

LA JURISDICCION MARITIMA VENEZOLANA EN LA NUEVA LEGISLACION MARITIMA

Carlos A. Matheus*

INTRODUCCIÓN

Uno de los logros de la comunidad marítima, plasmados en el conjunto de leyes marítimas, fue la creación de la llamada “Jurisdicción Marítima”.

Es necesario indicar que desde la constitución de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, hace más de 25 años, tuvimos dos objetivos fundamentales, con el fin de poseer una legislación que facilitara el comercio y el desarrollo del país, a saber:

Por un lado, hicimos grandes esfuerzos tendentes a la reforma de la legislación marítima, incorporando en nuestro derecho los adelantos contenidos en las regulaciones aplicadas por la comunidad internacional. Y, por otro lado, la creación de tribunales conducidos por jueces especializados, con un procedimiento también especial, adaptado a las necesidades del sector.

A tales fines, la Asociación después de una etapa de maduración, desde 1988 y prolongándose por más de 10 años realizó

* Abogado. Postgrado en la Universidad de Paris. Vicepresidente de Legislación de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Miembro Titular del Comité Maritime International. Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Socio de Matheus & Ulloa, Asocs.

un aporte muy importante para la reforma, mediante los trabajos realizados por el grupo de trabajo para la reforma de la legislación marítima privada¹, el cual presentó una serie de proyectos que influenciaron de manera muy importante las nuevas leyes dictadas. Se citan, igualmente, el Anteproyecto de Ley de Comercio Marítimo, redactado por el Profesor Roberto Goldschmidt, en 1967², para la Comisión de Legislación y Jurisprudencia del Ministerio de Justicia; y el anteproyecto de Ley Orgánica de la Navegación y el Comercio por Agua, realizado por la Universidad Central de Venezuela para el Congreso de la República, en 1988.

En el campo de los tribunales especializados en esta materia, la Asociación también libró en la década de los 90 una importante batalla. Baste recordar, la aprobación y publicación del Reglamento de Arbitraje Marítimo de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, en 1991³, y los contactos realizados con el antiguo Consejo de la Judicatura, buscando se le atribuyera la especialidad en las materias atinentes al comercio marítimo, a tribunales determinados en las diferentes circunscripciones judiciales de la República.

¹ Grupo de trabajo creado por la AVDM durante la presidencia de Wagner Ulloa y el cual fue integrado por José Moreno Partida, Wagner Ulloa, Omar Franco, Tulio Alvarez Ledo, Luis Cova y por el autor de este trabajo, quien lo coordinó.

² Ver texto del Anteproyecto y de su Exposición de Motivos, en Revista de Derecho Marítimo, Vol. V, 1985, Caracas 1986, Págs. 255 y sigs.

³ Texto del Reglamento en Revista de Derecho Marítimo, Vols. 10-11, Caracas 1991, Págs. 530 y sigs. Ver igualmente, Wagner Ulloa, "Comentarios al Proyecto de Reglamento re-arbitraje Marítimo de la Asociación venezolana de Derecho Marítimo", en el mismo Volumen de la revista de derecho Marítimo, Págs. 11 y sigs.; y del mismo autor, "El Reglamento de Arbitraje Marítimo de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo" (Conferencia), Revista de Derecho Marítimo, Vol. Ext. Caracas, 1992, Págs. 27 y sigs.; asimismo, "Arbitraje Marítimo" (Conferencia), en Revista de Derecho Marítimo, Vol. 8-9, Caracas, 1989, Págs. 356 y sigs.)

La nueva legislación marítima recogió los frutos de esta actividad y de los esfuerzos realizados, y en lo que respecta a la creación de tribunales marítimos especializados y a la concreción de un procedimiento especial, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos en su Título XVI, Capítulos I y II, desarrolló lo que denomina “Jurisdicción Marítima”, promulgándose también la Ley de Procedimiento Marítimo.

En este trabajo voy a desarrollar el tema de la “Jurisdicción Marítima”, para lo cual en primer término, haré una revisión de los conceptos de jurisdicción y competencia, con el fin de distinguir ambas categorías, examinar la necesidad de la creación de tribunales especializados y analizar la legislación nueva y así, el alcance de la “Jurisdicción” especial y cuál es su ámbito material y organizativo.

En una segunda parte, se analizará la relación de la jurisdicción venezolana en la especialidad marítima con la jurisdicción extranjera.

I – JURISDICCION Y COMPETENCIA EN LO MARITIMO

1- Conceptos Generales de Jurisdicción y Competencia.

El Título XVI de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (LOEA), se denomina “De la Jurisdicción Especial Acuática y las Actividades Conexas”.

Bajo este Título, el artículo 109 en su encabezamiento dispone,

“Se crean tres (3) Tribunales Superiores Marítimos con jurisdicción sobre todo el espacio acuático nacional y sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren”

Por su parte el artículo 110 LOEA dispone:

“Se crean los Tribunales de Primera Instancia Marítimos...”

Antes de entrar a desarrollar la normativa plasmada en la referida Ley Orgánica en lo que se relaciona con el tema, en vista de su mandato de “crear” la “Jurisdicción” especial marítima, es muy conveniente refrescar el concepto de jurisdicción, para relacionarlo con otro concepto afín, como lo es el de “competencia”, todo ello con el objeto de precisar, cuál fue la voluntad del legislador, en esta materia.

A- Concepto de Jurisdicción.

Podemos decir, con la mayoría de los constitucionalistas y procesalistas que la jurisdicción es un aspecto de la soberanía nacional referido a la función de administración de justicia⁴.

Con la evolución política, social y económica se fueron separando las diferentes funciones de los órganos del Estado, hasta

⁴ Rengel Romberg, Arístides: Tratado de Derecho Procesal Civil Venezolano, según el nuevo Código de 1987, Caracas 1992, Tomo I, Pág. 102.

llegar a la época actual, en la que el Estado moderno no se concibe sin la separación, al menos formal, de funciones y poderes. Así nace la función jurisdiccional del Estado cuyo objetivo es la concreción de la aplicación de la ley, mediante la jurisdicción, a diferencia de otros poderes o funciones, como es la legislativa que tiene por objetivo primordial, la creación de normas generales y abstractas de derecho, y la función ejecutiva que tiene por objeto la administración del Estado y el funcionamiento de los diferentes servicios públicos.

Desde la antigüedad se planteó la necesidad de distinguir las diferentes funciones del Estado. Sin embargo, no fue sino hasta Montesquieu, en su “Espíritu de las Leyes” que la distinción entre las diferentes funciones del Estado no apareció, como una garantía de la libertad.⁵

A partir de estas consideraciones, todo Estado democrático moderno, ejercita la separación de poderes o de funciones. Es así, como la Constitución nacional en su artículo 136, establece la separación de poderes cuando expresa:

“El Poder Público se distribuye entre el Poder Municipal, el Poder Estadal y el Poder Nacional. El Poder Público Nacional se divide en Legislativo, Ejecutivo, Judicial, Ciudadano y Electoral.

Cada una de las ramas del Poder Público tiene sus funciones propias, pero los órganos que incumbe su ejercicio colaborarán entre sí en la realización de los fines del Estado”

⁵ Chalbaud Zerpa, Reinaldo. “Estado y Política”, Derecho Constitucional e Instituciones Políticas”, 6ª Edición, Caracas 1999, Pág.71.

Vemos entonces que los poderes fundamentales del Estado moderno y Venezuela -al menos formalmente- no escapa a ello, son el Poder Legislativo, cuya función fundamental es la creación de normas jurídicas generales y abstractas, es decir, la formulación de de las leyes en sentido material, esta función la ejerce en principio, la Asamblea Nacional (art. 187 Constitución)

El Poder Ejecutivo, ejerce la función de gobierno y la función administrativa, la cual debe estar sujeta y no contrariar las normas jurídicas generales y abstractas dictadas por el Legislativo, en lo que se conoce como el principio de la legalidad (Art. 141 Constitución). Esta función la ejerce el Presidente de la República y los funcionarios que determinan la Constitución y las demás leyes (art. 226 Constitución)

En lo que se refiere a la función jurisdiccional, según un grupo de autores la Jurisdicción crea una norma jurídica concreta e individual al decidir en la sentencia el caso particular que está conociendo⁶. Mientras que para otra corriente, el juez no crea normas jurídicas sino que aplica al caso concreto e individual, la ley general y abstracta. Es decir, la función de la jurisdicción, estriba simplemente en la aplicación de la ley general y abstracta al caso concreto e individual objeto que se le plantea.⁷

⁶ Rengel Romberg, A., Ob. Cit. Pág. 105., expresa: la jurisdicción es “La función estatal destinada a la creación por el juez de una norma jurídica individual y concreta necesaria para determinar la significación jurídica de la conducta de los particulares, cada vez que entre ellos surjan conflictos de intereses y de asegurar por la fuerza, si fuere necesario, la práctica ejecución de la norma creada”

⁷ Rengel Romberg, A., Ob. Cit., Pág. 110, cita a Chiovenda *Instituzione de Diritto Processuale Civile*, y a Calamndrei, *Instituzione di Diritto Processuale Civile*, secondo il nuovo Codice. Según ellos, la Jurisdicción

Ahora bien, a los efectos de este trabajo lo importante de la discusión entre estos dos grupos de maestros del derecho, es que ambos coinciden en admitir que la función jurisdiccional decide un caso concreto e individual donde está planteado un conflicto de intereses, en función de una norma jurídica general y abstracta, producto de la actividad de otro poder del Estado, el Legislativo, el cual tiene la función de crear la ley. Esto, independientemente que se pueda considerar como una actividad de creación de una norma concreta, o por el contrario de la simple aplicación de la ley al caso concreto.

Es por ello, que podemos decir con relación a la función jurisdiccional, es decir, la función del Estado de administrar justicia que esta comprende *“la actividad del Estado encaminada a comprobar y hacer valer concretamente, en los casos particulares, el ordenamiento jurídico estatal”*⁸

Vemos pues que lo fundamental del concepto de Jurisdicción es que se trata de una función del Estado, encargada de dirimir los conflictos que se presenten entre particulares, o entre otros órganos del poder público, o entre ciudadanos y órganos del poder público, teniendo como misión la concreción de la ley, y la cual es atribuida por la Constitución al Poder Judicial, es decir, a los órganos de administración de justicia encabezados por el Tribunal Supremo de

es “la función del Estado que tiene por fin la actuación de la voluntad concreta de la ley, mediante la sustitución de la actividad de órganos públicos (jueces), a la actividad de los particulares o de otros órganos públicos, ya afirmando la existencia de la voluntad de la ley, ya ordenando ulteriormente su ejecución”

⁸ Biscaretti, Paolo, Derecho constitucional, citado por Chalbaud Zerpa, Ob. cit., Pág. 73.

Justicia y a los demás tribunales de la República (art. 253 Constitución).

