

Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Post-Grado
Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior
Trabajo Especial de Grado

PIRATERÍA MARÍTIMA Y SU REGULACIÓN JURÍDICA NACIONAL E INTERNACIONAL



Javier Enrique Molina
C.I. V-11.028.083
Abogado

INDICE

CAPITULO I. EL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN.	<u>PAGS.</u>
Planteamiento de la Investigación.....	10
Objetivo de la Investigación.....	13
Justificación de la Investigación.....	14
 CAPITULO II. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	 18
 CAPITULO III. MARCO TEÓRICO Y ANALISIS JURÍDICO	
- Historia de la Navegación y la Piratería Marítima.....	19
- Soberanía y Jurisdicción Venezolana Aplicable sobre Actos de Piratería y demás Hechos Ilícitos Marítimos.....	22
- De la delimitación de los Espacios Acuáticos (Marítimos).....	29
- Piratería Marítima como Riesgo de la Navegación.....	38
- Del Riesgo y del Seguro en la Piratería Marítima.....	39
- Los Actos de Piratería en el Derecho Nacional e Internacional.....	53
- Actos Asimilados a la Piratería Marítima.....	55
- Espacio Geográfico ó Delimitación Espacial del Delito de Piratería en Venezuela.....	57
- Apresamiento e Identificación de Buques Piratas - Legislación Aplicable.....	61
- Seudo-Piratería o Piratería por Analogía.....	65
- Posición de la República Bolivariana de Venezuela ante la Piratería y ésta como Delito contra el Derecho Internacional.....	66
- Diferencia entre la Ley de Comercio Marítimo venezolano, las Reglas de Rotterdam ó Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo 2.008, las Reglas de La Haya 1.921 / Haya Visby 1.968 y la Reglas de Hamburgo 1.978 en cuanto a la Exoneración de Responsabilidad del Porteador por Actos de Piratería.....	68
- La Seguridad Marítima.....	77

- De La Convención para la Represión de Ciertos Actos Ilícitos que Atentan Contra la Seguridad de la Navegación 1.988 (SUA 1.988), así como El Protocolo para la Represión de Ciertos Actos Ilícitos que Atentan Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental 1.988 (SUA PRO 1.988).....	81
- De la Enmienda 2.005 a La Convención para la Represión de Ciertos Actos Ilícitos que Atentan Contra la Seguridad de la Navegación, así como la Enmienda 2.005 a El Protocolo para la Represión de Ciertos Actos Ilícitos que Atentan Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental.....	104
De la conveniencia en la ratificación o no de La Convención para la Represión de Ciertos Actos Ilícitos que Atentan Contra la Seguridad de la Navegación 2.005, y al El Protocolo para la Represión de Ciertos Actos Ilícitos que Atentan Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental 2.005.....	112
- Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).....	114
- Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (Código LRIT 2.006).....	117
- La Piratería Marítima, Convenciones, Legislación, Comentarios, y demás, en la Red Mundial de Navegación Satelital (INTERNET):	
1.- Organización Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima de Los Espacios Acuáticos de Venezuela (ONSA/ong).....	119
2.- Conferencia de las partes en El convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar 1.978 / 2.010.....	122
3.- Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1.974, adoptada el 12 de Octubre de 2.007 Madrid, España.....	125
4.- AVN internacional Feb. 2.012.....	126

5.- Soluciones jurídicas actuales en relación a la piratería y otros delitos graves en la mar por Agustín Corrales Elizondo, Magistrado del Tribunal Supremo Español / 2.005.....	126
6.- Índice de ataque Piratas 2012.....	130
CONCLUSIONES.....	131
BIBLIOGRAFÍA.....	135

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo especial de grado a mis padres, Dr. y Dra., Julio Molina Nieves, y Nínive del Rosario Fonseca, respectivamente, especialistas el primero en neurocirugía, epilepsia, y cirugía de la mano, y la segunda en ortodoncia.

Ambos, mis amados padres egresados de nuestra Alma Mater la Universidad Central de Venezuela, y ex-profesores de la misma, lo cual me impulsa día a día a seguir adquiriendo los conocimientos que del amplio mundo del Derecho ofrece y que se encuentran allí en nuestro recinto universitario.

RECONOCIMIENTOS

Sirva el presente trabajo especial de grado para extender un muy especial reconocimiento al selecto grupo de profesores universitarios de la escuela de post-grado, en la especialidad del Derecho de La Navegación y Comercio Exterior, dado su constante apoyo al alumnado.

La dedicación y entrega del hoy en día profesor universitario, especialmente en el sector público y específicamente de nuestra Alma Mater la Universidad Central de Venezuela, es sin lugar a dudas por su afamado empeño en crear profesionales y profesionales especializados, litigantes, doctrinarios y pensadores de creciente formación, digno de un reconocimiento diario a tan loable labor, que lejos de ser un atractivo económico, no solo dedican tiempo para impartir cátedra a sus alumnos, sino que siempre están dispuestos para ellos.

Es el éxito personal y profesional de nuestros profesores de post-grado en la especialidad del Derecho de La Navegación y Comercio Exterior, la diferencia marcada en el cumplimiento del objetivo, que no es otro que la formación de profesionales de calidad. Las cátedras impartidas son en sí más que enriquecedores en el saber propio de la materia, completas, de un contenido que abarca más allá del saber jurídico teórico y práctico, dado que también son los profesores de la escuela de post-grado, no solo en la especialidad del Derecho de La Navegación y el Comercio Exterior, los más exitosos y preparados profesionales en cada una de sus áreas de trabajo, en sus cargos públicos o en el libre ejercicio de la profesión.

RESUMEN DEL TRABAJO

En base a la metodología cualitativa y documental se reconoce que la Legislación Internacional resulta en muchos aspectos aplicable a nuestra geografía nacional. Dicha Legislación Nacional e Internacional surge en respuesta de la Comunidad Marítima Internacional y Nacional, con la finalidad de definir como actos de Piratería o no, hechos, como; el caso del buque de bandera Italiana **“ANCHILLE LAURO”**, el mismo fue objeto de secuestro por un grupo terrorista, donde asesinaron a un ciudadano norteamericano; asimismo los sucesos ocurridos en los buques, **“SANTA MARIA”** de bandera Portuguesa en el año 1.961, efectuado por 24 antifacistas gallegos y portugueses al mando del **“ENRIQUE GALVAO”**, que durante 13 días fuese secuestrado, donde gracias a la intervención del Gobierno del Presidente Kennedy de los Estados Unidos de Norteamérica se rescato el buque y se dio con los secuestradores, los cuales solicitaron asilo en Brasil; el buque **“FALKE”** de bandera Alemana en el año 1.929 (al mando del derrocado Presidente Román Delgado Chalbaud, con el objeto de derrocar el Gobierno del General y Dictador venezolano Juan Vicente Gómez) ; el buque **“CITY OF POROS”** transbordador Griego en el cual, en fecha 11 de Julio de 1988 fueron asesinadas 9 personas, y 46 heridas de los 540 pasajeros a bordo, por un grupo de árabes liderado por Abú Nidal posteriormente capturado ese mismo año; el caso de la embarcación atunera mexicana **“MACEL”**; el caso de la moto nave **“ANZOÁTEGUI”** de bandera Venezolana en el año 1.963; más reciente, en el año 2.008 piratas somalíes capturan, en el océano, el buque petrolero mas grande jamás secuestrado el **“SIRIUS START”**, que transportaba dos millones de barriles de petróleo a los Estados Unidos; el buque tipo supply **“LADY MARIANE”**, de Carenero, Edo, Miranda, Venezuela, donde 8 personas fuertemente armados llegaron a bordo de un peñero, abordaron al buque, robaron accesorios de navegación, dinero, golpearon al maquinista en su cabeza, otros 3 tripulantes que se presumían desaparecidos quedaron a salvo en la Sala del Servomotor; el **“ATLANTIC PRIDE”**, buque originario de Chipre que en la madrugada del 13 de agosto de

2001 esperaba turno para entrar en el Puerto de Guayaquil, a unas 20 millas náuticas de la costa, observando que se le acercó una embarcación atacándole y provocando incendios, resultando muerto el Capitán y con pérdida del brazo uno de los tripulantes, atrincherándose los restantes miembros de la dotación que se enfrentaban a cuatro atacantes que, ante la resistencia tomaron solo parte de la carga de cubierta y abandonaron el buque; en octubre de 1999 **el carguero “Alondra Rainbow”** zarpó del puerto indonesio de Kuala Tanjung con destino al puerto de Mike, en Japón, **nunca llegó a su destino al ser abordado por piratas armados**, que colocaron a los diecisiete tripulantes en una balsa salvavidas y los dejaron a la deriva, siendo rescatados 11 días después milagrosamente; antes, en septiembre de 1998, el buque **“TENYU”**, de bandera Panameña, también desapareció en el Estrecho de Malaca, cuando hacía ruta desde Indonesia a la República de Corea con una carga de lingotes de aluminio, el buque reapareció con nuevo nombre y una tripulación distinta, estimándose que sus tripulantes, también en número de 17, fueron asesinados; **dos meses después, en aguas de China Meridional fueron tirados por la borda 23 miembros de la dotación del granelero “MV Cheung Son”.**

Esta legislación internacional aplicable, procura determinar medidas factibles para la prevención de actos ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, especialmente contra la Piratería Marítima Internacional y en tal sentido prevén en su ámbito de aplicación y competencia a que hechos son o no aplicables sus disposiciones, del establecimiento de penas y medidas preventivas que deberán incorporar los Estados parte a los diversos Convenios suscritos o a su legislación interna, sobre la hechos ilícitos que abarquen la Piratería Marítima y se extiendan en su análisis y comprensión.

De igual modo, se determina que Venezuela como miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) la cual es una agencia especializada de las Naciones Unidas, responsable de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por

buques, que incluye además de la seguridad de las embarcaciones y del personal a bordo, la protección contra los actos de Piratería Marítima y demás hechos ilícitos producidos en el mar, en razón de ser éstos amenazas a la seguridad marítima internacional, es responsable por la implementación de los Convenios OMI.

Así mismo dado el ámbito internacional del delito de Piratería Marítima, se pretende desenvolver el complicado asunto de la jurisdicción aplicable. De igual manera presentar el aspecto de la seguridad marítima desde el punto de vista de los riesgos y su cobertura o no, por las aseguradoras marítimas internacionales, y éstas a su vez por las reaseguradoras.

INTRODUCCIÓN

La conveniencia en el conocimiento de la legislación internacional sobre el delito de la Piratería Marítima, resulta en poder acoger sus disposiciones al respecto e innovar sobre medidas preventivas que pudieran mejorar la seguridad marítima en aguas dentro y fuera de la jurisdicción de la República Bolivariana de Venezuela. Así el estudio, análisis y comprensión de las legislaciones e instrumentos internacionales (Convenios, Pactos, Tratados etc.), con la finalidad de encontrar métodos eficaces de prevenir este tipo de delito, de por sí considerado un riesgo ordinario en la navegación marítima, lo cual nos arrojará hacia una mayor seguridad marítima nacional, ya de por sí débil.

CAPITULO I
EL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

1.- PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN: La Seguridad de la Navegación marítima en el mundo y en Venezuela esta determinada por varias convenciones internacionales, entre las cuales están:

- Convención Internacional para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo, SUA 1988 Y SUA PROT 1988. y su enmienda SUA 2.005 y SUA PROT 2.005.
- Convención Internacional de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1.982 .
- Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, en Bruselas el 25 de Agosto de 1.924; también denominada REGLAS DE LA HAYA, PROTOCOLO LA HAYA .VISBY de 1.968 y el PROTOCOLO de 1.979.
- Ley Aprobatoria de la Convención sobre Alta Mar del mes de Abril de 1.958, 1.982 donde se enumeran los actos que constituyen Piratería Marítima.
- Convenio Internacional de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, adoptado el 31 de Marzo de 1.978 en Hamburgo, cuya entrada en vigor se produjo el 01 de Noviembre de 1.992, el mismo ha sido ratificado por la mayoría de los Estados Porteadores.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, de

fecha 11 de Diciembre de 2.008; también llamadas REGLAS DE ROTTERDAM.

- Reglas de Hamburgo en cuanto a la exoneración de responsabilidad del Porteador por Actos de Piratería.
- Convenio SOLAS 1.974, enmienda al capítulo XI, enmendado en el año 2.006, al respecto del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).
- Convenio SOLAS 1.974, enmendado en el año 2.006, al respecto del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (Código LRIT 2.006).

La Seguridad Marítima es un proceso de Prevención de Riesgos, tendiente a evitar que una condición probable y cierta, produzca efectos adversos sobre la mejor utilización de recursos, con el propósito de evitar la concurrencia de pérdidas sobre los intereses envueltos en la Navegación Marítima; Buque, flete y Carga, toda vez que el costo de los siniestros marítimos se expresa generalmente en función del Seguro Marítimo, por lo que riesgos de la Navegación Marítima descritos en la **Ley de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial Nro. 38.351, de fecha 05 de Enero de 2.006, Capítulo I, Título VII, DE LOS SEGUROS MARITIMOS, Artículo 392**, y, de generalmente todos los casos fortuitos que ocurran en el mar, como lo es el caso de la Piratería Marítima, riesgo ordinario de la Navegación Marítima, salvo lo exceptuado en la Póliza de Seguro Marítimo, tal y como lo señala el artículo antes citado, se debe estimar que los argumentos financieros en Pro de la mejora de la seguridad marítima siguen siendo y desde hace muchos años atrás, imperiosa su producción, ejecución y puesta en práctica.

En virtud de la exteriorización del germen del delito se estima la conveniencia del contenido y alcance de las Convenciones Internacionales relativas al tema de la seguridad marítima internacional, en especial la Convención para la represión de Actos Ilícitos contra la seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo, SUA 1.988 y PROT SUA 1.988, que como consecuencia de actos de Piratería Marítima ocurridos, antes citados, y de otros actos ilícitos que pueden señalarse contra la seguridad de la Navegación Marítima, todos aquellos teniendo amplia repercusión en el ámbito internacional, lo cual determinó que las Naciones Unidas recurriera a la Organización Marítima Internacional (OMI), a fin de que éstos se adaptasen bajo la Inspiración de la Convención de Montreal para la suspensión de Actos Ilegítimos contra la Seguridad de la Navegación Aérea del 23 de septiembre de 1.971, Ley Nacional conforme a la Gaceta Oficial Nro. 32.740 de fecha 03 de Junio de 1.983, y de la Convención de la Haya para la Supresión de la Detención de Aeronaves de fecha 16 de Diciembre de 1.970, también Ley Nacional según Gaceta Oficial de fecha 07 de Abril de 1.983 .

Venezuela tipifica y sanciona la Piratería conforme al contenido de:

- Código Penal Venezolano de fecha 03 de Marzo de 2.005, en su Capítulo III, DE LOS DELITOS CONTRA EL DERECHO INTERNACIONAL, artículo 152;
- Ley de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial Nro. 38.351, de fecha 05 de Enero de 2.006, Capítulo I, Título VII, DE LOS SEGUROS MARITIMOS, Artículo 392;
- Código Bustamante vigente para Venezuela, en su Título III DEL COMERCIO MARÍTIMO Y AÉREO, Capítulo I, DE LOS BUQUES Y AEREONAVES, artículo 308, y

- Ley de Derecho Internacional Privado, Gaceta Oficial de fecha 06 de agosto de 1.998, en su artículo 32.

(Los artículos antes señalados serán transcritos en el desarrollo del presente trabajo especial de grado).

.....Más sin embargo no prevemos de modo efectivo y eficaz medidas preventivas para minimizar la comisión de ciertos delitos, lo que incluye la Piratería Marítima, y que se encuentran tipificados junto con otras conductas ilícitas para la comunidad internacional en los diferentes Convenios Internacionales sobre la materia, especialmente en el Convenio SUA 1988/2.005 y su Protocolo SUA PROT 1988/2.005, a fin de procurar la navegación marítima. Ya entonces la necesidad de incorporar a nuestra legislación nacional, ya sea por ratificación, adhesión, o adopción, de aquellas medidas preventivas de más y mayor efectividad puestas ya en practica por la comunidad internacional a través de la serie de Convenios Internacionales en la materia. Por lo que, cual sería la conveniencia en la incorporación a la legislación interna venezolana, de la normativa internacional al respecto del delito de la Piratería Marítima, delito que como veremos más adelante al analizar la información obtenida a través de la red mundial "Internet", se encuentra radicado en un mayor porcentaje en los mares de los países Sur Americanos y Asiáticos, siendo la República Bolivariana de Venezuela, por su escasos métodos modernos, su tecnología en seguridad Marítima, y su posición geográfica y petrolera, altamente vulnerable a ser victima por la comisión de este delito contra la humanidad y la comunidad internacional; ya en Kuala Lumpur, con adelantos como lo es el Centro de Control para casos de Piratería Marítima constituido en el año 1.992, con excelentes metas, dignas de considerar su aplicación y desarrollo, teórico y práctico, por los demás países víctimas de este delito internacional "La Piratería Marítima".

2.- OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN: La actualización del tema que trata (Piratería Marítima), asimismo reconocer los elementos de jurisdicción y competencia respecto a este delito internacional de la Piratería Marítima, los

mismos están previstos en la legislación internacional a analizar, en virtud de la Universalidad del Derecho Marítimo y por ende de la Navegación y del Comercio por Tráfico Marítimo, como parte del transporte multimodal, a objeto de establecer la legislación aplicable.

Análisis de los instrumentos internacionales que regulan el hecho ilícito de la “Piratería Marítima” como riesgo asegurable.

Determinar medidas factibles para la prevención de este tipo de acto ilícito internacional a través del estudio y análisis de la legislación internacional vigente sobre la materia y su posible incorporación a la legislación nacional en la República Bolivariana de Venezuela; asimismo determinar los organismos nacionales e internacionales que sobre la materia establecen normativas, procedimientos, y demás medidas de prevención, control, legislación y prácticas eficaces, que sobre la Piratería Marítima regulan.

3.- JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN: La bibliografía especializada en el Derecho de la Navegación o Derecho Marítimo, existente en nuestro país, resulta ser escasa, es de mayor importación sus publicaciones, pero, al hablar del tema de la Piratería Marítima resulta ser prácticamente inexistente, a excepción de lo contenido en la Red de Navegación Mundial Satelital por Internet.

De modo tal, pretendiendo sirva como base y actualización sobre el tema de la Piratería Marítima, el escrito investigativo, parte del presente trabajo especial de grado; y a su vez extender la necesidad de la divulgación en la recopilación de legislación internacional especialísima.

Del análisis de la legislación nacional e internacional, lograr capturar aquellas medidas preventivas o en sí normativa innovadora sobre el tema, con la finalidad

de que sean estudiadas las posibilidades para su incorporación a la legislación interna venezolana.

Que de los resultados del presente trabajo especial de grado puedan servir para la elaboración, apoyo y guía actualizada, para complementar futuras e inmediatas investigaciones, a su vez de aclarar dudas a prácticos marinos, abogados, y cualquier otro interesado del tema de la Piratería marítima, e inclusive de demás hechos ilícitos marítimos, de este modo poder aportar nuevas e innovadoras, a su tiempo, medidas efectivas para la Seguridad de la Comunidad Marítima Internacional, por ende la Nacional, o viceversa.

Al obtener los resultados deseados en el presente trabajo especial de grado, obtendremos un avanzase en los diferentes aspectos y temas relacionados con la Piratería Marítima, y el mejoramiento de un tema que debido a nuestra especial situación geográfica de acceso al mar Caribe y Océano Atlántico, es de particular interés para los perpetradores de actos de Piratería. Asimismo, debido al mayor flujo de nuestro comercio el cual circula para su exportación e importación a través de medios de transporte que hacen uso de los espacios marítimos, se estará contribuyendo en la prevención y debida asistencia a hechos de Piratería Marítima.

Observaremos el desarrollo actualizado que presentan algunos países como Malasia, esto debido al aumento, creciente a través de los años 2.000 en delante de este flagelo que asota con un mayor auge a la comunidad marítima asiática, debiendo procurar de manera cada vez más inmediata, medidas efectivas con la finalidad de contener este especial hecho ilícito marítimo que no solo arremete contra grandes buques tanqueros o graneleros, sino también a embarcaciones menores como son las deportivas y turísticas.

**MAPA GEOGRAFICO DEL ÁREA DE COMISIÓN DEL DELITO DE
PIRATERÍA MARÍTIMA EN LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.**



Utilizando un mapa antiguo de Venezuela se aprecia mejor la zona costera franjeada en amarillo y rosado como la zona marítima y costera que era y es azotada en la actualidad por los Piratas del Mar Caribe, que comprende una extensión desde el Golfo de Venezuela que limita con la Península de La Guajira Puerto López (zona limítrofe del Estado Zulia y Colombia) hasta la zona geográfica de separación limítrofe terrestre y marítima entre el Estado Delta Amacuro de la República Bolivariana de Venezuela (zona comprendida entre San José de Amacuro y Boca Grande), y la Guyana Inglesa (más arriba de las costas de Morawhanna).

Finalmente, con la parte investigativa del presente escrito se pretende complementar y/o actualizar los trabajos especiales de grado realizados al respecto del tema de la Piratería Marítima y demás hechos ilícitos marítimos, los cuales solo existen dos (02) en la ciudad de Caracas, el primero de ellos del año 2.003 en la Universidad Central de Venezuela (Hechos Ilícitos Marítimos), y el segundo y último del año 2.004 en la Universidad Marítima del Caribe (Piratería Marítima).

