

LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES Y EL “DERECHO VIVO” COMO MEDIOS PARA LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO *

*Gigliolla A. Abreu González***

RESUMEN

Paralelo al sistema legislativo interno, propio de cada país, actualmente es de suma importancia para el derecho marítimo el desarrollo de las normas jurídicas de carácter internacional, ello por la evidente naturaleza transfronteriza del tráfico naviero y por la influencia de novedosos factores en el entorno marítimo (nuevas tecnologías, contaminación ambiental, terrorismo). A partir de cuya realidad se realiza el presente estudio, donde se abordan aspectos resaltantes del proceso unificador del derecho marítimo y los medios para alcanzarlo: la elaboración y aprobación de Convenciones Internacionales, y el surgimiento del denominado “derecho vivo marítimo”, como actuales tendencias internacionales que propician la creación de normas jurídicas de carácter interestatal en la materia. Así mismo, se examina la participación de Venezuela en dicho proceso unificador, considerando las Convenciones Internacionales adheridas o ratificadas por Venezuela, tanto en el ámbito del derecho marítimo privado como del derecho marítimo público y del derecho del mar.

Palabras Clave: Derecho Marítimo, Convenciones Internacionales, Organizaciones Internacionales, Derecho Vivo Marítimo, Unificación del Derecho Marítimo.

*** Abogado (UCAB); Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo (EESMM); Especialista en Derecho Administrativo (UCV); Candidata al Doctorado en Ciencias, Mención Derecho (UCV); Profesora de la Universidad Central de Venezuela e Investigadora adscrita al Centro de Investigaciones Post-Doctorales (CIPOST) de la UCV.*

ABSTRAC

Parallel to the internal legislative system, own from each country; actually it is extremely important for the maritime law the development of the juridical regulations concerning international nature, this for the evident border nature of the naval traffic and for the new factors that influence the maritime surroundings (new technologies, environmental pollution, terrorism). The following research is based on this reality, where important subjects are covered by the unifying process of the maritime law and the ways to achieve it: The elaboration and approval of International Conventions, and the beginning of the so called "alive law maritime", as current international tendencies that make the creation of juridical regulations concerning interstate matters. Thus, the participation of Venezuela is examined in this unifying process, considering the International Conventions bonded or ratified by Venezuela, as in the private maritime law as in the public one and the sea law.

Keywords: Maritime Law, International Conventions, International Organization, Alive Law Maritime, Unify Maritime Law.

INTRODUCCION

La naturaleza misma del tráfico marítimo da origen al derecho que lo regula, y lo impulsa en todo momento a la uniformidad de sus normas en el ámbito internacional. No es de extrañar, por tanto, que el criterio que hoy predomina en la sistematización del derecho marítimo sea su unificación internacional. Esto, aunado al hecho que varios países aún no han modernizado su legislación interna en la materia, se traduce en el actual interés de la comunidad internacional en concebir normas adaptadas a los requerimientos que el negocio marítimo y los avances tecnológicos imponen en los últimos tiempos. Por tanto, el derecho marítimo posee un marcado carácter internacional, derivado principalmente de la naturaleza del objeto que regula, y manifestado en el devenir de su desarrollo histórico.

Es de recordar que, a partir del período codificador del derecho mercantil (surgido de la Revolución Francesa), se rompió, temporal y parcialmente, con la unidad internacional que se había logrado con la compilación de la costumbre marítima mediante las históricas recopilaciones de la Edad Media¹. Pues bien, son las legislaciones y codificaciones internas de cada Estado las que van a determinar la diferenciación nacional del derecho marítimo; lo que implicó que de origen consuetudinario e internacional, el derecho marítimo se convirtiera (en la época codificadora) en un derecho positivista nacional. Situación de la que surgió un nuevo escenario para el derecho marítimo, ya que, al ser el transporte marítimo un transporte internacional, en ciertas circunstancias podía plantearse que una misma relación jurídica se regulara por leyes diferentes, y al ser juzgada por tribunales de países distintos conllevara a soluciones opuestas.

En sentido tal que muchas veces los involucrados llegan a soluciones y acuerdos al margen de sus propias legislaciones internas, en virtud que "la gente de mar procura entenderse entre sí, a veces de espaldas a cada legislador nacional"²; en tales circunstancias, los legisladores locales no pueden evitar la normativa nacional, pero tampoco pueden prescindir de la realidad de la navegación realizada en todos los mares del mundo: cuando los transportistas enfrentan problemas y conflictos similares lógicamente se les debe aplicar tratamientos igualitarios, empero, generalmente se les imponen soluciones diferentes de acuerdo a la legislación de cada país.

Frente a ello, y al hecho que en la actualidad han surgido, y surgen, novedosas situaciones en el entorno marítimo, introducidas,

¹ Las primeras compilaciones dirigidas a regular la actividad naviera se guiaron por el criterio de uniformidad de los usos nacidos en los puertos de distintos pueblos, son ampliamente conocidos en el entorno jurídico maritimistas: el "Consulado del Mar", los "Los Roles de Oleron", las "Ordenanzas de Colbert" o las "Ordenanzas de Bilbao".

² Jesús Rubio. **Derecho Marítimo y Derecho Aéreo**, Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1952, Pág. 16.

por ejemplo, por la utilización de modernos materiales de mejor calidad y duración en la construcción de buques (verbigracia, el uso del hierro y el acero en reemplazo de la madera), por el uso de las nuevas tecnologías de información y el conocimiento para la ubicación y comunicación de los buques, la creación de un tipo de organización de empresas navieras sobre bases corporativas, la recién temible incursión de los ataques terroristas en el tráfico marítimo, y, como consecuencia, la manifestación de nuevos riesgos marítimos, propiciaron el surgimiento de una realidad que las normativas internas de cada país en principio no regulan. Por tanto, más que necesario, ha sido idóneo acudir a la regulación internacional, ya que, mediante sus instrumentos tradicionales (convenciones, tratados, acuerdos) ha encaminado al derecho marítimo a la uniformidad de sus normas, nuevamente con base a los criterios de cooperación y entendimiento internacional; a la par del desarrollo de un derecho usual internacional denominado “derecho vivo”. Tendencias internacionales mediante las cuales se consolida otra etapa en la evolución del derecho marítimo.

1. LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES COMO MEDIO PARA LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO

Como se sabe, el derecho marítimo moderno descansa sobre normas de carácter internacional, obtenidas por el interés mutuo de las naciones en garantizar un tratamiento igualitario a sus buques cuando estos se encuentran fuera del alcance de su jurisdicción, lo que da lugar a una cooperación internacional que tiende a compartir, y por ende minimizar, los efectos de los riesgos de la navegación. Estas normas, al surgir en los distintos puertos por los contactos del tráfico marítimo, van generalizándose y creando un derecho que posteriormente es recopilado, previo consentimiento de los Estados involucrados, en conferencias y convenciones internacionales. La unificación del derecho marítimo mediante la instauración de instrumentos internacionales constituye el

actual período de su evolución histórica, con el que se logra captar la característica que le es inherente: la internacionalización y uniformidad de sus normas. Tal unificación del derecho marítimo es impulsada tanto por organizaciones privadas o no gubernamentales, como por organizaciones públicas o intergubernamentales.

1.1. Organizaciones no Gubernamentales que propician la unificación del derecho marítimo

Entre las organizaciones no gubernamentales que coadyuvan a la unificación internacional del derecho marítimo figuran tanto la "National Association for the Promotion of Social Science", fundada en el año 1857; como el "Comité Marítimo Internacional"³, fundado en Bruselas el seis de junio de 1897, por el abogado belga Louis Frank, el ministro Augusto Bernaert, y el comerciante del puerto de Amberes Carlos Lejeunne. El Comité fue creado como una asociación privada no gubernamental de carácter internacional, integrada por miembros individuales y asociaciones nacionales de derecho marítimo, organizadas posteriormente por maritimistas de Europa, Estados Unidos de Norteamérica y algunos países latinoamericanos, cuya función principal fue la preparación y análisis de proyectos de convenciones marítimas, que luego eran objeto de deliberación por los Estados interesados y consiguiente aprobación en conferencias diplomáticas convocadas para tal fin por el gobierno belga, de esta forma el Comité Marítimo Internacional ha contribuido con la unificación del derecho marítimo.

Las Convenciones Internacionales aprobadas por el Comité Marítimo Internacional, fueron:

1. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, del 23 de septiembre de 1910

³ Sobre la historia del Comité Marítimo Internacional véase: Francisco Berlingieri: "El Comité Marítimo Internacional", Revista del Comité Marítimo Venezolano, Volumen I, Caracas, 1980, Pag. 11 a 23.

(entrada en vigencia el 1 de marzo de 1913). Convención que se aplica a los abordajes ocurridos entre buques de mar y embarcaciones de tráfico interno, independientemente de las aguas en que hubiese ocurrido el accidente marítimo, quedando excluido de su ámbito de aplicación los buques de guerra y las embarcaciones de Estado destinados a prestar servicios públicos.

2. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos, del 23 de septiembre de 1910 (entrada en vigencia el 01 de marzo de 1913), uno de sus principales aportes es que estableció el principio “sin éxito, no hay pago” (no cure no pay), es decir, de resultado útil para tener derecho a remuneración. Posteriormente, en fecha 27 de mayo de 1967, fue aprobado un Protocolo de Enmienda, con entrada en vigencia el 15 de agosto de 1977, donde no se introdujo mayores cambios al texto original.

3. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Limitación de la Responsabilidad de Propietarios de Buques de Mar, del año 1924. No obtuvo el número suficiente de Estados ratificadores, por lo que fue necesario hacer una segunda propuesta en fecha del 10 de octubre de 1957, que luego entraría en vigencia el 31 de mayo de 1968, con Protocolo de Enmienda del 21 de diciembre de 1979 (en vigencia desde octubre de 1984).

4. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, aprobada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (entrada en vigencia el 2 de junio de 1931), creada con base a las Reglas de la Haya – Visby, su antecedente e inspiración. Esta Convención ha sido objeto de dos protocolos: Protocolo de Enmienda (Protocolo de Visby) del 23 de febrero de 1968 (entrada en vigencia el 23 de junio de 1977); y, Protocolo de Enmienda del 21 de diciembre de 1979, con entrada en vigencia el 14 de febrero de 1984), cuyo aporte fue introducir la

implementación de los "Derechos especiales de Giro", como moneda de cuenta para establecer el monto de las limitaciones de responsabilidad.

5. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Privilegios e Hipotecas Marítimas, del 10 de abril de 1926 (entrada en vigencia el 2 de junio de 1931), propuesta con el objeto de otorgarle valor internacional a las hipotecas, prendas y privilegios marítimos, empero, al no lograrse este objetivo, el Comité Marítimo Internacional elaboró e hizo aprobar una nueva Convención en el año 1967.

6. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Inmunidad de Buques del Estado, del 10 de abril de 1926 y Protocolo Adicional del 24 de mayo de 1934 (entrada en vigencia el 8 de enero de 1937).

7. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a Competencia Civil en materia de Abordajes, del 10 de mayo de 1952 (entrada en vigencia el 14 de septiembre de 1955), Convención con la que se intentó crear una jurisdicción competente en materia de abordajes entre buques de distintas banderas.

8. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Competencia Penal en materia de Abordaje y otros Incidentes de Navegación, del 10 de mayo de 1952 (entrada en vigencia el 20 de noviembre de 1955).

9. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Embargo Preventivo de Buques de Mar, del 10 de mayo de 1952 (entrada en vigencia el 24 de febrero de 1956).

10. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Pasajeros Clandestinos, del año 1957. Convención que ha recibido críticas en cuanto prevé la posibilidad que los armadores puedan deshacerse de los polizones sin regular la situación de los Estados que los acojan.

11. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Transporte de Pasajeros por Mar, aprobada en fecha el 29 de abril de 1961, entrando en vigencia el 4 de junio de 1965. Aún no ha entrado en vigencia su Protocolo, en materia de responsabilidad del transportista marítimo de pasajeros.

12. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Responsabilidad de los Explotadores de Buques Nucleares, del año 1962, sin que haya entrado en vigencia. Prescribe la responsabilidad objetiva de los explotadores de buques que utilicen o transporten productos nucleares, por los daños que puedan causar producto de un accidente nuclear.

13. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Transporte Marítimo de Equipaje de Pasajeros, creada en el año 1967, con el objeto de regular la responsabilidad del transportista marítimo de pasajeros en relación con su equipaje, tampoco ha entrado en vigencia.

14. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Inscripción de Buques de Construcción, también del año 1967, y al igual que las anteriores, tampoco ha entrado en vigencia, en este caso debido a que su ámbito de aplicación es objeto de las convenciones sobre privilegios e hipotecas marítimas.

No obstante la productiva labor unificadora del Comité Marítimo Internacional a lo largo de más de ochenta años redactando y presentando convenciones internacionales en materia de derecho marítimo, este comenzó a declinar su liderazgo en la materia en vista que los Estados requerían una participación más activa en la elaboración de los proyectos de Convenciones desde su origen hasta su aprobación, y en virtud que aproximadamente desde el año 1968 las organizaciones gubernamentales de carácter internacional centraron su atención en el derecho marítimo, comenzado a tomar interés por los temas que le afectaban en ese mo-

mento en el ámbito internacional. De allí el progresivo cese de las funciones del Comité Marítimo Internacional, al menos en el proceso de creación de las convenciones internacionales que hasta la fecha había protagonizado, dando paso a la comunidad internacional representada por los organismos intergubernamentales y los Estados soberanos. Es así como en el año 1979 se realizó la décima tercera y última de las conferencias diplomáticas celebrada a instancia del Comité Marítimo Internacional y convocada por el gobierno belga.

En junio de 1997 fue celebrada en Amberes la Conferencia Centenaria del Comité Marítimo Internacional, ocasión propicia para deliberar sobre el pasado, presente y futuro del Comité, de allí en reconocer la importancia que tuvo y sigue teniendo el Comité. En esa oportunidad se resaltó el hecho que las nuevas acciones del Comité se debían dirigir a la propuesta de soluciones a problemas de índole comercial cuya validez no requiera de la necesaria intervención de los Estados u organismos internacionales, tal como había ocurrido con las Reglas de York & Amberes; con este nuevo método de unificación internacional del derecho marítimo, el Comité Marítimo Internacional ha producido ciertas disposiciones, a saber:

- Reglas para la Determinación de daños y perjuicios en casos de Abordajes,
- Reglas de Interpretación de los términos de estadías en los fletamentos por viaje,
- Reglas para el Arbitraje Marítimo Internacional,
- Reglas sobre el Estatuto de los Aerodeslizadores y de los Accesorios de Navegación costa afuera,
- Reglas de París sobre los Conocimientos de Embarque Nominativos no Endosables,
- Reglas de París sobre Conocimientos de Embarque Electrónicos.

Así mismo, el Comité Marítimo Internacional ha realizado estudios sobre diversos temas marítimos, como el estudio comparativo de los contratos de construcción de buques, y el estudio sobre la responsabilidad y relaciones de las sociedades de clasificación, de donde han surgido propuestas de cláusulas modelo para los contratos tipo.

1.2. Otras Organizaciones Internacionales No Gubernamentales que propician la Unificación del Derecho Marítimo.

Otras organizaciones internacionales de carácter no gubernamental que han contribuido a la unificación del Derecho Marítimo:

- ❖ Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (B.I.M.C.O.), su origen se remonta al año 1905, como un organismo privado que agrupa armadores de distintos países maritimistas, cuyo aporte primordial ha sido el presentar formularios modelo para los contratos marítimos.

- ❖ Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (U.N.I.D.R.O.I.T.), creado en el año 1926 con sede en Roma, como una organización de carácter intergubernamental integrada por juristas encargados de elaborar textos tendientes a favorecer la unificación internacional en materia de derecho privado, así como asesorar diversos organismos internacionales en materia de derechos marítimos.

- ❖ Cámara Internacional de Comercio de París (C.I.C.), organismo de naturaleza privada creado en el año 1929, con sede en París, autores de los conocidos INCOTERMS ó Reglas para la interpretación de los términos utilizados en las compraventas internacionales, y redactores de las Reglas y usos uniformes sobre Crédito Documentado.

- ❖ Cámara Internacional de Armadores, fundada en Londres en el año 1921, y constituida por asociaciones nacionales de

armadores de diversos países, su principal objetivo es promover las políticas de la marina mercante.

❖ International Law Association (I.L.A.), conformada en Bélgica en el año 1973, entre sus aportes en el derecho marítimo cuenta la promoción de las Reglas de York y Amberes, en materia de avería gruesa; e impulsar las Reglas de la Haya sobre responsabilidad del armador.

❖ Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (C.O.C.A.T.R.A.M.), organismo regional de carácter permanente del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), constituido en el año 1980 como un organismo asesor de los Estados de Centroamérica, con la misión de contribuir al desarrollo sostenible del Subsistema Marítimo Portuario.

❖ Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (I.I.D.M.), creado en el año 1987 en la ciudad de Sevilla, como una asociación no gubernamental de carácter supranacional, con el primordial objetivo de promover el desarrollo y uniformidad del derecho marítimo en Iberoamérica. Entre sus actividades resalta el haber constituido el Centro de Arbitraje Marítimo (CEAMAR) con sede en Caracas, y fungir como órgano consultivo de diversos organismos internacionales como el Comité Marítimo Internacional, la Organización Marítima Internacional, La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo y la Organización de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional.

❖ Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Buques Tanque International Tankers Organization (INTERTANKO), entre sus funciones está la de preparar pólizas tipo en diversas materias del mundo marítimo, sus pólizas son conocidas como "pólizas INTERTANKO".

❖ Asociación Internacional de Armadores de Carga Seca (INTERCARGO), fundada en el año 1980, con sede en Londres,

con el objetivo primordial de proteger los intereses de los armadores de carga seca.

❖ Asociación Internacional de Puertos (I.A.P.H.), creada en Los Angeles en el año 1955, con actual sede en la ciudad de Tokio, cuya finalidad es promover las acciones necesarias para unificar la actividad portuaria.

❖ Asociación Internacional de Autoridades de Faros (I.A.L.A), instituida en París en el año 1957, para considerar aspectos técnicos tendientes a la unificación en materia de faros y otras ayudas de la navegación.

❖ Unión Internacional de Seguros Marítimos (I.U.M.I.), fundada en 1874 con la finalidad de establecer los principios y normativas vinculadas al seguro marítimo.

❖ Cámara de Comercio Internacional (C.C.I.), creada en 1919, con sede en París, con el propósito de promover el comercio internacional como medio para alcanzar la prosperidad de los pueblos.

❖ Instituto de Derecho Internacional, creado en 1873, con sede en Ginebra.

1.3. Organizaciones Intergubernamentales que propician la Unificación del Derecho Marítimo

Las organizaciones intergubernamentales, o entidades de carácter internacional integradas por los gobiernos de Estados soberanos, relacionados con el tráfico marítimo, que apoyan la unificación del derecho marítimo se encuentran la “Sociedad de Naciones” y la “Organización de las Naciones Unidas” (O.N.U.). Entre los trabajos que ha venido realizando las Naciones Unidas cuenta la elaboración de proyectos y modelos de leyes en el ámbito comercial marítimo, tales como del arbitraje comercial y del comercio electrónico. Especialmente instituidos, o en cierta medida vinculados, con ésta última resaltan las siguientes organizaciones:

(a) Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.).

(b) Organización Marítima Internacional (O.M.I.).