Es de indicar también que el concepto de “Jurisdicción”, como ejercicio de la soberanía del Estado en la función de administrar justicia, tiene un aspecto internacional. Esto es, Venezuela como Estado soberano se contrapone en materia jurisdiccional a otros Estados y dicta normas de preservación de su soberanía⁹. Este aspecto se analizará en la segunda parte de este trabajo.

B- La Jurisdicción y la competencia.

La función jurisdiccional se diferencia entonces, de la función ejecutiva, administrativa o gubernamental, así como de la función legislativa, por la actividad que tiene atribuida por la Constitución de dirimir las diferencias, intereses y en fin, las controversias entre los ciudadanos y otros órganos públicos de acuerdo con la ley.

En consecuencia, la Jurisdicción la ejerce el Juez en la medida de la esfera de poderes y facultades que le atribuyen la Constitución y la demás leyes de la República a los tribunales.

A tal efecto, observamos el contenido del artículo 253 de la Constitución, el cual expresa:

⁹ Rengel Romberg, A., Ob. Cit., Pág. 17 y sigs.

“La potestad de administrar justicia emana de los ciudadanos y ciudadanas y se imparte en nombre de la República por autoridad de la ley.

Corresponde a los órganos del Poder Judicial (asignación de la función jurisdiccional) conocer de las causas y asuntos de su competencia (atribución de la competencia) mediante los procedimientos que determinen las leyes, y ejecutar y hacer ejecutar sus sentencias” (Paréntesis suplidos)¹⁰

Ahora bien, el desarrollo de la sociedad y de la nación en general y la complejidad de las diversas relaciones entre los particulares, entre sí y en su relación con el Estado, ha determinado que los órganos que conforman el poder judicial se organicen, con el fin de dar un cumplimiento cabal y efectivo a la función jurisdiccional que la Constitución y las leyes de la República les tiene asignada. De esta forma surge el concepto de “Competencia”.

Competencia es, pues, la medida de la Jurisdicción que debe ser ejercida por cada Juez.

La ley le establece límites a la jurisdicción, esto es, al poder del juez, otorgándole competencia para conocer de diferentes clases de asuntos (ver artículos 28 del Código de Procedimiento Civil –CPC), en un determinado territorio (artículos 40 y sigs. CPC) y, en algunas materias, la civil y mercantil por ejemplo, de acuerdo con la cuantía

¹⁰ El artículo 1° del Código de Procedimiento Civil, concuerda con la norma constitucional al establecer que los jueces tienen el deber de administrar justicia “en la medida que las leyes determinen su competencia para conocer del respectivo asunto”

(artículos 29 y sigs. CPC). Esto es lo que se entiende por la competencia del juez.

Podemos entonces expresar con Rengel Romberg¹¹ que la “Competencia” *“...puede definirse así, legalmente, como la medida de la jurisdicción que ejerce en concreto el juez en razón de la materia, del valor de la demanda y del territorio”*.

Las reglas de competencia operan entre diferentes órganos del poder judicial, los cuales ejercen la función jurisdiccional. Así pues, el Juez, siempre tiene Jurisdicción, pero puede ser incompetente.

La falta de Jurisdicción, en el ámbito interno, implica un enfrentamiento entre el Juez y otro poder o función del Estado, porque el asunto planteado a su conocimiento no corresponda a la esfera de la administración de justicia. También puede plantearse la falta de jurisdicción, entre los tribunales de dos Estados.

Por el contrario, las diferencias de competencia se plantean entre los mismos jueces, cada uno de los cuales tiene jurisdicción.

C- Tribunales Marítimos: ¿Jurisdicción o Competencia?

De acuerdo con los conceptos de Jurisdicción y de Competencia analizados y la distinción entre ambos conceptos y, en vista de la disposición contenida en los artículos 109 y 110 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, en el sentido de crear los

¹¹ Rengel Romberg, A. Ob. Cit., Pág. 298.

Tribunales Superiores Marítimos y Tribunales Marítimos de Primera Instancia, con jurisdicción en todo el espacio acuático nacional y los buques venezolanos, debemos llegar a la conclusión que la Ley lo que realizó fue la creación de tribunales con competencia exclusiva en la esfera marítima, dentro de la jurisdicción nacional.

La Ley atribuyó una competencia exclusiva en lo marítimo, dentro de los límites territoriales que ella misma determinó, a unos órganos del poder público creados por ella y que están en la esfera del poder judicial (los tribunales marítimos, superiores y de primera instancia), es decir, órganos habilitados para administrar justicia, ésto es, dotados de Jurisdicción.

En consecuencia, no se puede hablar propiamente de “Jurisdicción Marítima”, sino más bien de “Competencia Especial y Exclusiva en lo Marítimo”.

Esto, a nuestro modo de ver, se ve corroborado por la misma locución empleada por el artículo 109 de la LOEA. En efecto, esta disposición expresa que se crean tres Tribunales Superiores Marítimos “con jurisdicción sobre todo el espacio acuático nacional”.

Esto implica que los tribunales creados con competencia en lo marítimo tienen jurisdicción sobre toda Venezuela y sus espacios marítimos, insulares, lacustres y fluviales. Es decir, hasta donde abarca la soberanía nacional. Pero, aún más el artículo 109 dispone que la jurisdicción de los tribunales especiales creados también alcanza a *“los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano,*

independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren”

Debe decirse que tampoco se puede expresar con propiedad que exista una Jurisdicción Mercantil, una Contencioso-Administrativa, una Laboral o una Contencioso Tributario, aunque sus respectivas leyes especiales así lo expresen. Lo que existen son competencias específicas. En este sentido también se dice Jurisdicción Civil para señalar a todos los tribunales de la esfera privada, distinguiéndolos, por ejemplo de los tribunales de la Jurisdicción Penal o los de la Jurisdicción Militar. Esto también es una impropiedad.

Ahora bien, el hecho que no exista propiamente una jurisdicción marítima como tal, pues la jurisdicción debe entenderse como la función del Estado de administración de justicia, ello no quiere decir que no exista la creación concreta (la Ley estatuye “*Se crean tres (3)...*”) de un número determinado de tribunales marítimos (tres Superiores y cinco de primera instancia), los cuales tienen atribuida su competencia por la materia y por el territorio, y que también se haya dictado con carácter imperativo un mandato legal taxativo y obligante para el órgano administrativo del poder judicial, es decir, el Tribunal Supremo de Justicia, de poner en operación en un plazo perentorio a los tribunales de esta especialidad.

Esto es conveniente tenerlo en cuenta, por cuanto se ha oído el comentario, que por el hecho que no se trate propiamente de la creación de una “jurisdicción”, sino de una asignación de

“competencia” a unos tribunales especializados, se podría adjudicar competencia en lo marítimo a tribunales mercantiles ordinarios. Pero, como hemos expresado la Ley clara e inequívocamente, creó tribunales y les dió una competencia por la materia especializada y además una competencia por el territorio y el Tribunal Supremo de Justicia, actuando como un órgano administrativo, debe cumplir el mandato de instalar los tribunales creados. Por cierto, el lapso venció hace más de un año y todavía no se ha procedido a instalar los nuevos tribunales.

2- Los Tribunales Marítimos

Nos toca en esta parte dar una revisión general a los tribunales marítimos, su ámbito de competencia, su organización y los requerimientos para optar a ser Juez. Sin embargo, antes de entrar a analizar toda esa normativa, se impone conocer cuáles fueron las razones que llevaron a la creación de unos tribunales especiales.

A- Justificación de los Tribunales Marítimos

La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, crea tres Tribunales Superiores Marítimos (artículo 109) y cinco Tribunales de Primera Instancia en lo Marítimo (artículo 110 y Disposición Transitoria Décima Novena).

Cualquier persona se puede preguntar y de hecho se siguen preguntando, cuáles son los motivos para que se creen estos

tribunales especializados y se les dé una competencia exclusiva, y además, por qué en un número relativamente alto.

Creo conveniente que analicemos la necesidad de crear tribunales especializados en esta materia y que estos fuesen 8, entre los de primera instancia y los de apelación.

a- El Derecho Marítimo tiene una serie de instituciones y materias que son novedosas para Venezuela, con un alto contenido de derecho comparado y de aplicación de ley extranjera y convenciones internacionales, así como, un importante aspecto técnico relacionado no solamente con la seguridad de la navegación y la normativa que la regula, pero también, la incidencia de los cambios tecnológicos, todo lo cual implica una especialización de los jueces y demás auxiliares de justicia, incluyendo abogados.

b- El nuevo procedimiento marítimo se caracteriza por la oralidad, inmediatez y concentración de los actos procesales, lo cual exige gran esfuerzo de dedicación, estudio, concentración y reflexión al magistrado, lo que implica tiempo para realizar todas estas tareas.

c- La celeridad de las operaciones y negocios marítimos requiere la disponibilidad permanente del Juez, en el sentido que para los asuntos urgentes, tales como la recepción de demandas, embargos de buques y su levantamiento, todos los días y horas son hábiles, por lo cual se necesita como Juez a un funcionario que entienda este aspecto de la actividad y que esté dispuesto a actuar con la urgencia y celeridad requeridas, pero con sentido de la racionalidad y justicia.

d- Como veremos con mayor detenimiento más adelante, en las nuevas leyes marítimas se ha querido preservar la jurisdicción venezolana frente a la jurisdicción extranjera, haciéndola inderogable en ciertos casos. Por otro lado, al haber reglas más claras aplicables a las diversas relaciones marítimas y jueces especializados e idóneos, muy probablemente, los ciudadanos tendrán más confianza en la jurisdicción venezolana. Todo ello, redundará en que se utilicen más los tribunales marítimos, por lo cual resulta adecuado el número de tribunales creados y su distribución geográfica.

Estos son los motivos primordiales que llevaron a la comunidad comercial y marítima a defender e impulsar la creación de estos tribunales especiales. Finalmente, el clamor fue escuchado por las autoridades, creándose lo que la ley llama la “Jurisdicción Marítima”.

B- La Competencia de los Tribunales Marítimos

Los Tribunales Marítimos tienen un ámbito de competencia por la materia y por el territorio. Los analizaremos a continuación.

a- Competencia por la materia de los tribunales marítimos.

Como hemos venido observando por el nombre del Título XVI de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, es decir “De la Jurisdicción Especial Acuática”, los tribunales Marítimos tienen

competencia para conocer de las materias relacionadas con dicha actividad.

(I) Así, el artículo 113 de la LOEA, establece la competencia material de los tribunales marítimos y lo hace en 18 numerales, los cuales desarrollaré en varios grupos, con el fin de facilitar su estudio.

(1) En el numeral 1, hace una referencia general a las acciones relacionadas con las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico marítimo, la actividad marítima portuaria y el transporte multimodal con ocasión del transporte marítimo. Dentro de esta norma general caben también las acciones relativas a la avería gruesa (numeral 8) y las derivadas del uso de diversos medios y modos de transporte en el comercio marítimo (numeral 15). Se puede observar que es una norma general de atribución de competencia a todo lo relacionado con el comercio marítimo. Con esta enunciación general y tan amplia, la mayoría de demás acciones y asuntos expresados en los otros numerales de este artículo resultan repetitivos.