CAPITULO II

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El método es una aproximación de orden necesariamente epistemológico, de modo que, por el planteamiento, objetivo y justificación de la parte de investigación en el presente trabajo especial de grado, es tanto cualitativo como documental. “Cualitativo”, por cuanto se efectuará cotejando los datos que se refieren a un mismo aspecto y “documental”, por cuanto basado en datos secundarios, que han sido obtenidos por otros y están elaborados y procesado de acuerdo a los fines de quienes inicialmente los manejaron se obtendrá una amplia gamma de fenómenos, ya que no solo se basa en los hechos a los cuales él mismo tiene acceso, sino que puede extenderse para abarcar una experiencia mayor.

En el método documental o diseño bibliográfico, se reconocerán todo el conjunto de fuentes capaces de ser de utilidad al planteamiento, y objetivo de la parte investigativa, para su posterior lectura discriminatoria, a objeto de ordenar el material obtenido, según los distintos puntos y subpuntos a tratar en los Capítulos III Y VI, previos a la recolección y colocación en correcto orden, cotejo o comparación misma de los datos en base al esquema de trabajo y análisis de cada punto, para así arrojar las conclusiones resultantes de todo el trabajo especial de grado.

CAPITULO III

MARCO TEÓRICO Y ANÁLISIS JURÍDICO

HISTORIA

El concepto de Piratería Marítima, viene de piratear, ejercer el oficio de pirata, robo la depredación que se hace a través de este medio, se hace con evidencia. Algunos maritimistas dicen que la Piratería viene a ser en cierto modo un motivo para que los Estados mancomunen esfuerzos con el propósito de prevenir este tipo de actos, la Piratería Marítima ha sido considerado por todos los países, un crimen de carácter internacional y el pirata considerado un enemigo de la raza humana, no cuenta con la protección de ningún gobierno, ni de ninguna ley. Sencillamente la Piratería era un método de comercio organizado, que ejercían individuos indistintamente llamados piratas, bucaneros, y que forman parte de esa gran organización que hace más de dos siglos realizaba sus operaciones en el mar caribe y que trataba mediante ese mecanismo de expandirse mercantil y territorialmente por cuenta de Francia, Holanda e Inglaterra, que eran los que manejaban los aspectos de la piratería marítima. Se decía que Inglaterra predominaba la Talasocracia, es decir, tenía todo el poder, ejercía el poderío naval de ese tiempo, todos se inclinaban ante los buques de Inglaterra. Grecos, Bárbaros, Árabes, fueron partícipes en actos de piratería marítima.

La navegación por mar es casi tan antigua como la humanidad, en tiempos egipcios no existían normas escritas con respecto al derecho marítimo, no tenían la capacidad de documentarlo. Los primeros vestigios de documentación, los encontramos en el Digesto de Justiniano en el año 500 a.C.; en este cuerpo normativo se establecieron normas jurídicas para regular como manejar los saqueos a un barco, y casos de avería gruesa.

En el siglo III a.C., los romanos tenían el control del Mediterráneo, por lo que tuvieron que construir un cuerpo de normas relativas a los desplazamientos por

mar, esto creo una uniformidad entre las distintas tribus que conquistaban. Se derrumba el Imperio Romano, cae Roma, y los Bárbaros entran en Europa, los cuales eran guerreros pero no marinos, por lo que la transición en el derecho marítimo se mantiene.

Posteriormente en el Siglo XII, las comunidades de los puertos crearon su propia normativa, ya que el comercio continúa su ritmo. Dentro de las recopilaciones más famosas, existen los llamados Consulados del Mar, cuya importancia reside en la unificación de los países con sus puertos, las comunidades ven la oportunidad de establecer las mismas normas para la aventura de mar.

En el siglo XIV, empieza la codificación, hace su entrada en el año 1.678 las Ordenanzas de Colbert bajo el Imperio de Luis XIV, complementadas luego por Napoleón Bonaparte, las mismas tenían como objetivo la unificación de todo el derecho francés y así surgen los Códigos Napoleónicos, que llevan como resultado la tendencia a codificar todo.

En el año 1.807, se dicta el primer Código de Comercio francés como unidad formal, esto desarrolla aún más el comercio y por consiguiente el derecho mercantil. Venezuela copio este código adaptándolo a su legislación interna de aquel momento histórico. Aquí es relevante señalar una diferencia importante entre el derecho anglosajón, y el derecho francés e italiano, en el primero, el anglosajón, el derecho marítimo está separado del derecho mercantil, no codificaron, siendo un derecho autónomo; en el segundo, el derecho francés italiano, el derecho marítimo se convirtió en un apéndice del derecho mercantil.

Hacia fines del siglo XIX, específicamente en el año 1.897, se crea el Comité Marítimo Internacional, cuya obligación fundamental se convierte en la unificación de la normativa marítima.

Venezuela regresa a la autonomía con la promulgación de leyes del sector marítimo por Ley Habilitante y esa es la tendencia imperante en América Latina, hacia la independencia del derecho mercantil dando paso así, al derecho marítimo.

Pero al referirse a Venezuela, se debe entonces hacer mención de su historia dentro del Derecho a la Navegación y en su geografía, lo que nos lleva al principio, en los incidentes que anteriores al siglo XV realizaban nuestros antepasados aborígenes, Caribes, Arauhacos, Tamanacos, entre otras tribus indígenas venezolanas; y obviamente al arribo de la tercera Expedición de Cristóbal Colón (1.451-1.506) en 1.498 a la punta de Paria. Ahora bien el contenido histórico de la navegación Mercante se iza a partir de la segunda mitad del siglo XVI, cuando arribaron a la Provincia de Venezuela 352 naves de mayor porte, de las cuales solo 29 procedía de España, y las otras aparecían venidas de Cartagena, Santo Domingo, Puerto Rico, y la Habana-Cuba, con mercaderías procedente de Sevilla-España, ello sin contabilizar las que regularmente llegaron de la Isla de Margarita con “transbordo de flota”. Más reciente, con la disolución de la Compañía Anónima Venezolana de Navegación (CAVN) en 1.995, la cual fuese fundada desde Agosto de 1.911, con un capital de Bs. 300.000,00 y que había heredado los contratos y activos de la Compañía Anónima de Navegación Fluvial y Costanera, fundada en fecha 04 de Junio de 1.904, y los reintentos por reactivar la Marina Mercante Nacional, mediante la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional Gaceta Oficial Nro. 36.980 de fecha 26 de Junio de 2.000.

SOBERANÍA Y JURISDICCIÓN VENEZOLANA APLICABLE SOBRE ACTOS DE PIRATERÍA Y DEMÁS HECHOS ILÍCITOS MARÍTIMOS.

De las distintas teorías sobre conflictos de leyes o doctrinas acerca de la adjudicación a la jurisdicción aplicable o Ley aplicable por la comisión de hechos ilícitos marítimos, lo que incluye la Piratería Marítima, señalan catedráticos y expertos en tan particular punto:

La Ley territorial es atendida como la ley de la bandera, la doctrina a la Ley de la bandera tal como era aplicada en caso de hecho ilícito era una adaptación de esa teoría territorial, una adaptación al campo marítimo de la teoría territorial, aplicada al Derecho Civil en general. La racionalidad de esa postura reside en el hecho en que las personas que se encuentran dentro de los límites de un Estado deben adherirse a los estándares de conductas fijados por ese Estado, esto era un poco la justificación que sobre esta tendencia arrojaba la doctrina para el entonces. Sobre la teoría de la Ley del Lugar donde se cometía el hecho ilícito, está, tiene un defecto, que aunque promueve la incertidumbre y era fácil de aplicar, en algunas oportunidades puede resultar en decisiones ilógicas, y en muchos casos el lugar del hecho ilícito esta sólo marginado o incidentalmente conectado con la completa causa de la acción, especialmente en un hecho ilícito marítimo o aéreo donde, por virtud del fraccionamiento de la Ley, podemos entender que pueden aplicarse muchísimas leyes. En un caso de accidente marítimo o aéreo pueden aplicarse infinidad de leyes para resolver los reclamos que se deriven de ese hecho, por eso decimos que el lugar donde ocurre el acto ilícito es incidentalmente sobre una circunstancia considerada dentro de un conjunto de factores.

La teoría o doctrina de la ley del lugar donde ocurre el hecho ilícito o delictivo (LEX LOCI DELICTI), es a veces también ambigua, por ejemplo cuando un acto ilícito ocurre en determinada jurisdicción pero tiene sus efectos en otra jurisdicción, tal y como lo señala la Ley de Derecho Internacional Privado venezolana, gaceta Oficial Nro. 36.511 de fecha 06 de Agosto de 1.998, en su

primer supuesto, entonces tratar de resolver el caso con la Ley del Lugar, no va a resultar en una decisión justa que satisfaga la parte que ha buscado la justicia en esa jurisdicción. No obstante es estas circunstancias el lugar donde se ha perpetrado el hecho ilícito es un contacto que sirve para fijar la ley aplicable a dicho hecho, pero es uno solo de los contactos hacer considerado, no el único, aunque en algunas oportunidades se establecerá como el único efecto a considerar por el Juez competente en declarar y establecer la jurisdicción por la comisión de un hecho ilícito marítimo, independientemente de que se este de acuerdo e esa postura.

En la teoría de la aplicación de la ley territorial, la ley territorial se traduce en la esfera marítima a través de la aplicación de la Ley de la Bandera, si ocurre un hecho ilícito dentro de un buque probablemente se aplicará como factor preponderante la Ley de la Bandera, y solo posiblemente como factor único, lo que no significa que resulte ser la única opción. Habría que observar en que medida le es aplicable la Ley de la Bandera y como satisface a tal situación. Si en un hecho que ocurra en el buque esta involucrado en el orden público, entonces la Ley de la Bandera no será de suficiente aplicación, a lo mejor es desplazada como factor de conexión para poder aplicar a Ley procedente a tal supuesto. Ante la incidencia del orden público de un Estado, resultaría desplazable la Ley de la Bandera por la Ley Interna de ese Estado, lo que configuraría una excepción. Si el hecho afecta el orden público de un Estado, ese Estado asume la jurisdicción sobre ese hecho, independientemente de otros factores que están involucrados; si el hecho ocurrió en aguas japonesas y afecta el orden público de Japón, aplico la Ley de Japón, no tienen porque entrar a colindar los otros factores, es una cuestión meramente de “soberanía”. La materia criminal tiene que ver con el orden público de un Estado, y es precisamente los actos de Piratería Marítima, entre otros, que se resultan en la muerte o desaparición de la tripulación u otras personas a bordo, si la muerte ocurrió en las aguas territoriales de un Estado X, lo más probable es que se aplique la Ley de ese Estado X por razones de orden público.

El lugar donde se produce o lucita el hecho ilícito, viene a ser sólo un contacto entre muchos, los cuales sirve para fijar la ley aplicable al hecho. Esto es la teoría tradicional.

Con la teoría moderna, se ha establecido un paso adelante sobre lo que es la concepción clásica del lugar del hecho ilícito como factor de conexión. Es una especie de extensión de los efectos del hecho. Al tratar de establecer el derecho aplicable a través de la relación más significativa no es aceptado en todo el mundo, porque esto implica una serie de consideraciones adicionales que quizás afecta en algo lo que es la certeza que produce regirse por la LEX LOCI DELICTI. La ley del lugar de ocurrido el delito me da una aproximación directa al ordenamiento jurídico que debo aplicar.

“Hay que considerar el interés y no la sumatoria del contacto, puede suceder que el interés coincida con la suma de contactos y valorar los contactos, no solo sumarlos”.

Si nos adentramos a lo que la jurisdicción y el interés de un Estado en juzgar lo hechos bajo su propia ley, eso corresponde con las políticas que persigue ese Estado, ¿hasta que punto quiere ese Estado que todos los hechos que se vinculen con algún elemento de la jurisdicción sean juzgados por sus jueces naturales, o sean juzgados por jueces extranjeros? ¿Hasta que punto se puede permitir que los jueces extranjeros puedan regular actos o hechos que tengan conexión con algún interés de mi Estado? Esa es la crítica fundamental que se le hace a la teoría de la relación más estrecha, afecta la predictibilidad.

Los franceses prefieren la certeza que les da la Ley del lugar que examinar la relación más significativa, son más conservadores, y siguen atados a la teoría tradicional. Nosotros en la República Bolivariana de Venezuela, también estamos atados a la Ley del Lugar, en materia de hecho ilícito, con la redefinición que han hecho las teorías modernas no solo el lugar propiamente

dicho donde se causo el hecho, sino donde se producen los efectos de ese hecho ilícito; y como sucede en actos de Piratería Marítima, los cuales se ubican en su mayoría en altamar, se aplica la Ley de la Bandera, más si ese hecho ilícito a perturbado la tranquilidad del puerto o en el mismo han participado personas ajenas a la tripulación debe aplicarse la Ley del Estado ribereño o litoral, y el hecho más notorio para entender esta última situación sería un crimen cometido a bordo de un buque lo que afecta inmediatamente el orden público del Estado donde se encuentra situado el buque.

En los hechos ilícitos fuera de la jurisdicción de cualquier Estado, buque en alta mar, (lo que incluye la Piratería Marítima) se considera que la Ley de la bandera es un contacto, que tiene que valorarse con otro dependiendo donde se inicia la acción para establecer cual sería la ley que tuviese más estrechamente vinculada con ese caso, se vería la nacionalidad del buque, lugar o ley del forum (Ley de Derecho Internacional Privado venezolana, Gaceta oficial Nro. 36.511, de fecha 06 de Agosto de 1.998, Capitulo 6 DE LAS OBLIGACIONES, artículo 32), la ley de la bandera, entre otros factores o contactos.

En las cortes inglesas aplican la Ley de la Bandera a hechos ilícitos producidos o generados en alta mar a bordo de buques de bandera inglesa y, la regla de la doble nacionalidad (ley de la bandera y ley inglesa) a bordo de buques de otras banderas.

Sobre uno de los casos antes comentados, sobre el buque “**ACHILLE LAURO**” de bandera Italiana, propiedad de un armador italiano, caso Klinghoffer Vs. SNC, donde un ciudadano americano fue asesinado en alta mar; el tiket de pasajero fue adquirido en los Estados Unidos. Los siete factores o contactos de Lauritzen fueron discutidos y la corte concluyo de la siguiente manera:

Dado el peso de los factores que favorecen a la ley italiana, y la fuerte deferencia asignada a la ley de la bandera, es claro que la ley italiana en vez de la ley federal de los Estados Unidos aplica en este caso.

-METODOLOGÍA SUGERIDA PARA ENCONTRAR LA LEY MAS ADECUADA:

La metodología a ser usada para la resolución de conflictos de leyes es la que a continuación se enumera. Nótese que ésta es una metodología de conflicto de leyes aplicable a todos los escenarios, a los fines de encontrar la ley más adecuada a cada situación.

1.- Se deben describir los hechos del problema conflictual. Este es un paso básico.

2.- Categorizar al conflicto. A) Si es una cuestión de:

- i. escogencia de ley
- ii. escogencia de jurisdicción o
- iii. reconocimiento de una sentencia extranjera

B) Si es una cuestión de:

- i. un contrato
- ii. un hecho ilícito
- iii. una cuestión de procedimiento, o
- iv. una combinación de estos ítems

C) ¿Qué leyes y de cuales Estados están involucradas?

3.- Revisar si el tribunal que tiene el caso, tiene en principio jurisdicción sobre la materia objeto de litigio.

4.- Aplicar las reglas de conflicto del forum. En efecto, normas de conflicto específicas del forum deben ser aplicadas (**Ley de Derecho Internacional Privado venezolana, Gaceta oficial Nro. 36.511, de fecha 06 de Agosto de 1.998, Capítulo 6 DE LAS OBLIGACIONES, artículo 32**)

5.- Revisar el contenido general de la o las leyes extranjeras y de la Ley del Forum. Tomar en cuenta la aplicación alternativa de esas leyes y las diferentes

consecuencias si se aplican a los hechos. “Esta es una contribución de los académicos americanos a la teoría de conflictos de leyes y tiene como finalidad eliminar los falsos conflictos”.

6.- Obligación de aplicar las normas de escogencia de ley que se encuentren en la normativa del forum, cuando esa normativa es obligatoria en el tribunal del forum. Si la aplicación de la ley obligatoria del tribunal del forum resulta en una incongruencia o en un absurdo, entonces el tribunal debería invocar el “**forum non conveniens**”.

7.- Aplicar la ley del forum respecto a las formalidades del tribunal.

8.- Ver los factores de conexión o contactos, como lo sería el lugar de ocurrencia del suceso, nacionalidad del buque, nacionalidad de la o las personas lesionadas, o fallecidas a consecuencia del acto u hecho ilícito. En los sucesos ajenos a la comisión de hechos punibles, serían, el lugar de celebración del contrato, el registro del buque, el lugar de ocurrencia del accidente, el domicilio o sede procesal de las partes, banderas de conveniencia. Levantamiento del velo corporativo.

9.- La regla general es que la ley aplicable al contrato o en nuestro caso al hecho ilícito es la ley con la cual el hecho ilícito tiene su más cercana y real conexión, basada en los factores de conexión o contactos.

10.- Revisión de las excepciones:

a) Aplica a los casos de contratos, la buena fe en la escogencia de una ley para ambas partes.

b) “No se aplica a un contrato o hecho ilícito donde el orden público internacional del forum ha sido violado”.

c) No se aplica a un contrato o hecho ilícito donde se ha incurrido en fraude a la ley, es decir donde se haya evadido la ley.

11.- En vista de todas las consideraciones anteriores, escoger la ley aplicable, es decir la ley que tiene la más estrecha relación con el caso.

12.- Solventar cualquier cuestión accesoria como consideraciones sobre prescripción, caducidad, presunciones, carga de la prueba, etc., mediante la aplicación completa nuevamente de la metodología.

13) Decidir si el tribunal del forum, en vista de la ley escogida, tiene jurisdicción o si por el contrario es aplicable la doctrina del “forum non conveniens” es una herramienta de última instancia en la metodología. Si el tribunal del forum encuentra incómodo la aplicación de esa determinada ley extranjera, entonces es mejor suspender el juicio condicionalmente, preservando los derechos del reclamante, para continuarlo en un foro más conveniente.

Comparte esta opinión, al respecto de lo expuesto sobre jurisdicción o ley aplicable, el Dr. Henry Morian, especialista en materia del Derecho de la Navegación, catedrático del Universidad Central de Venezuela.

DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS (MARÍTIMOS)

Al referirnos a la Piratería Marítima, debemos delimitar el ámbito de aplicación a la normativa nacional e internacional que lo rige, de la siguiente manera:

El Código de Derecho Internacional o Código Bustamante (Ley interna venezolana) de fecha 20 de Febrero de 1928, señala que los actos de Piratería Marítima solo ocurren en alta mar. Es de la opinión de algunos expertos tratadistas en el Derecho de la Navegación Marítima, que si estos desmanes se producen en las costas sería SAQUEO, pero en mi modesta opinión esto último se contradice con nuestra misma legislación interna en el **Código Penal** vigente, Gaceta Oficial 5.768 de fecha 13 de Abril de 2.005, que en su **Artículo 152** señala como lugar donde se comenten actos de piratería: ...“**l o en los lugares de la costa donde arriben**” , lo cual nos sitúa en las costas venezolanas, así mismo el Código de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial Nro. 38.351 de fecha 05 de Enero de 2.006, DEL SEGURO MARÍTIMO, artículo 392, señala que, ...“son a cargo del asegurador los daños y las pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato y a falta de ello por los daños y pérdidas del buque o de las mercancías, tanto a bordo como en tierra si su descarga se realizó para reparar el buque o en beneficio de la cargamento, cuando dichos daños ó pérdidas provengan de actos de piratería, saqueo, naufragio,...” . Lo antes expuesto será ampliado en el desarrollo del presente trabajo de grado. Pasemos a delimitar el ámbito jurisdiccional marítimo y soberanía que ejerce Venezuela en su espacio Marítimo, en relación al tema de la Piratería Marítima.

1.- MAR TERRITORIAL.

Párrafos 1, 2 y 3 del Título II DEL ESPACIO GEOGRÁFICO Y DE LA DIVISIÓN POLÍTICA, Capítulo I Del Territorio y demás Espacios Geográficos, Artículo 11, de la **Constitución de la República Bolivariana de Venezuela**, Gaceta Oficial Nro. 5.453, de fecha 24 de Marzo de 2.000:

CRBV. Soberanía y espacios geográficos. 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 las líneas de base rectas que han adoptado o adopte la República; el suelo y el subsuelo de éstos, el espacio aéreo continental, insular y marítimo y los recursos que en ellos se encuentren, incluidos los genéticos, los de las especies migratorias....., .

Espacio Insular. El espacio insular de la República comprende el archipiélago de Los Monjes, archipiélago de las Aves, archipiélago de Los Roques, archipiélago de La Orchila, isla La Tortuga, isla La Blanquilla, archipiélago Los Hermanos, islas de Margarita, Cubagua y Coche, archipiélago de los Frailes, 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 zona económica exclusiva.

