

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE LA NAVEGACIÓN

**EL SISTEMA DE LÍNEA DE BASE RECTA EN EL ESPACIO ACUÁTICO
DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.**

**(Trabajo Especial de Grado Presentado para Optar al Título de
Especialista en Derecho de la Navegación y del Comercio por Aguas)**

Autor:

IVÁN ANTONIO ZERPA GUERRERO

Tutor:

FRANCISCO ANTONIO VILLARROEL RODRÍGUEZ

Caracas, 20 de junio de 2011

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE LA NAVEGACIÓN
Y DEL COMERCIO POR AGUAS

**EL SISTEMA DE LÍNEAS DE BASE RECTAS EN EL ESPACIO ACUÁTICO
DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

Autor: Iván Antonio Zerpa Guerrero

RESUMEN

El principal objetivo del presente trabajo es estudiar la legislación venezolana a los fines de conocer los aspectos jurídicos para el establecimiento de un Sistema de Línea de Base Rectas que permita desarrollar el planteamiento de un espacio acuático que pueda denominarse: Mar de la República Bolivariana de Venezuela. En el uso de los espacios acuáticos como vías de comunicación, se materializa un tráfico marítimo de gran importancia nacional, lo que resulta de gran interés para el desarrollo económico de la República, ya que una gran cantidad de buques entran y salen anualmente de puertos y terminales venezolanos, dentro de una dinámica de intercambios con el resto del mundo, así como los buques pesqueros que realizan sus faenas en los espacios acuáticos y alta mar. Para la elaboración de esta investigación se empleó un diseño no experimental de tipo transeccional-correlacional, ya que no se manipularon variables de estudio analizándose en un tiempo único, observando sólo su relación sin definir posibles causalidades entre ellas.

Las circunstancias en las cuales un Estado puede utilizar la línea recta como punto de base a partir del cual medirá su mar territorial y sus otras áreas marinas, están claramente establecidas en el caso de la pesquería entre Inglaterra y Noruega de 1951, sin embargo este tema fue tratado en la Conferencia de La Haya de 1930.

Algunos países, incluyendo Venezuela, han trazado líneas de base rectas a través de sus deltas, así tenemos el Decreto Presidencial de la República de Venezuela N° 1.152, Gaceta Oficial N° 28.672 de julio de 1968, a través del Delta del Río Orinoco. Otros países han adoptado reglas mucho más amplias que las previstas en las convenciones internacionales. En este sentido, en Venezuela el artículo 12 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares establece:

“Artículo 12. Cuando las circunstancias impongan un régimen especial debido a la configuración de la costa, a la existencia de islas, o cuando intereses propios de una región determinada lo justifiquen, la medición se hará a partir de las líneas de base recta son aguas interiores integrantes del territorio nacional.

El presidente o Presidenta de la República, mediante decreto, fijará tales líneas de base recta, las cuales se harán constar en las cartas náuticas oficiales.”

Los problemas esenciales que suceden entre países y que afectan intereses vitales y que presentan características muy diversas, no siempre se solucionan mediante las normas de carácter general establecidas en las convenciones multilaterales. Lo que hay que tener en cuenta es que la delimitación puede convertirse tanto en un asunto bilateral y aun multilateral, cuando las distintas zonas se superponen o solapan entre estados adyacentes.

Es importante señalar la importancia de establecer la delimitación del espacio acuático de Venezuela, mediante la aplicación de líneas de base recta, el cual pueda denominarse Mar de Venezuela.

ÍNDICE DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN.....	6
OBJETIVO GENERAL.....	9
OBEJTIVOS ESPECÍFICOS.....	9
CAPÍTULO I	
ANTECEDENTES HISTÓRICOS LEGISLATIVOS DEL DERECHO DEL MAR.....	11
1.2 El Derecho del Mar en Venezuela.....	30
1.3 Decretos del Libertador en Materia Marítima.....	35
CAPÍTULO II	
SISTEMA DE LÍNEA DE BASE RECTA.....	43
2.2 Mar de Venezuela.....	48
2.2.1 Puertos de Tierra Firme.....	49
2.2.2 El rosario de islas.....	51
CAPÍTULO III	
MARCO LEGAL.....	55
3.1.1 Decreto que establece las Reglas Generales aplicables a las Naves de los Beligerantes y Medios de Telecomunicaciones en Territorio, Aguas Territoriales y Espacio Aéreo de la República.....	56
3.1.2 Ley sobre Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección	

de la Pesca y Espacio Aéreo.....	57
3.1.3 Decreto por el cual se Declara Libre Acceso a las Playas.....	58
3.1.4 Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a lo largo de las Costas Continentales e Insulares de la República de Venezuela.....	58
3.1.5 Ley de la Comisión Nacional para el Estudio y Planificación del Desarrollo de la Zona del Caribe Venezolano.....	59
3.1.6 Ley de Conservación y Saneamiento de Playas.....	60
3.1.7 Reactivación de la Marina Mercante Nacional.....	61
3.1.8 Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares.....	72
3.1.9 Decreto con Fuerza de Ley de Zonas Costeras.....	73
3.1.10 Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.....	74
CAPÍTULO IV	
MARCO METODOLÓGICO.....	77
CONCLUSIONES	78
FUENTES CONSULTADAS	80

INTRODUCCIÓN

La República Bolivariana de Venezuela, en el ejercicio de la soberanía en el territorio nacional que comprende el espacio acuático, fluvial, lacustre e insular, así como aquellas áreas que son o puedan ser patrimonio común de la humanidad, en los términos, extensión y condiciones que determinen los acuerdos internacionales y la legislación nacional, así lo expresa la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, Gaceta Oficial N° 5.890 del 31 de julio de 2008. La evolución de la actividad marítima internacional y las transformaciones en el ámbito económico, político y social que atraviesan los Estados, requiere de la actualización de los ordenamientos jurídicos, permitiendo a su vez la evolución y desarrollo de los pueblos en sociedad.

La forma de manifestación de estos hechos ha sido histórica y se han reflejado en los actos públicos y privados realizados por la Nación venezolana en aras de su seguridad y bienestar. Estos actos se relacionan con políticas y acciones referidas con el dominio del espacio en sí, desde el punto de vista insular, fluvial y lacustre, y con el uso del espacio acuático en sí, como vía de comunicación y fuente de recursos, lo que se ofrece en países que tienen acceso al mar como una gracia que trasciende abierta a los más generosos horizontes; no así la historia aceptada, investigada o rechazada del mar que lleva la huella de las leyes inamovibles y, para conocerlas es necesario retroceder en el tiempo, pues, se trata del espíritu de los pueblos, de las necesidades humanas y del conocimiento que se

tenga, en cuya separación con respecto al futuro reclama un contrapeso en la que siempre estribará la inteligencia del legislador.

En el uso de estos espacios acuáticos como vías de comunicación se materializa un tráfico marítimo de gran importancia nacional, lo que resulta de gran interés para el desarrollo económico de la República, ya que una gran cantidad de buques entran y salen anualmente de puertos y terminales venezolanos, dentro de una dinámica de intercambios con el resto del mundo, así como los buques pesqueros que realizan sus faenas en los espacios acuáticos y la alta mar.

Por otra parte, los proyectos de exploración y explotación de combustibles fósiles en el Mar Caribe, el Océano Atlántico y en la Faja Petrolífera del Río Orinoco y algunos de sus afluentes, y la ampliación de la flota mercante y petrolera nacional son indicadores, no sólo de la dependencia presente, sino también de la dependencia futura de la Nación en relación con los espacios acuáticos, motivado a que el aumento de las actividades de producción y reproducción de la vida material de los venezolanos implicando un mayor y mejor uso de los espacios.

La siguiente investigación está conformada en cuatro capítulos; en el capítulo I se presenta los antecedentes históricos legislativos del Derecho del Mar, el cual pasa por varias etapas; a su vez se representa como ha sido el Derecho del Mar en Venezuela y la evolución que éste tuvo hasta llegar a la actualidad legislativa.

En el capítulo II se delimita el Sistema de Líneas de Base Rectas y su importancia en la delimitación de los espacios marítimos, puesto que cualquiera que sea la figura a la que se esté refiriendo, la intervención de las líneas de base, por activa o por pasiva, se hace necesaria.

El capítulo III consta de una valoración de los instrumentos jurídicos con que se cuenta en el área legislativa del Derecho del Mar en Venezuela, se presenta el marco legal de la investigación.

El capítulo IV estipula el marco metodológico, aquí se especifica el tipo de investigación que es práctica, exploratoria, de carácter descriptivo. Por último las conclusiones del presente trabajo.

Actualmente se está iniciando un proceso de volcamiento hacia los espacios acuáticos e insulares, este proceso no es sólo producto del redireccionamiento de las políticas del Estado, sino que éste se ha estado produciendo en función de proyectos ya en curso, que devienen de una política de desarrollo integral que busca la superación de una situación pasada y presente en aras de un mejor porvenir.

Una manera de articular y dar forma y viabilidad a esos proyectos es mediante el establecimiento de un Sistema de Líneas de Base Rectas, que permita desarrollar el planteamiento de un espacio acuático que pueda denominarse: Mar de la República Bolivariana de Venezuela.

Objetivo General:

Estudiar los aspectos y fundamentos jurídicos del Sistema de Línea de Base Recta en el espacio Acuático de la República Bolivariana de Venezuela.

Objetivos Específicos:

1. Estudiar los antecedentes históricos legislativos del Derecho del Mar.
2. Delimitar el marco conceptual relacionado con el Sistema de Línea de Base Recta de la República Bolivariana de Venezuela.
3. Determinar el marco legal que respalda el desarrollo del Sistema de Líneas de Base Rectas en el espacio acuático venezolano.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS LEGISLATIVOS DEL DERECHO DEL MAR

CAPÍTULO I

1.1. Antecedentes históricos legislativos del Derecho del Mar

El Derecho del Mar tiene varios momentos en su proceso evolutivo y formativo. Se puede hablar de una etapa antigua, la cual comprende el inicio de las civilizaciones, donde los océanos comienzan a jugar un papel fundamental en el desarrollo y evolución de los pueblos, debido a que constituyen el medio más importante para establecer un contacto comercial y cultural entre los diferentes grupos humanos que gestó y alimentó las características propias de una multiplicidad de culturas, pueblos, razas, costumbres y lenguas.

Las relaciones a través del mar datan desde la época de la civilización mesopotámica¹, pasando por Asia y expresado en los imperios Chino, Hindú y Egipcio, y en el Mediterráneo por Grecia y Roma. El Derecho del Mar se constituyó en el uso y la costumbre marítima de todos los pueblos, tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra. No estuvo presente la norma escrita o codificación alguna que reglamentara la conducta de los Estados en sus movilizaciones a través de los océanos.

¹ **Civilización mesopotámica: Comprendía entre otras las siguientes culturas: Sumerios, Acadios, Babilónicos, Hititas, Fenicios, Hebreos, Sirios, Medos y Persas.**

En Roma, por ejemplo, el Derecho del Mar tiene su origen en el propio *ius gentium*, que era el derecho aplicado a todas las naciones y a los extranjeros en los territorios y dominios romanos, que dio la pauta para que en el propio imperio surgiera un derecho marítimo primitivo fundamentado en la costumbre.

Una de las causas que llevó al encuentro de otras tierras fue la expansión del comercio, dando de esa forma inicio a la comunidad internacional consolidada.

La inexistencia de un amplia visión del mar territorial del Estado favoreció los intereses de las grandes potencias hasta finales de la Segunda Guerra Mundial, a las que les convenía, por razones económicas y estratégicas, que la jurisdicción marítima de los Estados no sobrepasase las tres millas, en detrimento del desarrollo y la seguridad de los países más débiles y carentes de capacidad para sustentar y sostener sus derechos. Además cabe resaltar, históricamente se ha comprobado que durante siglos la ausencia de un Derecho del Mar permitía y facilitaba la repartición imperialista de las tierras encontradas.