(c) Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (U.N.C.T.A.D.), creado en 1964 como órgano permanente de la Asamblea General de las Naciones Unidas; con la finalidad de dirigir y desarrollar el comercio internacional y la expansión económica.

(d) Organización de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional (U.N.C.I.T.R.A.L.), establecido mediante Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas en el año 1966, con el objeto primordial de reducir los obstáculos legales derivados de la existencia de legislaciones divergentes, a los fines de alcanzar la unificación internacional, y de esta forma propiciar el desarrollo del comercio internacional.

(e) Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Vía Satélite (I.N.M.A.R.S.A.T.).

(f) Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y el Desarrollo (F.A.O.).

(g) Unión Internacional de Telecomunicaciones (U.T.I.).

(h) Organización Meteorológica Mundial (O.M.M.).

(j) Organización Hidrográfica Internacional.

(k) Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (C.A.A.T.A.).

Los organismos de las Naciones Unidas han producido convenciones tanto en el área del derecho marítimo público como del derecho marítimo privado:

1. Convención de las Naciones Unidas sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de Alta Mar, aprobada en Ginebra el 29 de abril de 1958.

2. Código de Conducta de Conferencias Marítimas de Líneas Regulares de Navegación, del año 1974, entrando en vigencia el 06 de octubre de 1983, concebido con el objeto de promover el desarrollo de servicios marítimos regulares que permitan atender las necesidades del tráfico marítimo.

3. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, también conocido como las “Reglas de Hamburgo”, del año 1978.

4. Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal, del año 1980, tampoco ha entrado en vigencia.

5. Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones para el Registro de Buques, aprobada en Génova en el año 1986, aún no ha entrado en vigencia.

6. Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, creada como producto de las negociaciones en el seno de las Naciones Unidas iniciadas en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar llevadas a cabo en el año 1973, cuyo proceso de suscripción por los Estados se inició en el año 1982 en Montego Bay, Jamaica, entrando finalmente en vigencia en el año 1994. En la actualidad la Convención sobre Derecho del Mar cuenta con la aprobación de 158 Estados firmantes, siendo el instrumento internacional suscrito por más Estados.

El texto de la Convención está contenido en 320 artículos y nueve anexos, que en general normaliza los siguientes aspectos: define las zonas marítimas; establece las disposiciones para la demarcación de los límites marítimos; regula el espacio oceánico y su utilización en diversas actividades: navegación, sobrevuelo, pesca, exploración y explotación de los recursos naturales; regula lo concerniente a la conservación y contaminación del medio ambiente oceánico; asigna deberes, derechos y responsabilidades de carácter jurídico; e instaura un mecanismo para la solución de

conflictos. Por tales consideraciones, la Convención en referencia es considerada uno de los instrumentos jurídicos internacionales de mayor importancia en el régimen oceánico, en cuanto regula la soberanía, derechos, obligaciones y utilización que sobre él puedan tener los Estados.

Con ocasión a la entrada en vigencia de la Convención sobre Derecho del Mar se ha establecido la creación y funcionamiento de los siguientes órganos:

❖ La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos: Su creación tuvo lugar en el año 1994 en Kingston, Jamaica, con la finalidad que los Estados parte organicen y controlen las actividades vinculadas a los recursos naturales ubicados en los fondos marinos fuera de los límites de las jurisdicciones nacionales.

❖ La Comisión de Límites de la Plataforma Continental: Con sede en las Naciones Unidas, cuenta con 21 miembros elegidos por los Estados parte de la Convención, su función primordial es hacer recomendaciones a los estados que reclamen espacio de plataformas continentales de más de 200 millas náuticas.

❖ El Tribunal Internacional del Derecho del Mar: Establecido en el año 1994 en la ciudad de Hamburgo, Alemania, representa una jurisdicción para ventilar las controversias surgidas con ocasión a la interpretación y aplicación de la Convención sobre Derecho del Mar. El Reglamento del Tribunal fue adoptado el 28 de octubre de 1997, y la Resolución sobre práctica judicial interna el 31 de octubre de 1997. Está integrada por 21 jueces, elegidos entre personas con reconocida competencia en el campo del derecho del mar, imparcialidad e integridad.

7. Convención de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, adoptado en Viena, Austria, el 19 de abril del año 1991, aún no ha entrado en vigencia, cuyo ámbito de

aplicación lo constituyen los empresarios de terminales de transporte por los daños y pérdidas que sufran las mercancías objeto de transporte internacional mientras éstas se encuentren en el terminal, se dirige sólo a los asuntos relacionados con la mercadería, por tanto no tiene ninguna aplicación sobre las responsabilidades que estos operadores tienen en otros asuntos. Contiene 25 artículos, aunque sólo los primeros dieciséis se dirigen a la responsabilidad de los empresarios de terminales, los últimos nueve artículos se dirigen a los asuntos administrativos y establecen procedimientos para el futuro Convenio.

8. Convención de las Naciones Unidas sobre Privilegios Marítimos e Hipotecas Navales, del año 1993, creado con la consecutiva finalidad de promover la unificación internacional en materia de privilegios marítimos e hipotecas navales, así como para optimizar las condiciones para el financiamiento de buques y, por consiguiente, mejorar las condiciones económicas de las marinas mercantes nacionales.

9. Convenio sobre el Embargo Preventivo de Buques, del año 1999, cuyo objeto principal es presentar medidas sustitutivas a la medida de embargo que puedan fungir como garantías válidas pero que, a su vez, permitan al buque continuar con sus operaciones mientras se solventa la situación con los posibles acreedores.

Entre las organizaciones intergubernamentales que propician la unificación del derecho marítimo, merece mención especial la Organización Marítima Internacional, organismo internacional perteneciente a las Naciones Unidas, creado originariamente el 6 de mayo de 1948, en Ginebra, como la Organización Marítima Consultiva Internacional (I.N.C.O.), y transformado, posteriormente, en fecha 14 de noviembre de 1975, en la actual Organización Marítima Internacional, instaurada con la finalidad de:

Establecer un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas

gubernamentales relativas a las cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas en cuestiones de seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar por los buques.⁴

Hasta el presente la Organización Marítima Internacional ha elaborado alrededor de cuarenta instrumentos jurídicos internacionales en materia de derecho marítimo contados entre convenciones, convenios, anexos y protocolos, y acerca de ochocientos códigos y recomendaciones que desarrollan y regulan temas marítimos tan variados como el tráfico y transporte marítimo, la seguridad marítima y protección de la vida humana en el mar, la prevención y combate de la contaminación ambiental de los mares, el salvamento, y el reciente tema del terrorismo en el mar.

De este modo, en el seno de la Organización Marítima Internacional se han elaborado las siguientes Convenciones Internacionales, organizadas en este estudio de acuerdo a cinco materias⁵:

I. Organización:

1. Convenio Internacional Consultivo de la Organización Marítima Internacional (I.N.C.O.), del año 1948.
2. Convenio Internacional de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), del año 1975.

II. Seguridad Marítima:

1. Convención Internacional para la Seguridad de la vida humana en el Mar, (Convenio SOLAS 74/78) de 1974, cuyo primordial

⁴ Organización Marítima Internacional: **Convenio Internacional de la Organización Marítima Internacional**, 1975.

⁵ Debe señalarse que de la veintena de Convenios Internacionales emanados de la Organización Marítima Internacional, Venezuela es parte de once, que en la actualidad son ley en la jurisdicción de la República, como se verá más adelante.

objetivo es estipular normas mínimas para la construcción, el equipo y utilización de los buques en concordancia con su seguridad, para lo cual se prescribe una serie de certificados como prueba del cumplimiento de las estipulaciones en materia de seguridad de la vida humana en el mar. Con Protocolos de Enmienda en los años 1978 y 1988.

Recientemente, y mediante la adopción del novedoso Capítulo XI-2 presentado como una enmienda de la “Convención Internacional para la Seguridad de la vida humana en el Mar” (Convenio SOLAS 1974) se ha incorporado el “Código Internacional para la protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias”, que entrará en vigencia el próximo 01 de julio de 2004. Este Código surge a raíz de los ataques terroristas perpetrados el día 11 de septiembre de 2001 contra las torres del Trade Center en New York, Estados Unidos de Norteamérica, y frente al ataque contra el buque tanque Limburg ocurrido en las costas de Yemen en octubre del año 2002, hechos con los que queda en evidencia la vulnerabilidad del transporte marítimo en el ámbito mundial frente a los ataques terroristas; lo que, a su vez, ha conducido a la declaración de una nueva misión de la Organización Marítima Internacional: la protección del transporte marítimo. Es así como en fecha 12 de diciembre del año 2002 se celebró en Londres, en la sede de la Organización Marítima Internacional, la Conferencia diplomática sobre Protección Marítima donde se puntualizó la propuesta de medidas antiterroristas tendientes a la adopción de mecanismos que doten a la comunidad marítima de un régimen apropiado para la protección del transporte por mar.

De tales medidas la que representa mayor relevancia para el derecho marítimo es la gestación del denominado “Código Internacional para la protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias”, elaborado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional con base a la documentación ofrecida por los Estados miembros y las organizaciones gu-

bernamentales e intergubernamentales. En su estructura el Código consta de dos partes, la primera con disposiciones obligatorias, y, la otra con recomendaciones u orientaciones. Siendo su objetivo primordial:

Proporcionar un marco coherente y normalizado para la evaluación de los riesgos, por el que los Gobiernos puedan compensar los cambios de la amenaza con cambios en la vulnerabilidad de los buques y las instalaciones portuarias, mediante la determinación de los niveles de protección apropiada y las medidas de protección correspondientes. A medida que aumenta una determinada amenaza, la vulnerabilidad deberá reducirse en consonancia con el aumento proporcional de las disposiciones de protección.⁶

La propuesta del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias se fundamenta, primordialmente, en que la protección de los buques y de las instalaciones portuarias se debe a una actividad de detección y evaluación de las amenazas para la protección marítima mediante la gestión del riesgo en cada caso particular, así como una actividad de prevención frente a los sucesos que pudieran afectar la seguridad de los buques e instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional, de conformidad con el Preámbulo de dicho Código, donde se expresa que estas nuevas prescripciones "... constituyen el ordenamiento internacional que permitirá que los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector de transporte marítimo"⁷.

