBITAS GEOESTACIONARIAS
- ESPECTRO ELECTROMAGNETICO

PROCESO CONSTITUYENTE

República de Venezuela



Asamblea Nacional Constituyente
Comisión de las Disposiciones Fundamentales
de la Soberanía y de los Espacios Territoriales
Caracas

ESPACIO GEOGRAFICO VENEZOLANO

SOBERANIA PLENA

- TERRITORIO CONTINENTAL
- TERRITORIO INSULAR
- ESPACIO AEREO
- SUELO
- SUBSUELO
- MAR TERRITORIAL
- AREAS MARINAS INTERIORES, HISTORICAS Y VITALES

DERECHOS EXCLUSIVOS DE SOBERANIA, AUTORIDAD Y VIGILANCIA

- ESPACIOS ACUATICOS
- ESPACIOS AEREOS
- COSTAS
- FRONTERAS
- ESPACIO ULTRATERRESTRE SUPRAYACENTE

RESPONSABILIDAD PARA: PRESERVAR Y DESARROLLAR

- ESPACIOS:
 - FRONTERIZOS
 - INSULARES
 - MARITIMOS

PROCESO CONSTITUYENTE

República de Venezuela



Asamblea Nacional Constituyente
Comisión de las Disposiciones Fundamentales
de la Soberanía y de los Espacios Territoriales
Caracas

ESPACIO ACUATICO VENEZOLANO

ESPACIO MARINO Y SUBMARINO

- SUPERFICIE
- COLUMNA DE AGUA
- LECHO
- SUBSUELO

ESPACIO LACUSTRE

- LAGOS
- LAGUNAS
- EMBALSES

ESPACIO FLUVIAL

- RIOS SUS ESTUARIOS
E ISLAS

PROCESO DE REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE

En febrero de 2.000 surge en el seno de la Sub Comisión de Política Interior de la Comisión Legislativa Nacional, llamada popularmente como “El Congresillo”, la discusión sobre la redacción de una Ley de Reactivación de la Marina Mercante.

El Dr. Iván Zerpa, para la época, Secretario de la Sub-Comisión, designó al Dr. Tulio Álvarez Ledo, al Dr. Omar Franco, al Capitán de Altura Dumas Ortiz y a mi persona, para que redactáramos una propuesta sobre el artículo 8 del proyecto de Ley de Reactivación de la Marina Mercante, es así como en una mañana del mes de marzo de 2.000, en la oficina del Dr. Tulio Álvarez Ledo, quedó redactado dicho artículo de la forma siguiente:

“El Ministerio de Infraestructura, conjuntamente con el Consejo Nacional de la Marina Mercante, oída la opinión de los entes vinculados al sector marítimo, elaborará dentro de los noventa días siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, los lineamientos de la política acuática del Estado, y presentará las propuestas para desarrollar el Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, y las que se requieran para la adecuación de la Legislación Marítima Nacional a la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela”.

PROCESO DE REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE

En la **Gaceta Oficial nº 36.989 del 10 de julio de 2.000**, se promulgó la Resolución Ministerial MINFRA nº 109 del 10 de julio de 2.000 y posteriormente en la Gaceta Oficial nº 37.004 del 1º de agosto de 2.000, la cual modifica la primera, se promulgó la Resolución Ministerial MINFRA nº 112 del 31 de julio de 2.000, donde se designa la Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante (LEMM)

El **27 de julio de 2.000**, fue juramentada por el Presidente de La República Bolivariana de Venezuela la Comisión Relatora en el acto mediante el cual se le otorgó la condición de Universidad Nacional Experimental al Instituto Universitario de la Marina Mercante, con el nombre de “Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UMC), en Catia La Mar, Estado Vargas.



Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante (LEMM)

Julio Peña Acevedo CIV N° 3.602.432 Presidente, Tulio Álvarez Ledo CIV N° 1.872.433 Vicepresidente, Alba Chacón Rodríguez CIV N° 9.971.980, Adjunto.

La comisión contará para su funcionamiento con tres (3) comités integrados por los siguientes ciudadanos:

Comité Marítimo Administrativo: Gustavo Omaña CIV N° 6.371.088 Presidente, Aurelio Fernández Concheso CIV N° 5.604.977, José Luis Garcés CIV N° 1.459.918, Omar Franco CIV N° 3.189.481, Paula Jiménez CIV N° 6.181.900.

Comité Marítimo Mercantil: Luis Cova Arría CIV N° 1.856.366 Presidente, Freddy Belisario CIV N° 2.153.330, Leopoldo Gamboa CIV N° 298.857.