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales. Los antiguos romanos utilizaban embarcaciones a vela equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta Cartago y otros frentes de operaciones. La construcción de barcos y el

aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo. Estos cambios, junto con la incorporación de la brújula, hicieron posible la navegación en mar abierto sin avistar la costa.

Desde el más remoto origen y sin contar la fuerza humana de los remeros, que fue sin duda el primer medio de propulsión que el hombre halló para sus naves, posteriormente la navegación se realiza a vela y durante milenios los buques dependen entonces de un elemento externo para su impulsión.

La navegación se practicaba en embarcaciones rústicas, impulsadas por el viento que hinchaban sus velas y ayudadas por remeros que generalmente eran esclavos o prisioneros de guerra; resultó el más poderoso vehículo de los cambios y el medio más apto para el estrechamiento de las relaciones comerciales.

Al igual que sucedía durante la Edad Antigua en el Mediterráneo y otras zonas del mundo, el hecho de que los asentamientos coloniales en América estuvieran establecidos, por lo general, en las costas, los ríos o los lagos, fue a causa y consecuencia de que las primeras rutas de transporte en las colonias fueran las vías fluviales naturales, y los modos más eficientes de viaje se realizaran por barco.

El periodo de la navegación velera que dura hasta cerca del 1860, presenta desde el punto de la técnica una monótona uniformidad. Los

escasos progresos de las construcciones no consentían notables evoluciones en las instituciones jurídicas; ni el descubrimiento de la brújula, aún siendo de inestimable ventaja para la seguridad de la navegación, tuvo influencia apreciable en su desenvolvimiento.

La modestia de las dimensiones, la insuficiencia de los instrumentos náuticos, la lentitud de la navegación a vela, la deficiencia de las señales semafóricas, el fácil deterioro de las construcciones de madera, la piratería que infectaba los mares, hacía insegura la navegación, frecuentes los naufragios y la innavegabilidad.

En Grecia, particularmente Atenas, existió el Derecho del Mar, conocido en parte a través de Demóstenes. Los griegos de la Isla de Rodas dictaron una ley reglamentando la echazón del cargamento de un buque, evitando de esta forma los peligros apremiantes propios del mar. Dicha ley fue adoptada por los romanos con el nombre de Lex Rhodia de lactu, que a la vez fue incorporada al Digesto.

Los romanos legislaron todo lo referente a la actividad marítima en diversos cuerpos legales; el Código de Justiniano y el Teodosiano. Durante el reinado de los emperadores bizantinos fue publicado el Libro de las Basílicas, dedicado exclusivamente al comercio marítimo.

En conclusión, todas las leyes mencionadas relativas a la actividad marítima y comercial marítima, las verdaderas fuentes del Derecho Marítimo

están en los usos y costumbres del mar que en la práctica constituye el derecho viviente.

En la Edad más Antigua (*Era Mediterránea, hasta el 850 a.C.*) egipcios, asirios, caldeos, fenicios, según Herodoto, contribuyeron al incremento del comercio por el mar y por los ríos (*específicamente el Nilo*).

Los antecedentes del Derecho Marítimo datan del 200 a.C. con el Código de Hamurabi, sobre el cual existe una rica y científica literatura que consta de 282 párrafos de los cuales faltan 35, constituyéndose en el monumento más antiguo que se conoce, que contiene algunos artículos (239 a 240; 275 a 277) relacionados con las construcciones navales, medidas de los fletes, las convenciones sobre enrolamiento de la responsabilidad del transportista.

En la civilización minoica o cretense el comercio naval asume notable importancia debido a la peculiar situación de la isla, emplazada en el cruce de las vías entre Siria, Grecia y Egipto.

Los fenicios aparecieron desde el siglo XV a.C., como los más audaces navegantes y los más afortunados comerciantes del Mediterráneo a lo largo de sus costas hasta España, fundando en ellas vastos emporios y florecientes colonias, alguna de las cuales como Cartago, llegó a ser una ciudad famosa. Nada ha quedado de sus leyes no obstante ser ellas las que presidieron el tráfico marítimo más importante y próspero de la antigüedad.

El sucesivo período (*helénico-cartaginés: 850-146 a.C.*) desde la fundación del Estado conquistador asirio y de Cartago, a la destrucción de esta ciudad y de Corinto, se caracteriza en sus inicios por relaciones marítimas menos intensas. Los griegos fueron los artífices de su propia potencia naval. No parece que hubiesen aprendido de los fenicios la construcción de las naves, porque los métodos de navegación y el carácter estrictamente nacional de su idioma, prueban que debieron a sí mismos el desarrollo de su arte náutico.

Los tiempos homéricos, en particular aquellos en que se desenvuelve la Odisea (*IX-VIII siglos a.C.*) conocieron la actividad guerrera marítima, que tuvo una vigorosa restauración en los siglos sucesivos con el desarrollo y la hegemonía de Atenas y con el estallido de las guerras persas.

La navegación de los griegos era por lo general practicada por naves de 50 remos (*25 por costado*), la militar, con nave de tres órdenes de remos (*trieres*) provistos de velas; los puertos de la época eran suficientemente equipados con muelles, banquetas y almacenes. La navegación de los griegos se extendía por el Mediterráneo y por el Mar Negro. Las condiciones especiales de su península pobre y montañosa empujaban a este pueblo a frecuentes emigraciones hacia occidente en busca de zonas más fértiles y más hospitalarias. La colonización griega, que en dos siglos (*VIII y VII a.C.*) se extendió desde las costas del Mediterráneo (*colonias del Ponto, del Jonio, Magna Grecia y la de Sicilia*), a las del Tirreno (*Galias y España*) y de la

Tracia, hasta la Palude Meótica, es una consecuencia de la intensa actividad marinera y comercial de aquel tiempo.

En semejantes condiciones se comprende cómo la legislación marítima había conseguido en Grecia una notable importancia, pero de ella, fuese porque estuviese formada en gran parte de reglas consuetudinarias, no ha quedado más que algunos fragmentos sobre prestación a cambio y copropiedad naval, transmitido a través de las oraciones de Demóstenes.

El período romano puede considerarse aquel que transcurre desde la destrucción de Cartago hasta la compilación justiniana (146 a.C.-527 d.C.).

Con los romanos la navegación toma grandes vuelos, especialmente durante la época imperial. Las flotas de comercio a remos y a vela, armadas por los particulares, generalmente para el transporte del grano (***navi onerariae***) y de los mármoles, probablemente subvencionados por el Estado, surcaban el Mediterráneo, convertido en un lago romano, desde el Mar Rojo hasta el Océano Índico, y se atrevían audazmente a penetrar en el Atlántico y mares septentrionales.

Las naves romanas no eran de gran porte, (*generalmente unas 200 toneladas de carga*), pero en cambio, según la experiencia de sus navegantes; se viajaba también de noche, rigiéndose por las estrellas; y por precaución la navegación se limitaba a ocho meses del año, excluyéndose el invierno. El comercio de los romanos era casi todo de consumo (***BONOLIS***),

escasamente de exportación, por lo cual la caída del imperio y el traslado de la capital a Bizancio llevaron consigo la decadencia de la navegación, parte por la translocación de los intereses comerciales y parte por la esterilización de aquel potente movimiento de tráfico que sólo desde Roma podía irradiar.

La legislación marítima de Roma Imperial, como también su cultura, experimentaba la influencia de Grecia. Al morir Teodosio (436 a.C.) la separación del imperio de oriente del occidente produjo una desviación equitativa y una difusión del Derecho Bizantino.

En la Edad Media la legislación marítima va madurando a la sombra del Derecho Romano y del Bizantino. La ley pseudoria era adoptada como costumbre en la Italia meridional, continuando su mayor influencia sobre la economía de la navegación, desarrollándose al lado de los principios de la comunidad de riesgos. Al comenzar la Edad Media quedó paralizada la producción legislativa, pero no se retrasó la aplicación de la precedente y en las Curias de los Consulados del Mar, constituidos en las principales ciudades marítimas del Mediterráneo, se formaron y se recogieron, como derecho consuetudinario, los buenos usos del mar, ampliamente practicados en el tiempo de las Cruzadas. Es característica de este período el doble orden de la legislación, la romana escrita para el derecho civil o terrestre, y el derecho consuetudinario para las cosas marítimas.

Una constitución de Barbarroja del 5 de junio de 1162, decía precisamente que "**Januenses iudices secundum leges nostras romanas et bonam conusetudinem eorum justitiam faciant conquerenti**"; el mismo concepto se expresaba en una Constitución de 1192 de Enrique VI. En Pisa, al lado de la Ley romana, regía la "**Consuetudo**", según el cual se juzgaban los negocios marítimos.

En Venecia la "**Consuetudo**" fue la única frente viva de la materia, hasta la legislación del siglo XIII. En Italia meridional el derecho de Trani y de Amalfi tiene una trama de derecho consuetudinario, mientras que para el restante litoral, el **et jus navale Rhodiorum** se mantiene incólume como tal.

En cuanto a la interferencia entre la legislación y el comercio marítimo, la historia de éste hasta el siglo XV, es la historia política y económica de las ciudades marítimas del Adriático y del Tirreno, donde existieron poderosas repúblicas que disfrutaron durante siglos de la señoría del mar. Bonolis ha demostrado eficazmente cómo la historia del comercio medieval en el Adriático viene caracterizada por tres hechos:

a) Por las relaciones antiguas y constantes de Venecia y de las ciudades adriática con el imperio bizantino, de donde procedía la influencia de este derecho en la formación del Derecho Adriático y Tirrénico. En la historia de tales relaciones, Venecia consiguió solidificar su papel de puente entre el mundo griego y el romano-germánico;

b) Por la supremacía de la señoría véneta sobre las demás ciudades de las costas adriáticas (*Ancona, Pesaro, Ravenna, Trani, Bari, Zara, Spoleto, Ragusa, Lesina, Cattaro y Curzola*) de las que dimanaba la grande fuerza expansiva de los estados venecianos, su influencia sobre otros puertos y la orientación del Derecho Adriático a su unificación;

c) Las relaciones aun en tiempos posteriores de las ciudades Adriáticas con las demás del Mediterráneo (*Francia, España, Berbería*) de donde procedían; infiltraciones de elementos del derecho de otras poblaciones mediterráneas.

Del siglo VII al X los árabes dominaban el señorío de los mares y asestaron un golpe mortal a la potencia marítima de Bizancio. Si bien su comercio fuese, sobre todo de piratería, a través de sus emporios comerciales fundados a lo largo de la costa del Asia Menor, de Siria y del septentrión del Africa hasta España, para la lucha contra Amalfi, Nápoles, Gaeta y Roma, y finalmente por la ocupación de las costas napolitanas y de Sicilia dejaron profunda huella en las tradiciones jurídicas.

Los musulmanes en Sicilia, no obstante haber respetado a los vencidos su propia religión y el uso de las leyes, por causa de la larga dominación que ejercieron sobre la isla, no pudieron impedir la penetración de las propias costumbres que influyeron el posterior derecho secular (*Ciccaglione; Siciliano-Villanueva; Zeno*).

Atestiguan el predominio sarraceno en el comercio de las ciudades mediterráneas en diversos vocablos que pasaron a formar parte de las lenguas occidentales, la introducción de los números árabigos, del sistema monetario, las reglas sobre el modo de llevar los libros comerciales, etc.

Algunas costumbres fueron casi inconscientemente aceptadas y pasaron a formar parte del llamado "**derecho vulgar**", que tuvo en Italia vasta aplicación en la época sucesiva a aquella que fue dominada por la legislación justiniana.