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

Titulo II DEL ESPACIO GEOGRÁFICO Y DE LA DIVISIÓN POLÍTICA, Capítulo I
Del Territorio y demás Espacios Geográficos, Artículo 12, de **la Constitución de**

la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 5.453, de fecha 24 de Marzo de 2.000:

CRBV. Dominio Público del subsuelo y de las costas marinas. Artículo 12: Los yacimientos mineros....., . Las costas marinas son bienes del dominio público. *(Resaltado y subrayado propio).*

El concepto de Soberanía del Estado Costero se estipula en el artículo 1 de la LEY APROBATORIA DE LA CONVENCION SOBRE EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA CONTIGUA, Gaceta Oficial Nro. 26.615, de fecha 31 de Julio de 1.961, que establece:

LAVCMTyZC. Artículo 1: La soberanía de un Estado se entiende fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de de mar adyacente a sus costas, designadas con el nombre de Mar Territorial.

La Ley Aprobatoria Venezolana de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua del año 1.958, establece en el segundo aparte de su artículo 24, lo siguiente:

LAVCMTyZC. Artículo 24:

2.- La zona contigua no se puede extender más allá de las doce millas náuticas (12 MN) contadas desde la línea de base de desde donde se mide la anchura del mar territorial.

De igual manera al artículo antes transcrito se estipula en el CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL firmado en la ciudad de Chicago en fecha 07 de Diciembre de 1.944, en su artículo 2, que reza de la siguiente manera:

Convenio sobre Aviación Civil de Chicago.

Artículo 2: A los fines del presente Convenio, se considera como territorios de un Estado, las áreas terrestres **y las aguas territoriales** adyacentes a ellos que se encuentran bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado. **(Resaltado propio).**

El Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, Gaceta Oficial Nro. 5.890 de fecha 31 de Julio de 2.008, Título II Capítulo I MAR TERRITORIAL, señala en sus artículos 8, 9 y 10, la soberanía que sobre el mar territorial ejerce la República Bolivariana de Venezuela, su anchura y la determinación de sus líneas de base recta, de a siguiente manera:

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.

Soberanía. Artículo 8: La soberanía nacional en el mar territorial se ejerce sobre el espacio aéreo, las aguas, el subsuelo y sobre los recursos que en ellos se encuentren.

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.

Anchura del mar territorial. Artículo 9: El mar territorial tiene, a todo lo largo de las costas continentales e insulares de la República una anchura de doce millas náuticas (12 MN) y se medirá ordinariamente a partir de la línea de más baja marea, tal como aparece marcada mediante el

signo apropiatorio en cartas a gran escala publicadas oficialmente por el Ejecutivo Nacional, ó a partir de las líneas de base establecidas en este Derecho con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica.

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. Líneas de base recta. Artículo 10: 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 mediación se hará a partir de las líneas de base recta que unan los puntos apropiados a ser definidos por el Estado. Son aguas interiores las comprendidas dentro de las líneas de base recta.
El Ejecutivo Nacional, fijará las líneas de base recta, las cuales se harán constar en las cartas náuticas oficiales.

“De tal manera que la extensión del mar territorial en ambos instrumentos normativos, tanto el interno venezolano, como el internacional hecho ley nacional por Ley Aprobatoria de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1.958, resultan ser idénticas”.

2.- ZONA CONTIGUA.

La Ley Aprobatoria Venezolana de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua del año 1.958, establece en su artículo 24, lo siguiente:

LAVCMTyZC. Artículo 24: 1.- Es una zona de alta mar contigua a su mar territorial. El Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) Evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal de inmigración y sanitaria....., .
- b) Reprimir las infracciones de esas leyes cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2.- La zona contigua no se puede extender más allá de las doce millas náuticas (12 MN) contadas desde la línea de base de donde se mide la anchura del mar territorial

3.- Cuando las costas del Estado está situado frente a frente, o sean adyacentes, salvo acuerdo contrario entre ambos Estados, ninguno de ellos podrá extender su zona contigua más allá de la línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base que sirvan de punto de partida para medir la anchura del mar territorial de cada Estado. **(Resaltado propio)**

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del año 1.982, señala en su artículo 33, suprimiendo el párrafo tercero (3) sobre la delimitación de la Zona Contigua, aumentando su extensión y eliminándola como parte de alta mar, “sin embargo, la limitación no se aplica a la República Bolivariana de Venezuela por reserva expresa de la misma”.

De modo que en el caso de la República Bolivariana de Venezuela se aplica el contenido de su legislación interna preceptuada en el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, Gaceta Oficial Nro. 5.890

de fecha 31 de Julio de 2.008, Titulo II Capitulo IV, ZONA CONTIGUA, Extensión, artículo 43 y que reza de la siguiente manera:

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.

Extensión. Artículo 43: Para los fines de la vigilancia marítima y resguardo de sus intereses, a República tiene, contigua a su mar territorial, una zona que se extiende hasta 24 millas náuticas (24 MN) contadas a partir de la línea de más baja marea o las líneas de base desde las cuales se mide el mar territorial.

“Misma medición a la de La Ley Aprobatoria Venezolana de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua del año 1.958, de doce millas náuticas (12 MN), próximas al mar territorial, señaladas en el punto 2 de su artículo 24, dando como resultado las mismas 24 millas náuticas (24MN) indicadas en el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, vigente en Venezuela”.

MAR PATRIMONIAL O ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA.

El régimen de la zona económica exclusiva está reglamentado en la parte V de la Convención de las Naciones Unidas del año 1.982, donde por primera vez fue objeto de regulación internacional y ámbito de aplicación universal, no obstante, Venezuela en el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, Gaceta Oficial Nro. 5.890 de fecha 31 de Julio de 2.008, en su Titulo II Capitulo V de la ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA, señala en sus artículos del 45 al 55, la extensión, soberanía, jurisdicción, líneas de límite exterior, islas e instalaciones artificiales, aprovechamiento de los recursos, aseguramiento y conservación, especies asociadas, medidas de conservación, capacidad de captura, y medidas de preservación, “cuyo primer punto “EXTENSIÓN” resultan ser idénticas medidas a las de doscientas millas

náuticas de las indicadas para la zona exclusiva en la Convención de las Naciones Unidas de 1.982”.

Venezuela ha celebrado Tratados Bilaterales y Multilaterales, sobre la Zona Económica Exclusiva, algunos de los cuales son los siguientes instrumentos jurídicos internacionales:

- Ley Aprobatoria del Tratado de Limitación de Fronteras entre la República de Venezuela y los Estados Unidos de América, Gaceta Oficial Nro. 2.342 de fecha 14 de Diciembre de 1.978 .
- Ley Aprobatoria del Tratado de Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas entre la República de Venezuela y la República Dominicana, Gaceta Oficial Nro. 2.642 de fecha 13 de Agosto de 1.980 .
- Ley Aprobatoria del Tratado de Limitación de Fronteras Marítimas entre la República de Venezuela y el Reino de los Países Bajos, Gaceta Oficial Nro. 2.291 de fecha 26 de Julio de 1.978 .
- Tratado de Delimitación Marítima entre la República de Venezuela y la República Francesa, Gaceta Oficial 3.128 de fecha 17 de Julio de 1.980.

LA ALTA MAR.

La República Bolivariana de Venezuela señala acerca de la Alta mar, en el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, Gaceta Oficial Nro. 5.890 de fecha 31 de Julio de 2.008, Título II Capítulo VII, ALTA MAR, artículos 62 y 63, de la siguiente manera:

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.

Extensión. Artículo 62: La República ejercerá de conformidad con el Derecho Internacional, los derechos que le corresponden en **alta mar, la cual comprende todos aquellos espacios marinos no incluidos en la zona económica exclusiva, el mar**

territorial, o en las aguas interiores, o en cualquier otra área marina o submarina que pueda ser establecida. *(Resaltado propio)*

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.

Extensión. Artículo 63: La República ejercerá de conformidad con el Derecho Internacional, los derechos que le corresponden en la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos, que es patrimonio común de la humanidad, y se extiende más allá del exterior del margen continental, fuera de los límites de la jurisdicción de la República. *(Resaltado propio)*

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del año 1.982, señala en su artículo 87 como único espacio no jurisdiccional y soberanía de ningún Estado a la alta mar, que comprende los espacios marítimos comunes a todas las naciones y que se encuentra más allá de las aguas jurisdiccionales, une continentes y sirve de enlace para las naciones en la navegación en el comercio entre los países.

PIRATERIA MARITIMA COMO RIESGO DE LA NAVEGACIÓN

Una pregunta que responden muchos de los tratadistas sobre el tema de la Navegación es:

¿EN QUE MATERIA ENCAJA LA PIRATERIA EN VENEZUELA E INTERNACIONALMENTE?

Hablar de Piratería en Venezuela y a nivel internacional es entrar en materia de los riesgos, en este caso que nos aborda los *riesgos marítimos*, los cuales establecen una definición *strictu sensu*, que lo define como todo caso fortuito, fuerza mayor, hecho inculpable para quien lo sufre, que acontece con mayor o menor rareza y gravedad muy variable en la navegación y que tiene repercusión en la carga, en las personas, en los tripulantes, en los pasajeros, en la mercancía y en el buque. Visto en sentido amplio, y que al respecto nos señala el Dr. Freddy Belisario Capella, profesor y experto en el área del Derecho de la Navegación, que el *riesgo marítimo* son todos aquellos acontecimientos que por azar producen un obstáculo en el desarrollo o para el normal desarrollo de la navegación, cualquier impedimento que ponga un obstáculo en el desarrollo normal de la navegación.

Un caso líder, muy importante en el derecho marítimo, que se discutió y que sucedió en el año 1.908, fue el caso Republic of Bolivia Vs. Indeminit y Mutal Marine Asurance C.O. (República de Bolivia contra la Aseguradora Marítima Mutual e Indemnizadora), en él se definió la Piratería Marítima como cualquier acto de violencia que ejercida en el mar, no constituía acto legal de guerra.

Franz Von Listz, decía que la Piratería es todo acto de Violencia antijurídica contra una persona o bienes, ejercida en mar abierto y a mano armada, el robo o el pillaje contra un buque enemigo, un buque que hace su verroteo lícitamente.

DEL RIESGO, DEL SEGURO Y REASEGURO, EN LA PIRATERIA

MARÍTIMA.

Fueron los maritimistas franceses que en primer lugar definieron todos los riesgos marítimos con la expresión “fortune de mer” o fortuna de mar, que en realidad quiere decir azar o destino de mar. El derecho anglosajón marítimo lo definiría como “*perils of the sea*” o peligros del mar.

Riesgo, es lo que se produce al materializarse un acontecimiento dañoso, perjudicial en el interés marítimo asegurado, “si el riesgo no existe no hay seguro”.

Entonces será “Riesgo Marítimo”, aquellos casos fortuitos, de fuerza mayor o hecho inculpable para el que los sufre, que acaece con mayor o menor frecuencia y realidad, más o menos variable en la navegación y que tiene repercusiones en los intereses envueltos en una aventura marítima común, el buque, la mercancía y el flete y que además afecta otros intereses, afecta los intereses de los aseguradores, del asegurado, los consignatarios, etc... .

Se debe entender que contra todo riesgo marítimo cabe seguro, en un recuento histórico tendríamos que remontarnos al antecedente del actual seguro marítimo, “el préstamo a la gruesa”, a diferencia de este en el seguro marítimo actual, primero tiene que ocurrir el siniestro para que entre a funcionar la indemnización, siendo al contrario en el préstamo a la gruesa.

Clasificación de los maritimistas clásicos de los Riesgos de la Navegación, generalmente los clasifican en: Riesgos por el mar y riesgos en el mar. Debemos entenderlo tal y como lo señala y clasifica el Dr. Belisario Capella, al afirmar que la anterior clasificación resulta inaceptable pues todos los riesgos marítimos tienen como escenario el mar, pero hay riesgos que se dan por el mar pero ocurren por otra circunstancia, el incendio, la explosión que puede ocurrir dentro

del buque; pero hay riesgos que sí son productos del mar: corrientes marinas, las olas, las brisas, los temporales, tempestades, los bancos de hielo. Por lo que los riesgos se deben clasificar en:

- 1. Riesgos que se dan en el mar y por el mar, y,
- 2. Riesgos que se dan en el mar y por cualquier otra circunstancia

Del Principio de la Universalidad del Riesgo Marítimo y su Manifestación Dentro de la Legislación Marítima Venezolana.

Tal y como aduce el Dr. Rafael Reyero, especialista en Seguro Marítimo, en todas las legislaciones el riesgo marítimo descansa en el principio de la universalidad, esto quiere decir que no se van a asegurar los riesgos determinados con antelación, sino que van a asegurar toda aquella serie de acontecimientos que puedan producir un daño, un perjuicio en el interés marítimo asegurado. Nuestra legislación nacional realiza en la Ley de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial Nro. 38.351, de fecha 05 de Enero de 2.006, Capítulo I, Título VII, DE LOS SEGUROS MARITIMOS, Artículo 392, una enumeración enunciativa, más no taxativa, de todos los riesgos sobre todo le da mayor preponderancia a los riesgos que se producen en el mar y por el mar, en el cual incluye los actos de Piratería, esto en concatenación al artículo 413 del Capítulo II mismo Título el cual acentúa la posición del Seguro Marítimo respecto a los actos de Piratería, y dichos artículos rezan de la manera siguiente:

Ley de Comercio Marítimo. DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS. Artículo 392: Son a cargo del asegurador los daños y las pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato de seguros y, a falta de ello, por los daños y pérdidas del buque o de las mercancías, tanto a bordo como en tierra, si su descarga se realizó para reparar el buque o en beneficio del cargamento, **cuando dichos cargos o pérdidas provengan de actos de Piratería,**

saqueo, tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión o incendio, y daño por humo y en general de cualquier otro accidente o riesgo de mar que genere cambio involuntario de viaje, de ruta, o del buque. No son a su cargo, salvo pacto en contrario, los daños causados por huelgas, conflicto armado o estado de conmoción interior o exterior. ***(Resaltado y subrayado propio).***

Ley de Comercio Marítimo. DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS. Artículo 413: el asegurador del buque no será responsable, salvo estipulación contraria en la póliza, cuando la pérdida sobreviene por alguna de las siguientes causas:

- 1.- Hecho del asegurado o de sus dependientes en tierra, realizado con dolo o culpa grave.
- 2.- Desgaste originado por el uso normal del buque.
- 3.- Cambio voluntario de viaje o de ruta, sin consentimiento del asegurador, todo ello sin perjuicio de responder por las pérdidas anteriores a dichos cambios.
- 4.- Demora injustificable del viaje, en el caso de la póliza por viaje.
- 5.- Vicio oculto del buque.
- 6.- Actos dolosos del Capitán, tripulantes o piloto.
- 7.- Avería simple o particular que no alcance el uno por ciento (1%) del valor asegurado del buque.

Es la Piratería sin duda uno de los riesgos de la actividad del transporte marítimo, y a su vez esta última, vinculada tanto por su objeto (la carga, el buque y el flete), como por su funcionamiento al seguro marítimo.

Similar a la clasificación de los riesgos de la navegación por, los maritimistas clásicos, se encuentra la clasificación actual de los riesgos, en dos tipos.

- 1. Riesgos que se producen en el mar;
- 2. Riesgos que se producen en el mar y por cualquier otra circunstancia

RIESGOS ORDINARIOS Y EXTRAORDINARIOS

La clasificación de los maritimistas clásicos antes descrita, resulta ser impropia, pero el derecho marítimo moderno ofrece una nueva clasificación en: Riesgos Ordinarios y Riesgos Extraordinarios, nos atañe describir la primera de esta clasificación.

RIESGOS ORDINARIOS: Están determinados por el acaecimiento de siniestros que son comunes, habituales, normales que no causan perplejidad dentro del ánimo de la comunidad marítima internacional.

Los actuales tratadistas nos ofrecen una definición, que reza de la siguiente manera: Son aquellos casos fortuitos o de fuerza mayor, accidentes o hechos inculpables para quien los sufre y acontecen en forma habitual, corriente, durante la navegación y que quedan repercusiones en los tripulantes, en los pasajeros, en el buque, en la carga, en los consignatarios y en los aseguradores.

Tal y como se describió supra, nuestra legislación nacional señala en la Ley de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial Nro. 38.351, de fecha 05 de Enero de 2.006, Capítulo I, Título VII, DE LOS SEGUROS MARITIMOS, Artículo 392, de la responsabilidad del asegurador; igualmente se señaló que este artículo es enunciativo, solo menciona los accidentes más comunes, más ordinarios y deja abierto el abanico para otros riesgos de la navegación, más el riesgo objeto del presente trabajo es un riesgo Ordinario, “La Piratería”, resultando ser el **EI**

PIRATA, aquella persona que con embarcación o mal habida se dedica a cometer actos de violencia, de depredación, de detención contra buques, contra las personas que navegan en alta mar, generalmente. Esto trae como consecuencia una serie de desmanes como serían, aparte de que predomina el asesinato, en muchas ocasiones, predomina la tortura a los prisioneros, predomina el apoderarse de la mercancía, predomina las violaciones, etc..., por esa razón la Piratería es considerada como un delito contra el derecho internacional, y el pirata como un enemigo de la raza humana; tal y como ha sido expresado por la comunidad marítima internacional y se expresará a lo largo del presente trabajo de grado.

Todos los riesgos tienen por escenario el mar, pero no todos son producidos por el mar, por lo que no podemos confundir los riesgos ordinarios de los extraordinarios, en la primera parte de los riesgos enunciados en el **artículo 392** de la Ley de Comercio Marítimo, están referidos a riesgos ordinarios, **“no son a su cargo”... de aquí en adelante se enuncian los riesgos extraordinarios.** Los riesgos ordinarios están determinados por el acaecimiento de un hecho dañoso, de un siniestro de forma habitual común y corriente que no deja perpleja a la comunidad marítima internacional y esos riesgos incluyen precisamente los actos de Piratería.

JURISDICCIÓN Y LEY APLICABLE AL SEGURO MARÍTIMO.

El Seguro Marítimo es particularmente objeto de estudio de leyes debido a su naturaleza internacional, ya que cruza fronteras nacionales y jurisdiccionales. El Seguro Marítimo es considerado como la madre de los seguros, de manera que las conclusiones al respecto a escogencia de ley en esta materia pueden generalmente ser aplicadas a todos los seguros y hasta los contratos en general.

El objetivo en este punto, es encontrar la propia ley aplicable al contrato de seguro marítimo, ya que la Piratería Marítima es objeto de regulación en el contrato de Seguro Marítimo. La ley aplicable no se encuentra a través de una

simple regla o presunción, como podría ser asiento de los negocios del asegurador, o el domicilio del asegurado, o la escogencia expresa entre las partes. En vez de ello, y **como lo señalan los expertos se propone que la ley aplicable al contrato de Seguro Marítimo sea establecida mediante el estudio y consideración sobre el orden público, las normas imperativas, el fraude a la ley, etc., como evaluación de una metodología uniforme.**

ESTADOS UNIDOS E INGLATERRA

Las definiciones en este contrato en los sistemas del common law (Estados Unidos de América e Inglaterra), como en el derecho civil, son felizmente muy parecidas. Así tenemos que la **U.K: MARINE INSURANCE Act 1.906**, define el Seguro Marítimo como “un contrato mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado, en una forma y extensión convenida, contra pérdidas marítimas, esto es, las pérdidas derivadas de la aventura marítima”, lo que incluye las pérdidas consecuencia de actos de Piratería Marítima sin embargo en sus **“DISPOSICIONES SUPLEMENTARIAS, ANEXO I, DE LAS REGLAS PARA LA INTERPRETACIÓN DE LA PÓLIZA, PUNTO 8**, señala que: “El término “piratas” comprende los pasajeros que se sublevaran y los amotinados que atacan al navío desde la orilla, a diferencia y semejanza de la actualidad legislativa venezolana”.

El 01 de Enero de 1982, la industria del seguro marítimo se encontró ante el cambio más radical de sus últimos 200 años en la documentación de dicho seguro. La Póliza S & G de Lloyd, que significa “NAVE Y MERCANCÍA” (Ship & Goods), había sido desechada para acoger el nuevo formato de póliza, denominado **Marine Policy Form (MAR) o Forma de Póliza Marítima**. Dos siglos de vigencia había tenido el formato de la Póliza S & G, de su conocida versión puesta al día en 1.779, tal y como aparece en el Anexo I de la “marine Insurance Act” Inglesa de 1.906, citada en el párrafo anterior. La Póliza S & G adoptada por el mercado marítimo de Londres en 1.779, había sustituido para 1.795, dieciséis (16) años más tarde, todos los demás modelos de Póliza de

Seguros Marítimos. Sin embargo debido a diversas críticas a favor y en contra, mientras el formato S & G de Lloyd había quedado inalterado, las **“CLÁUSULAS DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES”**, tanto de Carga, como de Casco y Maquinaria (C y M), habían sido sometidas a constante revisión y examen para mantenerlas al día con las cambiantes condiciones del Seguro Marítimo. El uso de estas cláusulas se ha generalizado de tal forma, que se han convertido en Cláusulas Internacionales del Seguro Marítimo, las cuales han sido adoptadas por la Industria Aseguradora de los diferentes países, no siendo Venezuela la excepción, opinión que comparte el Dr. Rafael Reyero, antes citado. Entre los riesgos que cubren las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, de manera explícita o como excepción a los riesgos que no cubren, se encuentra La Piratería Marítima.

LA DEFINICIÓN AMERICANA DEL SEGURO MARÍTIMO, fue propuesta por el catedrático Willard Phillips, de la siguiente manera: “es un contrato por el cuál, por una consideración estipulada para ser pagada por cualquier interesado en una nave, flete, o carga sujeto a riesgos marítimos, otro se compromete a indemnizarlo contra alguno o todos esos riesgos durante un cierto período o viaje”.