Es conveniente, sin embargo, continuar con el análisis de los numerales del artículo.

(2) Se atribuye a los tribunales marítimos, el conocimiento de las acciones por hechos ilícitos con ocasión de las actividades efectuadas en los espacios acuáticos nacionales (numeral 17).

- (3) Se les atribuye competencia para conocer de las acciones contra el buque, su capitán, armador o representante, cuando haya sido objeto de medida cautelar o embargo preventivo (numeral 2 y 3).
- (4) Se les atribuyen los procedimientos y acciones que tienen que ver con derechos reales (propiedad, posesión hipoteca) y privilegios sobre el buque, con la limitación de responsabilidad del armador o propietario o con la construcción, reparación y desguace del buque (numerales 4, 11, 14, 16 y 17)
- (5) Se les atribuye el conocimiento de las acciones relacionadas con servicios públicos o privados prestados en beneficio de la navegación, como pilotaje, lanchaje, remolque, señalización acuática, labores hidrográficas, meteorológicas, oceanográficas, cartografía, canalización y mantenimiento de vías navegables (numeral 9)
- (6) Se les asignan las acciones relacionadas con suministros y servicios prestados al buque, para su conservación, explotación y mantenimiento (numeral 10); así como, de comisiones, corretaje y honorarios por servicios de agenciamiento (numeral 13)
- (7) Tienen atribuida la ejecución de sentencias extranjeras, previo el exequátur, y de los laudos arbitrales (numerales 5 y 6)

(8) Tienen competencia para conocer de las acciones relacionadas con las primas de seguros y cotizaciones de seguros mutuales relacionadas con el buque (numeral 12)

(9) Finalmente, en el numeral 18 se establece una competencia residual para todos las demás acciones, medidas o controversias “en materia regulada por la ley”. Lo que quiere decir es cualquier otro asunto relacionado con el comercio marítimo que no esté expresamente atribuido por este artículo.

(II) Particular atención me merece el numeral 3 de este artículo 113 LOEA, el cual establece:

“3- De los casos que involucren a más de un buque y que alguno fuere de matrícula nacional, o cuando resulte aplicable la legislación nacional en virtud del contrato o de la ley, o cuando se trate de buques extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República”

Se observa que, además de superfluo, en virtud del contenido de los numerales 1, 2 y 17, de este artículo, este numeral se encuentra ubicado fuera de lugar, pues se trata de una norma de Derecho Internacional Privado, la cual se analizará cuando veamos este aspecto en la segunda parte de este trabajo.

(III) De la asignación de competencia por la materia a los Tribunales Marítimos surgirán necesariamente, conflictos con otros

tribunales que tienen asignadas competencias en materias que pueden tener cierta vinculación.

(1) Lo primero que debe decirse es que los conflictos de los tribunales marítimos con los tribunales mercantiles y civiles se deberían resolver a favor de la jurisdicción especial marítima, en virtud del dispositivo de los numerales 1 y 17 del artículo 113 de la LOEA, los cuales atribuyen competencia a los tribunales especiales para conocer de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio marítimo y de hechos ilícitos relacionados con las actividades en los espacios acuáticos nacionales. Así, está muy claro que cualquier acto o hecho relacionado con el comercio y tráfico marítimos está atribuido a la jurisdicción marítima.

(2) Por el contrario los asuntos que tienen que ver con la materia laboral marítima está atribuida por la Ley Orgánica Procesal del Trabajo¹², a los tribunales laborales en forma exclusiva.

En efecto, esta Ley, en su artículo 13, establece:

“La jurisdicción laboral se ejerce por los Tribunales del Trabajo, de conformidad con las disposiciones de esta Ley”

En este mismo sentido, la materia tributaria en general está atribuida en forma exclusiva por el Código Orgánico Tributario, a los

¹² Esta Ley fue publicada en Gaceta Oficial No. 37.405 de 13-8-02. Actualmente está transcurriendo la vacatio legis, entrando en vigor el 13 de agosto de este año. Esta Ley suplantará a la actual Ley Orgánica de Tribunales y Procedimientos del Trabajo, la cual en su artículo 1, da competencia a los Tribunales del Trabajo.

Juzgados Superiores en lo Contencioso Tributario. Así, el artículo 330 del referido Código, dispone:

“La jurisdicción y competencia de los Tribunales Superiores de lo Contencioso Tributario se ejercerá en forma excluyente de cualquier otro fuero, por lo que no podrá atribuirse a otros tribunales de distinta naturaleza”

En consecuencia, tratándose de unas asignaciones de competencias atribuidas por leyes especiales e igualmente orgánicas a tribunales con competencias especializadas, las controversias que tengan algún elemento marítimo, navegacional o portuario, pero de naturaleza laboral o tributaria, estarían atribuidas a unos u otros tribunales de esas especialidades, pero no a los tribunales marítimos.

Un ejemplo puede ilustrarnos mejor, la administración impone una multa a un armador relacionada con la declaración y pago de alguna tasa relacionada con la actividad navegatoria, en caso de contención, serían los Tribunales Superiores de lo Contencioso Tributario los competentes para conocer.

Sin embargo, se plantea la duda en el caso de ciertas materias, como sería el embargo preventivo de buque, el cual debe cumplir con requisitos especiales para realizarse, pues la acción debe provenir de un crédito marítimo y aplicando un procedimiento determinado, si los tribunales competentes para conocer serían los de la esfera marítima o laboral o contencioso-tributaria. En opinión del autor, la

competencia debería ser la de los tribunales especializados en la materia laboral o en la contencioso tributaria, según el caso. Sin embargo, el tribunal competente debería aplicar la normativa de la Ley de Comercio Marítimo en cuanto a las condiciones para decretar el embargo y a las demás formalidades y al procedimiento (arts. 92 y sigs. LCM).

La duda también se plantearía con relación a acciones de ejecución de privilegios marítimos en los cuales estén involucrados créditos laborales o tributarios, y que pueden comportar incluso un procedimiento concursal (arts. 113 y sigs. LCM), o cuando se esté en presencia de un procedimiento de limitación de responsabilidad del armador, el cual es también de naturaleza concursal (arts. 41 y sigs. LCM). A mi modo de ver, pudiera decirse que los tribunales competentes en estos supuestos serían los marítimos. Debido a su especialidad y al hecho de exigirse en forma rigurosa una serie de requisitos establecidos en las leyes marítimas y procedimientos especiales que implican una relación concursal entre el crédito tributario del ente público o el laboral del trabajador, con otros créditos marítimos. En esta materia, la última palabra la tendrá la jurisprudencia y estimo que dependerá de lo planteado en cada caso concreto.

En todo caso, lo que si debe ser un hecho cierto es que en las referidas materias, si otra fuera la interpretación, y el caso lo conociera un Tribunal Laboral o un Tribunal Superior Contencioso Tributario, deben aplicar las normas procesales especiales marítimas.

(3) El conflicto de la “jurisdicción” marítima con la contencioso-administrativa también se presenta.

El asunto se debe dirimir mediante el análisis de la Ley Orgánica de la Corte Suprema de Justicia (LOCSJ), la cual regula la competencia en lo Contencioso Administrativo y las nuevas Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos y Ley de Procedimiento Marítimo, a la luz de las decisiones del Tribunal Supremo de Justicia.

(a) Lo primero que debemos afirmar es que las acciones dirigidas con el fin de que se declare la nulidad de actos del Estado y otros entes públicos descentralizados, como serían los Estados y las Municipalidades, así como las controversias que se susciten entre órganos del Estado, o las relativas a los contratos administrativos, es decir las materias atinentes a las funciones de la República y demás entidades estatales como órganos del poder público, corresponde conocerlas a los tribunales de la esfera de lo Contencioso Administrativo (Art. 42 LOCSJ).

(b) Igualmente, en los recursos de amparo constitucional que se intenten contra la actuación de los órganos del poder público, los tribunales que tienen atribuida competencia son los del Contencioso Administrativo. Ello, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley de Procedimiento Marítimo, la cual establece que los Tribunales de Primera Instancia Marítimos tienen competencia para conocer, entre otras materias, de las acciones de amparo constitucional que

se susciten en las materias de su competencia, *“que no se correspondan con la jurisdicción contencioso administrativa”*.

(c) El problema se plantea verdaderamente cuando el Estado actúa en su relación privada con los particulares, esto es, en lo que se refiere a los asuntos contenciosos en los que sea parte la República, los Estados, los Municipios y otros entes públicos descentralizados como los Institutos Autónomos, así como las empresas donde el Estado tenga un interés decisivo.

A este efecto, lo primero que se debe decir, es que los Tribunales Marítimos son los competentes para conocer de las acciones interpuestas por estos entes públicos contra particulares. Ello en virtud de lo señalado en el artículo 182, ordinal 2° LOCSJ, en relación con el artículo 113 numerales 1 y 17, LOEA.

En lo que se refiere a la situación contraria, es decir cuando las referidas entidades públicas, actúen como demandadas, se puede plantear alguna duda. En efecto, los artículos 42 numeral 15, 182 ordinal 2° y 185 ordinal 6° de la Ley Orgánica de la Corte Suprema de Justicia, los cuales organizan la “Jurisdicción Contenciosa Administrativa” dan competencia al Tribunal Supremo de Justicia, y a la Corte Primera en lo Contencioso Administrativo y demás tribunales de esta especialidad, dependiendo de su cuantía, para conocer de las acciones que se propongan contra la República o algún Instituto Autónomo o empresa en que el Estado tenga participación decisiva y su conocimiento no esté atribuido a otra autoridad.

La antigua Corte Suprema de Justicia, fue vacilante en sus decisiones, dictando algunas más o menos contradictorias. Progresivamente, la extinta Corte Suprema y luego, el Tribunal Supremo, fueron dándole el verdadero sentido que debe tener la norma no solamente en su literalidad, sino también en su interpretación.

De la letra de la ley se observa claramente que existen dos requisitos fundamentales para que los Tribunales de lo Contencioso Administrativo puedan conocer. El primero consiste en que se trate de una acción contra la República, un Instituto Autónomo o una empresa en que el Estado tenga participación decisiva. Pero, además se requiere que *“su conocimiento no esté atribuido a otra autoridad”*, es decir que la ley no le haya atribuido competencia a otros tribunales.

Este último requisito está reafirmado por el numeral 16 del mismo artículo 42 LOCSJ el cual hace competente al Tribunal Supremo, para conocer de cualquier otra acción que se intente contra la República, Institutos Autónomos o las Empresas donde el Estado tenga participación decisiva *“si su conocimiento no estuviere atribuido a otra autoridad”*

Citamos reciente sentencia dictada por la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia, el 16-5-02¹³, en la cual se reafirma este criterio:

“Por último, con respecto al tercer requisito, se observa que la acción incoada es una demanda por cobro de bolívares, por concepto de daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito, la cual debe ser conocida por los Tribunales de Tránsito correspondientes, con lo cual no se considera satisfecha la tercera circunstancia de que la acción no este atribuida a otra autoridad. Así se declara”.