Comité de los Espacios Acuáticos: Francisco Villarroel CIV N° 6.826.485 Presidente, Guillermo Rangel CIV N° 4.705.116, Raúl Curiel CIV N° 10.473.977.

Personal de apoyo técnico el siguiente: Elsy Rodríguez CIV N° 6.952.600, 1ª Secretaria, Vilma González CIV N° 9.815.270 2ª Secretaria, Emir Moreno CIV N° 5.096.987 Apoyo y Esmeralda González CIV N° 11.233.748 Apoyo.

PROCESO DE REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE

EL ARTÍCULO 8° DE LA LEY DE REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, CONTEMPLA QUE:

1. EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, CONJUNTAMENTE CON EL CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, OÍDA LA OPINIÓN DE LOS ENTES VINCULADOS AL SECTOR MARÍTIMO ELABORARÁ DENTRO DE LOS NOVENTA DÍAS SIGUIENTES A LA PUBLICACIÓN DE LA LEY:

a. LAS POLÍTICAS ACUÁTICAS DE ESTADO.

b. LAS PROPUESTAS QUE SUSTENTARÁN EL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS.

c. LA ADECUACIÓN DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL.

Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante (LEMM)

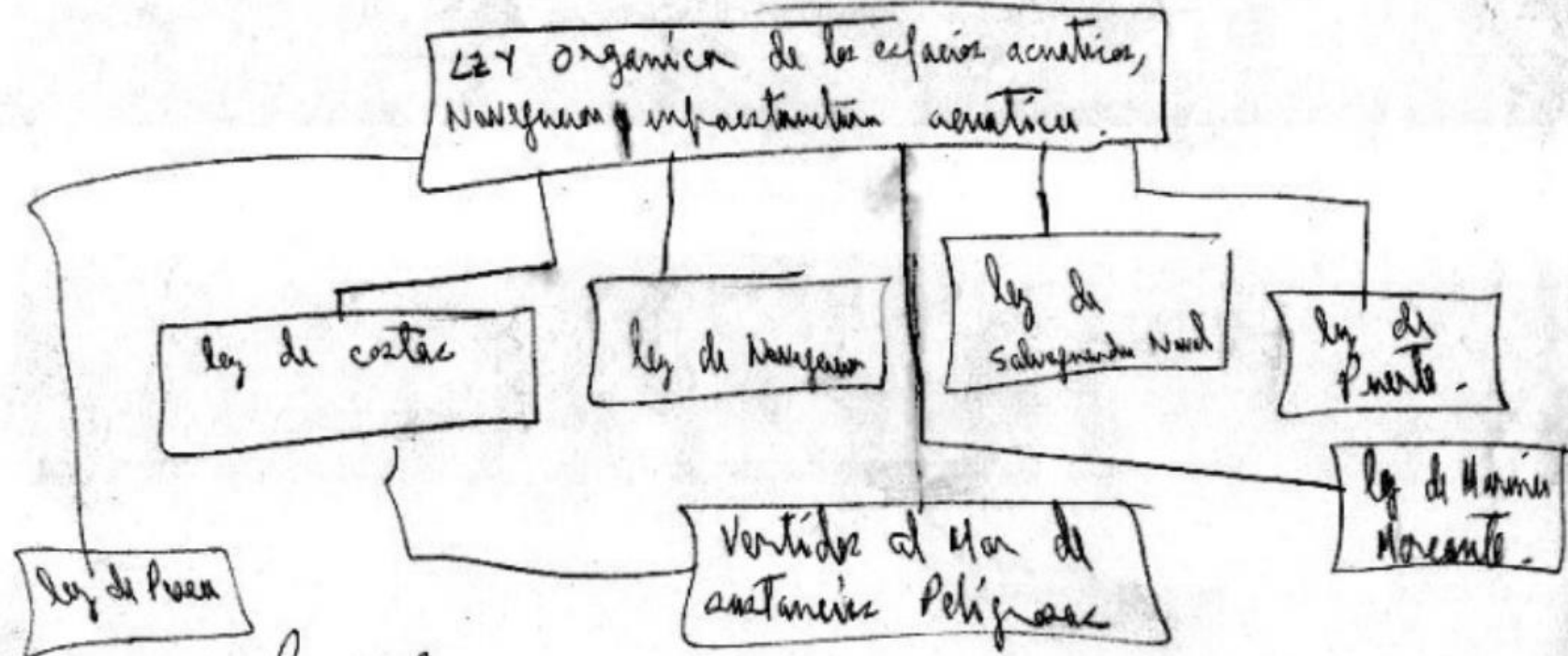
La Comisión trabajó desde el 2 mayo, al 07 septiembre 2000; participaron de forma directa un total de 417 personas, acumulando un total de 4.942 horas hombres de trabajo.