Nuestra Ley de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial Nro. 38.351 de fecha 05 de Enero de 2006, define al Seguro Marítimo en su artículo 375, de la siguiente manera:

Ley de Comercio Marítimo. Artículo 375: Se entiende por contrato de seguro marítimo, aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima, contra las pérdidas marítimas; entendiéndose **por las pérdidas ocurridas a la**

expedición marítima, extendiéndose por sus términos o por su uso de comercio a cubrir las pérdidas sufridas en aguas interiores, o durante la operaciones terrestres que fueren accesorias.

Cuando el viaje comprenda la modalidad multimodal o trayectos combinados por agua, tierra o aire, se aplica, salvo pacto en contrario, las normas del seguro marítimo. **(Resaltado propio).**

Código de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial Nro. 38.351 de fecha 05 de Enero de 2.006, DEL SEGURO MARÍTIMO, artículo 392, señala que:

Ley de Comercio Marítimo. Artículo 392: ...“son a cargo del asegurador los daños y las pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato y a falta de ello por los daños y pérdidas del buque o de las mercancías, tanto a bordo como en tierra si su descarga se realizo para reparar el buque o en beneficio de la cargamento, cuando dichos daños ó pérdidas provengan de actos de piratería, saqueo, naufragio,.... .” **(Resaltado propio).**

En los estudios que sobre el Seguro Marítimo y los conflictos de leyes, debemos tener en cuenta que, un contrato de Seguro Marítimo como cualquier otro contrato de seguros, puede estar sujeto a más de una ley, es decir, se ha aceptado que más de una ley puede regular un contrato de Seguro Marítimo y los convenios asociados a él. Por ejemplo, puede haber: i) la ley del contrato per se entre el asegurado y asegurador, ii) la ley del convenio entre el corredor de seguro y el asegurado, iii) la ley del reaseguro y v) la ley aplicable al derecho de un tercero a proceder en acción directa contra el asegurador. Estas leyes aplicables no necesariamente son las mismas.

Los contratos de Seguro Marítimo son parte de la jurisdicción marítima. El principio básico es que el Derecho Marítimo general se aplica a este tipo de contrato. Pese a esto, la institución no ha sido codificada en los Estados Unidos de América.

En *Queens ms. Co. Of America v Globe & Rutgers Fire ms. Co.*, la Corte Suprema estableció que las Cortes inferiores debían interpretar el Seguro Marítimo en forma consistente con el derecho Inglés. La principal autoridad jurisprudencial en esta materia es *WILBURN BOAT Co. v. FIREMAN'S FUND INSURANCE Co.*, donde la Corte sostuvo que “en ausencia de un principio Federal de Derecho Marítimo que controle”, el Derecho Estatal se aplica al Seguro Marítimo. La consecuencia de la doctrina *WILBURN BOAT* es que “si una Corte sostiene que debido a la decisión *WILBURN BOAT* el Derecho Estatal debe controlar, pero no existe un precedente en ese Estado, entonces se presume que el derecho inglés aplica. El Derecho Federal Marítimo se aplicaría a los casos de Seguro Marítimo Internacional. Esta decisión ha sido criticada y su efecto sobre el Derecho Marítimo americano ha sido limitado.

La escogencia de la ley aplicable en materia de seguro marítimo ha sido aceptada por las cortes americanas. El *Second Restatement*, o Segunda Recopilación o Estatutos, acepta a su vez la escogencia de una ley por las partes. En ausencia de una elección expresa, los tribunales deberían aplicar el examen adoptado en *Lauritzen*. En *Edinburgh Assur Co. y R.L. Burns Corp.*, un complejo caso en el que fueron consideradas varias relaciones jurídicas diferentes, una Corte del Distrito de California analizó *Lauritzen* y *Romero*, en el primero (*Lauritzen*) se llegó a la conclusión que para resolver conflictos de derecho marítimo se debe hacerlo mediante la determinación y evaluación de puntos de contacto entre la transacción y los Estados o gobiernos cuyos sistemas de ley estuviesen involucrados, estos puntos de contactos nominados por él fueron siete (07):

- El lugar del hecho ilícito, o lo que es lo mismo, la doctrina tradicional de la “lex loci delicti”
- La Ley de la Bandera, “la cual debía prevalecer a menos que algún contrapeso importante apareciera”.
- El domicilio del propietario del buque demandado.
- El lugar de celebración del contrato.
- Inaccesibilidad de un foro extranjero.
- La ley del foro, lex forum.

; el segundo (Romero) extendió el enfoque de Lauritzen a todos los reclamos de Derecho Marítimo; y concluyó que esas sentencias “no establecen claramente si una Corte debe aplicar un análisis de los puntos de contacto para llegar a una escogencia única de un derecho sustantivo para regular todos los aspectos, o si al contrario el análisis debe ser aplicado sobre una base de aspecto por aspecto, tal como sugiere el Second Restatement of Conflict of Law 1988 (1971) o Segunda Recopilación o Estatutos de Conflictos de Ley 1988 (1971). La Corte de Distrito aplicó correctamente un análisis aspecto por aspecto, y consideró los puntos de contacto entre la transacción y las partes, considerando el interés de las diferentes naciones involucradas, concluyendo así, que el Derecho Inglés regulaba las relaciones entre el asegurado y el corredor en Londres y entre este último y los aseguradores, y el derecho de California. Por su parte William Tetley, catedrático canadiense argumenta que las Cortes de los Estados Unidos han aplicado para los Seguros la doctrina de la relación más significativa, “algunas veces acompañada con el análisis de los intereses gubernamentales”. En este sentido, él propone una lista de varios contactos ha ser utilizados en orden para determinar la propia ley aplicable en casos de Seguro Marítimo.

Hasta principio de los años 50, la teoría prevaleciente en U.S.A., fue como se señaló anteriormente la teoría tradicional de la territorialidad, o la lex loci delicti (lugar donde ocurrió el delito, o donde se produjo la lesión). Así fue incluido en la primera recopilación de derecho sobre conflictos de leyes de 1934 o el American First Restatement, o primera Recopilación o Estatutos, y estuvo basada en que un Estado tenía el derecho exclusivo de regular los acontecimientos dentro de

sus fronteras. La territorialidad ha cedido mucho terreno a la teoría de la relación más significativa, aunque algunos tribunales de los Estados Unidos todavía se adhieren a ella; pero para determinar la relación más significativa, la corte debe examinar y evaluar lo anteriormente descrito, los puntos de contacto entre el hecho ilícito y los sistemas de ley que compiten para encontrar con cual de esos sistemas contiene el reclamo su más estrecha conexión, concepto que fuese introducido en la Segunda Recopilación o Estatutos sobre Conflictos de Leyes del año 1.969, en la que se observo la trilogía de la jurisdicción o ley aplicable, las cuales fueron:

- a) Lauritzen, y
- b) Romero, ambas antes descritas,
- c) Rhoditis, que se basa en la base de operaciones del propietario del buque como punto de contacto, la lista de factores o contacto en Lauritzen no debe entenderse como limitativa ni realizarse el examen de tales de forma mecánica, así mismo levanto el velo corporativo con el fin de determinar si la forma legal de la compañía era utilizada como una fachada (fraude a la Ley); y
- d) La base de operaciones, en la cual los ocho criterios deben ser balanceados uno contra otro, y la base de operaciones como octavo criterio no debe preponderar sobre los otros.

Hay sin embargo al menos una decisión que quizás excedió demasiado el criterio de la base de operaciones. En *Fisher v. Angios Nicolaos V*, una Corte Americana era aplicable al caso de un marinero griego que murió en un buque de Bandera Griega, propiedad de una compañía Liberiana y operando por medio de una compañía Panameña, porque el buque tenía una base de operaciones sustancial en los Estados Unidos. La decisión en *Angios Nicolaos V* ha sido criticada como una burla de Lauritzen y que otorga a la Ley Americana una increíble expansión a los límites de su competencia. “No obstante la sentencia puede ser justificada por la circunstancia de que el hecho ilícito ocurrió en un Puerto Americano, creando así un contacto sustancial con la Ley Americana”.

Puede afirmarse que hoy en Estados Unidos, la relación más significativa combinada con la “lex loci delicti”, o ley del lugar donde se cometió el delito o lugar donde se produjo la lesión, es la regla prevaleciente respecto a hechos ilícitos, tal y como aparece el Second Restatement, o Segunda Recopilación o Estatutos, Sección 145, donde especialmente se añaden como contactos:

- a) El lugar donde se cometió el delito o lugar donde se produjo la lesión.
- b) El lugar donde se produce la causa generadora del delito o de la lesión.
- c) El domicilio, residencia, nacionalidad, lugar de constitución y domicilio negocial de las partes, y
- d) El lugar donde la relación, si existe alguna entre las partes, esta ubicada.

No debe sorprender que algunas Cortes Americanas hayan sido más que lentas que otras en adoptar la tendencia de la relación más significativa. Esto ha sido manifestado a través de la continúa aplicación de la tradicional “lex loci delicti” para regular un hecho ilícito ocurrido en aguas territoriales de un Estado. La continua adherencia a esta próxima mecánica del caso, contrasta con decisiones más progresivas donde se concluye que: “el hecho que la lesión se haya producido en aguas de los Estados Unidos es solo un factor a favor de la aplicación de la Ley Americana, ese factor de conexión por sí solo no es suficiente. **“Las Cortes Americanas aplican la ley de la bandera a los hechos ilícitos marítimos, a menos que aparezca un importante contrapeso a ese factor.”**

LA SITUACIÓN EN FRANCIA.

Francia se adscribe a la teoría de la “lex loci delicti”, sin embargo la doctrina ha argumentado que en el evento de presentarse una escogencia entre la Ley del Lugar donde la conducta delictual fue realizada (lex loci delicti), y la del lugar donde los daños derivados de esa conducta fueron producidos, esta última llamada “lex loci damni” funcionaria como la “ley loci delicti”. Por supuesto lo

anterior estaría sujeto a la noción de Orden Público, lo que quiere decir que si la “lex loci delicti” viola la Noción Francesa de Orden Público, no se aplicaría.

La Corte de Casación Francesa ha mostrado poco interés en la aplicación de la tendencia de “la relación más significativa” en vez de la “lex loci delicti”. Esto ha sido interpretado como un rechazo a la hora de resolver problemas de conflictos.

En la REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, la materia del Seguro Marítimo se rige por las disposiciones contenidas en su Ley de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial Nro. 38.351, de fecha 05 de Enero de 2.006, TITULO VIII, CAPITULO DEL I AL IV, ver artículos 375, 392 y 413, supra transcritos (Págs. 37 y 42).

EI REASEGURO.

Normalmente, los aseguradores protegen su riesgo a través de una empresa especializada mediante la forma de un contrato de reaseguro, que no es más que el aseguramiento de un riesgo o parte de el hecho por un asegurador con otro asegurador, llamado a los efectos, reasegurador.

Una discutida consecuencia de esta figura es la posibilidad de que el asegurado intente una acción directa contra el reasegurador. En estos casos, puede ser posible que el contrato de reaseguro este sujeto a una ley diferente que el contrato.

Supongamos que un asegurador de los Clubes P&I, los cuales son clubes de empresas de seguros marítimos en Inglaterra y en las cuales están asegurados la mayor parte de los buques banqueros y buque en general en el mundo, debido a sus bolsas de limites máximos de cobertura, supongamos que deviene en quiebra, ¿puede el asegurado (propietario del buque) ejercer una acción directa contra el reasegurador del Club P&I?, de acuerdo a la mayoría de las jurisdicciones, el asegurado no puede demandar al reasegurador de su

asegurador, a menos que exista una estipulación expresa en la póliza. Por otro lado, podría ser posible obtener una cesión en los derechos del asegurador contra el reasegurador, pero en ese caso, el juicio o arbitraje debe ser entablado conforme al contrato de reaseguro.

Otro aspecto importante del derecho de seguros, aplicado al tema de la Piratería Marítima y en general, es la acción directa por la cual una tercera parte, quien teniendo un reclamo contra el asegurado, procede por demanda contra el asegurador. Dada la referencia a Estados Federales, y en vista de la inexistencia de Derecho Marítimo Federal sobre acción directa, el Derecho Estatal aplica. En general, las legislaciones estatales no permiten la acción directa por pólizas de Seguros Marítimos. Con el fin de determinar que legislación estatal aplica, no hay regla uniforme, pero las Cortes utilizan normas de Derecho Internacional Privado Federales. Algunas Cortes Federales examinan la Ley del lugar donde el contrato de seguro es emitido y enviado, mientras que otras prefieren el análisis de la conexión más significativa, y algunas escogen una solución cercana a *Lauritzen*.

En aquellos casos donde un corredor está involucrado en una transacción entre el asegurado y el asegurador, ha habido decisiones contradictorias referentes a la ley aplicable a cada relación, y nosotros debemos entender que ellas envuelven contratos separados. Un ejemplo de esto es el caso de *EDINBURGH ASSURANCE Co. v. R.L. BURNS CORPORATION*, donde se decidió que el contrato entre el asegurado y su corredor, y entre el asegurador y el corredor de seguros de Londres, así como el acuerdo entre ese corredor y los aseguradores también en Londres, estaban sujetos a otra legislación.

LOS ACTOS DE PIRATERÍA EN EL DERECHO NACIONAL E **INTERNACIONAL**

En la Ley de Comercio Marítimo no hay una definición expresa de Piratería, pero evidentemente tenemos que acudir a otros elementos internacionales, Venezuela no ratificó la **Convención General del Mar de 1.982 en Montego Bey**, entre otras razones porque no se permitía formular reservas y/o excepciones, salvo las que ella misma estipulaba, así como también sobre el cambio de criterio sobre el concepto de “Isla”. Venezuela en la ya mencionada Convención de Montego Bey de 1.982, quería formular reserva sobre un artículo que definía el concepto de Isla. **Venezuela es parte de la Convención de Alta mar, la ratifica en el año 1.958**, realmente en esta convención no se define lo que es la Piratería Marítima, lo que sí refiere es a que debe considerarse como Piratería Marítima, y al deber que tienen los Estados de ejercer todas las acciones pertinentes con el objeto de preveer y suprimir por cualquier medio la Piratería que se da **“en altamar” o en aquellos espacios acuáticos que no estén bajo jurisdicción de ningún otro Estado o de ningún Estado**. Así mismo dicha Convención al ser ratificada por Venezuela, viene a convertirse en la Ley aprobatoria de la Convención sobre Alta Mar fechada del mes de Abril de 1.958, donde se enumeran los actos que constituyen Piratería.

Según la señalada Convención, los actos considerados como piratería, son aquellos actos de violencia, detección, depredación, ejercidos con un propósito personal en altamar por buques privados o aeronaves privadas, o contra los bienes o personas que se encuentran a bordo de esos buques en altamar. También son actos de Piratería la participación activa de buques o aeronaves cuando la persona que lo ha cometido sabe que esos buques y esas aeronaves son partícipes en actos de Piratería, así como es considerado un acto de Piratería la instigación intencional que tiende a ayudar a cometer los actos de violencia ilegal.

Con la misma concepción es señalado por la Convención de Ginebra de 1958, de la cual Venezuela es parte, que para que se configure el delito de Piratería es necesario que los actos se practiquen con propósitos personales y parecería que de un buque a otro.

ACTOS ASIMILADOS A LA PIRATERÍA MARÍTIMA.

MOTÍN: Es importante destacar que según los artículos 102 y 103 de la Convención sobre Derechos del Mar, señalan que el simple motín abordo no constituye “per se”, un acto de Piratería; tal y como se desarrollo en la toma del buque “CARABOBO”, perteneciente a la antigua Compañía Venezolana de Navegación, que en 1.994 fue víctima de un Motín, siendo tomado por el control de su tripulación, desviándose de la ruta por desavenencias económicas originadas por deudas y crisis financieras sufrida por la Naviera, originándose una gran movilización por parte de la Marina de Guerra venezolana. **De igual forma lo describe el Dr. Francisco Villarroel al señalar que el acto de Piratería debe ser por un buque o aeronave contra otro buque o aeronave, por personas que abordan la nave como pasajeros o tripulantes constituye un acto de motín y no un acto de Piratería.**

SAQUEO: Señalan los tratadistas y expertos en el área marítima que el saqueo también es un despojo, es un hurto que generalmente lo realizan grupos de personas contra el buque. El saqueo puede darse en el mar o en tierra (el escenario de la piratería es solo el mar); muchas veces, por injerencia de determinados elementos marítimos, pueden causarle al buque ciertas averías, siendo necesario realizar las reparaciones respectivas; en esos casos resulta necesario descargar la mercancía para efectuarle las reparaciones y, contra esas mercancías colocadas en tierra, se puede producir el saqueo. Asimismo la mercancía debe ser descargada del buque para evitar su desperfecto, es cuando también se suele producir el saqueo. Producido el saqueo surge entonces la obligación de indemnizar de las compañías aseguradoras.

El saqueo tiene relación con el pillaje, con la ratería, etc...; es decir son hurtos contra la mercancía y otros objetos en el buque. Es común que los actos de saqueo sean llevados realizados por coleccionistas de objetos marítimos, ejemplo de ello son los actos de saqueo sobre la Bitácora del buque (elemento

cilíndrico donde en su parte superior figuraba la aguja magnética o brújula, en ese cilindro se encuentra una abertura donde se colocaba el libro de navegación enrollado en forma de pergamino).

Para realizar el saqueo se aprovechaban de las calamidades marítimas, como por ejemplo cuando un buque naufraga se presenta estas situaciones de saqueo con el propósito de apoderarse de las cosas que quedan flotando.

Estamos también ante la presencia de actos que se asimilan a la Piratería los cometidos por las tripulaciones de los buques de guerra y las aeronaves militares cuando esa tripulación se ha amotinado o apoderado del buque y entonces con ese buque del cual se han apoderado empiezan a ejercer actos de violencia, de depredación, **“con lucro personal” y** contra bienes, contra el buque, contra la mercancía que se encuentra a bordo de buques que se encuentran en espacios acuáticos donde nadie ejerce jurisdicción o toda participación activa de esa tripulación en la utilización de esos buques cuando saben que han sido empleados en actos de Piratería o toda acción que tienda a ayudar intencionalmente a cometer dichos actos de Piratería, en este sentido están implícitos los buques de guerra. Los buques de guerra son aquellos pertenecientes a un Estado, y que le sean visibles los signos distintivos de las Fuerza Armada de ese Estado, que este comandado por un Oficial de la Marina de Guerra y que la tripulación este regida por la disciplina regular de las Fuerzas Armadas.

“ESPACIO GEOGRÁFICO O DELIMITACIÓN ESPACIAL DEL DELITO DE PIRATERÍA EN VENEZUELA”

Como se comento supra sobre este tema de la delimitación, del que sería expuesto posteriormente, y de lo expuesto en el punto previo sobre los actos asimilados a la Piratería planteo una interrogante con su solución de la forma siguiente:

Debido a la reforma del Código Penal venezolano en el año 2.000, y que deja un vacío en cuanto a la aplicación espacial del delito de Piratería, dado que según el Código Penal vigente, Gaceta Oficial Nro. 5.768 de fecha 13 de Abril de 2.005, donde no hubo ninguna reforma, variación o modificación al respecto del artículo 153, ahora 152, en donde se señalan como actos de Piratería y su ámbito de aplicación espacial, de la manera siguiente:

Código Penal. Artículo 152: ...“los que rigiendo o tripulando no perteneciente a la Marina de Guerra de ninguna Nación, ni provisto de patente de Corso debidamente expedida, o haciendo parte de un cuerpo armado que ande a su bordo, ataquen otras naves o cometan depredación en ellas **o en los lugares de la costa donde arriben**, o se declaren en rebelión contra el Gobierno de la República.
(Resaltado propio).

En el mismo orden de ideas el Código **de Derecho Internacional Privado** (**Código Bustamante**) de fecha 20 de Febrero de 1.928, en su artículo 308, señala al respecto del espacio donde se cometen actos de piratería, lo siguiente:

Código Bustamante. Artículo 308: **La piratería**, la trata de negros, y el comercio de esclavos , la trata

de blancas, la destrucción o deterioro de cables submarinos y los demás delitos de la misma índole contra el derecho internacional, **cometidos en alta mar**, en el aire o en territorios no organizados aún en Estados, se castigará **por el captor según sus leyes nacionales**. *(Resaltado y subrayado propio)*.

El artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre la Ley en la Mar de 1982 (UNCLOS), no ratificada por Vzla, y La Convención sobre la Alta Mar de Abril de 1958, ratificada por Vzla, establece el espacio geográfico o delimitación espacial aplicable a actos de piratería de la siguiente manera:

Artículo 101: Se reconocerá como piratería:

a) Cualquier acto ilegal de violencia o detención, o acto de depredación, cometido con fines privados por la tripulación o pasajeros de una nave o aeronave privada y dirigido;

i) **en Alta mar**, en contra de otra nave o aeronave, o en contra de personas o propiedades a bordo de dicha nave o aeronave.

ii) en contra de una nave, aeronave, persona o propiedad localizada fuera de la jurisdicción de algún Estado. *(Resaltado y subrayado propio)*.

(.....lusdem)

Tal y como se observa del delito de la Piratería, la legislación nacional específicamente en el Código Penal vigente del 2.005, antes identificado, le otorga un espacio geográfico bien definido en donde abarca las costas venezolanas, no así la legislación internacional del Código Internacional Privado de Venezuela o Código Bustamante, ni la legislación internacional suscrita por

Venezuela en concordancia con La Convención sobre la Alta Mar de Abril de 1958, y no ratificada por no permitir Reservas sobre el concepto de “Isla” La Convención de las Naciones Unidas sobre la Ley en la Mar de 1982 (UNCLOS), los cuales señalan como único espacio geográfico para la aplicación del delito de Piratería la Alta Mar, o espacios acuáticos que no pertenecen a ningún otro Estado (aguas internacionales).