⁶ "Día Marítimo Mundial 2003: La OMI Comunidad comprometida con el logro de unos mares seguros, limpios y bien protegidos", Enero del año 2004, obtenido en la dirección electrónica: <http://www.dimar.mil.com>.

⁷ Organización Marítima Internacional: "Resolución Número 2 de la Conferencia. Adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias", Londres, 12 de diciembre de 2002.

Otros organismos internacionales que han participado de estas medidas antiterroristas son la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.) que ha analizado la necesidad de una identificación positiva de los navegantes para la mejora de la seguridad marítima. Y, la Organización Mundial de Aduanas, a través de la adopción de un acuerdo para ayudar a las autoridades aduaneras a restablecer la seguridad de la cadena de suministros del comercio internacional.

2. Convenio Internacional sobre Línea de Cargas, (Convenio LL 66/78), creado con la finalidad de establecer los límites del calado de los buques en cuanto a la carga suficiente para garantizar la seguridad de la navegación, bajo la forma de francobordo y con base a los criterios de intemperie e integridad de la estanquidad, también se toman en cuenta factores ambientales por los peligros que pueden acarrear las condiciones climáticas de distintas zonas geográficas y en diferentes estaciones del año, cuyas líneas de carga asignadas deben marcarse a cada lado y en el centro del respectivo buque, junto con la línea de cubierta. Así mismo, el anexo técnico prevé medidas adicionales de seguridad en cuanto a la estructura del buque relativas a puertas, portas de desagüe, escotillas, entre otros.

3. Acuerdo sobre buques de Pasaje que prestan servicios especiales, 1971. Protocolo sobre espacios habilitados en Buques de Pasajes que prestan servicios especiales, 1973.

4. Convención sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG), del año 1972, contiene disposiciones encaminadas a minimizar los riesgos de colisión de buques en el mar y prevenir los abordajes, en cuanto al régimen de rumbo y gobierno, luces marcas y señales acústicas y luminosas; así mismo, se orienta en relación a la velocidad de seguridad, el riesgo de abordaje y señales adicionales para buques que transiten en el área de proximidad de dispositivos de separación de tráfico, na-

vegación de buques en canales angostos, la situación de buques en condiciones de visibilidad reducida y/o con capacidad de maniobra restringida.

5. Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972.

6. Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), del año 1976.

7. Convenio Internacional sobre Torremolinos para la Seguridad de Buques Pesqueros, del año 1977.

8. Convención Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW 1978), del año 1978, Protocolo de Enmienda del año 1995. Convenio que establece los estándares de formación, titulación y guardia a nivel mundial, a los fines de ampliar los márgenes de seguridad de la vida humana, la protección a los bienes y el medio ambiente marítimo. En general, contiene disposiciones referidas al establecimiento de requisitos mínimos que debe cumplir la gente de mar para obtener la licencia de navegación, así como los principios en formación, capacitación y desempeño en áreas como sección de puente, máquinas y radio comunicadores, condiciones especiales para el personal de buques tanque y personal de embarcaciones de supervivencia. Posteriormente, en el año 1995, se adoptó el Código de Formación que amplía y aclara en Convenio STCW en referencia, cuya Parte A es de obligatorio cumplimiento, mientras que la Parte B tiene carácter de recomendación.

9. Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, del año 1979, se vincula el tema de la seguridad de vidas humanas en el mar, ya que se refiere a la creación de servicios destinados a la búsqueda y salvamento de personas que se encuentren en situación de peligro en aguas marítimas.

10. Convenio Internacional para la Represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, del año 1988.

11. Convención Internacional sobre Salvamento, del 28 de abril de 1989. El principal aporte de esta convención es el haber modificado el principio de salvamento introducido en el año 1910 de “sin éxito no hay pago”, por el principio de “si no hay éxito, en algunos casos se debe un pago”, ya que, al prever una compensación especial, se espera disminuir los daños ambientales en el supuesto de accidentes marítimos.

12. Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de Buques Pesqueros, del año 1995.

III. Contaminación del Mar:

1. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de aguas del mar por Hidrocarburos, 1954.

2. Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, del año 1969.

3. Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de Desechos y otras materias, del año 1972.

4. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL 73/78), del año 1973 con Protocolo de Enmienda en 1978. La Asamblea de la Organización Marítima Internacional convocó en 1969 una conferencia internacional para imponer restricciones a la contaminación del mar, la tierra y el aire proveniente de todo tipo de buques, ello debido a los importantes cambios surgidos en las novedosas prácticas industriales. El Convenio fue adoptado en noviembre de 1973, consta de 20 artículos que abarca los aspectos técnicos de la contaminación procedente de buques, excepto el vertimiento de desechos

en el mar y la contaminación resultante de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos; 2 protocolos que tratan de los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y del arbitraje y 6 Anexos que contienen normas para la prevención de la contaminación por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, sustancias perjudiciales en bulto, aguas sucias y basura.

5. Convención Internacional sobre la Preparación, Responsabilidad y Cooperación en materia de Contaminación por Hidrocarburos, del año 1990.

IV. Responsabilidad e Indemnización:

1. Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas de Mar por Hidrocarburos (C.L.C. 69), del 29 de noviembre de 1969 (entrada en vigencia el 19 de junio de 1975). Con tres protocolos modificatorios: Protocolo de Enmienda del 19 de noviembre de 1976 (entrada en vigencia el 8 de abril de 1981), y, Protocolo de Enmienda del 25 de mayo de 1984, y del Protocolo de Enmienda del año 1982. Esta Convención establece el principio de responsabilidad civil objetiva de los propietarios de buques tanque con ocasión a la contaminación ambiental por derrames de hidrocarburos, y establece un sistema de seguros obligatorios, así como un sistema de indemnización complementaria.

2. Convención Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos (Convenio del Fondo 71), del 18 de diciembre de 1971 (entrada en vigencia el 16 de octubre de 1978). También con dos protocolos modificatorios: Protocolo de Enmienda del 19 de noviembre de 1976. Protocolo de Enmienda del 25 de mayo de 1984. El Convenio del Fondo 1971 creó una organización internacional denominada "Fondo Internacional de Indemnización de daños debido a la Contaminación por

Hidrocarburos" (FIDAC), a los fines de administrar el sistema de indemnización establecido por el Convenio.

3. Convención Relativa a la Responsabilidad Civil Derivada del Transporte Marítimo de Material Nuclear, del 17 de diciembre de 1971 (entrada en vigencia el 15 de julio de 1975), creado con el objeto de regular la responsabilidad civil del transportista de sustancias nucleares con ocasión a la contaminación y daños que pudieran ocasionar.

4. Convención de Atenas Relativa al Transporte Marítimo de Pasajeros y sus Equipajes, del 13 de diciembre de 1974 (entrada en vigencia el 28 de abril de 1987). Mediante esta Convención se unificaron las dos convenciones que sobre la materia había elaborado el Comité Marítimo Internacional (aprobadas en el año 1974, y en el año 1976, respectivamente) estableciéndose un régimen común de responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados a los pasajeros transportados en buques y sus equipajes por culpa o negligencia del transportista.

5. Convención Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad en Materia de Reclamos Marítimos, del 19 de noviembre de 1976 (entrada en vigencia el 1 de diciembre de 1986), creada con la finalidad de elevar los límites por responsabilidad marítima, que en algunos casos fue llevado hasta el trescientos por ciento, tales límites se establecen para dos tipos de reclamaciones, por una parte, los que se deriven de muerte o lesiones corporales, y, por la otra, los que se deriven de daños ocasionados a bienes materiales (embarcaciones u obras portuarias). El Protocolo de Enmienda del año 1996, que aún no ha entrado en vigencia, introduce el procedimiento de aceptación tácita para la actualización de las cuantías.

6. Convención Internacional sobre la Responsabilidad e Indemnización por los daños causados por el Transporte por Mar de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, del año 1996, intenta cubrir los riesgos por incendio y explosiones por el trans-

porte de sustancias nocivas, así como los daños que éstos pudieran ocasionar, como los daños al ambiente, muerte o lesión corporal, y daños a bienes materiales.

V. Otros Asuntos:

1. Convenio Internacional para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965.
2. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, del año 1969.

2. CONVENCIONES INTERNACIONALES DE DERECHO MARÍTIMO RATIFICADAS POR VENEZUELA

Venezuela se ha incorporado progresivamente al proceso unificador del derecho marítimo, lo que se evidencia en el número de Convenciones Internacionales a las cuales se ha adherido o ratificado, y por ende incorporado en el ordenamiento jurídico interno mediante la promulgación de leyes aprobatorias. En este espacio se comentan las principales de tales Convenciones Internacionales que han sido, o son, leyes de la República, ello a partir del criterio de la distinción entre normas jurídicas de derecho marítimo público, derecho marítimo privado y derecho del mar, diferenciación que se realiza a los solos fines de sistematización doctrinal.