Es importante no olvidarnos de la contribución colateral del comercio de los musulmanes en las legislaciones de los marítimos meridionales en el período más triste y oscuro de la civilización italiana; pero también a no olvidarse de que el substrato de tal legislación, más que romano, es bizantino, puesto que en todo momento las costumbres marítimas, con lento pero tenaz proceso de asimilación, han conseguido mantener el Derecho Marítimo en su aspecto original.

Con la máquina a vapor, la navegación abandonó el romántico apoyo del velamen, ingresando adulta y especializada, al campo de la mecánica y de la ingeniería naval. La máquina a vapor abrió una vertiginosa carrera de creciente progreso y perfeccionamiento. Cambió no sólo la potencia de la velocidad, sino que en ello redundó en la seguridad personal de los viajeros y su comodidad. Por heroicos que hayan sido los pasos de los primeros

descubridores de rutas que acometieron sus hazañas sobre los inseguros buques de velamen, no menos importantes son los pioneros de la navegación a vapor. Mientras los pioneros descansaban su mérito en sus propias capacidades, los segundos iniciaron, primero inconscientemente, un trabajo de equipo, donde el creador de la máquina fue tan importante como el inventor de la hélice o su diseñador.

Paralelamente, las primeras grandes compañías navieras emergieron, disputándose mares y océanos. Los siglos XIX y XX presencian la más descarnada y seria competencia entre compañías, astilleros, modelos y líneas marítimas.

Durante el siglo XIX se produjeron grandes avances gracias a la tecnología producto de la energía a vapor. El *Clermont*, primer barco a vapor eficiente, fue construido por el inventor estadounidense Robert Fulton.

Hizo su viaje inaugural en 1807 por el río Hudson, desde la ciudad de Nueva York hasta Albany; realizó el viaje de ida y vuelta, de casi 483 km, en 62 horas. El primer barco en emplear propulsión a vapor en una travesía transatlántica fue el barco estadounidense *Savannah* en 1819, aunque se usaron las velas durante parte de los 29 días de viaje. Hacia 1840, en el mismo tiempo que un barco de vapor podía hacer seis viajes entre América y Europa, un velero podía hacer sólo tres. El conocido clíper, un tipo de velero rápido y elegante, fue el último de los barcos de vela que se utilizó con fines

comerciales. Se construyó entre 1845 y 1851, pero no pudo competir después de 1851 con los barcos de vapor cada vez más grandes y rápidos

A partir de la I Conferencia de La Haya de 1899, donde se comenzó a madurar la idea de codificar los aspectos internacionales referentes al mar, dando origen a un sinnúmero de conferencias, reuniones y congresos entre los que se pueden mencionar los siguientes:

- 1) II Conferencia de Paz de la Haya de 1907, que adoptó convenios y costumbres de la guerra marítima.
- 2) II Convenio de Ginebra de 1906, sobre la suerte de heridos y náufragos de las Fuerzas Armadas en el Mar.
- 3) Declaración Naval de Londres de 1909, sobre bloqueo marítimo y apresamiento de buques.

El primer intento de unificación y codificación se produjo en la Conferencia de La Haya de 1930, la misma no trajo consigo la promulgación de un convenio internacional, el proyecto de acuerdo internacional en ella redactado sirvió de modelo para intentos posteriores.

En 1942 se firma entre Venezuela e Inglaterra el Tratado de Delimitación de Áreas Submarinas, reconociéndose derechos de los Estados partes en las riquezas del subsuelo marino.

La Convención de Ginebra en 1958, auspiciada por las Naciones Unidas, conocida como la Primera Convención, se compone de cuatro convenciones: Mar Territorial, Plataforma Continental, Zona Económica Exclusiva y Recursos Marinos. Esta Convención fue preparada y elaborada por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, constituyó una manifestación universal de dichos reconocimientos y a su vez fueron considerados nuevos principios como la conservación de recursos vivos en la alta mar.

En 1960 se realizó la II convención de Ginebra sobre Derecho de Mar, que fracasó ante la presencia de posiciones encontradas de los Estados participantes, ya que una corriente encabezada por los Estados Unidos proponía una anchura de seis millas para el Mar Territorial y la otra corriente, constituida por los países en vías de desarrollo, proponía las 12 millas.

En 1973, en la ciudad de Caracas, cuando se reunió la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y concluye con el texto de la actual Ley del Mar que acoge algunos conceptos de las cuatro Convenciones de Ginebra de 1958. Esta es y ha sido la más numerosa en cuanto a la participación de Estados y gobiernos, y la de más larga elaboración, en cuyo texto participaron delegados y expertos de más de 150 países.

El Estatuto de la III Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar es el fruto de tres décadas de trabajo constante de la comunidad

internacional, a través de la Organización de las Naciones Unidas, en cumplimiento de la misión que señala la Carta Constitutiva, de fomentar el desarrollo y la codificación del Derecho Internacional.

En 1982, se logró la aprobación del proyecto de Convención que hoy en día es la Ley Universal del Mar, con 130 votos a favor, 17 abstenciones, la gran mayoría de los países que conformaron la disuelta Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, URSS, excluyendo a Rumania y a la ex Yugoslavia, así como España, Italia, Alemania, Holanda y Bélgica, y cuatro votos en contra: Estados Unidos, Turquía, Israel y Venezuela. La Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, encargada de preparar los proyectos que habían de constituir el documento principal de trabajo de la Primera Conferencia del Mar, dedicó especial atención al asunto de la delimitación de los espacios marítimos de jurisdicción nacional. Después de examinar y descartar diversas posibilidades de solución, tales como la de prolongar mar adentro la frontera terrestre (cuando esa línea de frontera terrestre corta la costa en ángulo recto), la de una línea perpendicular a la costa en el punto en que la frontera terrestre llega al mar, la del empleo del paralelo geográfico que pasa por el mismo punto, y la de una línea perpendicular a la dirección general de la costa, creó un Comité de Expertos, con cuya valiosa ayuda llegó a la formulación de los textos que sometió luego a consideración de la Asamblea General de la ONU y de la Primera Conferencia.

El sistema de delimitación propuesto quedaba constituido por tres elementos fundamentales, así: a) el acuerdo entre las partes; b) en caso de “falta de acuerdo”, la línea media o equidistante, moderada por la cláusula o noción de “circunstancias especiales”; y c) un recurso claro y definido a la Corte Internacional de Justicia de La Haya, si la invocación de circunstancias especiales u otro hecho cualquiera llegaban a frustrar definitivamente el entendimiento directo.

La Conferencia discutió las fórmulas propuestas por la Comisión que encontraron una fuerte resistencia por parte de algunas delegaciones. La de Venezuela, por ejemplo, se mostró adversa debido a que esa línea conducía a realizar una división “por mitad” de las zonas de acaballamiento adyacentes a las costas enfrentadas de dos o más Estados. Venezuela no era tampoco partidaria del recurso directo a la Corte de La Haya. Para ello expuso teorías conforme a las cuales resultaba más lógico y aceptable un sistema de utilización progresiva de los diferentes medios de solución pacífica, avanzando de grado en grado, desde los puramente diplomáticos hasta aquellos que entrañan decisión obligatoria. Este rechazo obedeció fundamentalmente al contenido de los textos de los artículos 15, 74 y 83, que establecen métodos para delimitar la jurisdicción marítima entre los Estados, artículos que en el caso de la delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o enfrentadas, establecía la línea media, que favorecía las tesis equitativas de Colombia. Con respecto al artículo 121,

numeral 3, también objetado por Venezuela, establece que las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán derecho a Plataforma Continental ni a Zona Económica Exclusiva, situación que obra en contra de las rocas llamadas Los Monjes.

Debido a que las fórmulas que consagraban la equidistancia ganaban terreno, la delegación venezolana presentó una propuesta que establecía lo siguiente: “Prescindir de la equidistancia y disponer que la delimitación en todos los casos se haría por acuerdo entre las partes, o por recurso a los demás medios de solución reconocidos en el Derecho Internacional. Venezuela sugirió adoptar en la convenciones el mismo sistema de delimitación que tiene establecida en su legislación interna. Sobre el particular, el artículo 1º de la Ley venezolana sobre Mar Territorial, Plataforma Continental y Protección de Pesca establece lo siguiente: “En caso de que el límite establecido por el presente artículo colinda con aguas territoriales extranjeras, se resolverá la cuestión mediante acuerdos u otros medios reconocidos por el Derecho Internacional”.

Los estados latinoamericanos desempeñaron un papel muy activo en este proceso y efectuaron contribuciones importantes en la elaboración de las nuevas normas del Derecho del Mar. Las posiciones adoptadas y las propuestas formuladas por estos países, a nivel unilateral y a través de declaraciones individuales y colectiva en foros regionales y subregionales y en las tres conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,

incuestionablemente, influenciaron los cambios sufridos, durante este período de casi cuarenta años, por esta rama del derecho internacional. Para comprender la posición de los países latinoamericanos en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es necesario el recordar sus intereses básicos y la evolución de posición en relación con algunos de los más importantes temas y procesos vinculados al Derecho del Mar. La percepción de estos intereses y la posición de estos Estados ha evolucionado con el tiempo.

El interés de los países de América Latina, en el Derecho del Mar no es un hecho reciente, desde su independencia, en los inicios del siglo diecinueve, estuvieron conscientes de la importancia del mar para su seguridad y defensa, para el comercio, la navegación y como fuente de alimentos y de materias primas.

Tan lejano como el año de 1832, el gran escritor y jurista venezolano Andrés Bello, entonces al servicio del Gobierno de Chile, en su obra "Principios de Derecho de Gentes", ofrece una clara explicación de la doctrina aceptada generalmente, sobre el régimen legal del mar y de las prácticas existentes de los Estados. Al mismo tiempo y con gran visión, exponía ideas originales sobre el uso de los recursos marinos. Es de interés el señalar que estas ideas se convirtieran en los antecedentes de las reclamaciones formuladas años más tarde, por los países latinoamericanos así como de esa nueva institución: la Zona Económica Exclusiva.

Los siguientes párrafos de la obra de Bello son particularmente importantes:

"Como medio de seguridad, basta el dominio de aquella pequeñísima porción de mar adyacente, que no puede ser del todo libre, sin que este uso común nos incomode a cada paso, y que podemos apropiarnos, sin hacer inseguro el territorio de los demás pueblos y aun sin embarazar su navegación y comercio".

En el último párrafo de sus comentarios sobre el tema, señala:

"Pero, bajo otro aspecto, el mar es semejante a la tierra. Hay muchas producciones marinas que se hallan circunscritas a ciertos parajes; porque así como las tierras no dan todas unos mismos frutos, tampoco todos los mares suministran unos mismos productos. El coral, las perlas, el ámbar, las ballenas no se hallan sino en limitadas porciones del océano, que se empobrecen diariamente y al fin se agotan. Las ballenas frecuentaban en otro tiempo el Golfo de Vizcaya; hoy en día deben ser perseguidas hasta las costas de Groenlandia y de Spitzberg; y por grande que sea en otras especies la fecundidad de la naturaleza, no se puede dudar que la concurrencia de muchos pueblos haría más difícil y menos fructuosa su pesca y acabaría por extinguirlas, o a lo menos por alejarlas de unos

mares a otros. No siendo pues, inagotables, parece que sería lícito a un pueblo apropiarse los parajes en que se encuentran y que no estén actualmente poseídos por otro".

El interés latinoamericano en el mar se mantuvo vivo, tanto durante el resto del siglo diecinueve como en las décadas iniciales del siglo veinte, como lo demuestran los numerosos estudios publicados en varios países latinoamericanos, sobre temas que trataban acerca del Derecho del Mar y por las investigaciones llevadas a cabo por estas naciones, en temas de geografía, geología, biología y recursos del medio marino. Sin embargo, puede decirse que hasta la Segunda Guerra Mundial los estados latinoamericanos seguirán las normas del Derecho del Mar tradicional, basado en la doctrina de la libertad de los mares, que había sido generalmente aceptada a fines del siglo dieciocho y formaba parte del Derecho Internacional consuetudinario positivo. En realidad, los países latinoamericanos no tenían poderosas razones para objetar o desear cambiar estas normas y dada la manera en que estaba organizada en esa época la comunidad internacional, es altamente probable que cualquier tentativa en esta dirección hubiera encontrado considerables dificultades.