Esta disyuntiva fue aclarada en una Conferencia sobre Piratería Marítima (véase: Piratería Marítima en Venezuela "Un delito en secreto"), realizada por la ONSA hace varios años atrás en la ciudad de Caracas y en donde asistieron juristas destacados, miembros del Comité de Derecho Marítimo de la ONSA y de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo; en donde fijan posición institucional y **se acoge plenamente al uso del término "Piratería Marítima" para ambos casos, “dentro y fuera del territorio Venezolano”.** (Capitán (CASMAR) Luis G. Inciarte S. Capitán deYate #135 ONSA/Miembro de Comité de Seguridad Marítima, Investigación de Accidentes Acuáticos. Pág web; Convenios Internacionales sobre Piratería Marítima / Publicado el 29 de Agosto de 2.011.)

En virtud de que la acción es la misma y que solo varía el ámbito territorial donde ocurra, la Organización Marítima Internacional (OMI) hace siempre referencia al término de manera conjunta PIRATERÍA / ROBO ARMADO; de forma tal que resolvió el asunto de la forma, para que las discusiones y acciones, se enfoquen en los hechos (el fondo). Por lo tanto, la OMI en sus reportes estadísticos públicos y en los que intercambia data con la ONSA, se incluyen todo tipo de agresiones entre buques, tanto fuera como dentro de las aguas territoriales de los Estados. (Capitán (CASMAR) Luis G. Inciarte S. Capitán deYate #135 ONSA/Miembro de Comité de Seguridad Marítima, Investigación de Accidentes Acuáticos. Pág web; Convenios Internacionales sobre Piratería Marítima / Publicado el 29 de Agosto de 2.011).

Ahora bien, la ausencia de Fiscales Marítimos especializados en la materia y el desconocimiento de la norma por parte de los entes competentes, hace que este tipo de situaciones sean tratadas como un delito común (robo); aun habiendo como se observa, una norma legal clara que si se aplicara, en mi opinión, reduciría enormemente este grave problema en nuestros espacios acuáticos.
(Ibidem)

APRESAMIENTO E IDENTIFICACIÓN DE BUQUES PIRATAS -
LEGISLACIÓN APLICABLE

Solo los buques de guerra tienen ese derecho de apresar a un buque Pirata. Los Estados se unen con el propósito de reprimir esta actividad, entonces si hay un esfuerzo mancomunado para reprimir esta actividad, los Estados por supuesto deben detener aquellos buques que se dediquen a ejercer la Piratería o aquellos buques que por circunstancias derivados del ejercicio de la Piratería son apresados por Piratas y realizan tales tipos de actividades. Por lo general un buque Pirata es aquel que no levanta pabellón, no tiene bandera.

Nuestro ordenamiento jurídico positivo en la materia, señala en La Ley General de Marinas y Actividades Conexas de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 37.570 de fecha 14 de Noviembre de 2.002, en su Título II, Capítulo VIII, Del Uso de la Bandera y Distintivo de los Buques, artículo 65 y 66, lo siguiente:

LGMyc. Artículo 65: La Bandera o pabellón constituye la manifestación de la nacionalidad del buque. A bordo de los buques venezolanos la Bandera Nacional se izará en el asta de popa, o también en cangreja especial cuando el buque se encuentre navegando. Sobre la Bandera Nacional no deberá izarse ninguna otra bandera o distintivo según sea el caso.

LGMyc. Artículo 66: Todo buque debe izar la bandera de su nacionalidad al entrar a puerto, al tener un buque de guerra a la vista y en general al navegar en mar territorial o en aguas interiores o también en la cangreja, **en especial cuando el**

buque se encuentre navegando. (Resaltado propio)

La convención de Derecho Internacional Privado celebrada en la Habana en fecha 20 de Febrero de 1.928, Código Internacional Privado Venezolano o Código Bustamante, del cual forma parte la República Bolivariana de Venezuela, reza en su Título III DEL COMERCIO MARÍTIMO Y AÉREO, Capítulo I, DE LOS BUQUES Y AEREONAVES, artículo 274, lo siguiente:

Código Bustamante. Artículo 274: La nacionalidad de las naves se prueba por la patente de navegación y la certificación del registro, **“y tiene el pabellón como signo distintivo aparente”** (Resaltado, tildes y subrayado propio)

“La actividad de la Piratería es ejercida con fines de lucro”

Según la opinión de la Comunidad Marítima Internacional, cualquier buque de guerra o perteneciente a la autoridad marítima de un Estado puede abordar a un buque que no enarbole bandera con la finalidad de realizar lo que es llamado con el nombre de “*derecho de visita*”, para averiguar del porque no iza su pabellón, de ser ese buque Pirata, Las Convenciones Internacionales permiten que los Estados se reservan las acciones a tomar, ahora, si el buque no es Pirata, siendo sospechoso y es apresado sin causa justificada, resultando no ser un buque Pirata, el Estado que se trate deberá indemnizar a ese buque por el retardo en la entrega de las mercancías a bordo o cualquier otro daño, o perjuicio, al buque visitado..

Tal y como se describió supra, La Convención de Derecho Internacional Privado celebrada en la Habana en fecha 20 de Febrero de 1.928, y contenida en El Código Bustamante, del cual forma parte la República Bolivariana de Venezuela,

reza en su Título III DEL COMERCIO MARÍTIMO Y AÉREO, Capítulo I, DE LOS BUQUES Y AEREONAVES, artículo 308, lo siguiente:

Código Bustamante. Artículo 308: La Piratería, la trata de negros y el comercio de esclavos, la trata de blancas, la destrucción o deterioro de cables submarinos y los demás delitos de la misma índole contra el derecho internacional, cometidos en altamar, en el aire o en territorios no organizados aún en Estados, **se castigará por el captor de acuerdo con sus leyes penales.** *(Resaltado y subrayado, propio).*

La legislación aplicable según el artículo antes señalado esta contenida en el Código Penal Venezolano de fecha 03 de Marzo de 2.005, Gaceta Oficial Extraordinaria Nro. 5.768 de fecha 13 de Abril de 2.005, en su Capítulo III, DE LOS DELITOS CONTRA EL DERECHO INTERNACIONAL, artículo 152, que reza de la siguiente manera:

Código Penal: De los delitos contra el derecho internacional. Artículo 152: Los venezolanos o extranjeros que cometan actos de Piratería serán castigados con presidio de diez a quince años.

Incurren en este delito los que rigiendo o tripulando un buque no perteneciente a la Marina de guerra de ninguna nación, ni provisto de patente de corso debidamente expedida, o haciendo parte de un cuerpo armado que ande a su bordo, ataquen otras naves o cometan depredación en ellas o en los lugares de la costa donde arriben, o se declaren en

rebelión contra el Gobierno de la República.

(Resaltado propio).

Asimismo la Ley de Derecho Internacional Privado, Gaceta Oficial Nro. 36.511 de fecha 06 de Agosto de 1.998, señala en su Capítulo VI DE LAS OBLIGACIONES, artículo 32, lo siguiente:

Ley de Derecho Internacional Privado. Artículo 32:

Los hechos ilícitos se rigen por el derecho del lugar donde se ha producido sus efectos. Sin embargo la víctima puede demandar la aplicación del Derecho del Estado donde se produjo la causa generadora del hecho ilícito.

De manera que del análisis de la normativa nacional e internacional antes transcrita podemos observar que siempre será aplicable el derecho interno venezolano en los casos de buques con bandera venezolana víctimas del delito de Piratería Marítima.

SEUDO-PIRATERÍA O PIRATERÍA POR ANALOGÍA.

No hay que confundir la Piratería con la Seudo-Piratería, tal y como señala el Dr. Freddy Belisario Capella, profesor y experto en la materia, la diferencia radica en el afán o fin de Lucro y la falta de este, respectivamente.

La Seudo-Piratería o Piratería por analogía no conlleva fin de lucro, sino un afán o interés político. Ejemplo de lo anterior es, el acto de Seudo-Piratería o Piratería por analogía cuando en fecha 12 de Febrero de 1.963, los oficiales de la moto nave Anzoátegui perteneciente a la compañía Venezolana de Navegación y que estaban en contra del Gobierno de Rómulo Betancourt se la llevaron hacia Brasil. Asimismo en fecha 22 de Enero de 1.963, la motonave Santa María perteneciente a la Compañía de Navegación de Portugal se alzó contra el Gobierno de Oliveira Salazar antiguo dictador en Portugal.

Ambos casos antes citados son actos que no tenían como finalidad un fin o afán de lucro, sino un interés meramente político, y “como suele suceder en estos casos los Gobiernos de ambos Estados declararon que eran actos de Piratería”.

POSICIÓN DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA ANTE LA PIRATERÍA MARÍTIMA Y ÉSTA COMO DELITO CONTRA EL DERECHO INTERNACIONAL.

El ordenamiento jurídico penal venezolano, Código Penal de fecha 03 de Marzo de 2.005, en su Capítulo III, DE LOS DELITOS CONTRA EL DERECHO INTERNACIONAL, artículo 152, descrito supra, define la posición de la República Bolivariana de Venezuela, respecto al delito internacional de Piratería,

Analizando este artículo los **sujetos pasivos de este delito** son aquellos que comandan o rigen buques que no sean de la Marina de guerra, aquellos que no tengan la patente de Corzo, también llamada “carta de marca”, o que formen parte de un cuerpo armado a bordo del mismo buque; el **objeto de ese delito** es atacar otros buques, cometer depredación o violencia a bordo de esos buques y revelarse contra el Gobierno debidamente constituido. El artículo en sí se refiere a buques no pertenecientes a la Marina de guerra, es decir que un buque de guerra que ataque a otro buque de guerra, se considera como Pirata si existe un conflicto, porque puede existir por ejemplo un conflicto bélico. Pero existe cierta ambigüedad que pasa si lo hace en tiempo de guerra, eso por un lado, la patente de corzo, es la autorización que le pedía un país en guerra a los propietarios de naves particulares para ejercer actos bélicos, consistía en dañar el comercio del país enemigo y sus relaciones con los neutrales, pero con la salvedad de que el corzo debía someterse a las leyes, a los usos de guerra, y por supuesto al contenido de la autorización evidentemente se le podía quitar la patente respectiva y estaría sujeto a las sanciones del país que la fuese otorgado, tenía sus respectivos ordenamientos penales.

Otra posición adoptada por algunos Estados, es la NEUTRALIDAD, la cual es una situación jurídica de un Estado que no hace parte en un conflicto que mantienen dos o más miembros de la comunidad internacional, la neutralidad puede ser simple o convencional.

- Neutralidad Simple: existe cuando el Estado determinado por un acto voluntario de soberanía, notifica a los otros, “Yo me declaro neutral en relación a este conflicto”.
- Neutralidad Convencional: se da cuando existe una obligación preexistente contenida en un tratado, en un convenio que lo obliga a ser neutral, y esa neutralidad convencional puede ser permanente o temporal o parcial.
 - La Neutralidad Convencional Permanente, existe cuando el país se declara neutral en el presente o el futuro a través de un tratado internacional, que es lo que se llama países neutralizados, ejemplo Suiza; a diferencia de otros que se nombran como países garantes, los cuales cuidan de que el país neutral no les sea violada por otros países su condición o decisión presente o futura de declararse como país neutral.
 - La Neutralidad es General cuando abarca todo un territorio, y es
 - Parcial cuando solo abarca parte de ese territorio.

**DIFERENCIAS Y SIMILITUDES ENTRE LA LEY DE COMERCIO MARÍTIMO,
LAS REGLAS DE ROTTERDAM ó CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE
MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO, LAS REGLAS DE LA
HAYA Y LAS REGLAS DE HAMBURGO, EN CUANTO A LA EXONERACIÓN
DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR ACTOS DE PIRATERÍA**

Al respecto el Dr. Tulio Álvarez Ledo, profesor y experto marítimo, realiza algunos señalamientos al respecto en su Obra Derecho Marítimo, 2da Edición 2.007, Tomos I y II, que a continuación son analizados y comentados, junto a la normativa nacional e instrumentos internacionales que relacionan.

La responsabilidad del porteador marítimo ha experimentado una interesante evolución, en efecto: Hasta finales del siglo XVIII, la responsabilidad del transportista por agua se regía por el derecho común; es decir un régimen de responsabilidad estricta, el cual expresado en la forma más simple consiste en el porteador, como depositario debía entregar las mercancías transportadas en el mismo estado en que las recibió. No existía la limitación y mucho menos la exoneración de responsabilidad.

Durante el siglo XIX, los porteadores comenzaron a incorporar a los conocimientos de embarque cláusulas de limitación y exoneración de responsabilidad, la cual llegó a excederse a razón de que el transportista no respondía por ningún daño o pérdida sufrida por las mercancías transportadas.

En 1.983 los Estados Unidos de América promulgaron su "HARTER ACT", 1er instrumento en regir la responsabilidad del porteador, la cual también se excedió pero esta vez en la falta de inserción en el conocimiento de embarque de alguna cláusula que libere al porteador de responsabilidad por pérdida o daño sufrido por las mercancías transportadas, como consecuencia de negligencia o falta en el manejo, estiba, custodia, cuidado y debida entrega de las mercaderías

confiadas para su transporte. Cualquier cláusula en tal sentido, era ilegal, y por ende se consideraba írrita, nula y sin efecto.

La Piratería es una causa de responsabilidad del porteador (transportista, naviero, etc...), y según el ordenamiento jurídico marítimo venezolano exonera de responsabilidad también al buque cuando hay por ejemplo un daño a la mercancía, esta exonerado, cuando se retarda en la entrega de la mercancía, esta exonerado el porteador y el buque.

La legislación nacional señala en la Ley de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial Nro. 38.351, de fecha 05 de Enero de 2.006, Capítulo III, DEL TRANSPORTE DE LAS MERCANCÍAS POR AGUA, Sección II, DE LAS OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DEL PORTEADOR, Artículo 206, la exoneración de responsabilidad por parte del porteador y del buque, de la siguiente manera:

Ley de Comercio Marítimo. Artículo 206: el porteador y el buque no serán responsables de las pérdidas, daños o retardo en la entrega de las mercancías que tenga su origen en:

- 1)
- 2)
- 3) Riesgos, peligros y accidentes de mar o de otras aguas navegables.
- 4) Conflictos armados.
- **5) PIRATERÍA**

“(.....)”

(Resaltado propio)

En cuanto al retardo o impedimento en la entrega de las mercancías la misma Ley de Comercio Marítimo Gaceta Oficial Nro. 38.351, de fecha 05 de Enero de 2.006, señala en su Capítulo III, DEL TRANSPORTE DE LAS MERCANCÍAS

POR AGUA, Sección V, DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO, artículo 246, lo siguiente:

Ley de Comercio Marítimo. Artículo 246: en caso de interrupción del viaje que impida o retrase su terminación, cualquiera sea su causa, el porteador debe proceder a transbordar las mercancías para ser entregadas en el puerto de destino estipulado.

Son a cargo del porteador los gastos de transbordo y el flete para terminar el desplazamiento y entrega de las mercancías, cuando la interrupción no sea consecuencia de una causa de exoneración de su responsabilidad.

A todo evento, el porteador conserva el valor del flete estipulado en el contrato de transporte de mercancías por agua. **(Resaltado propio).**

REGLAS DE ROTTERDAM. La Asamblea General de las Naciones Unidas convencida de que la adopción de normas uniformes para la modernización y que un régimen aplicable al contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, al promover la seguridad jurídica y mejorar la eficiencia del transporte internacional de mercancías y al facilitar nuevas oportunidades de acceso a comerciantes serán un factor decisivo para el fomento del comercio y el desarrollo económico tanto nacional como internacional. Observando que los porteadores y cargadores carecen de las ventajas que puede reportarles disponer de un régimen universal, obligatorio y equilibrado, que establezca las exoneraciones a su responsabilidad por hechos ilícitos marítimos y hechos ilícitos en general aplicables; se decidió preparar un instrumento de rango legislativo que fuera aplicable a las operaciones de transporte puerta a puerta en las que se efectuará un tramo marítimo; y en el

que fueran parte en la formación de ese instrumento legal todos los países invitados en calidad de miembros u observadores, con pleno derecho a intervenir y hacer propuestas, es por lo cual se aprobó la realización del **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de fecha 23 de Septiembre de 2.009, en Rotterdam (Países Bajos)**, cuya entrada en vigencia para los Estados Parte, entraría en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación, o adhesión.

El artículo 1ero del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, define en su aparte 5to., al Porteador como “la persona que celebre un contrato de transporte marítimo con un cargador”, y es precisamente esta figura que va a ejercer durante la travesía marítima el llamado “Derecho de Control”, que es la responsabilidad desde que sale del puerto hasta su llegada al puerto de arribo.

Asimismo nos interesa establecer las diferencias o similitudes con la Ley de Comercio Marítimo venezolana, Gaceta Oficial Nro. 38.351 de fecha 05 de Enero de 2.006., dado que a pesar de opiniones en contrario, Venezuela no es parte del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, y a la cual establece en el Título I, DE LAS DISPOSICIONES GENERALES, artículo 10, en su Ley de Comercio Marítimo antes identificada, la inderogabilidad de su jurisdicción, de la manera siguiente;

Ley de Comercio Marítimo. Artículo 10:
corresponde a la jurisdicción venezolana conocer en
forma inderogable de las acciones en materia de

contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio. (Resaltado propio).

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, establece en su Capítulo 5 DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR PÉRDIDA, DAÑO O RETRASO, artículo 17, Fundamento de la Responsabilidad, lo siguiente:

Fundamento de la Responsabilidad. Artículo 17:

- 1. El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el periodo de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4.
- 2. El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de..... .
- **3. El Porteador quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si, en vez de probar que está exento de culpa en los términos previstos en el párrafo 2 del presente artículo, prueba que uno o más de los siguientes hechos o circunstancias causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso:**

- a).... ;
 - b).... :
 - c) Guerra, hostilidades, conflicto armado, **piratería**, terrorismo, motines y tumultos;
 - d)..... etc....., hasta la letra “o”.
- (Resaltado propio).***

REGLAS DE LA HAYA VISBY y su PROTOCOLO. En 1.912, La Asociación de Derecho Marítimo de los Estados Unidos, recomendó que el Comité Marítimo Internacional considerará la reglamentación internacional de los conocimientos de embarque, pero solo fue en 1.921, cuando se produjo algún progreso en tal sentido; en septiembre de ese año, la Asociación de Derecho Internacional, adopto una serie de reglas que habían sido formuladas por el Comité Marítimo Internacional y llegaron a ser consideradas como “Reglas de La Haya”. La Asociación recomendó su uso voluntario en el negocio marítimo o alternativamente que, aquellos países que hubieren promulgado leyes contentivas de normas referidas a conocimientos de embarque, debían armonizar tales normas con las disposiciones de las Reglas de La Haya. Éstas fueron subsiguientemente revisadas y enmendadas por el Comité Marítimo Internacional en una reunión celebrada en Londres en octubre de 1.922, y posteriormente, en el mismo mes y año, las Reglas de La Haya revisadas fueron presentadas a la consideración de la Conferencia Diplomática Internacional sobre Derecho Marítimo celebrada en Bruselas, cuyas recomendaciones condujeron a la adopción de la CONVENCIÓN INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE (REGLAS DE LA HAYA). El sistema de La Haya ha venido rigiendo el transporte marítimo internacional durante más de 70 años; esa vigencia ha tenido, hasta ahora, carácter universal, por cuanto las Reglas de La Haya se aplican, bien por que el Estado sea signatario de la Convención; bien por que el Estado haya promulgado una Ley nacional incorporando las normas de La Haya, ***(caso venezolano a la Ley de Comercio Marítimo)***, o por remisión expresa de

la Cláusula Paramount del Conocimiento de Embarque en aplicación del Derecho Internacional Privado; esto último sigue siendo cierto aun en caso de remisión a leyes nacionales que incorporen las Reglas (caso C.O.G.S.A., de los Estados Unidos de América).

PROTOCOLO DE VISBY. En 1.968, el Protocolo de Enmienda de la Convención Internacional de la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, conocido como protocolo de Visby, introdujo importantes modificaciones....., .

La Reglas de la Haya y su protocolo establecen en su artículo 4, segundo (2) aparte, sobre la responsabilidad del porteador, lo siguiente:

Reglas de la Haya Visby/Protocolo. Artículo 4:

2.- Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño resultantes o provenientes;

a) Acciones, negligencia.....

b) Un incendio, a no ser que sea causado....

c) Riesgos, peligros o accidentes del mar o de otras aguas navegables.

d), e), f), g), h), i), j), m), n), o), p) y;

q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador o de un acto o de culpa de los agentes o empleados del transportador, pero la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador ni de la culpa o el acto de los agentes o empleados

del transportador han contribuido a la pérdida o el daño.

Recordemos que uno de los riesgos de la navegación que establece la comunidad internacional y nacional, es la Piratería Marítima. (Artículo 392 Ley de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial 38.351 de fecha 05 de Enero de 2.006)

La piratería en LAS REGLAS DE LA HAYA no está contemplada específicamente, más debe ser interpretada en forma restringida de conformidad con el **artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1.958, del cual forma parte la República Bolivariana de Venezuela**, según el cual constituyen actos de Piratería los enumerados a continuación:

- a.) Todo acto ilegal de violencia, de detención o depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una nave privada, y dirigido: I) Contra un buque o aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; II) Contra un buque o aeronave, personas o bienes situados en el lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- b.) Todo acto o participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata
- c.) Toda acción que tenga por objeto iniciar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos a) y b) que anteceden.