2.1. Convenciones Internacionales de Derecho Marítimo Público

Se entiende por derecho marítimo público, o derecho marítimo administrativo, como el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones jurídicas surgidas entre los particulares y el Estado, o de éstos últimos entre sí, derivadas del hecho de la navegación, por tratarse de una actividad que incide en la esfera del orden público, el Estado se ve en la necesidad de controlarlo y tutelarlos; según opina Aurelio Fernández Concheso⁸ la navegación influye,

⁸ Aurelio Fernández Concheso: **Régimen Administrativo de la Navegación**, Caracas, Ediciones Marítimas Venezolanas, 1993, Pág. 19.

en primer lugar, en el sistema económico de los Estados, en razón de que el transporte por agua es un medio fundamental en el intercambio económico, de allí el interés público en que ella se desarrolle en forma conveniente, contribuyendo a la creación de riqueza, empleo o ingreso de divisa; en segundo lugar, la navegación influye en la seguridad humana y, por consiguiente, en los problemas que de ella se derivan producto de los altos riesgos que implica el medio marítimo, a lo que se suman los problemas derivados del hecho de la navegación relativos a la contaminación del mar por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y, de ahí el interés público en vigilar el desarrollo de la actividad para garantizar la seguridad humana en el mar y la protección del medio marítimo; y, en tercer lugar, la navegación es una actividad importante desde el punto de vista de la “seguridad del Estado” por la importancia que representa para la defensa y soberanía de la nación, y, de ahí el interés público en canalizar los recursos vinculados al entorno marítimo en beneficio de la seguridad estatal.

A diferencia de lo que ocurre con los instrumentos internacionales de naturaleza jurídica privada, el Poder Legislativo Nacional venezolano ha ratificado al menos un número (aún cuando poco considerable) de convenciones internacionales en materia del derecho marítimo público. Tal extremo puede deberse a variadas razones. Las convenciones enmarcadas en el campo del derecho marítimo privado, de las cuales Venezuela se ha adherido a contadas excepciones, es debido quizás a su adaptabilidad contractual por los particulares; o más admisible es considerar que se debe al grado de vinculación que mantiene Venezuela con los distintos órganos internacionales de donde emanan las diversas convenciones, o a la condición petrolera que caracteriza al país. Sea cual fuere la causa vinculante, el Legislativo Nacional ha ratificado las siguientes convenciones internacionales enmarcadas en la esfera del derecho marítimo público:

LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES Y EL "DERECHO VIVO" COMO MEDIOS PARA LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO

Gigliolla A. Abreu González

Nº	CONVENCIONES INTERNACIONALES	LEY APROBATORIA	
		GACETA OFICIAL	FECHA
1	Convención Internacional para impedir la contaminación de las aguas por Hidrocarburo.	Nº-Ext. 884	11-noviembre-1963
2	Convención Internacional para la Seguridad de la vida humana en el Mar. SOLAS.	Nº-Ext.1.248	08-noviembre-1968
3	Convenio entre Venezuela y Cuba sobre Secuestro de Naves Aéreas y Marítimas y otros delitos.	Nº-30.223	05-octubre-1973
4	Convención sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordaje COLREG.	Nº-30.223	20-octubre-1973
5	Convenio Internacional para prevenir la Contaminación. MARPOL.	Nº-Ext.3.640	02-noviembre-1973
6	Convención Internacional sobre Líneas de Carga.	Nº-30.475	16-agosto-1974
7	Convenio Internacional relativo a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.	Nº-30.768	14-agosto-1975
8	Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros.	Nº 3.952	02-abril-1977
9	Convenio entre el Gobierno de la República de Venezuela y el Gobierno del Reino de los Países Bajos para evitar la doble tributación a las empresas de transporte marítimo y aéreo firmado en Caracas el 04 de enero de 1980.	Nº-Ext.2.649	19-agosto-1980

Nº	CONVENCIÓNES INTERNACIONALES	LEY APROBATORIA	
		GACETA OFICIAL	FECHA
10	Convenio para evitar la doble tributación a las empresas de transporte aéreo y marítimo firmado entre Venezuela e Italia, Venezuela y la República Federal Alemana, Venezuela y Gran Bretaña, Venezuela y Portugal y Venezuela y Francia.	Nº-Ext.2.649	19- agosto-1980
11	Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros.	Nº-Ext.3.952	19-enero-1981
12	Convención Internacional sobre Arqueo de Buques.	Nº-Ext.2.980	06- julio-1982
13	Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.	Nº-Ext.2.976	07-julio-1982
14	Convenio Internacional sobre la Seguridad de Vida Humana en el Mar.	Nº 32.597	08-noviembre-1982
15	Resoluciones A-358 (IX) del 14 de noviembre de 1975, A-371 (X) del 9 de noviembre de 1977; A-400 (X) del 17 de noviembre de 1977 y A-450 (XI) del 15 de noviembre de 1979 de la Organización Marítima Internacional.	Nº-3.323	18-enero-1984
16	Protocolo relativo a la Cooperación para Combatir los Derrames de Hidrocarburo en la Región del Gran Caribe.	Nº-33.281	07-agosto-1985
17	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL).	Nº-Ext-3.640	30-septiembre-1985

LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES Y EL "DERECHO VIVO" COMO MEDIOS PARA LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO

Gigliolla A. Abreu González

Nº	CONVENCIONES INTERNACIONALES	LEY APROBATORIA	
		GACETA OFICIAL	FECHA
18	Acuerdo Pesquero entre el Gobierno de la República de Venezuela y el Gobierno de la República de Surinam.	Nº-33.505	27-enero-1986
19	Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo.	Nº-Ext.3.714	10-marzo-1986
20	Acuerdo pesquero entre el Gobierno de la República de Venezuela y e Gobierno de la República de Trinidad y Tobago.	Nº-Ext.3.784	11- abril-1986
21	Convenio para la Protección y el Desarrollo del medio Marino de la región del Gran Caribe.	Nª-33.498	25-junio-1986
22	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW).	Nº-3.878	30 -julio-1986
23	Protocolo relativo a la Cooperación para combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe.	Nª-33.523	31-julio-1986
24	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.	Nº-Ext.3.878	15-agosto-1986
25	Convenio entre el Gobierno de la República de Venezuela y el Gobierno de España para evitar la doble imposición internacional en relación con el ejercicio de la navegación marítima y aérea.	Nº-33.627	29-diciembre-1986
26	Convenio Internacional de Torremolino para la Seguridad de los Buques Pesqueros.	Nª-Ext.3.952	19-enero-1987

Nº	CONVENCIÓNES INTERNACIONALES	LEY APROBATORIA	
		GACETA OFICIAL	FECHA
27	Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW-78).		27-noviembre-1987
28	Convenio entre el Gobierno de la República de Venezuela y el Gobierno de los Estados Unidos de América para evitar la doble tributación con respecto al transporte marítimo y aéreo.	Nº-34.010	19- julio-1988
29	Convenio entre el Gobierno de la República de Venezuela y el Gobierno de la República Italiana para evitar la doble tributación sobre las rentas derivadas del ejercicio de la navegación marítima.	Nº-34.053	16-septiembre- 1988
30	Protocolo Modificadorio al Convenio entre el Gobierno de la República de Venezuela y el Gobierno de la República Francesa para evitar la doble tributación en materia de transporte marítimo y aéreo.	Nº-34.056	21-septiembre- 1988
31	Convenio entre el Gobierno de la República de Venezuela y la República Federal Alemana para evitar la doble tributación a las em-presas de Transporte Aéreo y Marítimo.	Nº-34.056	21-septiembre-1988
32	Protocolo Modificadorio al Convenio entre el Gobierno de la República de Venezuela y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para evitar la doble tributación en materia de transporte marítimo y aéreo.	Nº-34.069	10- octubre-1988

LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES Y EL "DERECHO VIVO" COMO MEDIOS PARA LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO

Gigliolla A. Abreu González

Nº	CONVENCIONES INTERNACIONALES	LEY APROBATORIA	
		GACETA OFICIAL	FECHA
33	Decisión 288 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.	Nº-Ext.4.284	21-marzo-1991
34	Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil de Daños Causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos (CLC-69), y sus Protocolos de Enmiendas de 1976 y 1984.	Nª-Ext-4.340	28-noviembre-1991
35	Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos (FONDO 71), y sus Protocolos de Enmiendas de 1976 y 1984.	Nª-Ext-4.340	28-noviembre-1991
36	Decisión 314 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.	Nº-Ext.4.477	14-febrero-1992
37	Convenio entre la República de Venezuela y el Reino de los Países Bajos para evitar la doble tributación con respecto al transporte marítimo y aéreo.	Nº-4.580	21- mayo-1993
38	Convenio para evitar la doble tributación en materia de transporte marítimo entre la República de Venezuela y el Reino de Bélgica.	Nº-4.580	21-mayo-1993
39	Convenio para evitar la doble tributación marítima y aérea entre el Gobierno de la República de Venezuela y el Gobierno de Canadá.	Nº-4.580	21-mayo-1993

Nº	CONVENCIÓNES INTERNACIONALES	LEY APROBATORIA	
		GACETA OFICIAL	FECHA
40	Convenio entre Venezuela y la República de Chile para evitar la doble tributación con relación al transporte internacional marítimo y aéreo.	Nº-4.580	21-mayo-1993
41	Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973.	Nª-Ext.-4.633	15-septiembre-1993
42	Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos.	Nª-Ext-4.802	02-noviembre-1994
43	Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras.	Nª-Ext.4.832	08-noviembre-1994
44	Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de Vida Humana en el Mar.	Nª-Ext.5.187	05-diciembre-1997
45	Protocolo de 1992 que Enmienda al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969.	Nª-36.457	20-mayo-1998
46	Protocolo de 1992 que Enmienda al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1971.	Nª-36.457	20-mayo-1998

Nº	CONVENCIONES INTERNACIONALES	LEY APROBATORIA	
		GACETA OFICIAL	FECHA
47	Protocolo de 1992 que Enmienda el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos.	Nº-36.457	20-mayo-1998
48	Protocolo de 1988 que Enmienda al Convenio Internacional sobre líneas de Carga de 1966.	Nº-5.565	01-octubre-1998

Cuadro Número 1.

Fuente: Leyes Aprobatorias citadas.

2.2. Convenciones Internacionales de Derecho Marítimo Privado

El derecho marítimo privado, o derecho marítimo mercantil, está integrado por el conjunto de normas que regula las relaciones jurídicas surgidas entre los particulares con motivo del ejercicio del comercio marítimo realizado a través de la navegación por aguas marítimas. De allí pues, que son materias propias del derecho marítimo privado internacional las vinculadas a la contratación internacional, los privilegios e hipotecas navales, y la legislación aplicable en ambos casos.