Este criterio de la atribución preferente de jurisdicción a los tribunales especiales para conocer de las acciones contra la República y otros entes estatales, se ve reforzado cuando el Tribunal Supremo ha venido ratificando su competencia y la de los demás Tribunales de lo Contencioso Administrativo en otras materias que se le han planteado, cuando no existe la atribución especial de competencia a otros tribunales¹⁴.

Aplicando la doctrina anterior a nuestro tema, se puede observar que las acciones señaladas en los diferentes numerales del artículo 113 la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, el cual le atribuye competencia a los Tribunales Especiales Marítimos, en los asuntos derivados del comercio marítimo, hechos ilícitos derivados de las actividades desarrolladas en los espacios acuáticos, la

¹³ Ver, Jurisprudencia Venezolana Ramírez & Garay, Tomo CLXXXVIII, Caracas, Mayo 2002, 831-02, Pág. 342.

¹⁴ En este sentido, ver, Jurisprudencia Venezolana Ramírez & Garay, Ob. Cit., 851-02, Págs. 403 y sigs. Asunto referido al incumplimiento de un contrato de arrendamiento, en el cual por tratarse de un Instituto Autónomo y por no encontrarse “atribuida al conocimiento de otra autoridad” la Sala se declaró competente.

actividad portuaria y los servicios conexos prestados, aun por el Estado, son del conocimiento de los tribunales especiales y no de la competencia de los tribunales de lo contencioso administrativo.

Esto, incluyendo *“las acciones derivadas con ocasión de los servicios de pilotaje, remolques, lanchaje, señalización acuática, labores hidrográficas, meteorológicas, oceanográficas, la cartografía náutica y la canalización y mantenimiento de las vías navegables”*

Acciones éstas que el numeral 9 del artículo 113 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, atribuye el conocimiento a los tribunales marítimos.

b- Competencia territorial de los tribunales marítimos

El comentado artículo 109 de la LOEA crea tres Tribunales Superiores y la Disposición Transitoria Décimo Novena, les determina el ámbito territorial de su competencia, al ordenar al Tribunal Supremo de Justicia la instalación (dentro del término perentorio de 90 días) de estos Tribunales Superiores, fijándoles sus sedes en Caracas (Región Central), Barcelona (Región Oriental) y Maracaibo (Región Occidental).

Por su parte, el artículo 110 de la LOEA crea los Tribunales Marítimos de Primera Instancia, y la referida Disposición Transitoria Décimo Novena, señala que éstos serán cinco, les señala sus sedes y el ámbito de su competencia territorial de la siguiente forma:

- 1- Tribunal Marítimo de Primera Instancia con sede en La Guaira y con competencia en Distrito Federal (ha debido decir, Distrito Capital), estados Miranda, Vargas y Dependencias Federales.
- 2- Tribunal Marítimo de Primera Instancia con sede en Puerto Cabello, y con competencia en los estados Aragua, Carabobo, Cojedes, Lara, Portuguesa y Yaracuy.
- 3- Tribunal Marítimo de Primera Instancia con sede en Puerto Ordaz, y con competencia en los estados Amazonas, Apure, Bolívar, Delta Amacuro y Guárico.
- 4- Tribunal Marítimo de Primera Instancia, con sede en Maracaibo, y con competencia en los Estados Barinas, Falcón, Mérida, Táchira, Trujillo y Zulia.
- 5- Tribunal Marítimo de Primera Instancia, con sede en Puerto La Cruz, con competencia en los estados Anzoátegui, Monagas, Nueva Esparta y Sucre.

Se puede apreciar de las disposiciones comentadas que aunque la ley no lo estatuyó en forma expresa, el Tribunal Superior Marítimo con sede en Caracas, es el Tribunal de alzada de la región Central, es decir de los tribunales de Primera Instancia con sede en La Guaira y Puerto Cabello, es decir, del Distrito Capital y de los estados Aragua, Carabobo, Cojedes, Lara, Miranda, Portuguesa, Vargas y Yaracuy, y de las Dependencias Federales.

Por su parte, el Tribunal Superior Marítimo con sede en Barcelona debe conocer en alzada de las decisiones de los de primera instancia de la Región Oriental, es decir, en Puerto La Cruz y Puerto Ordaz, por lo que tienen competencia en los estados Amazonas, Anzoátegui, Apure, Bolívar, Delta Amacuro, Guárico, Monagas, Nueva Esparta y Sucre.

Finalmente, el Tribunal Superior Marítimo con sede en Maracaibo debe conocer en alzada de las decisiones del de Primera Instancia de la Región Occidental, es decir, de Maracaibo, y en consecuencia tiene competencia en los estados Barinas, Falcón, Mérida, Táchira, Trujillo y Zulia.

c- Competencia de los Tribunales Superiores Marítimos.

La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, en su artículo 113, le atribuye competencia a los Tribunales Marítimos de Primera Instancia, para conocer en primer grado de las acciones y controversias expresadas en sus diferentes numerales.

Por su parte, el artículo 112 LOEA, le da competencia a los Tribunales Superiores Marítimos:

(I) Para conocer en apelación de las decisiones dictadas por los Tribunales Marítimos de Primera Instancia. Se trata del conocimiento en segunda instancia de los asuntos atribuidos a la jurisdicción marítima (art. 112, num. 1).

(II) Para conocer de los conflictos de competencia entre tribunales cuyas decisiones conozca en apelación. Asimismo, debe conocer de los conflictos entre alguno de estos tribunales y *“otros distintos cuando el conflicto se refiera a materias atribuidas a los tribunales marítimos”* (art. 112, num.2)

Sobre este segundo supuesto observamos que es especialmente diferente y contrario a la regla general, contenida tanto en la Ley Orgánica de la Corte Suprema de Justicia (art. 42, num. 21), como en el Código de Procedimiento Civil (art. 71).

En efecto, el precepto que se encuentra en el artículo 42, numeral 21, de la LOCSJ, establece la competencia del hoy Tribunal Supremo de Justicia, para *“Decidir los conflictos de competencia entre tribunales, sean ordinarios o especiales, cuando no exista otro tribunal superior y común a ellos en el orden jerárquico”*

Por su parte, el artículo 70 del CPC edicta que la copia del planteamiento de conflicto de competencia, con el fin de ser decidido, *“...se remitirá a la Corte Suprema de Justicia si no hubiere un tribunal superior común a ambos jueces en la Circunscripción...”*

Ante la contradicción evidente de ambas categorías de normas, consideramos que el precepto de la Ley Orgánica de la Corte Suprema de Justicia, prevalecería sobre el de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, por varios motivos. En primer término, ambas leyes son orgánicas y especiales, sin embargo, la lógica nos dice que un conflicto entre tribunales de esferas diferentes, no debería ser

resuelto por el tribunal de una de las esferas, pues no sería imparcial. En segundo lugar, hay una razón práctica en el sentido de que por tratarse de una atribución del Tribunal Supremo de Justicia, éste será el que tendrá la última palabra, y creemos que no se la dejaría arrebatar por los Tribunales Superiores Marítimos. Por estos motivos me inclinaría por la prevalencia del Tribunal Supremo frente a los Tribunales Superiores Marítimos.

(III) Conocer de los recursos de hecho contra las decisiones que nieguen la apelación, en los supuestos que deben conocer de éstas (art. 112, num. 3)

(IV) De cualquier otro recurso o acción que le atribuya la ley (art. 112, num. 4)

La Ley otorga el recurso de casación ante el Tribunal Supremo de Justicia, a las sentencias dictadas por los Juzgado Superiores Marítimos, el cual debe interponerse dentro de los cinco días siguientes a la publicación de la decisión.

C- Organización de los Tribunales Marítimos.

Al crearse los Tribunales Marítimos, superiores y de primera instancia, la ley dispuso la forma de composición de los mismos, exigiendo que los jueces marítimos estén especializados en las materias objeto de su competencia.

Así, el Artículo 109 LOEA, en su primer aparte, dispone con respecto a los jueces superiores, lo siguiente:

“El Tribunal Superior es un tribunal unipersonal, el juez deberá ser abogado, venezolano, mayor de treinta años, de reconocida honorabilidad y competencia. Será condición preferente para su escogencia poseer especialización en Derecho marítimo, derecho de la Navegación y Comercio exterior o su equivalente, ser docente de nivel superior en esta rama o haber ejercido la abogacía por mas de diez (10) años en el mismo campo”

Con respecto a los jueces de primera instancia, se establece en el artículo 110 LOEA, lo siguiente:

“Se crean los Tribunales de Primera Instancia Marítimos. Dichos tribunales serán unipersonales.

Para ser designado juez de un tribunal marítimo se requerirá ser abogado, venezolano, mayor de treinta (30) años de edad, de reconocida honorabilidad y competencia. Será condición preferente para su escogencia poseer especialización en Derecho marítimo, Derecho de la Navegación y Comercio Exterior o su equivalente, ser docente de nivel superior en esta rama o haber ejercido la abogacía por mas de cinco (5) años en el mismo campo ”

Se ven varias características definitorias del Juez Marítimo.

(I) En primer lugar los Juzgados Marítimos creados, superiores y de primera instancia, son unipersonales. Están conformados por un solo Juez.

(II) En segundo término, se establecen los requerimientos básicos esenciales a la función de magistrado judicial, a saber, abogado, venezolano, mayor de treinta años y de reconocida honorabilidad y competencia. Indiscutiblemente, estos requerimientos básicos concuerdan con los requisitos establecidos en general, para la escogencia de los jueces.¹⁵

(III) A este respecto, se debe mencionar que las nuevas normas establecidas para la escogencia de los jueces, quienes en principio deben entrar mediante concurso, requieren el análisis de la conducta del aspirante, su situación financiera y su conducta en cuanto al manejo de su patrimonio.¹⁶

(IV) Pero, existe un nuevo requisito para la escogencia de los jueces marítimos, cual es la especialización, la ley dispone que en la escogencia de éstos debe optarse, preferentemente, por personas que, alternativamente:

- (1) Posean especialización en Derecho Marítimo, Derecho de la Navegación y Comercio Exterior o su equivalente, o

¹⁵ Ver Ley Orgánica del Poder Judicial, Gaceta Oficial No.3.995 Extraordinario de 13-8-87, y Ley de carrera Judicial, Gaceta Oficial No. 2.711 extraordinario, de 30-12-80

¹⁶ Ver Decreto de la Asamblea Nacional constituyente, mediante el cual se reorganiza el Poder Judicial, en gaceta Oficial No. 36.772 de 25-8-99.

- (2) Sean docentes a nivel superior en esta especialidad, o
- (3) Hayan ejercido la abogacía en esta rama del derecho, por más de 10 años los aspirantes a jueces superiores, o por más de 5 años, los de primera instancia.