REGLAS DE HAMBURGO. Al igual que las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya Visby lograron aceptación universal, y constituyen el pilar fundamental de la mayoría de los códigos y leyes nacionales **(tal es el caso en Venezuela)**, con respecto al la sección del transporte marítimo relativa al transporte de mercancías. En 1.978 la Convención de las Naciones Unidas sobre el

Transporte de Mercancías por Mar adopto un nuevo régimen de responsabilidad (Reglas de Hamburgo), creando una gran incertidumbre en la industria naviera, las Reglas de Hamburgo nunca lograron aceptación mundial, siendo ratificada por un número limitado de Estados de los cuales muy pocos son Estados de significación marítima, e inclinadas abiertamente a favor de los intereses de los cargadores.

Las Reglas de Hamburgo, en lo que respecta a la responsabilidad del porteador respecto a la pérdida o daño de la mercancía señala en su artículo 5, lo siguiente:

Reglas de Hamburgo. Artículo 5:

4. a) El porteador será responsable:

- i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;
- ii) De la pérdida, o el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias;

b) En caso de incendio a bordo.....

Como observamos del análisis del artículo anterior a pesar de que estas reglas también introdujeron reformas en la exoneración y limitación del porteador, refieren a causas de incendio solamente.

LA SEGURIDAD MARÍTIMA

O'Neil, William A. OMI-Una Navegación más Segura, página Web mundial de navegación satelital de Internet (análisis y resumen propio) / Convenios y Leyes relacionadas.

El Derecho marítimo (latu sensu) está constituido por el conjunto de normas que regulan el régimen de las aguas, el régimen de las naves, y el comercio marítimo; siendo éste, esencialmente, un hecho de carácter internacional, el derecho que lo regula debe tener tal carácter, que lo distinga de otras ramas del derecho, por ello presenta tres caracteres especiales:

- 1. Derecho Marítimo Mercantil
- 2. Derecho Marítimo Administrativo
- 3. Derecho del Mar.

No obstante existen normas de carácter punitivo relacionadas con hechos y/o actividades propias o derivadas de la navegación, tanto marítima como aérea dentro del ordenamiento jurídico positivo vigente en Venezuela; dado que el incremento y evolución del delito, origina que las sociedades modernas como las pasadas, tengan la necesidad de adecuar su derecho positivo a unísono con la realidad y actualidad que conforma la conducta delictual del hombre; más aún, si consideramos que, dados los alcances científicos y tecnológicos, de la masificación de los medios de transporte, las naciones como miembros de la comunidad internacional se encuentran cada vez más interrelacionadas entre sí, en el contexto de un mundo globalizado en lo económico y comercial. Es por tanto, que del análisis de los diferentes Convenios, Pactos, Tratados Uni y Bi laterales. etc..., que contienen las posiciones normativas con respecto actos ilícitos internacionales, lo que incluye la Piratería Marítima, como respuesta a **casos nacionales**, ya señalados, de los buques, el "FALKE" de bandera Alemana en el año 1.929 (al mando del derrocado Presidente Román Delgado Chalbaud, con el objeto de derrocar el Gobierno del General y Dictador venezolano Juan Vicente Gómez), el de la moto nave Anzoátegui de bandera

Venezolana en el año 1.963; y a los **casos internacionales** como el de los buques, "SANTA MARIA" de bandera Portuguesa, y en particular el caso del buque "ARCHILLE LAURO" de bandera italiana, que fue el en el campo del Derecho Marítimo y sin perjuicio de los numerosos casos de Piratería y de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación a los cuales puede hacerse referencia y dentro de los cuales fue el que tuvo mayor repercusión al determinar que las Naciones Unidas recurriera a la Organización Marítima Internacional (OMI), para que estudiara el problema en cuestión, y del cual la prensa de la época reseñaba que, y cito textualmente: "un grupo de palestinos que asaltaron un crucero italiano con alrededor de 420 pasajeros a bordo, afirmaron hoy haber ejecutado al primer rehén y amenazaron con matar a otros si es que el Embajador de Estados Unidos en Siria, junto a otros diplomáticos occidentales, no comenzaban a negociar con ellos la liberación de sus camaradas presos en cárceles de Israel". **De lo anterior se debemos recordar que los actos de Piratería como se describió supra, van dirigidos solo con fines lucrativos, y no políticos, ahora como diferenciamos el uno del otro, sin dejar escapar que el acto ilícito con fines políticos lleva aparejado en la mayoría de las veces un fin económico por ende un fin de lucro, dependerá entonces de la normativa a utilizar para poder diferenciar y tipificar correctamente el acto ilícito marítimo cometido.**

Luego del hundimiento del Titanic S.S. en el año 1.912, provocó que tuviese lugar 2 años después, la Primera Conferencia Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar; la constitución de la Organización de las Naciones Unidas en el año 1.945, para suceder a la Sociedad de Naciones, creada por el Tratado de Versalles en 1.919, en virtud de que, la Organización Marítima Internacional (OMI), anteriormente Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, OCMI, **fue elaborada en la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas realizada en Ginebra en fecha 17 de Marzo de 1.958, luego de haber sido ratificada por 21 Estados y de la cual Venezuela es miembro desde 1.975 y parte de 12 Convenios realizados por la OMI, que es un**

organismo intergubernamental especializado que colabora con las Naciones Unidas, y que se encarga de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional, siendo los aprobados por la República Bolivariana de Venezuela hasta el año 2001, que guardan relación con el tema de la Piratería Marítima, los siguientes:

- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1.974, y Ley Aprobatoria de su Protocolo de 1.988.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1.966, y Ley Aprobatoria de su Protocolo que enmienda al Convenio mismo, de 1.966.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, de 1.977.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, de 1.978.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1.979.

La aplicabilidad de estos Convenios dentro de la Marina Mercante venezolana; previa ratificación o adherimiento por la República Bolivariana de Venezuela, en virtud del artículo 154 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 5.453, de fecha 24 de Marzo de 2.000, que reza de la siguiente manera:

CRBV. Artículo 154: Los tratados celebrados por la República deben ser aprobados por la Asamblea Nacional, antes de su ratificación por el Presidente o Presidenta de la República, a excepción de aquellos mediante los cuales se trate de ejecutar o perfeccionar obligaciones preexistentes de la República, aplicar principios expresamente reconocidos por ella, ejecutar actos ordinarios en las relaciones internacionales o ejercer facultades

que la ley atribuya expresamente al Ejecutivo Nacional.

La normativa antes transcrita es aplicada por el Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura, a través de la Dirección General de Transporte Acuático, que por medio de distintas Capitanías de Puerto del Territorio de la República Bolivariana de Venezuela, las cuales supervisan y vigilan el fiel cumplimiento de las disposiciones y obligaciones indicadas en cada uno de estos instrumentos legales de carácter internacional y nacional; y son de obligatorio cumplimiento para los buques Mercantes Nacionales y su tripulación refrendada sus titulaciones por la STCW, y para las empresa navieras, éstas últimas que garanticen a terceros la seguridad ofrecida a través de los Códigos de Gestión de Seguridad (Códigos ISM y IGS), exigido por los convenios.

Los Códigos de Gestión de Seguridad antes señalados, contribuyen a establecer condiciones en las que la Seguridad de la Navegación pueda reforzarse, si se le presta del debido apoyo, toda vez que, aún cuando existen disposiciones claras tanto a nivel nacional como internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, además de prevención de la contaminación marítima, muchas veces son inobservadas por ignorancia o corrupción en virtud de consideraciones equivocadas de formalismos y obtención de certificados. Aunque la seguridad de los buques y del personal de abordaje son sin duda las consideraciones más obvias, los aspectos de la protección marítima, que incluyen la protección contra actos de PIRATERÍA MARÍTIMA, y demás actos ilícitos marítimos, contra los buques y las personas a bordo, son componentes vitales de una Cultura de Seguridad Generalizada, cuya importancia es cada día mayor que nunca, por lo que resulta evidente que el sector marítimo necesita una nueva serie de medidas, más rigurosas y generales, para abordar la cuestión de la Protección Marítima ante tales ilícitos marítimos cada día mas sofisticados en su desarrollo y consumación.

**DE LA CONVENCIÓN PARA LA REPRESIÓN DE CIERTOS ACTOS ILÍCITOS
QUE ATENTAN CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN SUA 1.988,
ASÍ COMO EL PROTOCOLO PARA LA REPRESIÓN DE CIERTOS ACTOS
ILÍCITOS QUE ATENTAN CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS
PLATAFORMAS FIJAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL
SUA PROT 1.988,**

(Red Mundial de Navegación Satelital, Internet, análisis y resumen propio)

Ambas de Roma, año 1.988 y en vigencia desde fecha 01 de Marzo de 1.992, las cuales una vez adherida y ratificada por más de 60 Estados y 55 Estados Partes, y en que a través de sus 22 artículos, obliga a los Estados Parte a garantizar se impongan las oportunas sanciones a las personas que cometen actos ilícitos contra los buques y donde a efecto de la Convención, se entiende por buque:

Definición de buque por la Convención. Artículo

1: Toda nave del tipo que sea, **no sujeta de manera permanente al fondo marino**, incluidos vehículos de sustentación dinámica, sumergibles o cualquier otro artefacto flotante. ***(Resaltado propio)***.

Podemos observar aquí una diferencia importante en el concepto de buque, con la legislación venezolana LA LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS Gaceta Oficial Nro. 37.570 de fecha 14 de Noviembre de 2.002, en su Capítulo II DE LOS BUQUES, artículo 17, define buque de la siguiente manera:

Ley General de Marinas y Actividades Conexas.

Artículo 17: Se entiende por buque toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión que

cuenta con seguridad, flotabilidad y estabilidad. **Toda construcción flotante carente de medios de propulsión, se considera accesorio de navegación. (Resaltado propio).**

Ya entonces, de entrada, observamos que la legislación interna excluye del rango de la Convención a toda aquella construcción flotante carente de medios de propulsión, como lo sería el caso de las plataformas marítimas fijas, mientras éstas estén fijas y no navegando; de hecho su propia definición en la Convención advierte sobre “toda nave del tipo que sea, no sujeta de manera permanente al fondo marino”. Sin embargo de lo antes señalado, el artículo 2 de la Convención, preceptúa en su parte final, que el buque es todo objeto con autonomía y capacidad para navegar, concepto bastante confuso si partimos del hecho que nuestra derogada Ley de Navegación se refería a la capacidad de navegabilidad para ser considerado buque, a lo que nuestro Legislador aclara en la vigente Ley General de Marinas y Actividades Conexas, la obligatoriedad de poseer medios de propulsión para poder considerar buque a cualquier objeto apto para navegar.

Asimismo la Convención SUA y su protocolo, ambos de 1988 no se aplica a buques de guerra, ni a los buques propiedad de un Estado, o utilizados por éste, cuando estén destinados a servir como unidades navales auxiliares o a fines de índole aduanero o policía (artículo 2 de la Convención). En cuanto a la clasificación de los buques la podemos encontrar en nuestra legislación interna, en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, antes identificada, en su artículo 18 y que damos aquí por reproducida.

Asimismo en el **artículo 3 de la Convención**, señala las conductas penadas de la siguiente manera:

- 1.- Apoderamiento del buque por la fuerza, o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia, o cualquier otra forma de intimidación.
- 2.- Ejercer actos de violencia contra las personas a bordo, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque.
- 3.- Destruya un buque o cause daños a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de un buque.
- 4.- Coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque.
- 5.- Destruya o cause daños importantes en las instalaciones o servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque.
- 6.- Difunda la información a sabiendas de que es falsa, poniendo así en peligro la navegación segura de un buque.
- 7.- Lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los puntos "1" al "6".

Como observamos de los delitos enunciados supra, no todos son contentivos de hechos de piratería, y por lo que no todos tipifican tal delito, de manera que solo los delitos contentivos de actos propios de Piratería Marítima considerados así por la comunidad internacional y la

legislación interna de la República Bolivariana de Venezuela, son los perpetrados de un buque a otro, y aquellos en los cuales se atente contra la seguridad de la navegación del buque, lo que dependerá de la apreciación subjetiva de la autoridad o tribunal interviniente.

Cada Estado, artículo 5 de la Convención, se obliga a establecer penas adecuadas en las que se tenga en cuenta la naturaleza grave de los delitos enunciados en el artículo 3.

En nuestro Código Penal vigente, antes identificado, en su artículo 152, no solo establece el índice de pena para tales delitos contra el derecho internacional, más aún el Código Bustamante, ya identificado, establece como ya se indico, y quedo transcrito, en su artículo 308, que las penas a llegar a imponerse, por la perpetración o comisión de delitos contra el derecho internacional cometidos en altamar, más aún, incluye entre varios delitos el de la Piratería.

En el mismo orden de ideas, el Código Penal venezolano vigente, antes identificado, establece en su Título VII, DE LOS DELITOS CONTRA LA CONSERVACIÓN DE LOS INTERESES PÚBLICOS Y PRIVADOS, Capitulo I DE LOS INCENDIOS, INUNDACIONES Y OTROS DELITOS DE PELIGRO COMÚN, artículos 349, y el Capitulo II DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN, artículo 357; establecen penas accesorias al delito de la Piratería Marítima descrito en el artículo 152, vigente, antes identificado; luego que este tipo de delitos suelen ocurrir antes, lo c ces el caso del artículo 357, antes identificado, y después, artículo 349, de perpetuado o por perpetuar el delito al que se contrae el artículo 152, todos del Código Penal Venezolano de fecha 03 de Marzo de 2.005, Gaceta Oficial Extraordinaria Nro. 5.768 de fecha 13 de Abril de 2.005,

Señala el artículo 6 de la Convención, que cada Estado Parte, tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos

enunciados en el artículo 3 cuando el delito sea cometido contra un buque o a bordo de un buque que en el momento que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado, incluido su mar territorial; o por un Nacional de dicho Estado, lo anterior incluye a los delitos perpetrados por personas apátrida, es decir personas carentes de nacionalidad o que no se encuentran unidas a un territorio determinado a través de su ciudadanía. La Jurisdicción es un conflicto que se resuelve mediante una sentencia dictada por órganos competentes y especializados, los cuales son nombrados por el Estado, y que ésta sentencia sea susceptible de ejecución.

Así mismo señala el artículo 6, que cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en el artículo 3, los casos en que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición a ninguno de los Estados que hayan establecido su jurisdicción conforme a los párrafos 1 y 2 del mencionado artículo.

Es importante observar que la citada Convención SUA y su PROTOCOLO, de 1.988 ambos, las distintivas alternativas que establecen, evidencian la existencia de jurisdicciones concurrentes, las cuales ninguna tiene carácter prioritario sobre las otras, **más la prevaleciente debería ser la territorial o la del Estado cuyo pabellón enarbola el buque (Ley de la Bandera).**

Lo anterior resulta muy similar a la normativa interna del ordenamiento jurídico internacional venezolano, LEY DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO Gaceta Oficial Nro. 36.511 de fecha 06 de Agosto de 1.998, Capítulo VI DE LAS OBLIGACIONES., artículo 32, transcrito en el presente trabajo especial de grado y que señala:

Ley de Derecho Internacional Privado. Artículo 32:

Los hechos ilícitos se rigen por el derecho del lugar

donde se ha producido sus efectos. Sin embargo, la víctima puede demandar la aplicación del derecho del Estado donde se produjo la causa generadora del hecho ilícito.

Del análisis del artículo 6 de la Convención, además de ser en general los artículos de éste Convenio SUA y su protocolo de 1988, ambos, convenientes para su aplicación al derecho u ordenamiento jurídico nacional e internacional que rigen en la República Bolivariana de Venezuela, y de en este particular tema de “La Extradición”, tanto de personas apartidas o no, que hayan perpetrado el delito de Piratería en sus aguas interiores, lo que incluye su mar territorial, de otros Estados parte del Convenio, podría la República Bolivariana de Venezuela, en el tal caso de hacerse Parte del Convenio SUA 1988, y su protocolo 1988, ejercer su jurisdicción y competencia para procesar a los presuntos delincuentes que cometan actos de Piratería en buques que enarbolan la bandera venezolana, tanto en aguas internacionales, como aguas territoriales de cualquiera de los Estados Parte del Convenio, y por tanto aplicar legislación penal nacional e internacional hecha ley en la República Bolivariana de Venezuela, tal y como prevé la Convención SUA y su protocolo, cuando se procura que los Estados Parte tomen las medidas necesarias para establecer su jurisdicción en los delitos enunciados en su artículo 3, y de conformidad con su legislación nacional cuando el delito sea cometido en arreglo a los supuestos de su artículo 6, lo que es de un buque a otro buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado; en el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial; por un nacional de dicho Estado; o por persona apartida, idéntica disposición normativa a la nacional.

El artículo 7 dispone que todo Estado Parte en cuyo territorio donde se encuentre el presunto perpetrador de hechos ilícitos marinos (Piratería Mtma.), estará en la obligación de retenerlo por el tiempo que se estime necesario establezcan los lapsos de modo de asegurar la tramitación del proceso penal de

extradición. Asimismo el Estado que retiene al presunto agresor, iniciará la correspondiente etapa de investigación de los hechos.

Por su parte el artículo 8, de la citada convención SUA 1988, prevé que dadas las variadas atribuciones de las que esta investido todo Capitán de Buque al Navegar, independientemente de la jurisdicción de las aguas en que éste se encuentre, podrán los mismos, hacer acto de entrega a las autoridades de cualquier otro Estado, de persona o personas que se encuentren presuntamente inmersa en Actos de Piratería Marítima u otros de los delitos contemplados en el artículo 3 de la convención.

A tal respecto la Ley General de Marinas y Actividades Conexas de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 37.570 de fecha 14 de Noviembre de 2.002, señala en su Título II, Capítulo VII, DEL PERSONAL, ACTOS, ORDEN Y DISCIPLINA A BORDO, artículos 51 y 52, señala lo siguiente:

LGMyAC. Artículo 51: el capitán del buque, o quien haga sus veces, es la máxima autoridad a bordo, y toda persona a bordo, estará bajo su mando. En aguas extranjeras y en alta mar, serán considerados delegados de la Autoridad Pública y como tal responsable de la conservación del orden y la seguridad del buque y de otros buques y medios aéreos que se encuentren embarcados y la operación de estos. Igualmente **será responsable de la seguridad y preservación de los pasajeros, tripulantes y carga. (Resaltado propio).**

LGMyAC. Artículo 52: El Capitán del buque debe adoptar, las medidas extraordinarias pertinentes ante cualquier situación de gravedad, hasta tanto se

hagan presentes las autoridades competentes.
(Resaltado propio).

De tal modo que el Capitán a diferencia de las atribuciones conferidas por la Convención SUA 1.988, solo podrá adoptar tales medidas hasta se hagan presentes las autoridades competentes, sin embargo en la práctica esto no sucede, luego que en la actualidad los buques cuentan con mecanismos de comunicación tan avanzados que cualquier situación anormal en la navegación que deba afrontar el Capitán, suele estar dirigida por la autoridad marítima competente.

Es importante resaltar la flexibilidad que ofrece la Convención SUA y su Protocolo, ambos de 1.988, preceptuando para ello en su artículo 9, la libertad que les brinda a los Estados Parte para investigar o ejercer jurisdicción a bordo de buques que no enarbolan su pabellón, esto siempre dentro del marco del ordenamiento jurídico internacional.

“En cuanto al tema de la negativa a la extradición el Convenio SUA y su protocolo ambos del 1.988, establece que si en el Estado Parte donde haya sido apresado el presunto perpetrador de él o los, hechos ilícitos contemplados en su artículo 3, no procede la extradición del mismo, dicho Estado procederá al enjuiciamiento del presunto agresor se haya o no cometido el delito dentro de su territorio, y acorde a su legislación interna, pero deberá otorgarle a dicho delito la naturaleza y nivel de gravedad que de acuerdo a la comunidad marítima internacional éste posee”. Asimismo el artículo 11, protege a la convención de actos de impunidad en relación a los delitos allí señalados, de forma tal que, **los Estados que no subordinen la extradición a la existencia de un Tratado, reconocerán los delitos de que el artículo 3 de esta Convención SUA y su protocolo de 1.988, ambos, como casos de extradición.**

En igual sentido, otra forma de castigar la impunidad respecto a los delitos señalados en el Convenio SUA y su protocolo, 1.988, es que en el caso tal que un Estado miembro reciba más de una solicitud de extradición por parte de Estados que hayan establecido su jurisdicción de conformidad con el artículo 7 y que resuelva no enjuiciar al presunto perpetrador de dichos delitos, tendrá debidamente en cuenta, al seleccionar el Estado al cual concede la extradición, sus intereses y responsabilidades del Estado cuyo Pabellón enarbolaban el momento de la comisión del hecho ilícito.