En el ámbito del derecho privado, la aplicación de las normas jurídicas de carácter dispositivo de la legislación marítima interna pueden ser desplazadas por los particulares al adoptar voluntariamente las convenciones internacionales o contratos con cláusulas tipo. Así por ejemplo, las Reglas de La Haya generalmente sustituyen las leyes nacionales en materia de transporte marítimo. En Venezuela, esta facultad era otorgada a los particulares por mandato del artículo 116 del Código de Comercio, al ser la única norma interna de conflicto que establecía la autonomía de

la voluntad de las partes como factor de conexión principal en los contratos celebrados en el extranjero que debían cumplirse en Venezuela. En la práctica se traducía en que, dada la desactualización de la legislación marítima venezolana para el momento en que estaba vigente el Libro Segundo del Código de Comercio, referido al comercio marítimo, los interesados se veían en la necesidad de regir sus relaciones por los sistemas plasmados en los contratos tipo y/o las Convenciones Internacionales (a través de las denominadas "Cláusula Paramount"), predominando en ese sentido un alto grado de derogación de normas internas de carácter privado por convenio entre las partes. Además, en el supuesto que en algún procedimiento judicial se invocara alguna de estas Convenciones como ley aplicable, las partes debían sujetarse a la normativa sobre la prueba de la existencia, vigencia y sentido de legislación extranjera contenida en el Código de Bustamante, circunstancia ésta que producía pérdida de tiempo y dinero.

En la actualidad, y bajo el imperio del Decreto con fuerza de Ley de Comercio Marítimo⁹, no se le reconoce a los particulares el principio de la autonomía de la voluntad con el carácter absoluto que poseía bajo el imperio del Código de Comercio, ya que ahora prevalece el principio de la protección del débil jurídico y del bien común, al igual como sucede en otras materias jurídicas como la laboral, seguridad social o en ciertas áreas del derecho mercantil y comercial, asimilándose, en cierta medida a las normas de derecho público, cuya protección del interés colectivo por parte del Estado impide a los interesados negociar libremente la normativa aplicable.

En el ámbito internacional, tanto del Comité Marítimo Internacional como de la Organización Marítima Internacional han ema-

⁹ Decreto con Rango y Fuerza del Ley de Comercio Marítimo, Publicado en Gaceta Oficial Número 5.551, de fecha 09 de Noviembre de 2001.

nado una cantidad considerable de convenciones internacionales enmarcadas en el campo del derecho marítimo privado, algunas de las cuales han sido ratificadas por Venezuela mediante leyes aprobatorias, especialmente en materia de comercio internacional y procedimientos civiles y mercantiles, aún cuando el Congreso de la República, hoy Asamblea Nacional, se ha abocado a ratificar primordialmente las convenciones internacionales de carácter público. No obstante, a parte de otras convenciones internacionales de naturaleza privada, Venezuela ha ratificado convenciones internacionales que contienen normas tanto de derecho público como de derecho privado, tales como la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por derrame de hidrocarburos (C.L.C.-69), mediante la ley aprobatoria del 03 de julio de 1991, publicada en la Gaceta Oficial número 4340, Extraordinaria; y, el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos FONDO 71 y sus Protocolos de Enmiendas de 1976 y de 1984 mediante Ley Aprobatoria del 03 de julio de 1991, Gaceta Oficial número 4340, Extraordinaria. Por su parte, la Decisión 288 del Acuerdo de Cartagena, referido al Transporte Multimodal.

Especialmente en materia de conflictos de leyes en los casos de contratos marítimos, abordajes o alguna otra figura marítima que tenga relación con ordenamientos jurídicos extranjeros, de acuerdo a lo que establece el artículo 3 del Decreto con fuerza de Ley de Comercio Marítimo, se aplicarán las normas de Derecho Internacional Público sobre la materia, en particular, las establecidas en los Tratados Internacionales aprobados y vigentes en Venezuela, en su defecto se aplicarán las normas de Derecho Internacional Privado contenidas en la vigente Ley de Derecho Internacional Privado, y el Código de Derecho Internacional Privado ó Código de Bustamante de 1928, aprobada por Venezuela mediante

Ley Aprobatoria del 23 de diciembre de 1931. Dicho Código es de carácter vinculante entre los Estados parte, pero también se aplica, por analogía, a terceros países que no lo hubieren suscrito, en conformidad con el artículo 8 del Código de Procedimiento Civil venezolano; y, finalmente, a falta de ellas, se utilizará la analogía, o en su defecto, los Principios del Derecho Internacional Privado generalmente aceptados.

En definitiva, las normas internacionales ratificadas por Venezuela de carácter privado aplicables, de una u otra forma, al derecho marítimo, abarca:

Nº	CONVENCIÓNES INTERNACIONALES	LEY APROBATORIA	
		GACETA OFICIAL	FECHA
1	Convención Interamericana sobre Exhortos o Cartas Rogatorias.	Nº-33.033	03-agosto-1984
2	Convenio de la Haya relativo a la Obtención de Pruebas en el Extranjero en materia Civil o Mercantil.	Nº-Ext.4.635	28-septiembre-1993
3	Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras.	Nº-Ext.4.832	08-noviembre-1994
4	Cuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio.	Nº-Ext.4.829	29-diciembre-1994
5	Convenio de la Haya relativo a la Notificación o Traslado en el Extranjero de Documentos Judiciales y extrajudiciales en material Civil o Mercantil.	Nº-Ext. 1.974	22-septiembre-1995

Cuadro Número 2.
 Fuente: Leyes Aprobatorias citadas.

2.3. Convenciones Internacionales de Derecho Marítimo Internacional Público

Conocido también como "Derecho del Mar", el derecho marítimo internacional público es la rama del derecho marítimo que estudia las relaciones jurídicas surgidas entre los Estados, como entidades soberanas independientes, que regula todo el régimen relativo a la delimitación de las aguas marinas y submarinas; el uso, exploración, explotación y protección de los océanos del mundo; y los problemas que de todo ello se desprende para la comunidad nacional e internacional. El sistema para la creación de las reglas tendientes a la delimitación de las aguas jurisdiccionales se deriva de las fuentes del derecho internacional público, como ciertamente lo acota Francisco Villarroel Rodríguez¹⁰, quien se basa en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia para enunciar como fuentes del derecho marítimo internacional público: los convenios internacionales, sean estos generales o particulares; la costumbre marítima internacional, como prueba de los usos generalmente aceptados; los principios generales del derecho, reconocidos por los gobiernos; las decisiones judiciales; y, la doctrina en la materia.

La demarcación de las zonas marítimas por parte de un Estado puede derivar de un acto bilateral, tales como tratados, acuerdos, notas diplomáticas o de la aceptación de las prácticas de otro Estado; o puede derivar de una ley interna que determine principios aceptados por otras naciones. Para el desarrollo y regulación de todo lo concerniente al derecho marítimo internacional público, el ordenamiento jurídico venezolano concentra normas de carácter tanto internacionales como internas, y dentro de éstas últimas las normas de rango constitucional y de rango legal.

¹⁰ Francisco Villarroel Rodríguez: **Derecho Internacional del Mar**, Caracas, Paredes Editores, 1994, Pág. 8 y sig.

Los denominados Convenios Ginebrinos del año 1958 representan el primer instrumento internacional multilateral que regula el derecho marítimo internacional público. Aprobados en la Segunda Conferencia sobre Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en fecha 29 de abril de 1958, comprende cuatro convenios de los cuales Venezuela es signataria:

❖ Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua, ratificado por Venezuela según Ley Aprobatoria del 31 de julio de 1961, Gaceta Oficial Número 26.615;

❖ Convención sobre Plataforma Continental, ratificado por Venezuela según Ley Aprobatoria del 29 de julio de 1961, Gaceta Oficial Número 26.614;

❖ Convención sobre Alta Mar, ratificado por Venezuela según Ley Aprobatoria del 01 de agosto de 1961, Gaceta Oficial Número 26.616;

❖ Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos vivos de Alta Mar, ratificado por Venezuela según Ley Aprobatoria del 02 de agosto de 1961, Gaceta Oficial Número 26.617.

Posteriormente, en el año 1973 fue convocada por la Naciones Unidas la tercera Conferencia sobre Derecho del Mar, luego de nueve años de discusiones y negociaciones, fue aprobada la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, en Montego Bay (Jamaica), el 22 de diciembre de 1982, por el voto favorable de 134 países, frente a la abstención de 17 países y el voto en contra de Venezuela, Turquía, Israel y los Estados Unidos de América.

Las razones por las que Venezuela aún no ha aprobado la Convención sobre Derecho del Mar de 1982, ha sido principalmente la creación de nuevas instituciones y situaciones jurídicas que, en el supuesto de ser aceptadas por el país, serían perjudiciales para el mismo; así por ejemplo, se cambió el criterio sobre el concepto de isla, de conformidad con el artículo 10 de la Convención de

Ginebra de 1958, se entendía por isla "...la extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar."; la importancia que reviste la definición de "isla" se debe a que, a partir de su alcance, se generan la jurisdicción marítima: mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva.

La Convención sobre el Derecho del Mar del año 1982 introduce un nuevo criterio para delimitar la definición de isla, según lo establece su artículo 121 (nótese el contenido del numeral tercero):

1. Una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.
2. Salvo lo dispuesto en el párrafo 3, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla serán determinados de conformidad con las disposiciones de esta Convención aplicables a otras extensiones terrestres.
3. Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental.

La nueva Convención agrega, como requisito para que la isla pueda generar zona económica y exclusiva y plataforma continental, la capacidad de producir y sustentar medios propios de vida, es decir, "aptas para mantener habitación humana o vida económica propia". Este nuevo requisito perjudica notablemente a Venezuela en lo que respecta al dominio marítimo, puesto que alguna de las actuales islas, como Los Monjes o Islas de Aves, perderían la condición de isla con la nueva definición, reduciéndose la extensión de aguas jurisdiccionales venezolanas.