I.2 El Derecho del Mar en Venezuela

Las aguas jurisdiccionales es un problema que ha ocupado por muchos años a los países y no en pocas oportunidades ha sido el foco en el

inicio de conflictos bélicos internacionales. Francisco Villarroel² acota basándose en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia que enuncia como fuente de Derecho del Mar: 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. El Derecho del Mar surge de la costumbre, originada quizás de las pretensiones de dominio de las extensiones marítimas por partes de las naciones, que ha derivado a largo de su evolución histórica en su objeto de regulación normativa con miras a su unificación internacional; ha sido objeto de regulación normativa en los distintos instrumentos jurídicos del Derecho Marítimo a lo largo de la historia, algunos textos normativos que los contemplaron se encuentran: Los Roles de Olerón, las Leyes de Rhodas, las Leyes de Wisby, el Consulado del Mar, las Siete Partidas e incluso las Bulas Papales. En la época contemporánea se reflejan desde los intentos logrados por la Conferencia de La Haya del año 1930, las Convenciones de Ginebra de 1958, hasta el actual Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, el cual entró en vigencia en la comunidad internacional el 16 de noviembre de 1994.

En Venezuela los antecedentes de la soberanía de las aguas marítimas se remontan a la época de la Colonia, cuya jurisdicción de las

² Villarroel Rodríguez, Francisco. “Tratado General de Derecho Marítimo”. Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. pp. 8.

aguas territoriales americanas estuvo por varios siglos en manos de la Colonia española. Las Bulas Papales del 3 y 4 de mayo de 1493 representaron el primer instrumento por el cual se les adjudicaron a España las tierras encontradas o a ser encontradas siempre y cuando no pertenecieran a otro Rey cristiano; el siguiente año, en 1494, España y Portugal suscribieron el Tratado de Tordesillas, mediante el cual España justificaría el ejercicio de su soberanía sobre las tierras y aguas americanas a lo largo de la época de la Colonia.

En el año 1731, mediante la Real Cédula de Felipe V, se ordenó la creación de la Capitanía General de Venezuela, pero hasta la presente fecha no ha sido encontrada la disposición jurídica que le diera formal nacimiento, lo que, entre otras consecuencias, ha influido directa e indirectamente en el establecimiento de los límites geográficos de la República de Venezuela. Más tarde, mediante la Real Cédula del 8 de septiembre de 1777 se incorporaron nuevas provincias a la Capitanía General de Venezuela extendiendo su original jurisdicción, lo que en definitiva implica un importante hecho jurídico para la extensión político-territorial de la República, de importancia para el Derecho del Mar, ya que a partir de la extensión territorial se deriva el alcance de sus aguas jurisdiccionales.

Durante la Guerra de Independencia la soberanía de las aguas jurisdiccionales venezolanas tomó un matiz nacionalista, orientado por los principios e ideales de libertad de las naciones y por ende dueños de su

territorio y mares adyacentes, que de una u otra forma cimentaron las bases de la emancipación de Venezuela y el dominio de sus mares. Durante la vida republicana, las normas constitucionales, legales y tratados suscritos por la República han velado por el reconocimiento de la soberanía de las aguas territoriales venezolanas.

La vigente Constitución de la República Bolivariana de Venezuela no sólo reitera el criterio tradicional de considerar la extensión del territorio venezolano según correspondía a la Capitanía General de Venezuela para el 19 de abril de 1810, asumido invariablemente por las constituciones de 1830 hasta 1961, sino que en su Título II : “Del Espacio Geográfico y de la División Política”, amplía el principio constitucional del término territorio, para dar lugar a la expresión de “espacio geográfico venezolano” en cuyo alcance se delimita la soberanía marítima. En especial se deslinda conceptualmente el espacio insular como parte integrante de la soberanía político-territorial venezolana, donde no sólo menciona a cada isla por su nombre, sino que el ámbito de la soberanía se extiende a las demás islas, islotes, cayos y bancos existentes o que emerjan dentro del mar territorial, en el que cubre la plataforma continental o dentro de los límites de la plataforma económica exclusiva; en efecto, el artículo 11 del referido texto constitucional declara la extensión de la soberanía plena de la República en los siguientes términos:

“Artículo 11. La soberanía plena de la República se ejerce en los espacios continental e insular, lacustre y fluvial, mar territorial,

áreas marinas interiores, históricas y vitales y las comprendidas dentro de la línea de base recta que ha adoptado o adopte la República; el suelo y subsuelo de éstos; el espacio aéreo continental, insular y marítimo y los recursos que en ellos se encuentran, incluidos los genéticos, los de las especies migratorias, sus productos derivados y los componentes intangibles que por causas naturales allí se hallen.

El espacio insular de la República comprende el archipiélago de Los Monjes, archipiélago de La Orchila, isla La Tortuga, isla La Blanquilla, archipiélago de Los Hermanos, isla de Margarita, Cubagua y Coche, archipiélago de Los Frailes, isla La Sola, archipiélago de Los Testigos, isla de Patos e isla de Aves; y además, las islas, islotes, cayos y bancos situados o que emerjan dentro del mar territorial, en el que cubre la plataforma continental o dentro de los límites de la plataforma económica exclusiva.

Sobre los espacios acuáticos constituidos por la zona marítima contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva de soberanía y jurisdicción en los términos, extensión y condiciones que determinen el derecho internacional público y la ley.

Corresponde a la República derechos en el espacio ultraterrestre suprayacente y en las áreas que son o puedan ser patrimonio

común de la humanidad, en los términos, extensión y condiciones que determinen los acuerdos internacionales y la legislación nacional.”

La demarcación de las zonas marítimas por parte de un Estado puede derivar no sólo de una ley interna, de rango constitucional o legal, que determine principios aceptados por otras naciones, sino que también puede derivar de un acto bilateral o multilateral, tales como tratados, acuerdos, notas diplomáticas o de la aceptación de las prácticas de otro Estado. Es así como en la regulación de todo lo concerniente al Derecho del Mar, el ordenamiento jurídico venezolano concentra tanto normas de carácter internacionales como normas internas, y dentro de éstas últimas se ubican normas de rango constitucional y de rango legal. El desarrollo histórico del Derecho del Mar venezolano lo estudiamos en dos etapas del período republicano: una primera etapa comprendida entre los años 1862 y 1935, de la cual se hará una breve referencia en el capítulo III de la presente investigación; y la segunda etapa que va desde el año 1935 al año 2006, donde se analizarán los instrumentos jurídicos más emblemáticos.

1.3 Decretos del Libertador en Materia Marítima

Entre los decretos que dictó el Libertador Simón Bolívar destacan algunos vinculados al Derecho Marítimo:

a) Decreto del Libertador sobre la Libre Navegación en el Orinoco y sus Tributarios, Fortaleza de la antigua Guayana del 03 de septiembre de 1817.

b) Decreto del Libertador sobre la Ordenanza de Corso de 04 de marzo de 1817.

c) Decreto del Libertador dictado el 02 de julio de 1818, para impedir el contrabando y reglamentar los juicios de comiso, el cual expresaba:

“Considerando que las Leyes y Reglamentos del antiguo régimen español mandadas a observar para impedir el Contrabando, han sido ineficaces; y que la aplicación del valor de los comisos entre el fisco, los jueces, denunciadores y aprehensores, además de debilitar el estímulo de los empleados, y de todos los Ciudadanos para descubrir a todos los defraudadores de las Rentas del Erario Nacional, es indecorosa al Gobierno y a los mismos jueces, que siendo partes interesadas en la confiscación, podrían faltar a la imparcialidad y rectitud de la justicia, he venido en decretar y decreto lo siguiente:

Artículo 1: Tendrán derecho para denunciar el Contrabando ante la Autoridad competente, no solamente todos los

Ciudadanos, sino cualquier habitante del país donde se haga, aunque sea extranjero.

Artículo 2: La Autoridad ante quien sea denunciado un Contrabando, estará obligada a perseguirlo en el acto hasta aprehenderlo.

Artículo 3: Sea cual fuere la especie y el valor del Contrabando aprehendido, se adjudicará exclusivamente al denunciante, en las mismas especies, después que por el Juez a quien corresponda, se haya calificado y declarado que es tal Contrabando.

Artículo 4: Se deducirán del total del Contrabando, primero los Derechos de Importación o Exportación que corresponderías al Erario Nacional, si las especies aprehendidas se hubiesen introducido o exportado legítimamente, segundo, la parte que pertenece al aprehensor o aprehensores conforme a las Leyes y reglamentos que hasta hoy rigen, y tercero, las costas del proceso que se hayan formado para declararlo en el caso de comiso.

Artículo 5: Los juicios de Comisos se seguirán breve, y sumariamente dentro del término preciso de treinta días, y la apelación de la sentencia pronunciada en primera instancia, no será admitida ni oída dentro del segundo día.

Artículo 6: El juicio de Comiso en apelación ante la Alta Corte de Justicia se terminará dentro de quince días.

Artículo 7: Las Leyes, Decretos y Reglamentos que se han observado hasta ahora para la liquidación, repartimiento, y aplicación de los Comisos, especialmente la Cédula del 16 de julio de 1802, quedan sin valor ni efecto en la parte en que se opongan a alguno de los antecedentes Artículos.

Publíquese, fíjese, comuníquese a quien corresponda, e insértese en la Gazeta de esta Ciudad.

Dado, firmado de mi mano, y refrendado por uno de los Secretarios del despacho, en el Cuartel General de Angostura 2 de julio de 1818, 8º....”

Bolívar Simón. Decreto sobre el contrabando y los juicios de Comisos. Correo del Orinoco, N° 4, Tomo I. Angostura, 18 de julio de 1818. Correo del Orinoco, Angostura 1818-1821. Edición Facsimilar. Bogotá: Gerardo Rivas Moreno Editor, 1998. p.13.

d) Decreto del Libertador dictado el 26 de marzo de 1819, por el cual se crea el Tribunal del Consulado (inspirado en el Real Consulado), establecido para la Provincia de Guayana, con el objeto de conocer los conflictos surgidos entre negociantes y fomentar el desarrollo del comercio.

e) Decreto del Libertador sobre la Ordenanza de Corso de 1819.