De lo antes expuesto observamos que la Convención SUA y su protocolo, ambos de 1.988, la primacía de dicho Convenio en no permitir la impunidad, pero que efectivamente al igual que en nuestra legislación interna en la República Bolivariana de Venezuela, **la ley del Pabellón** es tenida como la más próxima a aplicar, según los intereses y responsabilidades del Estado Parte cuyo pabellón enarbolaba el buque para el momento de la comisión de ese determinado hecho o hechos punibles, ilícitos y que contra ellos ejerce la comunidad marítima internacional el más alto nivel de repudio, por lo cual, de los delitos definidos en el Convenio SUA y su protocolo, ambos del 1.988, las disposiciones de todos los Tratados y arreglos de extradición aplicables entre Estados Partes quedarán modificados en la medida en que sean incompatibles con el Convenio, lo que incluye los procedimientos penales para la recolección de pruebas dispuesta en el artículo 12.

- Al respecto el ordenamiento jurídico de la República Bolivariana de Venezuela, señala sobre la extradición sus fuentes y procedimiento lo siguiente:

Dada la naturaleza normativa de la extradición, se señala como fuentes de ella, en primer lugar a los convenios y tratados internacionales; en segundo lugar, a las leyes internas y, finalmente, a las costumbres y declaraciones de reciprocidad ahí donde tienen fuerza de derecho positivo.

De los Principios que rigen la extradición en Venezuela: Para que la extradición sea procedente, es necesario que la solicitud llene todos los requerimientos exigidos por las prácticas internacionales y las doctrinas que fundamentan la materia. Por tanto, es necesario establecer las normas o principios que se aplican dentro del ordenamiento jurídico de Venezuela.

El Principio de no entrega de los nacionales está consagrado en el artículo 69, el cual se concatena con el artículo 271, ambos de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 5.453, de fecha 24 de Marzo de 2.000, los cuales rezan de la siguiente manera:

CRBV. Artículo 69: Se prohíbe la extradición de venezolanos y venezolanas.

Antes de tener rango constitucional, este principio ya estaba previsto en el artículo 6 del Código Penal, según el cual la extradición de un venezolano no podía concederse por ningún motivo.

CRBV. Artículo 271: En ningún caso podrá ser negada la extradición de los extranjeros o extranjeras responsables de los delitos de deslegitimación de capitales, drogas, delincuencia organizada internacional, hechos contra el patrimonio público de otros Estados y contra los derechos humanos. **(Resaltado propio).**

En igual sentido se orienta el artículo 345 de la Convención de Derecho Internacional Privado o Código Bustamante, Ley en Venezuela de fecha 20 de Febrero de 1.928, según la cual:

Código Bustamante. Artículo 345: Los Estados contratantes no están obligados a entregar a sus

nacionales. La nación que se niegue a entregar a uno de sus nacionales estará obligada a juzgarlo.

Ahora bien, dado que la aplicación del referido principio no pretende la impunidad del nacional del Estado requerido, sino hacer efectivo el derecho que tiene todo Estado de imponer por sí mismo un castigo a sus nacionales, Venezuela al adoptarlo, lo hizo de forma tal que no diere lugar a la impunidad de los venezolanos por crímenes cometidos en el territorio de otro Estado. En tal sentido, el artículo 6 del Código Penal, Gaceta Oficial 6.078 de fecha 13 de Abril de 2.005, señala que el nacional requerido en extradición:

Código Penal. Artículo 6:deberá ser enjuiciado en Venezuela, a solicitud de parte agraviada o del Ministerio Público, si el delito que se le imputa mereciere pena por la ley venezolana. (Resaltado propio).

“El principio de no entrega de los nacionales se extiende a los extranjeros naturalizados, pues la naturalización en Venezuela tiene por inmediata consecuencia equiparar al extranjero con el nacional, en lo que a sus derechos y deberes frente al Estado se refiere”. La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela confiere a los venezolanos por naturalización los mismos derechos que tienen los venezolanos por nacimiento, salvo las restricciones establecidas en ella y en las leyes de la República. Siendo así, es justo que los ampare de igual modo el principio de no entrega de los nacionales.

Es preciso acotar que tanto la doctrina como la jurisprudencia coinciden en afirmar que esa excepción no tiene efecto retroactivo, es decir, que el mismo no debe ni puede extenderse a aquellos casos en que en la fecha de comisión del hecho punible antecede al momento de naturalización del autor.

Principio de Doble Incriminación: En materia de extradición es imprescindible que el hecho que motiva la solicitud sea considerado delito tanto en la legislación del Estado requirente como en la del requerido. Al respecto, el artículo 6 de nuestro Código Penal Gaceta Oficial 6.078 de fecha 13 de Abril de 2.005 establece que:

Código Penal. Artículo 6: No se concederá la extradición de un extranjero por ningún hecho que no esté calificado como delito por la ley venezolana.

Esta disposición guarda relación con el numeral 6 del artículo 49 de la Constitución de la Republica Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 5.453, de fecha 24 de Marzo de 2.000, según el cual:

CRBV. Artículo 49, numeral 6to.: El debido proceso se aplicará a todas las actuaciones judiciales y administrativas y, en consecuencia:

(...)

6º Ninguna persona podrá ser sancionada por actos u omisiones que no fueren previstos como delitos, faltas o infracciones en leyes preexistentes.

Principio de no extradición por delitos políticos: Según el artículo 6 de nuestro Código Penal Gaceta Oficial 6.078 de fecha 13 de Abril de 2.005, ley penal sustantiva, “la extradición de un extranjero no podrá concederse por delitos políticos ni por infracciones conexas con estos delitos”.

Principio de denegación de la Extradición en caso de pena de muerte, pena privativa de la libertad a perpetuidad o superior a treinta años: El Código Penal venezolano Gaceta Oficial 6.078 de fecha 13 de Abril de 2.005, dentro de las excepciones a la extradición de los extranjeros contempladas en el artículo 6 señala que:

Código Penal. Artículo 6: No se acordará la extradición de un extranjero acusado de un delito que tenga asignada en la legislación del país requirente la pena de muerte o una pena perpetua.

Tal negativa se basa en la garantía constitucional de la "inviolabilidad de la vida", consagrada en el artículo 43 de la Constitución de la Republica Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 5.453, de fecha 24 de Marzo de 2.000, que protege al extranjero sea cual fuere el delito cometido en el otro país.

Asimismo, el numeral 3 del artículo 44 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela Gaceta Oficial Nro. 5.453, de fecha 24 de Marzo de 2.000, señala que:

CRBV. Artículo 44 numeral 3ero.: La libertad personal es inviolable; en consecuencia:

-3. La pena no puede trascender de la persona condenada. No habrá condenas a penas perpetuas o infamantes. Las penas privativas de la libertad no excederán los treinta años.

Sin embargo, en tales casos existe la posibilidad de acordar la extradición cuando el país requirente ofrezca garantías suficientes a no imponer tales penas y en caso de sentenciados, a no aplicarlas.

Principio de especialidad de la extradición: Según el cual, el Estado requirente se compromete a juzgar al sujeto requerido sólo por el hecho por el cual ha solicitado su extradición y no por otro distinto.

Prescripción de la acción penal o de la pena: Constituye otro aspecto de gran importancia en esta materia, pues no se concederá la extradición si la acción

penal o la pena han prescrito conforme a la legislación interna del Estado requeriente o la del Estado requerido.

El Procedimiento de Extradición en Venezuela: En Venezuela, la extradición está regulada como un procedimiento especial en el Título VI del Código Orgánico Procesal Penal, Gaceta Oficial Nro. 6.078 de fecha 15 de Junio de 2.012, denominado "DEL PROCEDIMIENTO DE EXTRADICIÓN", y que inicia en su artículo 382, idéntico articulado contempla en Código Orgánico Procesal Penal derogado de Septiembre del 2.009, estableciendo en ambos que las fuentes que rigen dicho procedimiento están constituidas por:

C.O.P.P. Artículo 382: La extradición se rige por las normas de este Título, los tratados, convenios y acuerdos internacionales suscritos por la República. *(Resaltado Propio)*.

En cuanto a los requisitos de la extradición, es importante señalar que en toda solicitud de esa naturaleza debe constar con la copia certificada del auto de detención o decisión equivalente, para el caso de procesados; o copia de la sentencia condenatoria definitivamente firme dictada por la autoridad judicial competente del Estado requirente, si se trata de condenados; además de la copia de las disposiciones legales que tipifiquen el hecho delictivo y establezcan la sanción aplicable; así como un resumen de los hechos y los datos filiatorios que permitan la identificación personal del solicitado y su nacionalidad. Todos estos documentos deben estar traducidos al idioma del país requerido.

Una vez examinados los requisitos de forma y de fondo, y practicada la detención preventiva del solicitado, quedará a potestad del Estado requerido conceder o negar la extradición, decisión que deberá ser motivada por el órgano competente, que en el caso venezolano es el Tribunal Supremo de Justicia.

El artículo 383 de nuestra ley adjetiva, Código Orgánico Procesal Penal, Gaceta Oficial Nro. 6.078 de fecha 15 de Junio de 2.012,, dedicado a la **Extradición Activa**, establece que:

C.O.P.P. Artículo 383: Cuando Ministerio Público se tuviere noticias de que un imputado o imputada le ha sido acordada medida cautelar de privación de libertad, se halla en país extranjero, solicitará al Juez o Jueza de Control inicie el procedimiento de la extradición activa.

A tales fines se dirigirá al Tribunal Supremo de Justicia, el cual dentro del lapso de treinta días contados a partir del recibo de la documentación pertinente y previa opinión del Ministerio Público, declarará si es procedente o no solicitar la extradición y en caso afirmativo, remitirá copia de lo actuado al Ejecutivo Nacional.

En caso de fuga del acusado sometido o la acusada sometida a juicio oral y público, el trámite ante el Tribunal Supremo de Justicia le corresponderá al Juez o Jueza de Juicio. Si fugado o fugada fuere quien esté o está cumpliendo condena el trámite le corresponderá al Juez o Jueza de Ejecución.

Cuando se refiere a que el Tribunal Supremo de Justicia, tendrá un plazo de 30 días, contados a partir del recibo de la documentación, para decidir si es procedente o no solicitar la extradición, previa opinión del Ministerio Público, esta atribución que tiene su fundamento en el numeral 16 (Ministerio Público, atribuciones: 16. Opinar en los procesos de extradición), del artículo 111 del Código Orgánico Procesal Penal, Gaceta Oficial Nro. 6.078 de fecha 15 de Junio de 2.012, en concordancia con el numeral 13 del artículo 21 de la Ley Orgánica

del Ministerio Público, y para la cual el Tribunal Supremo de Justicia hará la notificación correspondiente, a fin de que el Ministerio Público efectúe el debido pronunciamiento.

En caso de ser procedente la extradición, corresponderá al Ejecutivo Nacional, por órgano del Ministerio de Relaciones Exteriores, tramitar la solicitud de extradición ante las autoridades del país extranjero donde se encuentre el solicitado, en un plazo máximo de sesenta días, y a tal efecto realizará las certificaciones y traducciones que sean necesarias, como lo establece el Artículo 384 del Código Orgánico Procesal Penal, Gaceta Oficial Nro. 6.078 de fecha 15 de Junio de 2.012,, que reza de la siguiente manera:

C.O.P.P. Artículo 384: El Ministerio Público con competencia en materia de Relaciones Exteriores certificará y hará las traducciones cuando corresponda y presentará la solicitud ante el gobierno extranjero en el plazo máximo de sesenta días.

El Ejecutivo Nacional podrá solicitar al país requerido la detención preventiva del solicitado así como la retención de los objetos concernientes al delito, según lo estipulado en el Artículo 385 del Código Orgánico Procesal Penal, Gaceta Oficial Nro. 6.078 de fecha 15 de Junio de 2.012,, el cual reza de la siguiente manera:

C.O.P.P. Artículo 385: El Ejecutivo Nacional podrá requerir al país donde se encuentre la persona solicitada, su detención preventiva y la retención de los objetos concernientes al delito, con fundamento en la solicitud hecha ante el Tribunal Supremo de Justicia por el Juez o Jueza competente según lo establecido en el artículo 383.

Cuando se efectúen dichas diligencias el órgano al que corresponda deberá formalizar la petición de extradición dentro del lapso previsto en la convención, tratado o normas de derecho internacional aplicables.

Respecto a la **Extradición Pasiva**, el artículo 386 del Código Orgánico Procesal Penal, Gaceta Oficial Nro. 6.078 de fecha 15 de Junio de 2.012, que:

C.O.P.P. Artículo 386: Si un gobierno extranjero solicita la extradición de quien se encuentre en territorio venezolano, el Poder Ejecutivo remitirá la solicitud al Tribunal Supremo de Justicia con la documentación recibida.

Por tanto, la Misión Diplomática del Estado requirente acreditada ante el gobierno nacional remitirá la solicitud al Ministerio de Relaciones Exteriores, el cual a su vez la envía al Ministerio del Interior y Justicia. Si el solicitado se encuentra en el país, el Ministerio Público solicitará al juez de control la detención preventiva con fines de extradición. Si el tribunal la ordena, remitirá los recaudos al Tribunal Supremo de Justicia para que éste decida sobre la procedencia de la extradición.

En caso de que la mencionada solicitud se presente sin la documentación necesaria, pero con el ofrecimiento de producirla posteriormente, y con la petición de que mientras se produce se aprehenda al imputado, el Tribunal de Control, a solicitud del Ministerio Público, podrá ordenar, según la gravedad, urgencia y naturaleza del caso, la aprehensión de aquel o aquella, señalando un término perentorio para la presentación de los referidos documentos, el cual no podrá ser mayor de sesenta (60) días continuos, de acuerdo a lo dispuesto en el penúltimo aparte del artículo 387 del Código Orgánico Procesal Penal, Gaceta

Oficial Nro. 6.078 de fecha 15 de Junio de 2.012, el cual reza de la siguiente manera:

C.O.P.P. Artículo 387: Si la solicitud de extradición formulada por un Gobierno extranjero representa sin la documentación judicial necesaria, pero con el ofrecimiento de producirla después, y con la petición de que mientras se produce se aprehenda al imputado o imputada, el Tribunal de Control, a solicitud del Ministerio Público, podrá ordenar, según la gravedad, urgencia y naturaleza del caso, la aprehensión de aquel o aquella.

Una vez aprehendido o aprehendida deberá ser presentado o presentada dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes antes el Juez o Jueza que ordenó su aprehensión, a los fines de ser informado o informada acerca de los motivos de su detención y de los derechos que le asisten.

El Tribunal de Control remitirá lo actuado al Tribunal Supremo de Justicia, que señalará el término perentorio para la presentación de la documentación, que no será mayor de sesenta días continuos.

El artículo 388 del Código Orgánico Procesal Penal, Gaceta Oficial Nro. 6.078 de fecha 15 de Junio de 2.012, contempla que, vencido el lapso de 60 días, si no se produjo la documentación ofrecida, el Tribunal Supremo de Justicia ordenará la libertad del aprehendido, sin perjuicio de volver a acordar nuevamente la privación de libertad, si posteriormente se recibe dicha documentación.

C.O.P.P. Artículo 388: Vencido el lapso al que se refiere el artículo anterior, el Tribunal Supremo de Justicia ordenará la libertad del aprehendido o aprehendida si no se produjo la documentación ofrecida, sin perjuicio de acordar nuevamente la privación de libertad si posteriormente recibe dicha documentación.

El artículo 389 del Código Orgánico Procesal Penal, Gaceta Oficial Nro. 6.078 de fecha 15 de Junio de 2.012, establece la facultad de los gobiernos extranjeros de designar un abogado para la defensa de sus intereses en el procedimiento especial de extradición.

Finalmente, según el artículo 390 del Código Orgánico Procesal Penal, Gaceta Oficial Nro. 6.078 de fecha 15 de Junio de 2.012, el Tribunal Supremo de Justicia, dentro de los treinta (30) días siguientes a la notificación del solicitado, convocará a una Audiencia Oral a la que concurrirán el Representante del Ministerio Público, el imputado, su defensor y el representante nombrado por el gobierno requirente para defender sus intereses, quienes expondrán sus alegatos.

Concluida la Audiencia, el Tribunal Supremo de Justicia decidirá en un plazo de quince (15) días.

En atención a lo antes expuesto, se pueden inferir las siguientes conclusiones respecto al tema de la extradición (análisis y resumen de la página de la Web Munidal Internet sobre extradición):

.- En los casos previstos en los Tratados vigentes con el Estado en cuyo territorio se encuentre la persona reclamada, si no existe Tratado, si la extradición es considerada procedente en aplicación de la legislación del lugar en el que se encuentre la persona cuya extradición se solicita, o si no se dan

ninguno de los dos casos anteriores, la extradición dependerá de la aplicación del principio de reciprocidad y colaboración que establezcan los países implicados.

.- El Juez que esté conociendo de un determinado procedimiento, será el que podrá solicitar la extradición, ya sea por propia iniciativa o a petición de la parte interesada. .- La solicitud de extradición la realizará formalmente el Gobierno, en forma de suplicatorio, esto lo dirigirá al Ministro de Justicia a su homónimo del Estado en que se encuentra el condenado o imputado cuya entrega se solicita, **salvo que un Tratado Internacional entre ambos países por el que se permita hacerlo por vía judicial; en estos casos el juez podría solicitar la extradición directamente.** “Del procedimiento de extradición pasiva antes expuesto observamos que dependerá de la celeridad con que actúe el país requeriente de la extradición del imputado, con el objetivo de efectivamente no dar lugar a la impunidad, así mismo la República Bolivariana de Venezuela debería de acoger la legislación internacional que sobre la materia contiene la **Convención SUA 1.988**, toda vez que permite que el país donde se encuentre el imputado pueda procesar y sentenciar al mismo ante la presunta comisión de un acto de Piratería sea cual fuere la jurisdicción en la que se comete, o de cualquier otro hecho ilícito contemplado en sendos instrumentos internacionales”.

CONTINUACIÓN SUA 1.988.

Para cumplir con los objetivos que se establecen en el Convenio SUA y su protocolo, ambos de 1.988, los artículos 13 y 14 del mismo establecen la cooperación entre los Estados Parte con la finalidad ulterior de prevenir la comisión de los delitos previstos en el mismo. De tal modo que el Estado Parte en el que se ejerce una acción penal en contra de un presunto delincuente, comunicará a los demás Estados Parte, el resultado final de esa acción al Secretario General; lo cual permitirá la evaluación del alcance y efectividad de la Convención SUA y su protocolo, ambos de 1.988 dentro de los Estados Parte;

así como de la Organización Marítima Internacional, quien constantemente debe trabajar para conseguir la máxima eficacia a las necesidades que dentro de la comunidad marítima internacional requieren. A su vez, el Secretario General difundirá la información a los demás Estados Parte, a los miembros de la Organización Marítima Internacional, a las organizaciones intergubernamentales de carácter internacional pertinentes, y a los demás interesados.

Asimismo el artículo 13 prevé que, materializado de los delitos previstos en la Convención y se produzca retraso o interrupción en la travesía de un buque, todo Estado Parte en cuyo territorio se encuentre el buque, sus pasajeros, sus tripulantes o su carga serán responsables por objeto de inmovilización y demoras indebidas.

El Convenio SUA y su protocolo, ambos de 1.988, ofrece a sus miembros una libertad jurisdiccional que abarca en el caso de que exista una controversia entre dos o más Estados parte con respecto a la interpretación y consiguiente aplicación del Convenio y su protocolo, ambos de 1.988, que no pueda ser resuelta mediante negociaciones dentro de un plazo razonable, se someterá a Arbitraje a petición de uno de cualquiera de esos Estados Parte, y si en el plazo de seis (06) meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no alcanzaran concertar un acuerdo sobre la forma de arbitraje, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante previa solicitud.

En el mismo orden de ideas señala la Convención SUA y su protocolo, ambos de 1.988, que los Estados que se adhieran o lo ratifiquen, **podrán formular reservas al mismo**, estas surtirán efecto noventa días después de la fecha en que se haya efectuado tal depósito.

DEL PROTOCOLO SUA 1.988

A pesar de que la República Bolivariana de Venezuela en su Ley General de Marinas y Actividades Conexas, Gaceta Oficial Nro. 37.570 de fecha 14 de Noviembre de 2.002, en su artículo 17, supra transcrito, señala que toda construcción flotante carente de medios de propulsión no se considera como buque, sino accesorio de la navegación, son entonces las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental consideradas como buques al momento de ser trasladadas, según la normativa interna venezolana, es la pregunta y la discusión de varios tratadistas, maritimistas, y expertos en la materia.

No obstante la conveniencia o no en la aplicación de dicho Protocolo 1.988, por la República Bolivariana de Venezuela, es la misma que para su Convención SUA 1.988; dado que la libertad jurisdiccional que ofrecen la Convención y su Protocolo, permite que cada Estado miembro puedan establecer su jurisdicción y ejercerla en pro de la imposición de las medidas penales adecuadas y de mayor conveniencia no para el Estado de cuya aplicabilidad normativa se trate, sino de la más adecuada para este tipo de delito contra la humanidad y contra la comunidad marítima internacional, así expuesto por la misma a través del tiempo; y es por lo que **el artículo 4 del Protocolo SUA 1.988, señala que nada de lo dispuesto en el mismo afecta las reglas de derecho internacional relativas a las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.**

El articulado dentro del Protocolo SUA 1.988, se pronuncia en el mismo orden de ideas que en el de su Convenio SUA 1.988, aplicado los mismos a las Plataformas fijas emplazadas en la Plataforma Continental.