No obstante, la Convención sobre Derecho del Mar, aprobada por una gran mayoría de países, constituye fuente de regulación fundamental en la materia, y sus principios regirán las relaciones

entre las naciones, bien por la vía formal de la ratificación, por la de la costumbre internacional, o de los principios generales del derecho reconocidos por la comunidad internacional. Así mismo, es apropiado considerar que su aplicación se deba a que los tratados, que en principio sólo obligan a los Estados parte contratantes, se hacen obligatorios frente a terceros países cuando crean una situación jurídica objetiva de interés general. En este sentido la Convención sobre Derecho del Mar se considera una convención general puesto que regula materia de "interés general" para todos los Estados. Es evidente que Venezuela no puede permanecer aislada de la comunidad internacional; en consecuencia, se deben buscar soluciones alternas tendientes a disminuir los perjuicios que la aplicación de la Convención podrían causar al país, en lugar de considerar que el hecho de no ratificarla constituye la única solución.

En fin, Venezuela es signataria de las cuatro convenciones de Ginebra, así como de otros tratados y convenios enmarcadas en el ámbito del derecho del mar, a continuación se detallan los datos de las leyes aprobatorias de tales convenciones:

Nº	CONVENCIONES INTERNACIONALES	LEY APROBATORIA	
		GACETA OFICIAL	FECHA
1	Tratado sobre Demarcación de Fronteras y Navegación de los Ríos comunes entre Venezuela y Colombia.		20-agosto-1941
2	Convención sobre Plataforma Continental.	Nº-26.614	29-julio-1961
3	Convención sobre Alta Mar.	Nº-26.616	01-agosto-1961
4	Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de Alta Mar.	Nº-26.617	02-agosto-1961

LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES Y EL "DERECHO VIVO" COMO MEDIOS PARA LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO

Gigliolla A. Abreu González

Nº	CONVENCIONES INTERNACIONALES	LEY APROBATORIA	
		GACETA OFICIAL	FECHA
5	Convención sobre el Mar territorial y la Zona Contigua.	Nº-26.615	31-julio-1964
6	Tratado de delimitación de Fronteras Marítimas entre la República de Venezuela y el Reino de los Países Bajos.	Nº-Ext.2.642	13-agosto-1978
7	Acuerdo pesquero entre el Gobierno de la República de Venezuela y el de la República de Trinidad y Tobago.	Nº Ext-2.342	14-diciembre-1978
8	Tratado de Delimitación de fronteras marítimas entre la República de Venezuela y los Estados Unidos de América.	Nº-2.342	14-diciembre-1978
9	Tratado sobre Delimitación de áreas Marinas y Submarinas entre la República de Venezuela y República Dominicana.	Nº-2.634	28-julio-1980
10	Convenio Internacional para la regulación de la pesca de las Ballenas.	Nº-Ext.3.327	18-enero-1984
11	Tratado entre la República de Venezuela y la República de Trinidad y Tobago sobre la Delimitación de áreas Marinas y Submarinas.	Nº-34.588	06-noviembre-1990
12	Tratado de Delimitación Marítima entre la República de Venezuela y la República Francesa.	Pendiente de	Aprobación

Cuadro Número 3.

Fuente: Leyes aprobatorias citadas.

3. EL “DERECHO VIVO MARÍTIMO” COMO MEDIO PARA LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO

Al margen de la existencia de las convenciones internacionales, instrumento por excelencia para lograr la unificación del derecho marítimo en el ámbito internacional, no se puede obviar la existencia del denominado “derecho vivo” marítimo. Calificado así por Antonio Scialoja¹¹ quien, además de ser su máximo exponente, presenta su tesis sobre el proceso característico de aparición de la norma jurídica marítima (“derecho vivo”) apoyado, por una parte, en la interpretación de la norma jurídica al ser aplicada al caso concreto, y, por otra parte, en la fuerza vinculante de la voluntad privada que crea una singular norma escrita contractual (derecho de los formularios o contrato tipo) como formación consciente de la costumbre, que puede terminar por constituir regla sancionada por las legislaciones; las Reglas de la Haya o de York y Amberes representan el ejemplo típico.

En efecto, la inadaptación del derecho escrito a los nuevos usos del tráfico marítimo ha conducido a la creación de un derecho usual paralelo al derecho positivo, en virtud que “...la norma que en el uso se crea espontáneamente por la propia actividad de los interesados es una norma viva y dinámica que sigue dócilmente las fluctuaciones de la cambiante realidad (...), los usos son la fuente inagotable de un derecho viviente”¹². Al respecto Scialoja expresa:

...este derecho vivo forma el meollo del derecho marítimo moderno, al que comunica ese carácter oscilante y mudable que le es propio (...), nos movemos aquí más que en parte alguna del orden jurídico fuera del campo de las normas, y de lleno en la vibrante atmós-

¹¹ Antonio Scialoja: **Sistema de Derecho de la Navegación**, Buenos Aires, Editorial Bosh, 1950, Pag 7 a 11. Scialoja propone la expresión “derecho vivo” inspirado en el término “derecho viviente” utilizado por Ehrlich en su obra *Die Erforschung des lebenden Rechts*, 1911.

¹² Joaquín Garrigues: **Curso de Derecho Mercantil**, Madrid, Imprenta Aguirre, 1983, Pág. 554.

fera de la aplicación del derecho a los infinitamente varios y alejados de la norma precisa, fría, genérica y abstracta de los códigos.¹³

Siguiendo a Jesús Rubio¹⁴, consideramos que tal juicio del autor italiano es sin dudas extremista, ya que no resulta del todo imposible lograr adaptar las normas internas de los Estado (sean códigos o leyes especiales) a la gran variedad de situaciones que puedan emerger de la actividad marítima, y que de hecho han surgido en los últimos tiempos. La adecuación de las disposiciones a los hechos que pretende regular es, en todo caso, labor de los legisladores¹⁵, quienes para lograrlo deben partir de la realidad y luego crear o adaptar las leyes (cual tradicional proceso de creación de leyes), y en tal sentido evitar complicarles la tarea a los actores jurídicos cuya misión es aplicar el derecho, y minimizar el reiterado intento de subsumir los distintos hechos, de la naturaleza que sean, en las mismas estructuras jurídicas pre-establecidas. Otra situación es que este proceso no sea compatible con los intereses y fines perseguidos por las grandes empresas aseguradoras y/o navieras¹⁶, en cuyo beneficio pretenden que se dicten los preceptos vinculantes en las relaciones derivadas del tráfico marítimo. En tal sentido, la ley no se considera una expresión de la libre voluntad del legislador para obtener el bien común, en la

¹³ Antonio Scialoja: Ob. Cit., Pág. 8.

¹⁴ Jesús Rubio: Ob., Cit., Pág. 15 y 16.

¹⁵ Cabe resaltar que en el caso de Venezuela, transcurrió un largo período de tiempo sin que los legisladores se decidieran actualizar el derecho marítimo interno, contenido principalmente en el Libro Segundo del Código de Comercio. Fue necesaria la intervención del Ejecutivo Nacional para que, mediante el uso de sus facultades legislativa (numeral 8 del artículo 236 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela) dictara un conjunto de Decretos con rango y fuerza de Ley tendientes a la tan anhelada reforma legislativa del derecho marítimo venezolano. Mecanismo que no deja de ser discutible, ya que la creación de tan cantidad de normas, en tan poco tiempo, ha dado lugar a que posteriormente la Asamblea Nacional se abocara a conocer y modificar ciertos de tales Decretos Ley (verbigracia, la Ley de Marinas y Actividades Conexas).

¹⁶ Al respecto ver Antonio Scialoja: Ob., Cit., Pág. 10 y 11.

medida en que esa voluntad esté condicionada por los intereses de la clase dominante (en este caso el binomio transportistas-aseguradores); es decir, la noción de bien común podría convertirse en una mera ilusión que en el fondo trate de ocultar que, por lo general, el Estado no deja de estar al servicio de los intereses comunes de la clase dominante.

La también actitud pasiva del legislador ante los nuevos usos contractuales, propicia a que en la práctica surja y se fortalezca un poderoso movimiento emprendido por las compañías navieras y aseguradoras, quienes, dirigiendo los beneficios a su favor mediante sus contratos tipo ó pólizas uniformes, han sabido crear paralelamente un derecho que se impone (o que imponen) a las relaciones jurídico marítimas, convirtiendo la naturaleza jurídica del contrato marítimo de un “contrato paritario” a un “contrato de adhesión”, verbigracia, “...quien desee saber quo iure utimur para seguros marítimos, no debe leer el código sino la “póliza tipo” re-dactada e impuesta por las organizaciones internacionales de aseguradores. Y lo mismo se observa en los fletamentos y contratos de ajuste”.¹⁷

En el Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, de Guillermo Cabanellas, se definen los contratos de adhesión como “Aquel en que una de las partes fija las condiciones uniformes para cuantos quieran luego participar en él, si existe mutuo acuerdo sobre la creación del vínculo dentro de las inflexibles cláusulas.”¹⁸. Este tipo de contratos constituye un medio contrario a los privilegios de los distintos contratantes; pero también una palanca de opresión de las grandes empresas navieras y aseguradoras que imponen condiciones muchas veces leoninas. Entendiendo, a su vez, el contrato leonino como “...el contrato oneroso que desconoce la equi-

¹⁷ Antonio Scialoja: Ob., Cit., Pág. 9.