Es conveniente tener en cuenta en cuanto al requerimiento de la especialización que la disposición dispone como un mandato para el Tribunal Supremo, la designación preferente de juristas especialistas en esta rama del derecho, es decir, que entre varios aspirantes tienen prelación y, en consecuencia, deben ser designados, aquellos que cumplan el requisito de la especialización.

El tener jueces probos, sabios y especializados ha sido una de las aspiraciones de la comunidad comercial y marítima y con el fin de que no se haga nugatoria la nueva reglamentación, La Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, ha venido realizando una serie de actividades en ese sentido.

En efecto, el Comité Ejecutivo en el año 2002, formó una comisión integrada por Wagner Ulloa, Luis Cova y Rafael Reyero, la cual comunicó a las universidades, colegios de abogados y a los miembros de la Asociación, propusieran abogados que rindieran los requisitos, con el fin de analizar sus credenciales, hacer una selección y recomendar al Comité Ejecutivo, una lista de personas idóneas académica, profesional y moralmente, que pudieran ser nominados jueces marítimos.

El Comité Ejecutivo aprobó la lista presentada por la comisión, con el objetivo de dirigirse al Tribunal Supremo de Justicia, ofreciéndose como grupo de la sociedad civil, a coadyuvar en la escogencia de los candidatos a jueces, presentándole el listado correspondiente. Esperamos que el Tribunal Supremo tome en cuenta las postulaciones planteadas por la Asociación, teniendo en cuenta que en ella se encuentran representados todos los intereses y puntos de vista vinculados a la actividad marítima, siendo una verdadero grupo representante de la sociedad civil en lo que a la actividad jurídico marítima se refiere.

II- LA JURISDICCION VENEZOLANA FRENTE A LA EXTRANJERA

Hemos revisado los conceptos de Jurisdicción y Competencia, a tal efecto, hemos observado que la Jurisdicción es una función del Estado, manifestación de su soberanía, la cual tiene por objeto dirimir los conflictos de intereses y derechos entre los ciudadanos, entre los órganos del mismo Estado y entre unos y otros.

Hemos visto que dentro de la facultad de fijar límites a la Jurisdicción, es decir, de establecer la Competencia, la ley creó una serie de tribunales y les asignó competencia exclusiva para conocer de las causas y recursos atinentes al comercio marítimo, a la actividad navegacional y a la portuaria. Es decir, de acuerdo con la terminología empleada por la ley, creó la “Jurisdicción Marítima”.

En resumen hemos analizado hasta ahora, la Jurisdicción Marítima, como una expresión de la soberanía nacional en su manifestación interna. Como poder del Estado, desarrollando una función específica, la administración de justicia.

Nos toca ahora, analizar esta función del Estado, expresión de su soberanía, en su aspecto internacional, es decir, en lo que respecta a la relación del Juez venezolano frente al Juez extranjero. Esto es preciso revisarlo a la luz de las normas de conflicto de leyes contenidas en las reglas de Derecho Internacional Privado.

Para ello, es plenamente aplicable el artículo 1° de la Ley de Derecho Internacional Privado¹⁷, reproducido por el artículo 3° de la Ley de Comercio Marítimo, el cual establece:

“Los supuestos de hecho relacionados con los ordenamientos jurídicos extranjeros se regularán, por las normas de Derecho Internacional Público sobre la materia, en particular, las establecidas en los tratados internacionales vigentes en Venezuela; en su defecto, se aplicarán las normas de Derecho Internacional Privado venezolano; a falta de ellas, se utilizará la analogía y, finalmente, se regirán por los principios de Derecho Internacional Privado generalmente aceptados”

El contenido de este artículo no es nuevo en nuestro derecho, los códigos procesales venezolanos han tenido una norma similar. Así, el artículo 8° del Código de Procedimiento Civil dispone:

¹⁷ Publicada en Gaceta Oficial N° 36.511 de 6-8-98.

*“En los casos de aplicación del Derecho Internacional Privado, los jueces atenderán primero a los tratados públicos de Venezuela con el Estado respectivo, en cuanto al punto en cuestión; en defecto de tales tratados, aplicarán lo que sobre la materia dispongan las leyes de la República o lo que se desprende de la mente de la legislación patria; y en último lugar se regirán por los principios de dicho Derecho aceptados generalmente”*¹⁸

El aspecto internacional de la Jurisdicción es preciso verlo en un primer lugar, en lo que se refiere a cuáles son los asuntos cuyo conocimiento está atribuido a la jurisdicción venezolana, es decir a los tribunales nacionales. En un segundo lugar, debemos tener en cuenta cuál es la posición, ante la presencia de la actividad jurisdiccional extranjera y, por supuesto, de la sentencia o el laudo arbitral dictados en el exterior. Para ello se debe tener en cuenta que la sentencia y demás decisiones extranjeras para tener eficacia en Venezuela, deben haber respetado la jurisdicción venezolana y, esto lo deben revisar los tribunales venezolanos, en principio, por vía del *exequátur* del Tribunal Supremo de Justicia.

1- Asignación de jurisdicción

En primer término toca, pues, examinar cómo la ley le atribuye jurisdicción a los tribunales venezolanos, para el conocimiento de las diversas controversias que puedan plantearse, nos concretaremos, por ser el objeto de nuestro estudio, a la atribución de jurisdicción

¹⁸ Bajo el imperio del Código de Procedimiento Civil de 1916, anterior al actual de 1987, existía la misma disposición que era el mismo artículo 8°.

en el ámbito del derecho privado y, particularmente, del conocimiento de las controversias de contenido patrimonial y, más concretamente, las referidas a los litigios en el campo marítimo o acuático.

A- Jurisdicción para los asuntos patrimoniales.

La Ley de Derecho Internacional Privado (LDIP), contiene regulación específica en materia de asignación de jurisdicción para conocer en el ámbito internacional.¹⁹

El artículo 39 establece como norma general que los tribunales venezolanos tienen jurisdicción para conocer de los juicios seguidos contra las personas domiciliadas en el territorio nacional y, además, para juzgar a las personas domiciliadas en el exterior en los casos de ciertas acciones patrimoniales especificadas en su artículo 40; ciertas acciones referidas a universalidades de bienes determinadas en su artículo 41, y a ciertas acciones relativas al estado de las personas y a relaciones familiares que se señalan en el artículo 42.

A los efectos de este trabajo, como ya se expresó nos interesan los procesos judiciales originados por el ejercicio de acciones patrimoniales, de las cuales según el artículo 40 LDIP están

¹⁹ El Código de Procedimiento Civil de 1985 sistematizó por primera vez en nuestro país la asignación de jurisdicción a los tribunales venezolanos (frente a las jurisdicciones extranjeras) en la Sección V “De la Competencia Procesal Internacional”, del Capítulo I, del Título I, del Libro Primero. Antes de este Código la materia no tenía una regulación expresa y ordenada y la atribución de competencia internacional era de fuente jurisprudencial.

asignadas a los tribunales venezolanos, aunque los demandados no se encuentren domiciliados en el país (art. 39 LDIP) y que son las siguientes:

(1) Acciones relativas a la disposición o la tenencia, es decir la propiedad o posesión) de bienes muebles o inmuebles situados en el territorio de Venezuela. Es importante, porque como veremos posteriormente, es irrenunciable la jurisdicción venezolana en materia de bienes inmuebles ubicados en el país.

(2) Acciones relativas a obligaciones que:

(a) Deban ejecutarse en el territorio nacional, o

(b) Que se deriven de contratos celebrados o de hechos verificados en territorio venezolano.

(3) Cuando el demandado haya sido citado personalmente en el territorio de la República.

(4) En caso de sumisión tácita o expresa de las partes a la jurisdicción nacional. La Ley (art. 44 LDIP) requiere que la sumisión expresa conste por escrito.

En cuanto a la sumisión tácita, ésta resultará del hecho de presentar la demanda, por parte del actor, y cuando se trate del demandado, del hecho de realizar en juicio cualquier acto que no sea la proposición de la declinatoria de jurisdicción.

B- Asignación en los asuntos marítimos.

Además de la jurisdicción general atribuida a los tribunales venezolanos para conocer de ciertos asuntos contenciosos referidos a acciones de contenido patrimonial en la esfera internacional, los cuales analizamos previamente, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos reafirma esa jurisdicción dándole no solamente una cobertura territorial, sino extraterritorial también.

En efecto, el dispositivo contenido en el artículo 109 LOEA edicta que los tribunales marítimos creados por la misma disposición tienen:

- (1) “...jurisdicción sobre todo el espacio acuático nacional y...”
- (2) Jurisdicción “...sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren”

Por otro lado, como se expresó anteriormente, el artículo 113 LOEA, atributivo de competencia a los tribunales de primera instancia en lo marítimo, contiene un numeral, el tercero, el cual es una disposición de Derecho Internacional Privado, al atribuir jurisdicción a los tribunales marítimos, para conocer :

“3- De los casos que involucren a más de un buque y que alguno fuere de matrícula nacional, o cuando resulte aplicable la legislación

nacional en virtud del contrato o de la ley, o cuando se trate de buques extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República”

Notamos que este dispositivo contiene, por un lado, una reafirmación de la jurisdicción nacional en los supuestos de acciones que involucren a buques de bandera nacional.

Por otro lado, extiende la jurisdicción nacional a los casos de aplicación de la legislación sustantiva venezolana. Esto a nuestra manera de ver, proviene de la confusión entre jurisdicción y ley aplicable. Conceptos que mucha gente tiende a confundir, pero que son completamente diferentes en el ámbito del Derecho Internacional Privado. En efecto, cuando a un Juez se le plantea una controversia con algún elemento extranjero, lo primero que tiene que plantearse es si es competente en la esfera internacional para conocer del asunto, es decir, si tiene Jurisdicción. Una vez que el Juez constata que Venezuela tiene Jurisdicción sobre el asunto, el Juez debe decidir acerca de la ley (sustantiva) que debe aplicar, si la venezolana o una legislación extranjera, a estos fines el Juez cuenta con las disposiciones de Derecho Internacional Privado, contentivas de las normas de conflicto que lo conducirán a dirimir cuál es la ley que debe aplicar.

Se puede apreciar, pues que esta disposición confunde la jurisdicción con la ley aplicable, pero en todo caso, debe ser aplicada, conduciendo a una ampliación de la jurisdicción nacional que es menester tomar en cuenta.

Asimismo, en materia de abordaje, el artículo 332 LCM, atribuye jurisdicción a los tribunales venezolanos, también, cuando:

- “1. Uno de los buques sea de matrícula nacional.*
- 2. Uno de los buques sea embargado en puerto venezolano con motivo del abordaje o se otorgue en dicho lugar fianza sustitutiva.*
- 3. Después del abordaje uno de los buques haga su primera escala o arribe eventualmente a puerto venezolano”*

Por su parte, el artículo 333 LCM permite que en los casos 2 y 3 del artículo 332, a petición de una de las partes, discrecionalmente el juez decline su jurisdicción, por razones de conveniencia, teniendo en cuenta la vinculación de las partes, buques y aseguradores con la jurisdicción extranjera, siempre que se haya ya intentado una acción en el tribunal extranjero y que otorgasen al demandante las mismas garantías para responder de la acción intentada en ese otro Estado. Se trata de una forma de “forum non conviniens” de fuente anglosajona.