En esta se destaca la importancia que tuvo para Simón Bolívar el resguardo de la soberanía marítima republicana frente a los buques de guerra españoles en el contexto bélico reinante para la época, y el reconocimiento de la jurisdicción de los Tribunales del Almirantazgo por él creados. A continuación las Patentes de Corso, en donde se distinguen la “Patente de Corso otorgada por el Presidente de la República Simón Bolívar al Capitán Azor Orne”, en fecha 06 de diciembre de 1819 en la isla de Culebra y la “Patente de Corso otorgada por el Libertador Simón Bolívar al Comodoro Juan D. Danels”, en fecha 09 de noviembre de 1821, certificada en fecha 15 de febrero de 1822 por la República de Colombia:

“Por cuanto hallándose Venezuela en guerra con la Nación española. Por tanto, en justa represalia de la sanguinaria que le hace aquella Nación, he concedido, y por la presente concedo Patente de Corso al ciudadano Azor Orne Dueño y Propietario de la Goleta nombrada Brion del porte de ciento ochenta toneladas, armadas con diez cañones y demás armas y municiones necesarias, tripulado con los hombres que en el Rol se expresan y mandada por el ciudadano Azor Orne, autorizándole, como por la presente le autorizo para perseguir y apresar a los buques Españoles que

encontraren, tanto en alta mar como en las costas, puertos, ríos del territorio de la República, y en los sujetos a la jurisdicción de aquel gobierno bajo la expresa condición de que para precaver todo acto arbitrio, o de la piratería, las presas que hiciera dicha Goleta sean conducidas a uno de los puertos libres de Venezuela, con todos sus registros, papeles, y demás documentos para ser legalmente condenadas por el Tribunal de Almirantazgo; a cuyo fin y para mayor seguridad, el referido dueño y propietario ciudadano Azor Orne otorgara ante el Almirantazgo una fianza de seis mil pesos, que serán secuestrados y depositados como multa, en las caxas nacionales al menor acto de piratería, que cometa el expresado buque.- Ordeno y mando, bajo las mas severas penas, hasta la de muerte según la gravedad del caso, que decidirá un Consejo de Guerra, al anunciado Capitán, ciudadano Azor Orne que no moleste de manera alguna a los buques neutrales que entren o salgan de un puerto o puertos, no bloqueados por nuestras Fuerzas Navales; pues si lo estuviere, los tales buques, sin que su tripulación sea insultada ni molesta. Prevengo y encargo al dicho Capitán ciudadano Azor Orne sostenga el honor y decoro del Pabellón Venezolano, y mantenga una severa u estricta disciplina a su bordo,

haciéndolo responsable ante las leyes de cualquier desacato que cometa su tripulación.

Ruego encarecidamente que los Señores Comandantes de los buques de guerra de las Naciones neutrales, amigas o aliadas, respeten esta Patente valedera por el espacio de cuatro meses. Y ordeno y mando a todas las autoridades civiles y militares sujetas a mi jurisdicción, no pongan estorbo ni embarazo al referido capitán, su buque y tripulación.

Dada en Margarita a 8 de agosto de 1819, 9º de la Independencia, firmada a mi mano, sellada con el Sello Provisional de la república, refrendada por el Secretario de Guerra y Marina, y registradas en el Almirantazgo de la República.

Simón Bolívar”

CAPÍTULO II

SISTEMA DE LÍNEA DE BASE RECTA

CAPÍTULO II

2.1 SISTEMA DE LÍNEA DE BASE RECTA

La importancia de las líneas de base en la delimitación de los espacios marítimos es insoslayable, puesto que, cualquiera que sea la figura a la que nos estemos refiriendo, la intervención de las líneas de base, por activa o por pasiva, se hace necesaria. Definidas inicialmente como cada uno de los puntos a partir de los cuales se mide la anchura del mar territorial, esa misma línea va a servir para medir la extensión de las aguas interiores, aguas archipelágicas, zona contigua, zona económica exclusiva y, en la mayoría de los casos, plataforma continental. Se entiende pues, que también para la delimitación de los espacios que no están sometidos a la soberanía o jurisdicción del Estado ribereño y que definen su extensión de forma residual haya que establecer claramente las líneas de base. “La línea de base es el punto a partir del cual se miden las áreas marinas y submarinas....es relevante en caso de delimitaciones entre Estados vecinos, ya que de aplicarse la equidistancia a los efectos de la delimitación de áreas marinas y submarinas, el punto a tomar en cuenta para el cálculo es la línea de base.”³

³ Villarroel Rodríguez, Francisco. Antonio: “Tratado General de Derecho Marítimo”. Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. pp. 63

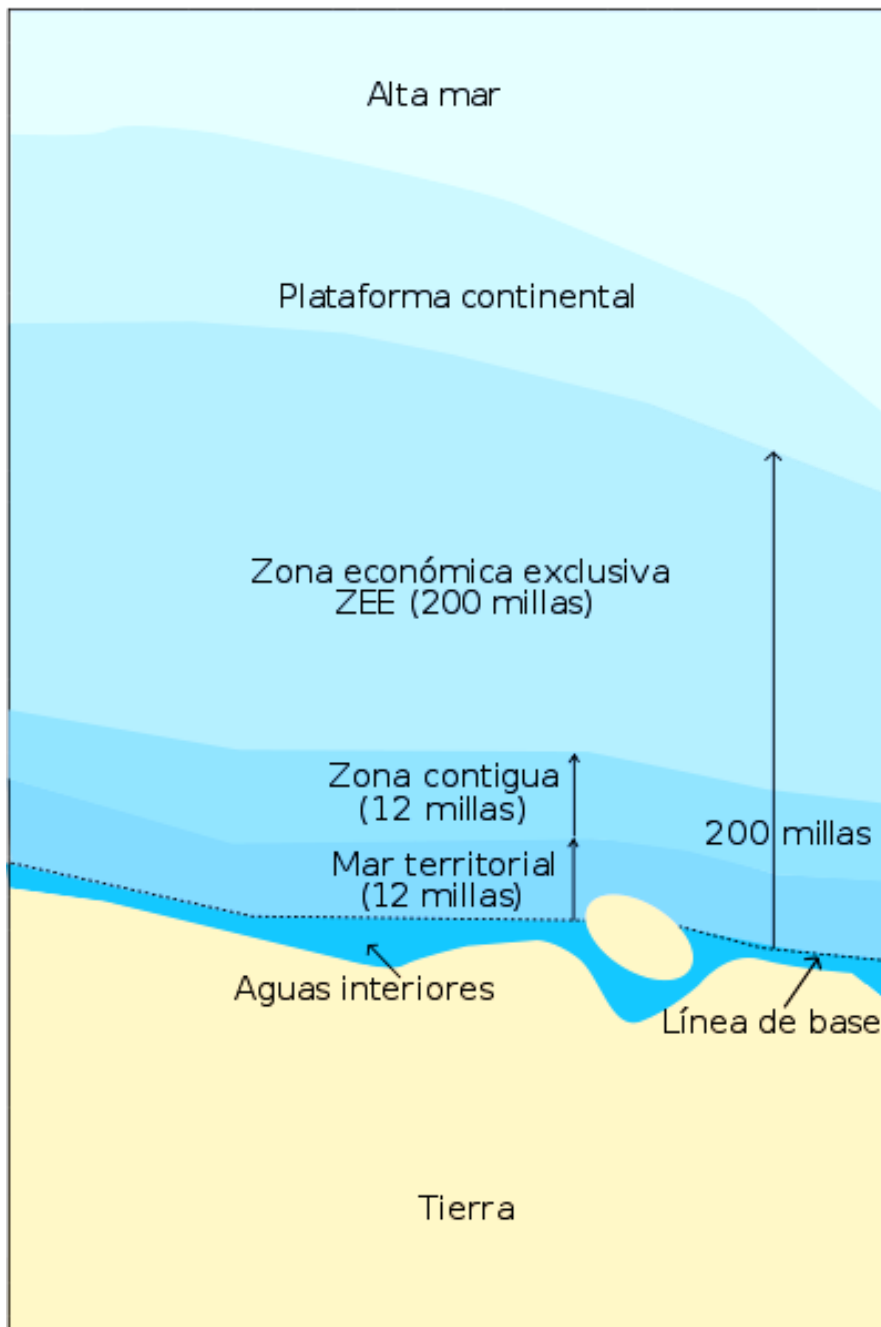
Conforme a la Convención de Ginebra de 1958 y a la Convención sobre Derecho del Mar de 1982, las líneas de base para medir el mar territorial y los demás espacios marítimos son de dos clases.

La línea de base normal es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala, reconocidas oficialmente por el Estado ribereño. Sin embargo, en los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base, el de líneas de base rectas que unan los puntos apropiados.

En los casos en que, por la existencia de un delta y de otros accidentes naturales, la línea de la costa sea muy inestable, los puntos apropiados pueden elegirse a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera y, aunque la línea de bajamar retroceda ulteriormente, las líneas de base rectas seguirán en vigor hasta que las modifique el Estado ribereño.

El trazado de las líneas de base rectas no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de estas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

Las zonas marítimas de acuerdo a la Convención del Mar.



Las líneas de base rectas no se trazarán hacia ni desde elevaciones que emerjan en bajamar, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua, o que el trazado de líneas de base hacia o desde elevaciones que emerjan en bajamar haya sido objeto de un reconocimiento internacional General.

Cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado.

El Sistema de Líneas de Base Rectas no puede ser aplicado por un Estado de forma que aíslen el mar territorial de otro Estado de la alta mar o de una Zona Económica Exclusiva.

Las líneas de base desempeñan un papel primordial en la determinación de los límites marítimos internacionales, y se pueden considerar todos los métodos (y combinaciones de éstos) utilizados por los estados para determinar la posición de las líneas de base sin que haya objeción por parte de la Comisión.

Villarroel⁴ explica en su libro que las circunstancias en las cuales un Estado puede utilizar la línea recta como punto de base a partir del cual se medirá su mar territorial y sus otras áreas marinas, están claramente establecidas en el caso de la pesquería entre Inglaterra y Noruega de 1951. Sin embargo, el tema había sido tratado con anterioridad en la Conferencia de la Haya de 1930. En esa oportunidad el profesor Whittemore Boggs había presentado a la Conferencia de la Sociedad de Naciones, en La Haya tres métodos para una delimitación del límite exterior del mar territorial a partir de la línea de base: a) el trazado de una línea paralela a la costa siguiendo todas sus inflexiones, b) el trazado de polígonos a partir de líneas de base, c) el trazado de arcos y círculos.

El asunto también había sido estudiado por Colombos, por Lord Stowell en el caso del buque americano “The Anna”, que fue capturado por un corsario británico en lugar distante a más de tres millas de tierra firme, pero a unas dos millas de las aluviales sitas frente a la desembocadura del Misisipi. Los EEUU reclamaron la devolución del barco basándose en que fue capturado en las aguas territoriales americanas. Lord Stowell sostuvo que las islas eran “apéndices naturales de la costa que bordean y están en realidad formadas por éstas y que “el que se compongan de tierra o roca sólida no altera el derecho de dominio, porque éste no depende de la contextura del suelo”. En tal virtud, entregó el barco a sus dueños americanos, pues la

⁴ Villarroel Rodríguez, Francisco Antonio: “Tratado General de Derecho Marítimo”. Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. Pág. 64-65.

protección del territorio había de contarse desde las islas que él describió como formando una especie de pórtico del continente.

Sin lugar a dudas, fue el caso de pesquería entre Inglaterra y Noruega decidido por la Corte Internacional de Justicia en 1951, la que sentó los cimientos para la consolidación del Sistema de Líneas de Base Rectas. La Corte consideró que el sistema de líneas de base noruego estaba de conformidad con el Derecho Internacional.

De acuerdo a la decisión de 1951 de la Corte Internacional de Justicia, dos circunstancias geográficas pueden originar la declaratoria de un sistema de líneas de base rectas, esto debido a las características intrínsecas de la costa noruega, llamada en idioma noruego: “Skjaergaard”. En primer lugar, cuando la costa tenga profundas aberturas. En segundo lugar, cuando una franja de islas se encuentre a lo largo de la costa, en su proximidad inmediata.

2.2 Mar de Venezuela⁵

Es el área marítima comprendida entre el territorio continental y las formaciones insulares paralelas a la costa, nombradas Los Monjes, Aruba,

⁵ Bracho Palma, Jairo A: “El Derecho Internacional Marítimo en el Mar de Venezuela (1700-1783). Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares. 2005. Pág. 15

Curazao, Bonaire, Isla de Aves, Los Roques, La Orchila, La Blanquilla, Los Hermanos, Los Testigos, La Tortuga y Trinidad. En dirección este-oeste es el espacio marítimo comprendido entre las bocas del Orinoco y el Cabo de La Vela. En mayor medida corresponde a la actual República de Venezuela y en una pequeña porción, a los Estados colombiano, holandés y trinitario.