¹⁸ Guillermo Cabanellas: **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**, Tomo II, Buenos Aires, Editorial Heliasta S.R.L., 1981, Pág. 343.

tativa relación entre las prestaciones, por abuso de la superioridad propia o de la ajena debilidad o ignorancia"¹⁹. En ese orden de ideas, Cabanellas continua argumentando lo que, en definitiva, es el trasfondo del "derecho vivo marítimo":

Las empresas de transporte aéreo, naval y terrestre, así como las compañías aseguradoras, suelen exigir numerosas estipulaciones leoninas, que a la jurisprudencia les insta invalidar para restablecer los principios morales en el campo del derecho; se descargan de las responsabilidades que requieren y hasta recaban la facultad de alterar unilateralmente, por determinadas circunstancias del mercado, que ellas mismas aprecian, el costo de los servicios o el valor de las prestaciones.²⁰

En definitiva, en el contrato de adhesión no existe discusión previa, no hay otra alternativa que la aceptación total o la abstención. Cuando un individuo aislado contrata con una empresa poderosa (empresa de transporte, compañías de seguro) no le cabe discutir las condiciones del contrato de igual a igual, pues uno de los contratantes impone su voluntad al otro; sin duda, el más débil tiene la posibilidad de no contratar; pero, si contrata, sufre la imposición del más fuerte, se adhiere a las normas que, si no han sido impuestas por el legislador, lo son desde luego por su otro contratante, eso ha provocado el intervencionismo para restablecer en cierto modo el equilibrio entre las partes, con la fijación de restricciones legislativas.²¹

¹⁹ Guillermo Cabanellas: Ob., Cit., Pág. 168.

²⁰ Idem.

²¹ Guillermo Cabanellas: Ob., Cit., Pág. 343.

En el “derecho vivo marítimo”, el contrato tipo (propio del derecho de los formularios) es por lo general un contrato de adhesión con cláusulas leoninas, y no responde necesariamente a la voluntad de ambas partes, sino a la voluntad de quien domine el negocio marítimo, o los negocios a él vinculados. Dicho en otras palabras, en torno al objeto del derecho marítimo, es decir el comercio marítimo, convergen los intereses, comunes y/o contrapuestos, de los entes privados (armadores, empresas navieras, cargadores, aseguradores, propietarios, intermediarios y financistas); y de los entes gubernamentales (países importadores y países exportadores), de ellos, quien domine el comercio impone las condiciones de los contratos y amolda las normas a su beneficio; y, quien tiene ese privilegio tiene (o elabora) el derecho a su favor, exigiéndolo finalmente por encima de cualquier sistema creado, en razón de que “...las legislaciones de los Estados más fuertes, o políticamente más evolutivos, se imponen o sobreponen a la de los pequeños Estados”²², (podríamos agregar lo mismo para el sector privado); a la postre, no puede mas que calificarse el actual “derecho vivo marítimo” como un derecho usual impositivo.

Así mismo, por ser el “derecho vivo marítimo” de inspiración preferentemente anglosajona, surgido para regir una navegación de estructura técnica y económica totalmente distinta a la regulada por el derecho interno de los países del sistema escrito (especialmente de las normas de derecho privado), surge el inevitable problema de interpretación, aplicación e integración de normas de distinto origen y estructura. De esta manera se produce una verdadera disgregación dentro del ordenamiento jurídico: por una parte se conserva la legislación tradicional positivista; y por otra, se incorpora un grupo de normas con un esquema jurídico diferente. Es ya un lugar común considerar que existe una ruptura

²² Antonio Brunetti: **Derecho Marítimo Privado Italiano**, Barcelona, Bosh Casa Editorial, 1950, Pág. 11.

entre el derecho legislado (o codificado) y el mencionado "derecho vivo" o "derecho de los formularios" (en principio dominado por el sistema anglosajón y dominante del tráfico marítimo), que de una u otra forma ha guiado los privilegios del transporte marítimo a favor de los armadores y países exportadores, propiciando una contraposición de intereses por quienes se encuentran del otro lado de la relación comercial, es decir, los cargadores y países importadores; éstos, sin embargo, han comenzado a ejercer presión proponiendo una revisión del sistema establecido, en cuanto, por ejemplo, a la distribución de riesgos y responsabilidades.

En todo caso, el "derecho vivo" domina la actividad marítima, y antes de ser tomado en cuenta a la hora de realizar reformas legislativas en cualquiera de los Estados que poseen derechos escritos, así como al momento de crear normas internacionales vaciadas en las convenciones internacionales, es preciso revisar su contenido para adaptarlo a la realidad del tráfico naviero con orden a los principios superiores del derecho, como la justicia y bien común; y es preciso, además, que los juristas de los sistemas escritos desistan de esa actitud rígidamente jurídica que los caracteriza, porque sólo conduce al estancamiento de derecho, causa mediata e indirecta del sistema que hoy se les impone.

A MANERA DE CONCLUSION

Pese a las influencias externas de carácter político, económico o cultural, el derecho marítimo ha mantenido en el transcurso de su desarrollo histórico dos aspectos que le son intrínsecos: la autonomía de sus normas de otras ramas del derecho y su uniformidad en el ámbito internacional. Efectivamente, desde su origen el derecho marítimo se ha mostrado autónomo respecto a otras ramas jurídicas (al margen de los distintos argumentos dados en la doctrina por la polémica surgida en torno a la procedencia o no de su autonomía), lo que demuestra la nota particularista de sus instituciones y normativa jurídicas, evidenciada en las Ordenanzas

de Colbert del año 1681; de otro lado destaca (también desde sus orígenes) la tendencia hacia su unificación internacional determinada en todo momento por la indudable universalidad del tráfico marítimo.

Esta doble característica (autonomía y uniformidad) están tan arraigadas al derecho marítimo que las ha conservado como una constante histórica, incluso cuando a partir del movimiento codificador-nacionalista, en Francia a partir del año 1807, fue incluido en el Código de Comercio como una parte del derecho mercantil (privatizándolo) atentando contra su autonomía; y fueron reducidas sus normas al ámbito exclusivo de cada Estado, quienes desde entonces en principio aplican en su jurisdicción las disposiciones internas consagradas en sus respectivos códigos de comercio (nacionalismo), e incluso, en sus leyes especiales, perdiendo así, temporal y parcialmente su uniformidad internacional. Hoy la tendencia es recobrar la antigua autonomía y uniformidad normativa que desde su origen ha caracterizado al derecho marítimo, en el fondo lo que se persigue es rescatar su especialidad. Así, con el actual movimiento de unificación a través de la Convenciones Internacionales, se cierra el círculo, porque implica una “vuelta a la uniformidad” que las normas maritimizadas poseían en la Edad Media; y, con el surgimiento del “derecho vivo”, una “vuelta a la costumbre”. En definitiva, los acontecimientos jurídicos y políticos que han influido en el proceso formativo del derecho marítimo han dado como resultado que en la actualidad coexistan tres categorías de preceptos normativos en los distintos ordenamientos jurídicos vigentes: normas de carácter Internacional: vaciadas en las Convenciones Internacionales; normas de carácter interno: dictadas según la corriente legislativa asumida internamente por cada país (códigos mercantiles o leyes especiales); y, normas de carácter consuetudinario internacional: reflejadas en los contratos tipo del “derecho vivo”.

No consideramos casual que la evolución del derecho marítimo comenzó con la formación de la costumbre (con los primeros contactos entre los pueblos navegantes), y hoy, siglos después, también sea la costumbre que esté transformándolo (con la reciente presencia del "derecho vivo" o derecho usual). Tampoco es casual que las primeras legislaciones conocidas en el mundo occidental dirigidas a regular la actividad naviera se guiaran por el criterio de uniformidad de los usos nacidos en los puertos de distintos pueblos ("Consulado del Mar" o "Los Roles de Oleron"), y hoy, años después, sea la uniformidad el criterio que esté agrupando las normas del derecho marítimo en el ámbito internacional (con la unificación a través de las Convenciones Internacionales o el "derecho vivo marítimo"). Al interpretar conjuntamente ambas situaciones (costumbre y uniformidad) se concluye con la reiterada expresión que señala: "la historia del derecho marítimo es la historia de los usos uniformes, aceptados internacionalmente".

BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO, Ignacio: **Convenios Internacionales Marítimos**, Volumen 1, Barcelona, Librería Bosch, 1986.
- BERLINGIERI, Francisco: "El Comité Marítimo Internacional", en **Revista del Comité Marítimo venezolano**, Volumen I, Caracas, 1980.
- BRUNETTI, Antonio: **Derecho Marítimo Privado Italiano**, Barcelona, Bosh Casa Editorial, 1950.
- CABANELLAS, Guillermo: **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**, Tomos II, Buenos Aires, Editorial Heliasta S.R.L., 1981.
- COLOMBOS, John: **Derecho Internacional Marítimo**, Madrid, Ediciones Aguilar, 1961.
- FERNÁNDEZ-CONCHESO, Aurelio: **Régimen Administrativo de la Navegación**, Caracas, Ediciones Marítimas Venezolanas, 1993.

- GARRIGUES, Joaquín: **Curso de Derecho Mercantil**, Madrid, Imprenta Aguirre, 1983.
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL: "Resolución Número 2 de la Conferencia. Adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias", Londres, 12 de diciembre de 2002.
- RUBIO, Jesús: **Derecho Marítimo y Derecho Aéreo**, Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1952.
- SCIALOJA, Antonio: **Sistema de Derecho de la Navegación**, Buenos Aires, Editorial Bosh, 1950.
- VILLARROEL RODRÍGUEZ, Francisco: **Tratado General de Derecho Marítimo**, Caracas, Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, 2003.
- _____ : **Derecho Internacional del Mar**, Caracas, Paredes Editores, 1994.
- "Día Marítimo Mundial 2003: La OMI Comunidad comprometida con el logro de unos mares seguros, limpios y bien protegidos", Enero del año 2004, obtenido en la dirección electrónica: <http://www.dimar.mil.com>.

* El presente estudio forma parte de un amplio trabajo de investigación realizado por la autora en el marco de la evolución histórica del derecho marítimo venezolano.