De igual forma se organizaron foros y conferencias en las principales ciudades portuarias del País, con el fin de difundir los borradores de las leyes propuestas y que cualquier ciudadano o institución pudiera enviar sus comentarios y recomendaciones a la Comisión Relatora.

La Comisión desarrolló un foro entre el 6 y el 7 de septiembre, en el centro Integral de Estudios y Desarrollo Petrolero de la Industria Petrolera (CIED), dicho foro fue aperturado por el Vice Ministro de Infraestructura Dr. Gerardo Fernández y cada presidente de Comité tuvo la oportunidad de presentar las conclusiones de sus respectivos trabajos.

A partir del mes de septiembre de 2.000, comenzó la ardua tarea de evaluar, revisar y ensamblar la estructura de cada una de las leyes a proponer, a través de los respectivos informes presentados por cada comité y sub-comité.

Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante (LEMM)



La Soberanía

la Zona Marítima - costera la ZEE, las aguas interiores las flujos el espacio aéreo...

Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante (LEMM)

De tal forma que el **26 de septiembre** los integrantes del CNMM firman el documento final de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos¹⁶, la cual fue elevada a conocimiento del Señor Ministro de Infraestructura.

Se pretendió, en esa oportunidad, alcanzar varios objetivos, entre los cuales se destacan: Convertir a Venezuela, país de vanguardia en cuanto a su legislación marítima, **excelente bandera para flotas, no una mera "bandera de conveniencia"**, sino que los beneficios fiscales y aduaneros sean evidentemente superiores en competitividad a la de otros países, la **profesionalización de los hombres de mar**, lo referente a la **protección social del oficial de marina**, una **educación náutica a la par de las mejores del mundo**, la **consolidación de la universidad del mar**, la **modernización del ejercicio de la autoridad marítima**, una **excelente capacidad de respuesta la preservación de la vida en los espacios acuáticos**, la **vigilancia y control efectivo de todos nuestros espacios acuáticos**, la **integración del espacio insular a los planes de desarrollo del sector**.

(16) https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_676e0ee5addb4d3a92ea1a534dc89578.pdf

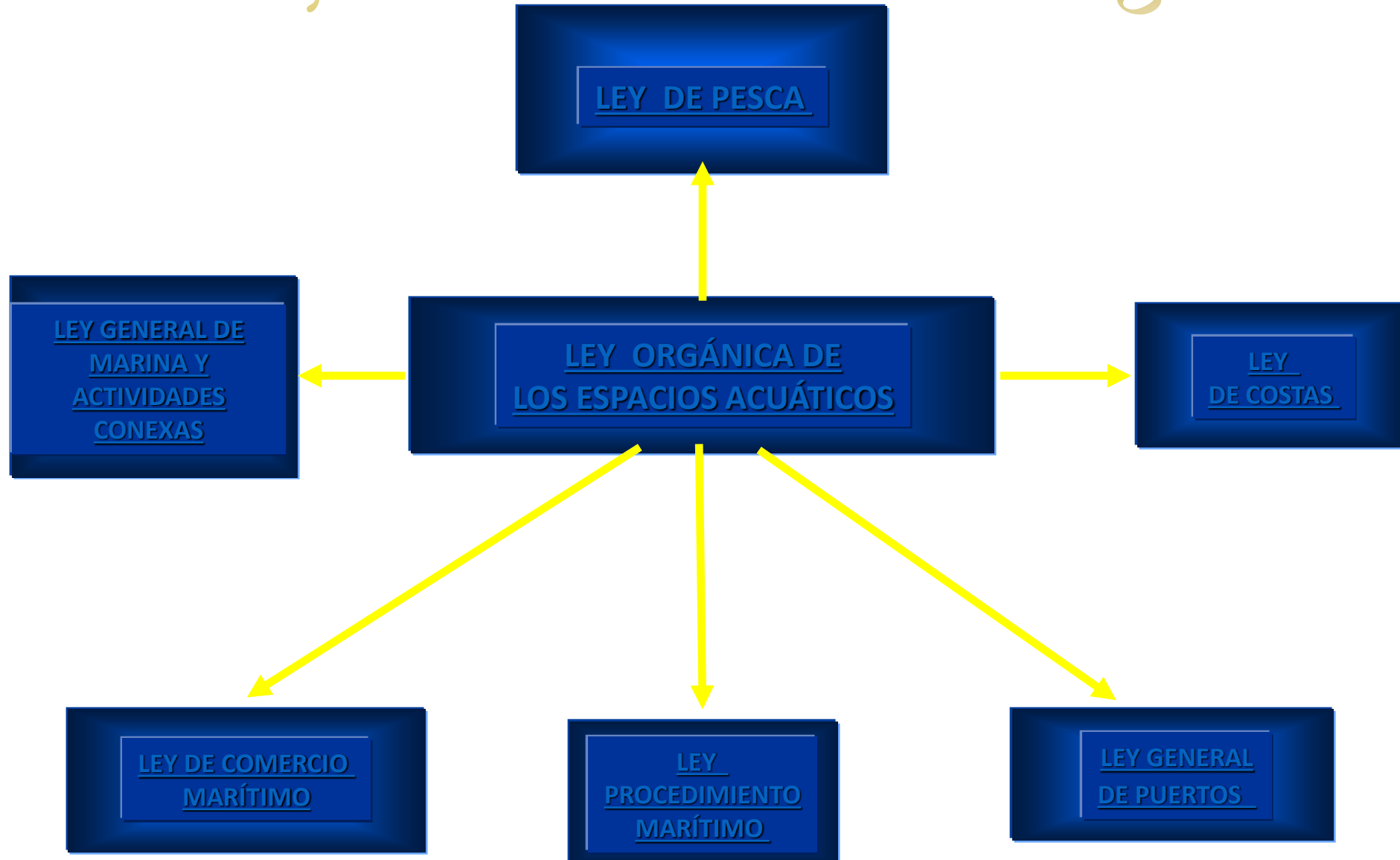
Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante (LEMM)