El mar de Venezuela tiene un área total de 516.727,683 kilómetros cuadrados, 76.811,231 de fachada atlántica, 423.579,877 de fachada caribeña. Del total, 16.336,575 kilómetros cuadrados corresponden al Golfo de Venezuela y 65.577,725 kilómetros cuadrados están en reclamación con la República de Guayana Esequiba.

Venezuela es un caso único en el continente americano; por un lado, está conectado al sistema andino y por otro al circuito antillano y en menor proporción a la fachada atlántica. La costa se extiende en 2.822 kilómetros. Dos accidentes geográficos delimitan el mar venezolano, por un lado Tierra Firme o la parte norte de América del Sur, por el otro el rosario de islas.

2.2.1 Puertos de Tierra Firme

Casi toda la costa correspondiente a las provincias de Venezuela, Nueva Andalucía, Trinidad, Margarita, Guayana y Maracaibo era propicia para el intercambio comercial; las más importantes de acuerdo a la frecuencia con que fueron visitadas por extranjeros son:

- **Costas de Coro:** Carece de Pendientes resaltantes y es semiárida, con buenos fondeaderos y calas. Las islas de Aruba, Bonaire y Curazao eran las colonias holandesas más inmediatas. Desde ellas, el contrabando se desembarcaba en los surgideros de Punta Cardón, La Vela, el Golfete, los Taques, Aroa, Jayana y Tucacas.
- **Costas de Caracas:** Más al centro, en la fachada marítima correspondiente a la Gobernación y Capitanía General de Venezuela, las escalas se hacían en Cepe, Chuspa, Higuerote, cerca de La Guaira, Ocumare de la Costa, Borburata y Patanemo.
- **Nueva Andalucía:** en la Gobernación y Capitanía General de Nueva Andalucía (Barcelona y Cumaná), el intercambio se basaba en el cacao, cuero, sebo y ganado en pie. Pero la tendencia general de este circuito comercial era hacia las islas francesas.
- **Gobernación de Maracaibo:** No tenía costa propicia para un contrabando franco, pero se podía penetrar desde Jayana y Oribono o desde Pajana y el río Socuy en la parte oriental del golfo.
- **La Costa Guajira:** Poblada por indios insumisos que mantuvieron una relación comercial franca con holandeses, ingleses y franceses. El espacio entre Cabo de Chivacoa hasta

Ríochacha, formaba una especie de cuña que separaba esta ciudad de la Provincia de Maracaibo.

- ***Margarita y Trinidad:*** Eran zonas deprimidas, esta última hasta mediados del XVIII cuando adquirió notable impulso. El comercio estaba dominado por franceses e ingleses.
- ***Guayana:*** Tenía aparte de su puerto principal, zonas de frecuencia comercial como Cabruta y Caño El Tigre. La primera, intersección o paso dominante de los raudales y ríos navegables hacia el interior, el otro, el acceso alternativo hacia Guayana.

2.2.2 El rosario de islas

- ***Los Monjes:*** Situado un poco más al oeste del cabo de Chivacoa, de acuerdo al Meridiano de Tenerife, ubicado en 11° 30' latitud norte y 350° 30' longitud. Son tres pequeñas islas (Los Monjes del norte, sur y este), separadas un poco más de cuatro millas náuticas del Cabo de Chivacoa. Servía como referencia cuando se pensaba recalar en Maracaibo o ir a Río Chacha.
- ***Aruba:*** Se le calculaba una extensión de cuatro leguas de largo casi igual de ancho, en dirección este-oeste. Distante de la Península de Paraguaná, 30 kilómetros, limita al este con Curazao y fue poblada organizadamente en el siglo XVIII. Es la

isla que más penetra en el Golfo de Venezuela y brindaba grandes facilidades para acceder a los puertos de Coro en su parte occidental, Maracaibo, Península de la Guajira y Ríohacha.

- **Curazao:** Situada a 70 kilómetros de la Península de Paraguaná, de este a oeste, mide 70 kilómetros, de norte a sur 12 km., con una superficie de 550 kilómetros cuadrados.
- **Bonaire:** Situada al oeste de Curazao y al este del archipiélago de Aves. Tiene una superficie de 188 kilómetros cuadrados. Servía de puerto de embarque temporal de los productos de Tierra Firme.

Las principales islas son las siguientes: Archipiélago de las Aves (de Barlovento y Sotavento), cinco islotes separados de Tierra Firme a ochenta millas náuticas y treinta y cinco millas de Tierra y treinta y dos al este de las Aves. La Orchila, ubicada a sesenta y cinco millas de Tierra y veinticinco millas de Los Roques. La Tortuga, separada cuarenta y dos millas sur – este de la Orchila, la Blanquilla, separada a cuarenta y seis millas noreste de la Gobernación de Margarita, conocida en el siglo XVIII como la Blanca. Los Hermanos, al sureste de la Blanquilla, muy próximos. Margarita, Capitanía General y Gobernación separada de la Península de Paria por doce millas, Los Testigos a treinta y cinco millas del Golfo de Paria, al noreste de

Margarita; y finalmente Trinidad, apenas separada del delta del Orinoco por diez millas. Otros islotes menores: La Sola, Borracha y las de Píritu.

CAPÍTULO III
MARCO LEGAL

CAPÍTULO III

3.1 Marco Legal

La legislación venezolana de Derecho del Mar es relativamente reciente, si se toman en cuenta las fechas de promulgación de los más importantes textos normativos en la materia. En el período que va desde 1862 a 1935 destacaron los siguientes instrumentos jurídicos:

- Decreto de 29 de agosto de 1871 declarando Territorio Federal con el nombre de Colón a varias islas y sujetándolo a régimen especial.
- Resolución de 29 de marzo de 1884 por la cual se declara que el Ejecutivo Federal asume la administración de la Isla Toas, situada en el Lago de Maracaibo, y se dispone que dicha isla sea regida conforme al Código Orgánico de los Territorios Federales.
- Ley de 30 de junio de 1920 sobre la admisión y permanencia de Naves de Guerra extranjeras en aguas territoriales de Venezuela.
- Ley del 21 de julio de 1933 sobre admisión y permanencia de Naves de Guerra extranjeras en aguas territoriales y puertos de Venezuela.

En el período comprendido entre 1935-2008 se encuentran un conjunto de leyes donde también se incluyen decretos presidenciales que regulan aspectos de importancia en la materia:

3.1.1 Decreto que establece las Reglas Generales aplicables a las Naves de los Beligerantes y Medios de Telecomunicaciones en Territorio, Aguas Territoriales y Espacio Aéreo de la República

Decreto dictado por Eleazar López Contreras el 12 de septiembre de 1939, publicado en la Gaceta Oficial Número 19.978 de fecha 13 de septiembre de 1939, mediante el cual se establecen las reglas generales aplicables a las naves de los beligerantes y medios de telecomunicaciones en territorio, aguas territoriales y espacio aéreo de la República, considerando el estado de guerra existente para esa época entre algunas potencias extranjeras, en cumplimiento con el Decreto de fecha 04 de septiembre de 1939, por el cual se declaró la neutralidad de Venezuela y en uso de la facultad que le confería el artículo 16 de la Ley de 21 de julio de 1933, sobre Admisión y Permanencia de Naves de Guerra Extranjeras en Aguas Territoriales y Puertos de Venezuela, y de acuerdo con los convenios internacionales relativos a los derechos y deberes de los Estados neutrales.

3.1.2 Ley sobre Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección de la Pesca y Espacio Aéreo

Sancionada el 23 de julio de 1956 y promulgada durante el mandato de Marcos Pérez Jiménez en fecha 27 de julio de 1956, publicada luego el 17 de agosto del mismo año en la Gaceta Oficial Número 496, Extraordinario.

Esta Ley sólo contenía 10 artículos distribuidos en cinco títulos, en ella se define el régimen y extensión de las aguas jurisdiccionales, marinas y submarinas de Venezuela y la soberanía que sobre ellas detenta la República. En cuanto al mar territorial, el artículo 1 delimita su anchura a todo lo largo de las costas continentales e insulares de la República en 22 kilómetros y 224 metros, equivalentes a 12 millas náuticas, medidos a partir de la línea de base a partir de la más baja marea (artículo 2), la soberanía sobre el mar territorial se ejerce sobre las aguas, el suelo, el subsuelo y los recursos que en ellos se encuentren. Asimismo, para fines de vigilancia y policía marítima, para seguridad de la Nación y para resguardar sus intereses, se estableció una zona contigua al mar territorial de 5 kilómetros y 556 metros, equivalentes a 3 millas náuticas (artículo 3).

Según esta Ley también pertenecen a la República y están sujetos a su soberanía, el suelo y el subsuelo de la plataforma submarina adyacente al territorio de la Nación y la de sus islas, fuera de la zona del mar territorial y hasta una profundidad de 200 metros o hasta donde la profundidad de las aguas más allá de este límite permita la explotación de los recursos del suelo y del subsuelo de acuerdo con el avance de la técnica de exploración y

explotación. Asimismo la existencia de fosas, hundimientos e irregularidades del suelo submarino en la plataforma continental no interrumpe la continuidad de dicha plataforma, la cual comprende también los bancos que por su posición y condiciones naturales guarden relación con ella (artículo 4).

3.1.3 Decreto por el cual se Declara Libre Acceso a las Playas

Dictado por el Presidente Carlos Andrés Pérez el 05 de abril de 1974, publicado en la Gaceta Oficial N° 30.370 de la misma fecha. En donde se prohíbe el cobro por concepto de entrada a las playas, sin perjuicio del pago por razón de los servicios que reciban los usuarios en las instalaciones construidas con ese fin. Decretando las siguientes prohibiciones: 1.- que el cobro por concepto de entrada a las playas, sin perjuicio del pago por razón de los servicios que reciban los usuarios en instalaciones construidas con ese fin. 2.- la construcción de cercas, paredes o edificaciones que limiten o impidan el acceso a las playas.

3.1.4 Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a largo de las Costas Continentales e Insulares de la República de Venezuela

Promulgada durante el gobierno de Carlos Andrés Pérez en fecha 20 de julio de 1978, sancionada por el Congreso de la República el 03 de julio de ese año, y publicada en Gaceta Oficial N° 2.291, Extraordinario, del 26 de julio de 1978. En su contenido traza las líneas fundamentales de la zona económica exclusiva de la República, donde este nuevo espacio marino se

diferencia de los ya conocidos en el Derecho del Mar, es decir, se trata de una “ley cuadro” que contiene principios generales sobre la materia. En el primero de sus artículos, la Ley, establece una zona económica exclusiva a lo largo de todas las costas continentales e insulares de la República, distinto del mar territorial y adyacente a éste. El límite exterior de la zona económica exclusiva estará representado por una línea cuyos puntos estén a una distancia de 200 millas náuticas de la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial, sin que el régimen de éste último se vea afectado; en el supuesto que dicha extensión produzca superposición con la zona económica exclusiva con otros Estados, la respectiva delimitación se realizará mediante acuerdos (artículo 2), en ese sentido Venezuela suscribió acuerdos con los Estados Unidos de América y con el Reino de los Países Bajos en el año 1978; y en el año 1980, República Dominicana y la República Francesa.

La Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a los largo de las Costas Continentales e Insulares de la República de Venezuela fue derogada por el Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, según lo dispuesto en su Disposición Derogatoria Segunda.

3.1.5 Ley de la Comisión Nacional para el Estudio y Planificación del Desarrollo de la Zona del Caribe Venezolana

Promulgada por el Presidente Luis Herrera Campins, el 27 de agosto de 1981 y publicada en esa misma fecha en la Gaceta Oficial N° 2.884,

Extraordinario. Según el artículo 2 de la Ley, la Comisión tiene por objeto el estudio y promoción del desarrollo planificado e integral del territorio nacional comprendido por las islas venezolanas del Caribe y el mar territorial ubicado entre el frente insular y las costas continentales y la zona económica propia. Dicha Ley es norma vigente en la República.