2- Preservación de la Jurisdicción venezolana.

A- Evolución de la posición legal y jurisprudencial ante la cláusula de jurisdicción.

Vamos a ver ahora que los particulares que en principio, pueden escoger ante cuál jurisdicción plantear sus controversias, están limitados.

En efecto, en materia de Derecho Internacional Privado, en la esfera del derecho privado, la regla fundamental es el principio de la autonomía de la voluntad, según el cual las partes son libres de escoger la ley aplicable, e incluso la jurisdicción a la que quieren someterse, siendo supletorias de la voluntad de las partes las normas establecidas en la ley²⁰.

El principio es desarrollado en materia de Jurisdicción internacional, en el sentido que las opciones contenidas en el artículo 40 LDIP atributivas de jurisdicción venezolana, son supletorias de la voluntad de las partes. Llamamos la atención en el hecho que el numeral 4 del citado artículo, permite que mediante sumisión expresa o tácita, las partes elijan la jurisdicción venezolana (Ver supra II, 1, A).

Es el caso que así, aunque en principio la sumisión a la jurisdicción venezolana es válida, al punto que es una de las opciones permitidas por la ley, no es menos cierto que también se permite la prórroga de la jurisdicción venezolana a favor de otra extranjera.

Sin embargo, este derecho de los particulares de escoger el Juez al cual quieren someter su controversia, tiene un límite señalado en forma taxativa por la ley.

²⁰ En materia de ley aplicable el concepto se encuentra desarrollado en el artículo 29 LDIP, el cual dispone: *“Las obligaciones convencionales se rigen por el Derecho indicado por las partes”* Posteriormente, el artículo 30 LDIP establece la norma supletoria que debe ser aplicada a falta de escogencia por las partes.

La disposición clave de nuestro Derecho Internacional Privado está contenida en el artículo 47 LDIP, cuyo texto es el siguiente:

“La jurisdicción que corresponde a los tribunales venezolanos, según las disposiciones anteriores no podrá ser derogada convencionalmente a favor de tribunales extranjeros, o árbitros que resuelvan en el extranjero, en aquellos casos en que el asunto se refiera a controversias relativas a derechos reales sobre bienes inmuebles situados en el territorio de la República, o se trate de materias respecto de las cuales no cabe transacción o que afecten los principios esenciales del orden público venezolano”

Se puede observar que el límite impuesto por la ley se refiere a las acciones sobre bienes inmuebles, y en materia de obligaciones se prohíbe la prórroga jurisdiccional, cuando se trate de materias en que por razones de orden público no se admitan las transacciones, o en las que estén involucrados principios de orden público internacional, es decir, aquellos principios que chocan con los conceptos esenciales que conforman el derecho y la organización social.

Debe decirse que este dispositivo tiene su antecedente más cercano, en el artículo 2 del vigente Código de Procedimiento Civil.

Antes de la publicación del Código procesal en 1985, ante una cláusula de jurisdicción extranjera, en aplicación del artículo 8 del

CPC que como vimos²¹ establece el orden de prelación de las normas jurídicas cuando existan elementos de conexión extranjeros, los tribunales venezolanos aplicaron el artículo 318 del Código Bustamante (Tratado Interamericano de Derecho Internacional Privado)²², directamente frente a los demás Estados latinoamericanos Partes de dicha convención.

E, igualmente, ante la carencia de una norma interna de Derecho Internacional Privado que se pronunciara sobre la admisibilidad de la prórroga convencional de jurisdicción, ante tribunales de Estados no Partes del Código Bustamante, la admitieron con el criterio que a falta de una norma de conflicto interna, el hecho de ser Parte nuestro país del Código Bustamante, debe entenderse que sus preceptos constituyen principios de Derecho Internacional Privado aceptados por Venezuela.²³

En las materias marítimas y, concretamente en materia de transporte de mercancías, se admitieron las cláusulas de jurisdicción extranjera, en detrimento de los intereses y derechos de los intereses de carga venezolanos, haciéndose muchas veces nugatorio el derecho a ser resarcidos de los daños y pérdidas sufridos con ocasión del transporte.

²¹ Ver supra II (introducción)

²² Debe decirse que este artículo 318 admite la prórroga de la jurisdicción siempre que alguna de las partes, al menos, sea nacional del país extranjero o tenga en él su domicilio, y que se exprese claramente que se está renunciando a la jurisdicción de sus propios tribunales y se está designando con precisión el juez al que se están sometiendo. Admitiéndose la sumisión tácita.

²³ Ver, MUCI ABRAHAM, JOSE, “Los Conflictos de leyes y la Codificación Colectiva en América” estudio preliminar a “Código de Derecho Internacional Privado (Código Bustamante)”. Caracas, 1955, Pág. 39.

Por este motivo, la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, durante los trabajos de reforma del Código de Procedimiento Civil, una vez que la Comisión Legislativa del antiguo Congreso, hizo publico el proyecto definitivo, intervino proponiendo una reforma del proyecto de artículo 2 del CPC, el cual permitía en forma muy amplia la prórroga de la jurisdicción, prácticamente sin limitaciones en lo que respecta a los asuntos patrimoniales, donde no estuvieran involucradas acciones reales sobre bienes inmuebles.

La Asociación propuso se estableciera una limitación a la validez de la cláusula de jurisdicción en ciertas materias, como son el transporte marítimo de mercancías y el transporte de pasajeros, en los cuales por la índole del negocio marítimo, el consignatario venezolano se le dificulta en extremo discutir con su contraparte la inserción de este tipo de cláusulas. Por este motivo, la Asociación propuso, bien, la prohibición de las cláusulas, lo cual no entorpecía en absoluto que después de generado el hecho se pudiera prorrogar la jurisdicción o, bien, establecer la posibilidad de que el Juez señalado en la cláusula de jurisdicción, fuese uno de los fueros a escoger por el demandante, con el fin de plantear su acción²⁴. Esta posición de la Asociación no fue admitida por el Congreso de la República. Pero éste, al menos, introdujo el concepto de orden público, sujetando la validez de la cláusula a los convenios internacionales suscritos por la República.

²⁴ Asociación Venezolana de Derecho Marítimo: Observaciones al Artículo 2 del Proyecto de Código de Procedimiento Civil (Cláusulas atributivas de Jurisdicción extranjera), en Revista de Derecho Marítimo, Vol. V 1985, Caracas, Págs. 81 y sigs.

Así, el artículo 2 del Código de Procedimiento Civil está redactado de la siguiente manera:

“La jurisdicción venezolana no puede derogarse convencionalmente a favor de una jurisdicción extranjera ni de árbitros que resuelvan en el exterior cuando se trate de controversias sobre bienes inmuebles situados en el territorio de la república o sobre otras materias que interesen al orden público o a las buenas costumbres. En todos los demás casos, se aplicarán los Tratados y Convenciones Internacionales suscritos por Venezuela”

La jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia pasó, de admitir abiertamente la cláusula de jurisdicción aun en los supuestos en que estaban involucrados Estados no Partes del Código Bustamante²⁵, al punto que, en materia marítima, comenzó a devenir más estricta y a buscar la preservación de la jurisdicción nacional a toda costa, aun contrariando disposiciones legales ²⁶.

En efecto, pese a existir una normativa expresa que permitía la prórroga de la jurisdicción venezolana a favor de jueces o árbitros en el exterior, la Corte Suprema y luego el Tribunal Supremo negaron su admisión. En este sentido vale la pena llamar la atención en que la Corte Suprema en una de estas últimas sentencias²⁷, bajo el pretexto de una teoría denominada “del centro de gravedad” negó

²⁵ Ver sentencia de la Corte Federal de 8-2-1955, citada por Muci Abraham, José, Ob. Cit. en nota (31), Pág. 39.

²⁶ Sentencia de 26-1-1988, SPA CSJ, en Revista de Derecho Marítimo, Vols. VIII-IX, Caracas 1989, Págs. 415 y sigs. Ver, asimismo, Sentencia SPA CSJ de 2-12-1998, en Pierre Tapia O., Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, Año XXV, Vol. 12, Caracas, Dic. 1998, Sentencia SPA TSJ de 30-5-2000, en Jurisprudencia Ramírez Y Garay, Vol. CLXV, Caracas, Mayo 2000, Sent. 1118-00, Págs. 560 y sigs.

²⁷ Ver la segunda sentencia citada en la nota anterior, de fecha 2-12-98.

validez a una cláusula de Jurisdicción en un conocimiento de embarque, aunque la ley, Código de Procedimiento Civil (art. 2) y la Ley de Derecho Internacional Privado ya vigente para la fecha de la sentencia (art. 47) permitieran la cláusula de sumisión a la jurisdicción extranjera. Aquí vale la pena tener en cuenta el magnífico voto salvado de la Magistrado Cecilia Sosa, en el cual expresó la validez y eficacia de la cláusula atributiva de jurisdicción de acuerdo con el artículo 47 LDIP, aceptándola.

B- La ejecutoria de sentencias judiciales y laudos arbitrales.

Al establecerse una restricción, su incumplimiento conlleva una sanción, relacionada con la eficacia en Venezuela de la sentencia que se dicte.

En efecto, de acuerdo con las normas de Derecho Internacional Privado aplicables, las sentencias definitivas dictadas por tribunales extranjeros en materia contenciosa, deben pasar por un procedimiento ante el Tribunal Supremo de Justicia (Sala Político Administrativa) mediante el cuál si la sentencia llena los requisitos correspondientes, el Tribunal Supremo declara su eficacia permitiendo su ejecución en Venezuela, ese procedimiento es denominado *exequátur*.

El *exequátur* en nuestro país ha sufrido una evolución tendente a la simplificación de los requisitos que debe llenar la sentencia extranjera para su aprobación.

La nueva Ley de Derecho Internacional Privado regula en su artículo 53 los requerimientos para declarar la ejecutoria de las sentencias extranjeras, así:

“Las sentencias extranjeras tendrán efecto en Venezuela siempre que reúnan los siguientes requisitos:

- 1. Que hayan sido dictadas en materia civil o mercantil o, en general, en materia de relaciones jurídicas privadas;*
- 2. Que tengan fuerza de cosa juzgada de acuerdo con al ley del Estado en el cual han sido pronunciadas;*
- 3. Que no versen sobre derechos reales respecto a bienes inmuebles situados en la República o que no se haya arrebatado a Venezuela la jurisdicción exclusiva que le correspondiere para conocer del negocio;*
- 4. Que los tribunales del Estado sentenciador tengan jurisdicción para conocer de la causa de acuerdo con los principios generales de jurisdicción consagrados en el Capítulo IX de esta Ley;*
- 5. Que el demandado haya sido debidamente citado, con tiempo suficiente para comparecer, y que se le hayan otorgado en general, las garantías procesales que aseguren una razonable posibilidad de defensa;*
- 6. Que no sean incompatibles con sentencia anterior que tenga autoridad de cosa juzgada; y que no se encuentre pendiente, ante los tribunales venezolanos, un juicio sobre el mismo objeto y entre las mismas partes, iniciado antes que se hubiere dictado la sentencia extranjera”*

A los fines de este trabajo señalamos particularmente los numerales 3 y 4 y más particularmente el 3, que exigen que hayan

sido dictadas las sentencias por un tribunal que tenga jurisdicción para conocer de acuerdo a los principios generales de atribución de jurisdicción señalados anteriormente²⁸ y fundamentalmente, que no se haya arrebatado la jurisdicción “exclusiva” que le corresponda al juez venezolano para conocer del negocio.