ESTRUCTURA APROPIADA PARA EL DESARROLLO Y ADMINISTRACIÓN DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS



Marco Jurídico Apropiado





Órgano
políticas
Estado.

ejecutor
acuáticas

de
del

Regulación y control de la
navegación acuática,

Planificar, supervisar, controlar y vigilar todas las actividades relacionadas con las operaciones que se realicen en los buques de cualquier nacionalidad en los espacios acuáticos.

REFERENCIAS

- [1] Conferencia dictada el 5 de noviembre de 2012, en el marco del XVII Congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, en Río de Janeiro, Brasil.
- [2] GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo. Manual de Derecho de la Navegación. 3ª Edición, Editorial De Palma, Buenos Aires 1979, pp. 35.
- [3] Régimen Administrativo de la Navegación. El Derecho Marítimo Régimen Administrativo de la Navegación. Ediciones Marítimas Venezolanas. Caracas, 1993. 15 Julius von Gierke.
- [4] Constitución 1821:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_25e18dbcd924858a356e0560983620f.pdf
- [5] Código Aranda:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_f160261ec0b948c9bf88a8ba8fbba678.pdf
- [6] 9 de agosto de 1944, Gaceta Oficial Nº 21.479
- [7] 17 de septiembre de 1998 Gaceta Oficial Extraordinaria Nº 5.263
- [8] Ver Exposición de Motivo en el siguiente enlace:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_055f3b6ce93741e38fe3
- [9] Ver Ley de navegación 1998, en el siguiente enlace:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_2885f1c6ecd94e3c974a179434a65db3.pdf
- [10] **Muchos documentos originales de ese proceso, pueden ser vistos en el siguiente enlace:**
<https://elespacioacuaticovenezolano.com/documentos-de-importancia/>
- [11] Ver LRMM, en el siguiente enlace:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_7c43c6ee9c6f4f739daf852433646744.pdf
- [12] Ver LGMAC, en el siguiente enlace:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_ed576565fe7e4ddda2e58c85ec4b58e6.pdf
- [13] Ver LCM, en el siguiente enlace:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_9621986d55024484a8d32725f4f4be494.pdf
- [14] Ver LPM, en el siguiente enlace:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_2d5a6f6846894d3db80e192267b9411a.pdf
- [15] Ver LPA, en el siguiente enlace:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_48641e9b55f84b34a910df8dfe895fec.pdf
- [16] Ver LGP, en el siguiente enlace:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_946e1d2ff8304359a4d2971b6abb690d.pdf
- [17] Ver LZC, en el siguiente enlace:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_bd678a7e3a8843ffafda49c6e5c4c6c1.pdf
- [18] Ver LZC, en el siguiente enlace:
https://7a59403d-56fc-456f-843e-3497c8c741fb.usrfiles.com/ugd/7a5940_4144d4d419de4357b901c9c8bdab5c14.pdf

MUCHAS GRACIAS



No permitamos que el Río Esequibo se convierta en un **LÍMITE RELICTO**; el que una vez marcó el confín Este de Venezuela y que pudiera convertirse, como hasta ahora, en espacios eternamente añorados.

JULIO ALBERTO PEÑA ACEVEDO

CIV: 3.602.432