3.1.6 Ley de Conservación y Saneamiento de Playas

Promulgada el 23 de mayo de 2000 por la Comisión Legislativa Nacional en el marco de las atribuciones que le confiere el numeral 1 del Decreto de la Asamblea Nacional Constituyente, mediante el cual establece el Régimen de Transición del Poder Público, y publicada en la Gaceta Oficial Nº 36.976 de fecha 20 de junio de 2000. Esta Ley fue creada con el objeto de “establecer los principios, disposiciones y mecanismos necesarios para la conservación, saneamiento ambiental y uso sustentable de las playas y sus adyacencias” (artículo 1), ello en virtud de la extensa superficie de playas y zonas marinas y costeras que posee Venezuela, que bordean prácticamente todo el Caribe, desde el Golfo de Paria hasta el Delta del Orinoco, incluidos lagos, estuarios, ríos e islas.

Esta Ley fue derogada por el Decreto con Fuerza de Ley de Zonas Costeras en noviembre de 2001, de conformidad con su Disposición Derogatoria Primera.

3.1.7 Reactivación de la Marina Mercante Nacional

Ha sido una constante histórica universal la preocupación de los Estados por el establecimiento de una flota mercante adecuada a las necesidades nacionales.

En tal sentido, todos los grandes Estados han legislado sobre medidas de protección, desarrollo y reactivación de sus flotas mercantes, ello obedece, fundamentalmente a razones de tipo estratégico y de tipo económico.

Entre las razones de tipo estratégico hay que señalar la condición de auxiliar de la Armada en caso de conflicto bélico, y en el mismo caso, la posibilidad de mantener el comercio internacional de un determinado Estado, participe éste o no en el conflicto. Desde el punto de vista económico, la importancia de una flota mercante adecuada se basa, en primer lugar, en el ahorro de divisas por concepto de fletes y, de mayor importancia aún, la presencia nacional en el establecimiento y control del mercado de fletes que de otra forma quedaría a discreción de intereses foráneos.

El impulso del Estado a la flota mercante nacional no es privativo de los países en vías de desarrollo, muy por el contrario, precisamente en razón de las causas señaladas, han sido los Estados industrializados quienes marcaron la pauta en este sentido.

Es conveniente citar la opinión de eminentes tratadistas de países industrializados, en efecto en Francia, Georges Ripert⁶ expresa: “Todo Estado considera que la existencia y prosperidad de su Marina Mercante es indispensable tanto a la defensa de su país, como a su desarrollo económico. En consecuencia, cada Estado toma medidas destinadas a favorecer la construcción y la navegación de los buques mercantes. Estas medidas son múltiples....”

En Estados Unidos, Gilmore y Black⁷ después de una extensa narración de la historia del proteccionismo Estatal a la Marina Mercante, que se remonta al nacimiento mismo del Estado norteamericano, expresan los siguientes conceptos:

“Conforme a la exposición de motivos de la Ley de la Marina Mercante de 1970: El desarrollo de la Marina Mercante permitiría a los Estados Unidos ejercer mayor influencia sobre el mercado fletero internacional, particularmente visto que la presencia de la bandera americana en la conferencias navieras fortalecería nuestra influencia en la fijación de los fletes de conferencia. La nueva política contribuirá a la posición de la balanza de pagos de los Estados Unidos y disminuirá la fuga de dólares que tendría lugar si los servicios de transporte

⁶ RIPERT, Georges. *Derecho Marítimo*. pp 51

⁷ GILMORE, Grant y BLACK, Charles L. *Admiralty Law*, pp. 974.

marítimo fuesen realizados por empresas navieras extranjeras. Se establece la premisa de que una flota mercante nacional es esencial a la defensa y la economía nacional...”

Más recientemente en Estados Unidos⁸ (1994) Schoenbaum expresa:

“...La industria marítima en los Estados Unidos se beneficia de subsidios directos e indirectos así como de la exención de ciertos requisitos legales. En otras naciones, la intervención gubernamental es incluso mayor, llegando en muchos casos a que la industria constituya un monopolio gubernamental. La Ley de Reserva de Carga dispone que las dependencias gubernamentales transporten no menos del cincuenta por ciento (50%) de todas sus cargas de importación o exportación al igual que las cargas no gubernamentales que hayan recibido financiamiento del Gobierno en buques de bandera de los Estados Unidos...Irónicamente los Estados Unidos han sido los abogados de un comercio marítimo internacional libre de restricciones y protección...”

⁸ SCHOENBAUM, Thomas J. Admiralty and Maritime Law. Segunda Edición, 1994, pp. 471.

En Venezuela, las medidas de protección a la Marina Mercante fueron establecidas en la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional del 24 de julio de 1973, reglamentada mediante Decreto 1.570 del 9 de enero de 1974. La protección establecida en los instrumentos citados contenían normas de diversas índoles, relativas, entre otras, a la construcción y reparación navales. Las medidas proteccionistas básicas se reducían a la reserva de cargas, esto es, la obligación de transportar determinados cargamentos en buques de bandera nacional, lo cual constituyó el único incentivo para matricular buques bajo bandera venezolana.

En el año 1992 el Gobierno Nacional decretó la entrada en vigencia para Venezuela de las Decisiones 288 y 314 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, mediante las cuales se derogan disposiciones expresas de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y se abre estrictamente el acceso a las cargas de importación y exportación generadas por Venezuela, a todos los buques de cualquier nacionalidad, que ya tenían acceso al cincuenta por ciento (50%) de dichas cargas en virtud del artículo 9 de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

El Acuerdo de Cartagena destaca en “el acta de paz”, suscrita el 30 de noviembre de 1990, la orden a la Secretaría de la comunidad de proponer medidas destinadas a eliminar la reserva de carga. Es así como el 21 de marzo de 1991, se promulga la Decisión 288, la cual eliminó la reserva para las cargas intrasubregionales, es decir, las que se movilizan entre los países

miembros. Posteriormente, el 06 de febrero de 1992, se promulga la Decisión 314, la cual elimina la reserva de cargas para el resto del mundo, complementado con el principio de reciprocidad. A manera de compensación, esta decisión establece en su artículo 8 que para el fomento de las empresas marítimas, los países miembros deben hacer énfasis en la protección de las naves bajo bandera nacional fomentando el fortalecimiento de las empresas nacionales de transporte marítimo.

El artículo 9 enumera acciones que deberán tomar los Países miembros dentro de un nuevo esquema de política naviera, entre las cuales se hacen referencia a:

- a) “La implantación de una política de flexibilización en materia de registro de naves que constituya una alternativa de competitividad para las empresas de transporte marítimo de la subregión que comprende el uso de las naves de bandera de conveniencia, segundos registros y otros”.
- b) “La implantación de una legislación que libere a las empresas de transporte marítimo de la subregión de las medidas que afectan su actividad e inciden en sus costos de operación y que se reflejan en exigencias de carácter particular, arancelario y tributario”.

- c) “La flexibilización de las exigencias legales en materia de porcentajes de capital nacional para la constitución de empresas de transporte marítimo permitiendo de esta forma una mayor participación de capitales extranjeros”.

El 29 de diciembre de 1994, fue publicada en la Gaceta Oficial N° 4.829, Extraordinario, la “LEY APROBATORIA DEL ACUERDO DE MARRAKECH POR EL QUE SE ESTABLECE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO”, en ese instrumento no sólo se convalidan tácitamente las Decisiones 288 y 314, mediante su inclusión en la LISTA FINAL DE EXENCIONES del Artículo II, sino que también en la LISTA DE COMPROMISOS ESPECÍFICOS SECTORIALES formuladas por Venezuela, se indica en forma expresa que no existe “ninguna restricción comercial extranjera en el área de transporte marítimo”.

Como consecuencia de lo expresado y ante la ausencia de otros mecanismos de incentivo a esta actividad bastante riesgosa desde el punto de vista económico, la flota mercante nacional se redujo a su mínima expresión, puesto que el Armador nacional preferirá abanderar sus naves bajo pabellones de conveniencia para evitarse problemas de índole laboral e impositiva fundamentalmente.

La situación actual de la flota mercante venezolana pública y privada es de extrema gravedad, tal como se desprende de la siguiente relación:

Para mediados de los años 80 la flota mercante venezolana estaba constituida por 82 buques mayores de 1.000 toneladas de registro. En el mes de enero del año 1993 contábamos con una flota de 35 buques mayores de 1.000 toneladas de registro. En el año 1995 la situación se agravó a causa de la quiebra de la C.A. VENEZOLANA DE NAVEGACIÓN, hecho éste que redujo la flota pública y privada a 27 unidades, de los cuales sólo seis buques son de carga general. Las cifras no pueden ser más elocuentes, en términos absolutos en el período señalado la flota mercante se redujo de 82 buques a 27. En el sector privado la situación es más alarmante, de 36 buques se redujo a 6. Durante la década de los 80 y primeros años de la década de los 90, los fletes desde y hacia Venezuela eran en promedio cuarenta por ciento más bajo que los fletes que se pagaban en Colombia y otros países vecinos, Al producirse la debacle de la flota mercante nacional, los fletes subieron drásticamente en contra de los pronósticos de quienes señalaban lo innecesario de la presencia del buque nacional en la rutas marítimas.

El desarrollo de la Marina Mercante Nacional es un elemento integrador del Poder Acuático del Estado, el cual está definido como la capacidad del Estado venezolano en utilizar y controlar el espacio acuático para alcanzar objetivos de desarrollo, seguridad y defensa, mediante la estructuración de políticas y estrategias adecuadas. El mismo incluye a todos los organismos públicos y privados, los cuales, en conjunción con la disponibilidad de recursos, pudieran elevar las fuentes de riquezas,

aumentar el nivel de ingresos de la población y fortalecer la soberanía del país.

Igualmente, son componentes del Poder Acuático del Estado: la investigación científica, el desarrollo de la Navegación de Cabotaje, fluvial y lacustre, la flota de pesca, vías de comunicación acuática interna y su mantenimiento, terminales marítimos, industria naval, (construcciones y reparaciones navales), aduanas, el control efectivo del tráfico marítimo, fluvial y lacustre, la capacidad de respuestas para actividades de búsqueda y salvamento y una adecuada infraestructura de señalización acuática.

Geopolíticamente hablando, el Poder Acuático del Estado está influenciado por factores que se constituyen en fortalezas o debilidades para el desarrollo pleno del mismo.

El primer factor es la situación política tanto nacional como internacional, tensiones económicas internas y externas, problemas limítrofes, intereses particulares de sectores económicos influyentes, pretensiones de otros Estados por ingresar a los espacios acuáticos con intenciones de explotación, poder naval disponible, entre otros.

En un segundo factor se incluye a la configuración geográfica de los espacios acuáticos, la extensión de las costas, lagos y ríos, las disponibilidades y facilidades portuarias, las vías de comunicación desde los centros industriales y de consumo a los puertos, las flotas navieras y de pesca, la disponibilidad turística, la infraestructura para construcciones y reparaciones navales, la tecnología naval, desarrollo de investigaciones

científicas y centros de estudios dedicados a los espacios acuáticos, como componentes principales.

El verdadero desarrollo de la Marina Mercante consiste en que el Estado sea el que fije las políticas y establezca las normas que incentiven a los particulares a participar en condiciones favorables en la actividad naviera.

En otras consideraciones, se tiene que la nueva concepción del espacio geográfico de la República amplía la visión de soberanía y delimita con mayor precisión su campo de aplicación. Ese espacio geográfico contempla el Territorio Continental, el Territorio Insular, el Espacio Acuático, el Espacio Aéreo y el Espacio Ultraterrestre Suprayacente.

En efecto, espacio geográfico alude a los espacios continentales, insulares y marítimos, quedando el territorio como componente del primero de los citados.