Esta regulación contenida en la norma de conflicto interno, debe analizarse en conjunción con las contenidas en los convenios internacionales suscritos por la República, ante las cuales en relación con los otros países Partes de los convenios, la legislación nacional debe ceder, en virtud de lo previsto en el artículo 1 de la Ley de Derecho Internacional Privado.

Así tenemos que Venezuela es parte de las siguientes convenciones en el ámbito interamericano:

(1) Convención Interamericana sobre Eficacia Extraterritorial de las Sentencias y Laudos Arbitrales Extranjeros, adoptada en Montevideo, el 8 de mayo de 1979 ²⁹. Mediante este tratado los Estados Partes se comprometen a darle eficacia a las sentencias, laudos arbitrales y resoluciones jurisdiccionales dictadas en otros Estados en el ámbito civil, mercantil y laboral, siempre que llenen una serie de requisitos (art. 2 de la Convención), muy similares a los de nuestra LDIP (art. 53), entre los cuales cabe mencionar a nuestros efectos el contenido en el literal d) el cual expresa:

²⁸ (ver supra, II, 1, A, B)

²⁹ Ley Aprobatoria publicada en Gaceta Oficial No. 33.144, de 15-1-85.

“Que el juez o tribunal sentenciador tenga competencia en la esfera internacional para conocer y juzgar del asunto, de acuerdo con la ley del Estado donde deban surtir efecto”

(2) En materia puramente de reconocimiento de decisiones o laudos arbitrales, Venezuela es signataria de dos instrumentos internacionales, a saber, la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras, Nueva York 1958 ³⁰, y la otra a nivel de los países del continente americano, es la Convención Interamericana de sobre Arbitraje Comercial Internacional, de Panamá 1975³¹.

Estas convenciones propugnan el reconocimiento de los laudos arbitrales dictados en los Estados Partes, estableciendo una serie de requisitos para ello, y permitiendo que los tribunales del Estado donde se pretende ejecutar el laudo la denieguen si se comprueba:

“a) Que, según La ley de este Estado (en el cual se pide la ejecución), el objeto de la diferencia no es susceptible de solución por vía de arbitraje; o

b) Que el reconocimiento o la ejecución de la sentencia sean contrarios al orden público del mismo Estado” (Art. 5º, 2, Convención Interamericana y Art. V, 2, Convención Internacional) (Paréntesis nuestro)

³⁰ Ley Aprobatoria publicada en Gaceta Oficial No. 4.832 Extraordinario de 29-12-1994.

³¹ Ley Aprobatoria publicada en Gaceta Oficial No. 33.170 de 22-2-85.

Del juego de toda esta normativa, se puede apreciar que, en primer lugar, existe una autoridad en el país de recepción de la decisión extranjera, que en Venezuela en materia de sentencias judiciales en asuntos contenciosos es el Tribunal Supremo de Justicia, en Sala Político Administrativa, la cual, como se ha analizado, debe otorgar el exequátur a la sentencia. Y que en materia de laudos arbitrales, será el Juez de Primera Instancia, sin necesidad de exequátur, como si se tratara de una sentencia firme y ejecutoriada de un tribunal venezolano (art. 48 Ley de Arbitraje Comercial y art. 4º de la Convención Interamericana Sobre Arbitraje Comercial Internacional)

En segundo término, sea el Tribunal Supremo de Justicia, sea el tribunal de primera instancia, no pueden autorizar la ejecución de una sentencia judicial o de un laudo extranjeros, si se ha arrebatado a Venezuela la competencia exclusiva. Nótese que se exige la exclusividad y, esto es muy importante para los próximos puntos que tocaremos.

C- El tratamiento de la cláusula de jurisdicción extranjera en la nueva legislación marítima.

a- Jurisdicción venezolana en materia de transporte marítimo de carga y de personas.

Hemos venido viendo cómo ha sido la evolución en materia de admisibilidad de la cláusula de jurisdicción, incluyendo la posición

de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, en una defensa racional de la jurisdicción venezolana.

Es así que en materia de transporte marítimo de mercancías la Asociación Venezolana de Derecho, con el fin de tratar de preservar la jurisdicción nacional propuso como una alternativa, en materia de transporte marítimo de mercancías, el régimen de las Reglas de Hamburgo.³² En este sentido, la proposición fue que el demandante pudiera escoger entre varias posibles jurisdicciones, como la de puerto de destino de la mercancía, la del domicilio del transportista, la del lugar de emisión del conocimiento o de la conclusión del contrato o, finalmente, la escogida contractualmente por las partes. En las demás materias se dejaba al libre juego de la voluntad de las partes.

Finalmente, en el Proyecto de Ley de Comercio Marítimo discutido con participación de los interesados se propuso que en materia de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros la jurisdicción venezolana fuera irrenunciable mediante una cláusula contractual, pero que con posterioridad al nacimiento del reclamo, las partes pudieran someterse a una jurisdicción extranjera o a árbitros que resolvieran en el exterior. Igualmente, la proposición era dejar en libertad a las partes en las demás materias.

³² Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo Internacional de Mercancías firmado en Hamburgo en 1978, el cual Venezuela firmó bajo reserva de ratificación. Este Convenio se encuentra en vigor internacionalmente desde hace varios años, sin embargo, nuestro país no lo ha aprobado.

En efecto, el último proyecto antes de pasar la materia a la Vicepresidencia y al Consejo de Ministros para su aprobación, expresaba, en su artículo 18, único aparte:

“En los contratos de transporte de carga general, de personas o de bultos aislados en un buque cualquiera y, en general, en todo contrato en que el transportista asuma la obligación de entregar mercancías o de transportar personas al territorio venezolano, es nula la cláusula que establezca otra jurisdicción que no sea la de los tribunales venezolanos”.

Por otro lado, el artículo 13 del mismo proyecto disponía:

“Producido un hecho generador de una acción cuando su conocimiento conforme a este Decreto-Ley corresponda en forma inderogable a los tribunales nacionales, las partes pueden convenir, con posterioridad al hecho, someter la cuestión que se suscite a un procedimiento arbitral, o de tribunales nacionales o extranjeros”.

Final e inexplicablemente, en la Ley de Comercio Marítimo quedó establecida la inderogabilidad absoluta de la Jurisdicción venezolana, en materias de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros cuando se trate de ingreso al país, pues ni siquiera se permite su prórroga posterior al nacimiento del reclamo. Así, el artículo 10 LCM establece:

“Corresponde a la jurisdicción venezolana conocer en forma inderogable de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano”

Es así que, una cláusula de jurisdicción extranjera o una de arbitraje en el exterior, contenidas en un conocimiento de embarque o en un contrato de transporte de pasajeros, no sería oponible al demandante, sería nula.

Por otro lado, una decisión judicial extranjera rendida en estas materias, transporte de mercancías o de pasajeros, aunque las partes se hubiesen sometido voluntariamente en forma expresa (mediante una cláusula) o bien, tácitamente (acudiendo o aceptando la jurisdicción extranjera)³³, no podrían obtener el exequátur del Tribunal supremo de Justicia, o la ejecución forzosa del Tribunal Marítimo de Primera Instancia (en el caso de laudo arbitral), pues se consideraría que la jurisdicción extranjera o el arbitro extranjero habrían “arrebatado” al Juez venezolano su jurisdicción “exclusiva”.

Esto aplica, incluso en los supuestos de asuntos regidos por los acuerdos internacionales anteriormente comentados, a saber, Convención Interamericana sobre Eficacia Extraterritorial de las Sentencias y Laudos Arbitrales Extranjeros, Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras y Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional. Pues, como comentamos en este mismo trabajo³⁴, los

³³ Ver artículos 44 y 45 LDIP y nuestro comentario en este trabajo en II, 1, B.

³⁴ Ver supra II, 2, B.

Estados Partes de estos acuerdos internacionales coincidieron en darle validez a las sentencias judiciales y laudos arbitrales que dictara un Juez extranjero siempre que tuviera competencia en la esfera internacional, de acuerdo con la ley del Estado donde la sentencia o el laudo van a ser ejecutados, y como en nuestro país en estos supuestos la jurisdicción nacional es exclusiva, aun aplicando los convenios internacionales no sería eficaz ni tendría validez la decisión extranjera.

Debe indicarse que la inderogabilidad absoluta de la jurisdicción venezolana a favor de una extranjera en materia de transporte marítimo de mercancías o de pasajeros, está limitada a los supuestos de bienes o personas que ingresen al país. En otros supuestos, en los que se trate de un transporte de pasajeros o de mercancías en buques de bandera venezolana o en los que se aplique la ley venezolana sin que se trate de personas o cosas de ingreso al país, para cuyo conocimiento son competentes en la esfera internacional nuestros tribunales³⁵, no cabe aplicar la regla de la inderogabilidad, contenida en el referido artículo 10 LCM.

En consecuencia, la eficacia de la sentencia extranjera no podría ser negada en este último supuesto, en vista de no ser exclusiva la jurisdicción venezolana.

b- Prórroga de jurisdicción en otras materias marítimas.

³⁵ Ver artículos 109 y 113 LOEA y nuestros comentarios en este trabajo en I, 2, B, a.

En las demás materias marítimas se permite la prórroga convencional de la jurisdicción venezolana. En efecto, el artículo 11 LCM expresa:

“En los casos en que se admita, la jurisdicción que corresponda a los tribunales venezolanos podrá ser derogada a favor de tribunales extranjeros, o someter el asunto que se suscite a un procedimiento arbitral, sólo una vez producido el hecho generador de la acción”

Se observa que de acuerdo con este precepto, en otros asuntos distintos al transporte marítimo de mercancías o de personas que ingresen a Venezuela la jurisdicción nacional puede ser derogada, designando convencionalmente a otro tribunal extranjero o a árbitros que resuelvan también en el exterior.

Sin embargo, esta disposición establece una limitación, consistente en que la cláusula de jurisdicción o la cláusula arbitral estipulando arbitraje en el exterior, contenidas en los contratos marítimos, por ejemplo un contrato de fletamento, de remolque, de salvamento o de construcción de un buque, no tendrán eficacia por sí mismas, pues deberán ser ratificadas con posterioridad a la generación del reclamo determinado.

Esta disposición (art. 11 LCM), a mi modo de ver desproporcionada y contraria a los principios de la autonomía de la voluntad (arts. 47 LDIP y 1133 Código Civil) y principio de la fuerza obligante del contrato (art. 1169 CC), merece una consideración especial.

(1) En primer término, observamos que en lo que se refiere a la prórroga convencional de la jurisdicción a favor de un juez extranjero, la disposición es plenamente aplicable, y la voluntad de las partes de elegir un juez extranjero para la solución de sus conflictos, tendría eficacia en la medida en que se realice mediante un acuerdo posterior al hecho generador de la controversia, o si estuviese ya estipulada en el contrato, mediante su ratificación.

En este supuesto, la ratificación pudiera ser expresa mediante un convenio posterior que conste por escrito (art. 44 LDIP), o tácita, mediante la interposición de la demanda ante el juez extranjero o del demandado de proceder a actuar ante el juez extranjero, sin proponer la cuestión de falta de jurisdicción (art. 45 LDIP)

(2) Cuando se trata de una cláusula contractual mediante la cual se acuerda someter la controversia a árbitros que resuelvan en el exterior, la consideración es más compleja.

(a) Por un lado, analicemos el supuesto en que las partes escogieron en su contrato, como lugar de arbitraje un país con el que Venezuela está ligada por los acuerdos internacionales relacionados con el arbitraje, como son la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras o la Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional.

Aquí observamos que el artículo III de la primera de estas convenciones establece que para el reconocimiento o la ejecución de

las sentencias arbitrales a que se aplica ese tratado, *“no se impondrán condiciones apreciablemente más rigurosas...que los aplicables al reconocimiento o a la ejecución de las sentencias arbitrales nacionales”*

Asimismo, el artículo 4° de la segunda de estas convenciones se establece que la ejecución del laudo dictado en el extranjero podrá exigirse por la parte interesada, en la misma forma que las sentencias nacionales.

Esto quiere decir que los acuerdos designando árbitros que resuelvan en el exterior contenidos en cláusulas del contrato tienen la misma fuerza vinculante que los que someten el asunto a arbitraje en el país, es decir, las cláusulas arbitrales contenidas en los contratos no necesitan de ratificación posterior y, en virtud de la prelación de los convenios internacionales sobre las normas de Derecho Internacional Privado de nuestra legislación interna (artículo 1° LDIP), forzado es admitir que la norma del artículo 11 LCM, debe ceder ante la admisibilidad que dan estos convenios a la cláusula de arbitraje extranjero contenida en la generalidad de los contratos marítimos, salvo el de transporte marítimo de personas o de carga.

(b) En los demás casos de cláusulas que determinen la solución de las controversias por árbitros en el exterior, frente a otros países no signatarios de las convenciones internacionales que estamos comentando, observamos que la Ley de Arbitraje Comercial contiene un dispositivo, artículo 5°, el cual establece que:

“El ‘acuerdo de arbitraje’ es un acuerdo por el cual las partes deciden someter a arbitraje todas o algunas de las controversias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas respecto de una relación jurídica contractual. El acuerdo de arbitraje puede consistir en una cláusula incluida en un contrato, o en un acuerdo independiente.

En virtud del acuerdo de arbitraje las partes se obligan a someter sus controversias a la decisión de árbitros y renuncian a hacer valer sus pretensiones ante los jueces. El acuerdo de arbitraje es exclusivo y excluyente de la jurisdicción ordinaria”. (Subrayado nuestro)

En mi opinión, esta norma que es especial al arbitraje comercial, constituye una disposición de orden público, y en consecuencia, priva sobre la norma contenida en el artículo 11 LCM.

Por otro lado, se establece claramente en ella que el acuerdo arbitral puede realizarse en una cláusula de un contrato, que las partes se entiende que renuncian a plantear la controversia a jueces, y que el acuerdo es exclusivo y excluyente de la jurisdicción ordinaria. Esta normativa es imperativa y consideramos que no puede ser derogada por el artículo 11 LCM.

Por estas razones podemos concluir que el único supuesto en que no se trate de transporte marítimo de pasajeros o de carga de entrada en Venezuela, en el que la prórroga de la jurisdicción debe hacerse después del nacimiento de la controversia, es aquel en que las partes han pactado someter a un juez extranjero la solución de las controversias, no siendo aplicable a los casos de arbitraje.

Es decir, el compromiso arbitral contenido en un contrato marítimo (diferente al transporte de personas o cosas al territorio nacional) tiene plena eficacia y no necesita ser ratificado después de producirse el hecho generador de la controversia.

Para terminar este punto, debe decirse que a comienzos de este año, la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo propuso a la Asamblea Nacional algunas modificaciones a la nueva legislación marítima. Entre las proposiciones está la posibilidad de reformar el artículo 11 LCM, para hacer esta normativa cónsona con la preservación de la jurisdicción nacional pero de una manera racional. Pues, consideramos que es un error grave, la inderogabilidad absoluta de la jurisdicción en materia de transporte, y la ineficacia relativa de las cláusulas en los demás contratos marítimos.

Efectivamente, es menester tomar en cuenta que la necesidad de preservar la jurisdicción nacional en los contratos de transporte de entrada a Venezuela, sea de mercancías o de pasajeros, se da porque se considera que el consignatario venezolano o el pasajero no han tenido la oportunidad de discutir los términos de la contratación, sino que le imponen un contrato, conocimiento de embarque o contrato de pasaje, por lo cual una cláusula de jurisdicción o de arbitraje extranjeros, puede perjudicar su reclamo. Sin embargo, una vez que ocurrió el hecho generador de la acción, ya no existe ninguna presión para imponer la jurisdicción extranjera.

Las partes están de igual a igual. Por ello, la prórroga de la jurisdicción debería ser válida.

Por otro lado, en los demás contratos marítimos, no hay una parte que se imponga a la otra. Los contratos son discutidos por los interesados o incluso, los contratos normalizados han sido en la generalidad de los casos, el producto de discusiones entre grupos de intereses. En este supuesto, la cláusula estampada en el contrato, sea de jurisdicción extranjera o de arbitraje en el exterior, debería tener eficacia sin necesidad de ratificación posterior. Por estos motivos, la validez y eficacia de la cláusula contractual, debería ser la regla y no la excepción.

Así, la Asociación propuso reemplazar el actual artículo 11 LCM, por un nuevo texto y de esa forma hacer posible que en los supuestos de transporte marítimo de carga y pasajeros, de ingreso al territorio nacional, aunque la jurisdicción venezolana sea inderogable por cláusulas contractuales, sin embargo pueda prorrogarse posteriormente, si las partes se ponen de acuerdo. Asimismo, al eliminarse el actual texto del artículo 11, el requisito de admitir la prórroga con posterioridad al hecho generador de la acción quedaría eliminado y, por lo tanto, sería plenamente eficaz la cláusula de jurisdicción o de arbitraje en los contratos marítimos diferentes del transporte de personas o de carga.

El nuevo artículo 11 propuesto por la Asociación expresa:

“No obstante lo establecido en el artículo anterior, es válida la prórroga contractual de la jurisdicción en jueces o árbitros extranjeros, después producido el hecho generador de la acción”.

Esperamos que la Asamblea Nacional acoja nuestra proposición.

CONCLUSION

A lo largo de este trabajo, hemos observado como las nuevas leyes marítimas han creado la Jurisdicción Especial Marítima, mediante la creación de tribunales superiores marítimos y de primera instancia, a los cuales la ley les ha asignado una competencia especializada, para el conocimiento de acciones o recursos relacionados con la actividad comercial marítima, portuaria, el tráfico marítimo y en fin a las actividades desarrolladas en los espacios acuáticos de la Republica, incluyendo las acciones contencioso administrativas. Asignándoseles, además, competencia por el territorio.

Hemos visto como actúa la jurisdicción nacional, en relación con la extranjera. Fundamentalmente, en relación con las acciones derivadas de las actividades marítimas y comerciales. Su interpretación a la luz de las normas de Derecho Internacional Privado, nacionales y las previstas en los convenios internacionales de los que es Parte la República.

Y para concluir debemos hacer una reflexión, en el sentido que se podrá haber realizado una reforma legal e, incluso, mejorar posteriormente, las nuevas leyes, en lo que sea apropiado. Se podrá haber creado un grupo de tribunales especializados, dotándolos de un procedimiento también especial y adaptado a las particularidades de esta rama del derecho. Sin embargo, nada de lo realizado, podrá funcionar cabalmente y concretarse en una aplicación recta de la ley, con el fin de propender al desarrollo e incremento del comercio y particularmente del comercio marítimo, si el elemento humano, si los jueces que se van a designar para actuar en esta nueva “Jurisdicción”, no son personas idóneas, formadas académicamente, con práctica en la materia y fundamentalmente con honestidad, factor esencial para que la reforma rinda sus frutos.

Es entonces, cuando el estudio y la reflexión nos tienen que hacer pasar a la acción. Así, considero que la comunidad marítima como un todo, representada por la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, que agrupa a todos los sectores interesados en el desarrollo y recta aplicación del Derecho Marítimo debe seguir insistiendo, como representante de la sociedad civil, ejerciendo nuestros derechos constitucionales, para que el Tribunal Supremo de Justicia cumpla con su función de instalar los tribunales marítimos y designar a los jueces capaces, conocedores de la materia y honestos, actuando con celeridad, pues el mandato contenido en la Disposición Transitoria Décimo Novena de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, venció hace más de un año.

Solamente con jueces sabios y probos avanzará verdaderamente esta rama del derecho tan importante para el desarrollo del país.

Caracas, Junio de 2003

**LA JURISDICCION MARITIMA VENEZOLANA EN LA NUEVA
LEGISLACION MARITIMA**

INTRODUCCION

I – JURISDICCION Y COMPETENCIA EN LO MARITIMO

1- Conceptos Generales de Jurisdicción y Competencia.

A- Concepto de Jurisdicción.

B- La Jurisdicción y la competencia.

C- Tribunales Marítimos: ¿Jurisdicción o Competencia?

2- Los Tribunales Marítimos

A- Justificación de los Tribunales Marítimos

B- La Competencia de los Tribunales Marítimos

a- Competencia por la materia de los tribunales marítimos.

b- Competencia territorial de los tribunales marítimos

c- Competencia de los Tribunales Superiores Marítimos.

C- Organización de los Tribunales Marítimos.

II- LA JURISDICCION VENEZOLANA

1- Asignación de Jurisdicción

A- Jurisdicción para los asuntos patrimoniales.

B- Asignación de Jurisdicción en los asuntos marítimos.

2- Preservación de la Jurisdicción venezolana.

A- Evolución de la posición legal y jurisprudencial ante la cláusula de jurisdicción.

B- La ejecutoria de sentencias judiciales y laudos arbitrales.

C- El tratamiento de la cláusula de jurisdicción extranjera en la nueva legislación marítima.

a- Jurisdicción venezolana en materia de transporte marítimo de carga y de personas.

b- Prórroga de jurisdicción en otras materias marítimas.

CONCLUSION