Se deslinda el espacio insular como parte de la organización político-territorial de Venezuela y además como espacio sujeto a la Soberanía Nacional.

Se establece el concepto de línea de base recta para definir las aguas interiores de Venezuela, sometiendo a su soberanía todo el espacio marino entre nuestras costas y las islas venezolanas.

El artículo 302 de la Constitución establece:

“El Estado se reserva, mediante la Ley orgánica respectiva, y por razones de conveniencia nacional, la actividad petrolera y otras industrias,

explotaciones, servicios y bienes de interés público y de carácter estratégico. El Estado promoverá la manufactura nacional de materias primas provenientes de la explotación de los recursos naturales no renovables, con el fin de asimilar, crear e innovar tecnologías, generar empleo y crecimiento económico, y crear riqueza y bienestar para el pueblo”

El artículo 156, numeral 26, de la Constitución, señala la competencia del Poder Público Nacional en las políticas navieras del Estado.

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

Tomando en cuenta los factores arriba anunciados, se puede concluir que la consolidación de la República Bolivariana de Venezuela como potencia acuática es posible, ejecutando los planes que coadyuven al desarrollo armónico de los componentes del poder marítimo.

Esa consolidación descansa, al menos, sobre cuatro pilares fundamentales:

1. Voluntad política al más alto nivel.
2. Consenso sobre la necesidad de crear una “vocación acuática nacional.”
3. Seguridad Jurídica o Marco Jurídico apropiado.
4. Definición de las políticas acuáticas del Estado.

La voluntad política permitiría incluir dentro del proceso de la toma de decisiones de la alta dirigencia nacional una relación armónica entre los requerimientos de seguridad y defensa y las metas y políticas de desarrollo del país, lo anterior y el consenso de la comunidad para encontrar la “vocación acuática” hasta ahora solapada y no tangible, son indispensables para dar los primeros pasos para lograr un marco de seguridad jurídica apropiado que logre incentivar al empresario y a los entes financieros nacionales e internacionales, a que inviertan su dinero y su capacidad gerencial en el sector, que de lograrse tan ansiado desarrollo se hace evidente la gran cantidad de puestos de trabajo directos e indirectos que se originarían.

Las claras ventajas de Venezuela en cuanto a su posición geográfica en el Caribe, especie de encrucijada a los nodos claves en las vías marítimas intercontinentales que unen el Pacífico con el Atlántico, a Norte y Sur América, Europa y África, su excelente mapa lacustre y fluvial, lo que

junto a los tratados en el marco de la Comunidad Marítima Internacional, que forman lo que algunos expertos han denominado el “ambiente externo de la política exterior venezolana”, sumado al “interés acuático nacional”, pudieran servir de base para que Venezuela se convierta en una “Potencia Acuática del Caribe”.

La inclusión del desarrollo del poder acuático dentro del Plan de la Nación, la Concepción Estratégica Nacional y la Concepción Estratégica Naval, una abierta y clara definición del espacio acuático en las leyes y planes de Ordenamiento Territorial, a tenor del Título II de la Constitución, una concreta elaboración de la “Concepción Estratégica Nacional” que enlace armónicamente la formulación de las políticas de desarrollo nacional con las políticas acuáticas, la redacción de la ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares enunciada tácitamente en la nueva Carta Magna (como se indica en la exposición de motivos de la Constitución), la creación en la nueva Asamblea Nacional de una Comisión de Asuntos Acuáticos, y la creación de un Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos, son entre otras cosas, factores fundamentales para el logro del Poder Acuático que aspiramos los venezolanos.

3.1.8 Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares

La creación de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares respondió al mandato legal contenido en el artículo 8 de la mencionada Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, mediante el cual Ministerio

de Infraestructura, conjuntamente con el Consejo Nacional de la Marina Mercante, oída la opinión de los entes vinculados al sector marítimo, elaborarían la política acuática del Estado, así como las propuestas que fundamentarían el Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares y la consiguiente adecuación de la legislación marítima nacional a los principios de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela; por lo que fue concebida como una ley marco que contiene la nueva sistemática de la legislación marítima venezolana, mientras que los Decretos con Fuerza de Ley de Procedimiento Marítimo y de Zonas Costeras, las Leyes Generales de Puerto y de Marina y Actividades Conexas, la Ley de Comercio Marítimo y la Ley de Pesca y Acuicultura establecen de manera más concreta el nuevo régimen legal de cada uno de dichos sectores y las respectivas actividades que regula.

3.1.9 Decreto con Fuerza de Ley de Zonas Costeras

El Decreto N° 1.468 con Fuerza de Ley de Zonas Costeras fue aprobado por el Presidente de la República, Hugo Chávez, con ocasión de la Ley que lo habilitara para dictar Decretos con Fuerza de Ley, publicado en Gaceta Oficial N° 37.319, de fecha 07 de noviembre de 2001, posteriormente reimpresso por error material del ente emisor y publicado en la Gaceta Oficial N° 37.349, de fecha 19 de diciembre de 2001. En este Decreto se resalta la importancia de las costas y riberas venezolanas tanto por la extensión del espacio geográfico que abarca, y de la diversidad biológica, de recursos

culturales y arqueológicos existentes en ellas, como por el hecho que más del setenta por ciento (70%) de la población nacional se encuentra asentada en dicha zona, lo que representa una constante presión demográfica que impacta en la conservación ambiental.

3.1.10 Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos

El Decreto N° 6.126 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos fue aprobado por el Presidente de la República, Hugo Chávez Frías, publicado en la Gaceta Oficial N° 5.890, Extraordinario, de fecha 31 de julio de 2008. El presente Decreto tiene por objeto regular el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control en los espacios acuáticos, conforme al derecho interno e internacional, así como regular y controlar la administración de los espacios acuáticos, insulares y portuarios de la República Bolivariana de Venezuela (artículo 1). Asimismo, en su artículo 2 establece que la finalidad es preservar y garantizar el mejor uso de los espacios acuáticos, insulares y portuarios, de acuerdo a sus potencialidades y a las líneas generales definidas por la planificación centralizada. En cuanto al mar territorial, a todo lo largo de las costas continentales e insulares de la República una anchura de doce millas náuticas (12MN) y se medirá ordinariamente a partir de la línea de más baja marea, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala publicadas oficialmente por el Ejecutivo Nacional, o a partir de las líneas de base

establecidas en este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (artículo 9).

Este Decreto deroga los artículos 1,2,3,4,5 y 6 de la Ley sobre el Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección de la Pesca y Espacio Aéreo, del 27 de julio de 1956, publicada en la Gaceta Oficial, Extraordinario de la República de Venezuela N° 496 del 17 de agosto de 1956. También deroga la Ley de Navegación del 1º de septiembre de 1998, publicada en la Gaceta Oficial, Extraordinario de la República de Venezuela N° 5.263 del 17 de septiembre de 1998. La Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 36.980 del 26 de junio de 2000 y la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.596 del 20 de diciembre de 2002, también quedaron derogadas según los establecido en las Disposiciones Transitorias de este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica.

CAPÍTULO IV
METODOLOGÍA

CAPÍTULO IV

METODOLOGÍA

4.1. Tipo de investigación: Corresponde al tipo de investigación práctica, donde se propone el diseño de un Sistema de Líneas de Base Rectas, que permita desarrollar el planteamiento de un espacio acuático que pueda denominarse Mar de Venezuela, realizando un análisis documental a la legislación nacional e internacional relacionada con el tema.

4.2. Nivel de investigación: Es de tipo exploratorio de carácter descriptivo, debido a que es una propuesta que no se ha desarrollado con anterioridad.

4.3. Diseño de la investigación: Es no experimental de carácter transeccional correccional debido que a la recolección de la información se realiza en un tiempo único, se definen las variables y se determina su interrelación en un momento determinado.

CONCLUSIONES

La práctica de los estados demuestra que en la mayoría de los acuerdos de delimitación de zonas marinas y submarinas que han sido concluidos no se adoptó un método único, sino que se realizó una combinación de métodos para lograr una solución equitativa.

Esta visión ha dado lugar a acuerdos de delimitación satisfactorios entre Venezuela y cinco estados vecinos: los Estados Unidos de América, los Países Bajos, la República Dominicana, Francia y Trinidad y Tobago. Estos acuerdos cubren más de un 50% de las zonas que Venezuela debe delimitar. Venezuela espera poder concluir acuerdos equitativos con otros Estados vecinos, especialmente con Dominicana y Granada. La posición de Venezuela en todas estas delimitaciones está fundada en la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia y de sentencias arbitrales.

Los problemas esenciales que suceden entre países y que afectan intereses vitales y que presentan características muy diversas, no siempre se solucionan mediante las normas de carácter general establecidas en las convenciones multilaterales. Lo que hay que tener en cuenta es que la delimitación puede convertirse tanto en un asunto bilateral y aun multilateral, cuando las distintas zonas se superponen o solapan entre Estados adyacentes.

Es importante señalar la importancia de establecer la delimitación del espacio acuático de Venezuela, mediante la aplicación del sistema de Líneas de Base Rectas, el cual pueda denominarse Mar de Venezuela.

FUENTES CONSULTADAS

Bibliográficas

- AGUILERA, Jesús Antonio. Las fronteras de Venezuela. Caracas: Ediciones del Congreso de la Republica, 1988.
- ÁLVAREZ, Tulio A. Derecho Marítimo. Caracas: Editora Anexo 1. 2001.
- BRACHO P., Jairo A. El Derecho Internacional Marítimo en el Mar de Venezuela. (1700-1783). Caracas: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005.
- CARBONELL, Angelina. Venezuela y la evolución del Derecho del Mar en materia de delimitación marítima. Caracas: Serie Estudios, 1996.
- MONTESINOS, Pedro P. Manual de Derecho del Mar para la Armada. Armada de Venezuela.
- MORALES P., Isidro. La Jurisprudencia de los Tribunales Internacionales y los Principios de Derecho Internacional Marítimo. Vol. II. Caracas: Serie Estudios, 2000.
- VILLARROEL R., Francisco Antonio: "Tratado General de Derecho Marítimo". Catia La Mar: Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, 2003.
-

Documentales

- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Año 1999.
- Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, de 29 de abril de 1958.
- Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, del 29 de abril de 1958.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Año 1982.
- Ley de Zonas Francas de Venezuela. Gaceta Oficial N° 34.772 del 8 de agosto de 1991.
- Ley de Derecho Internacional Privado de Venezuela, del 09 de julio de 1998.
- Ley de Zonas Costeras de Venezuela. Gaceta Oficial N° 37.076 del 13 de noviembre de 2000.
- Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares de Venezuela. Gaceta Oficial N° 37.330 del 22 de noviembre de 2001.
- Ley General de Marina y Actividades Conexas de Venezuela. Gaceta Oficial N° 37. 570 del 14 de noviembre de 2002.
- Reforma Parcial de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares de Venezuela. Gaceta Oficial N° 37.596 del 20 de diciembre de 2002.
- Reglamento del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares. Año 2002.

- Decreto N° 6.126, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. Gaceta Oficial N° 5.890 del 31 de julio de 2008.
- Protocolo de Bruselas, del 23 de febrero de 1968. Reglas de La Haya.
- Bolívar, Simón. Patente de Corso otorgada al Capitán Azor Orne. Archivo General de la Nación, Gobierno de la Colonia, Sección Corte del Almirantazgo, Sección 1ª del Archivo Nacional, Tomo XVI, Caracas, 1822. fs 66, 66 vto.
- Bolívar, Simón. Patente de Corso otorgada al Capitán Azor Orne. Archivo General de la Nación, Gobierno de la Colonia, Sección Corte del Almirantazgo, Sección 1ª del Archivo Nacional, Tomo III. Caracas, 1819. fs 1.