Para finalizar en lo que respecta a la aplicabilidad del Convenio SUA y su Protocolo, ambos de 1.988, he de señalar que los mismos abordan casos que se admiten como graves crímenes para el Derecho Internacional y conjunto a otros

instrumentos legales internacionales conforman el derecho penal internacional y entre los cuales se tienen, el Convenio de Montreal para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, el cual se hizo ley interna de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 32.740 de fecha 03 de Junio de 1.983, que a través de la Ley de Aeronáutica Civil de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial Nro. 39.140 de fecha 17 de Marzo de 2.009, de las DISPOSICIONES FINALES, TRANSITORIAS Y DEROGATIVAS, Capítulo I, Revisión de Convenios Relativos a Materia Aeronáutica, Segundo aparte, se adecuará dicho Convenio a la normativa establecida en ella. Así como también la Ley Aprobatoria del Convenio entre Venezuela y Cuba sobre secuestro de naves aéreas y marítimas y otros delitos, Gaceta Oficial Nro. 30.223 de fecha 05 de Octubre de 1973; de igual manera el Acuerdo para combatir el secuestro y otros delitos comunes, suscrito entre Venezuela y Colombia, Gaceta Oficial Nro. 4.339 de fecha 26 de Noviembre de 1.991, entre otros Convenios, Acuerdos, Tratados y demás mecanismos internacionales de integración firmados por la República Bolivariana de Venezuela.

**ENMIENDA 2.005 A LA CONVENCION PARA LA REPRESION DE CIERTOS
ACTOS ILICITOS QUE ATENTAN CONTRA LA SEGURIDAD DE LA
NAVEGACION, ASI COMO AL PROTOCOLO PARA LA REPRESION DE
ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS PLATAFORMAS FIJAS
EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL,**

**(Red Mundial de Navegación Satelital, Internet, análisis y resumen propio /
Enciclopedia Jurídica Web side / De la Oficina de las Naciones Unidas
contra la Droga y el Delito. / Guía Legislativa de Régimen Jurídico
Universal Contra el Terrorismo, Nueva York 2.008 / (Universidad del Mar,
autor Dr. Mejias García, Pág. 28 en adelante.)**

Los antecedentes de los protocolos SUA 2.005, surgen a raíz de la resolución 1373 de Septiembre de 2.001, como respuesta del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas a los ataques terroristas ocurridos en New York, Washington D.C., y Pensilvania el 11 de Septiembre de 2.001. Posteriormente a los dos años de ocurrido los antes mencionados ataques terroristas la Asamblea de la Organización Marítima Internacional adopto la resolución A.924 para llevar a cabo un examen sobre las medidas y procedimientos para prevenir actos terroristas que pongan en peligro la integridad personal de los pasajeros, de la tripulación y la seguridad de los buques, incluidas las embarcaciones de pequeño porte, tanto en navegación como fondeados. **(Universidad del Mar Dr. Mejias García, Pág. 28)**

Aunque el Convenio y su Protocolo SUA 2.005, fueron realizados en mayor razón contra actos terroristas, no sin embargo abarcan estipulaciones propias que encuadran con actos de Piratería Marítima. Pero es preciso que se trate de auténticos actos de piratería, es decir, de depredación, pillaje, latrocinio o violencia -con propósito personal o animus lucrandi o furandi- por cuenta propia, en alta mar o lugares que no dependan de Estado alguno.

Así, se debe distinguir la piratería propiamente dicha de la llamada «piratería por

analogía» o relativa, integrada por actos terroristas, violentos, sediciosos o rebeldes, que los Estados afectados se apresuran a calificar de piratería si suceden en la mar contra buques de su pabellón. O actos cometidos contra las leyes y costumbres de la guerra marítima, en los que falta el propósito personal y el carácter privado del buque y su dotación que caracteriza a la piratería verdadera. **(Azcárraga y Bustamante, enciclopedia Jurídica de la Web).**

Los protocolos del Convenio y el Protocolo de 1988 se negociaron en 2005. En esos instrumentos se dispone que, al entrar en vigor mediante la obtención del número necesario de aprobaciones, se combinarán con los instrumentos anteriores y determinadas partes pasarán a denominarse Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (2005) y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (2005). En los nuevos acuerdos se definen delitos adicionales, tales como: usar en un buque, o en su contra, o descargar desde el mismo, cualquier tipo de explosivo, material radiactivo o arma biológica, química o nuclear de forma que pueda causar la muerte o daños o lesiones graves; descargar otras sustancias nocivas o peligrosas que puedan causar la muerte o daños o lesiones graves; o utilizar un buque de forma que pueda causar la muerte o daños o lesiones graves; o amenazar con cometer esos actos. El transporte a bordo de un buque de determinados materiales, así como de cualquier equipo, material, programa informático o tecnología que contribuya significativamente al diseño de un arma biológica, química o nuclear, debe penalizarse si tiene por objeto intimidar a una población o coaccionar a un gobierno u organización internacional. En otros artículos se dispone la penalización del acto de transportar a una persona a sabiendas de que ha cometido un delito definido en el Protocolo de 2005 o en la lista anexada de tratados relativos al terrorismo, así como el de lesionar a una persona en relación con la comisión de los delitos definidos. **(De la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. / Guía Legislativa de Régimen Jurídico Universal Contra el Terrorismo, Nueva York 2.008)**

En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar figura una definición de plataforma continental, de la siguiente manera:

En términos simplificados, consiste en la prolongación natural del territorio continental de un Estado hasta el punto en que comienza el fondo oceánico profundo. No obstante, es preciso examinar especificaciones y límites sumamente técnicos de la Convención para establecer si un punto determinado forma parte de la plataforma continental. **(Op-cit)**

La Ley Modelo de la ONUDD contiene proyectos de artículos en los que se tipifican esos nuevos delitos, y se da cumplimiento al requisito del Protocolo de 2005 del Convenio SUA de que las partes adopten medidas para responsabilizar en lo penal, civil o administrativo a una entidad jurídica que se encuentre en su territorio o se haya organizado con arreglo a sus leyes cuando una persona responsable de su administración o control, en el desempeño de esas funciones, haya cometido un delito establecido en el Convenio enmendado.**(Ibidem).**

.- ANÁLISIS A LAS ENMIENDAS 2.005 DEL CONVENIO SUA 1.988Y SU PROTOCOLO SUA 1.998 (Página de la Web Mundial de Internet:

Universidad del Mar Dr. Mejias García, Pág. 28-33, análisis, resumen propio y diferencias con SUA 1.988 y su PROT SUA 1.988 / (Enríquez, 2.007):

CONVENIO SUA 2.005

Ya a finales de Diciembre 2.009 de este Convenio lo habían ratificado 156 Estados representando el 94.73% del tonelaje mercante mundial.

El Convenio SUA de 2.005, **(así como lo hace el Convenio SUA 1.988)** considera que comete delito toda persona que se apodere de un buque mediante violencia y amenaza, realice actos de violencia contra personas a bordo del buque y además ponga en peligro la navegación segura del buque. Cuando las personas incurran en delitos marítimos los Estados parte del

Convenio de acuerdo a sus principios jurídicos internos establecerán la responsabilidad para cada caso, haciendo acreedores a sanciones de tipo civil, penal o administrativa (artículo 5, 5 bis del convenio citado). (Artículo 3 en el SUA 1.988).

De forma general el Convenio SUA 2.005 señala como delito toda conducta que atente contra la seguridad marítima mas allá de aguas territoriales de cualquier Estado y formaliza que cualquier Estado Parte colaboren en reprimir y prevenir dicho acto, así como castigar a quienes colaboren con dichas conductas,**(lo que incluye el delito de Piratería Marítima).**

También señala que los delincuentes que se encuentren en un Estado Parte serán extraditados siempre y cuando se lleve adecuadamente una investigación previa y se avise de la detención a los Estados que hayan ejercido jurisdicción respecto al delito cometido, en caso de que el Estado que los detenga no quiera juzgarlo. (Artículos 6 y 7 del Convenio SUA 2.005)

Igual contenido a los artículos señalados en el párrafo anterior lo encontramos en el Convenio SUA 1.988, en su artículo 6, añadiendo en SUA 2.005 como requisito, la investigación previa/ acordémonos que contrario a lo preceptuado en el Convenio SUA 1.988, SUA PROT 1.988, y sus enmiendas SUA 2.005 y SUA PROT 2.005, la República Bolivariana de Venezuela solo otorga extradición a hechos conductas que estén tipificados como delitos en nuestro ordenamiento jurídico penal y luego de otros requisitos y de un procedimiento previo que alcanza el Tribunal Supremo de Justicia.

Igual normativa respecto a la responsabilidad del Capitán de un Estado Parte, es el contenido de su articulado Nro. 8, en ambos instrumentos internacionales SUA 1.988 y SUA 2.005., sobre la entrega del presunto delincuente a otro Estado Parte o Estado receptor.

Como vimos anteriormente sobre la visita a un buque en altamar por sospechas en la perpetración de actos o hecho ilícitos señalados en la Convención SUA 1.988, visita que puede realizar la autoridad marítima competente de otro Estado, y que puede traerle como consecuencia al Estado que realiza la visita, indemnizar al buque, como persona jurídica que es, por las consecuencias del retraso, desvío de ruta, pérdida o deterioro de mercancía, daños al buque, etc.

Esta visita es uno de los puntos que genera controversia y que señala el Convenio SUA 2.005, por lo cual los Estados Parte analizarán si es conveniente realizar la visita al buque en altamar para revisar la carga y personas a bordo o si se fija un lugar para hacerlo, esto depende de las medidas que acuerden los Estados considerando los peligros y dificultades que conlleve realizar la inspección (artículo 8, bis párrafo 3)

Ahora la cuestión es ¿Cómo funciona el procedimiento de inspección? Conforme lo establece el artículo 8, bis párrafo 5 del Convenio SUA 2.005, se llevaría a cabo de la siguiente forma: cuando los agentes de autoridad u otros funcionarios autorizados por el Estado solicitante encuentren un buque que enarboles el Pabellón de otro Estado Parte y que estuviere fuera del mar territorial de cualquier Estado Parte y el Estado solicitante tenga motivos para sospechar que el buque o personas a bordo han participado, participan o participarán en la comisión de un delito establecido en el Convenio SUA 2.005, así para realizar la visita al buque tendrán que hacer lo siguiente:

- 1.- Solicitará la confirmación del Estado del Pabellón (al Estado que se le desea hacer la visita).
- 2.- Si se confirma la nacionalidad, el Estado solicitante pedirá al Estado del Pabellón autorización para realizar una visita y adoptar medidas apropiadas con el resto del buque, entre las que pueden estar el interceptar, visitar y registrar el buque, carga y personas a bordo e interrogarlas con la finalidad de determinar si se ha cometido o se cometerá un delito. Por lo que el Estado

de Pabellón a partir de lo anterior, podrá autorizar al Estado solicitante el realizar una visita y adoptar las medidas oportunas mencionadas anteriormente; o hacer que sus propios agentes de la autoridad u otros funcionarios, realicen la visita y el registro; o realizar el registro y visita junto con el Estado solicitante; por último rehusarse a la autorización de la visita y el registro por lo que el Estado solicitante no podrá visitar el buque sin la autorización del Estado del Pabellón.**(Observamos aquí un cambio significativo respecto a SUA 1.988)**

Lo anterior, generaría controversia, motivo por el cual se establecieron cláusulas de salvaguarda. Artículo 8, numeral 10 del Convenio SUA 2.005, establece que los Estados Parte deberán tomar medidas y no poner en peligro la vida humana en el mar; velar por los derechos de las personas a bordo no sean violados; que los registros y visitas se hagan de acuerdo a lo que establece el Convenio y el derecho Internacional; protegerán al buque y a la carga, teniendo en cuenta no perjudicar intereses comerciales y jurídicos del Estado del Pabellón hacer todo lo posible por evitar la demora, o retención indebida del buque.

Ante las visita efectuada a buques por las autoridades de otro Estado distinto al del Pabellón el artículo 8 numeral “b” señala, “los Estados Partes dispondrán de lo recursos efectivos con respecto a tales daños, perjuicios o pérdidas”, cuando así como lo propuso la delegación mexicana en el Convenio SUA 2.005, suceda:

- Sean infundadas los motivos para la adopción de medidas adoptadas en la operación.
- Las medidas sean ilícitas a raíz de la información disponible, o excedan de las razones necesarias

Sin embargo, no queda claro quien deberá responder a raíz de los daños, perjuicios o pérdidas ocurridos al buque, a la carga o a los pasajeros por haberse realizado la visita al buque generando retardos.

No hay una obligación concreta y programática respecto a esto, por lo que se entiende que los Estados Parte involucrados lo harán mediante una negociación política. **(Enríquez, 2.007, Págs. 182-183)**

Respecto a la jurisdicción de los buques en Alta mar.

El derecho Internacional es conforme y firme en su posición y normativa sobre **“el principio de libertad de navegación en alta mar o Mare Liberum”** que señala, así como lo señala en su artículo 90 La Convención del Derecho del Mar 1.982, de la manera siguiente:

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1.982. Artículo 90: ...“todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho que los buques que enarbolen su pabellón naveguen en Alta mar”.

Ahora el problema radica en si se debe o no ejercer jurisdicción en altamar para lo cual la comunidad marítima internacional **(obra escrita por Hugo Grocio 1.609)** analizó dos teorías: la **“Res Nullius”** lo que significa la cosa que no es de nadie, haciendo referencia a la libertad plena en alta mar sobre la jurisdicción de los buques; y la **“Res Communis Omnium”**, la que indica que el alta mar debe quedar sujeta al uso común de todos los Estados, siendo la teoría prevaleciente.

El Convenio SUA 2.005 y su Protocolo SUA 2.005, señala al respecto de la condición jurídica de los buques en altamar que la misma radica en dos puntos principales:

- 1. Los Buques navegaran bajo el pabellón de un solo Estado y salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del año 1.982, estarán sometidos en alta mar a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado.

Por tanto un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o cambio de registro. Lo antes expuesto indica que el buque estará sometido únicamente a lo que ordene el país del cual enarbola pabellón.

- 2.- Los buques que naveguen bajo los pabellones de dos o más Estados haciendo uso de ello a su conveniencia (**bandera de conveniencia**), no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como un buque sin nacionalidad, por lo cual podrá ser considerado por la comunidad internacional como buque sospechoso de ser un buque pirata y se ejercería sobre el “la visita” a buques en alta mar contemplada en la legislación marítima internacional, antes citada.

Ahora bien, es necesario advertir que de acuerdo a lo que plantea el artículo 8, y 8 bis del Convenio SUA 2.005, la libertad en alta mar se verá afectada al llevarse acabo la detención o en su caso la inspección o visita al buque.

PROTOCOLO SUA 2.005

El convenio consta de 13 artículos y regula en materia marítima a las plataformas fijas emplazadas en la Plataforma Continental, aplicándolos de manera mutatis mutandi con respecto al Convenio SUA 2.005.

Este protocolo fue enmendado para tener mayor protección en las plataformas fijas y reprimir actos ilícitos en estas áreas. Señala, que cometerá delito toda persona que se apodere de una **plataforma fija** mediante violencia o amenaza, además atente contra las personas que se hallen a bordo o en su caso que ponga en peligro la seguridad de éstas y destruya la plataforma mediante un artefacto o sustancia. Igualmente comete delito toda persona que descargue

explosivo, material radioactivo u otra sustancia potencialmente peligrosa en la plataforma fija, además de lesionar o matar a las personas al cometer los delitos anteriormente señalados.

Tal y como señale supra el presente Protocolo SUA 2.005 así como el Protocolo SUA 1.988, no son aplicables a la jurisdicción venezolana, en cuanto se mantengan fijas dichas plataformas, y sin estar navegando, dado los conceptos de buques, tanto para el derecho interno, como para la normativa de derecho internacional venezolano. **(Propio).**

**DE LA CONVENIENCIA O NO EN LA ADHESIÓN O RATIFICACIÓN AL
CONVENIO SUA 2.005.**

**(Red Mundial de Navegación Satelital, Internet: Universidad del Mar Dr.
Mejías García, Págs. 72-84 y 92-94 / análisis y resumen propio)**

Uno de los inconvenientes de mayor agudez, radica en la inquietud de la armonización que los Estados tendrían en la utilización de la alta mar al llevarse a cabo la visita del buque para revisión poniendo en riesgo la carga, los pasajero, la tripulación y al mismo buque, así como sería en que los que actuasen como autoridades puedan violar los derechos y libertades y por ende se pueda sospechar de ellos mismos cometiendo actos de piratería u otros hechos ilícitos marítimos; violando así el principio internacional a la **“Libre Navegación en espacios acuáticos sin jurisdicción alguna”**. (Vargas, J. A., 1.981 **Contribuciones de la America Latina al Derecho del Mar**).

Al contrario, una de las conveniencias de mayor alcance es que los buques estarán vigilados por Estados contratantes del Convenio SUA 2.005, por lo cual difícilmente sufrirán actos de piratería, aumentando así radicalmente, la seguridad de la navegación marítima tanto en alta mar, como en las zonas adyacentes al mar territorial donde otros Estados Parte podrían navegar para

efectos de la seguridad de la navegación marítima entre los mismos. Lo anterior representa una mayor seguridad para el armador propietario al respecto de la seguridad de sus buques navegando.

Desventajas en el retardo:

- La pérdida del puesto en el Puerto de desembarque de las mercancías.
- Impide la desconsolidación a tiempo de la mercancía.
- Pérdida de clientes ante la cantidad de retardos.
- Aumento en las pólizas de seguro.

Ventajas por el retardo:

- Mayor seguridad para los sujetos de la navegación marítima en que la carga llegue a su destino, del mismo modo para el caso de los pasajeros.
- “Aunque no este claro quien deberá Indemnizar el retardo en la entrega de las mercancías, si los Estados Parte, el estado que efectúa la visita al buque en alta mar, lo que sí se concreta es que existirá un fondo para tal fin”.

**CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE
LAS INSTALACIONES PORTUARIAS**
(CÓDIGO PBIP)

**(Red Mundial de Navegación Satelital, Internet: Universidad del Mar Dr.
Mejias García, Págs. 24-28 / análisis y resumen propio)**

El **Código PBIP** entró en vigor el 1 de Julio de 2.004, es de carácter preventivo y con la finalidad de evitar situaciones hechos ilícitos, entre los cuales figura la Piratería Marítima; el Terrorismo Internacional; Tráfico de droga, personas y armas, perpetrados en o hacia buques e instalaciones portuarias.

El Código PBIP es una enmienda al capítulo XI del convenio SOLAS 1.974, enmendado en el año 2.006, a través del Comité de Seguridad Marítima (MSC), de la Organización Marítima Internacional (OMI) con entrada en vigencia en el 2.009; y su esencia radica en tres (03) elementos que tienen relación, los cuales son: **sujetos clave, instrumentos básicos y niveles de protección**. Estos elementos interactúan en el contexto de la Coordinación Estatal de cada Estado miembro, pretende dar certeza en el sistema de protección marítima de cada país para extenderse a nivel mundial.

Para la efectividad del Código PIBIP se establecieron sujetos clave a fin de que puedan brindar protección a buques e instalaciones portuarias mediante planes para cada uno de los riesgos, los que son, los buques y las instalaciones portuarias. Estos sujetos son:

- Oficial de Protección de Buque (OPB);
- Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM) y;
- Oficial de Protección para la Instalación Portuaria (OPIP).

Responsabilidad de lo sujetos clave:

- El Oficial de Protección de Buque (OPB) ante el Capitán del buque.

- El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM) ante la Compañía Marítima.
- El Oficial de Protección para la Instalación Portuaria (OPIP) se coordina con los otros dos sujetos clave, entre otras responsabilidades portuarias, como son elaborar, implementar, revisar y actualizar el plan de protección de la Instalación Portuaria.

Los niveles de Protección están determinados por su gravedad respecto a los riesgos o suceso inminentes que afecten a la protección marítima, en: Normal, Reforzado y Excepcional.

Objetivos del Código PBIP:

- Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre los gobiernos contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, definir sus funciones y responsabilidades, detectar amenazas para la protección y tomar medidas preventivas contra lo que afecte a la protección de buques e instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional.
- Garantizar que se recopile e intercambie con prontitud y eficacia información relacionada con la protección marítima.
- Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección con el fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección.
- Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítimas adecuadas y proporcionadas a los riesgos y situaciones actuales.

Entre las prescripciones funcionales básicas aplicadas a los hechos ilícitos marítimos como el tema de la Piratería Marítima, se encuentran:

- Exigir mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques e instalaciones portuarias

- Evitar el acceso no autorizado a personas en buques e instalaciones portuarias y sus zonas restringidas.
- Evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas, artefactos incendiarios y explosivos.
- Facilitar los medios para dar alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o suceso que afecte a dicha protección.
- Exigir planes de protección para buques e instalaciones portuarias basadas en evaluaciones de protección.
- Exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiarice con los planes y procedimientos de protección

El PBIP - **Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias**, se aplica a buques que efectúan navegación marítima internacional así como a las instalaciones portuarias que prestan servicio a este tipo de buques.

SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE

DE LOS BUQUES

(Código LRIT 2.006)

(Red Mundial de Navegación Satelital, Internet: Universidad del Mar Dr.

Mejias García, Págs. 34-37 / análisis y resumen propio)

La Regla V/19-1 del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT), tiene su marco jurídico en el Convenio SOLAS 1.974, enmendado en el año 2.006, através del Comité de Seguridad Marítima (MSC), de la Organización Marítima Internacional (OMI), con entrada en vigencia en el 2.009.

El objetivo del sistema LRIT, es la de proporcionar la identificación y seguimiento vía satelital de los buques dedicados a viajes internacionales en todo el mundo, por lo cual podrán existir centro de datos LRIT, a nivel regional, nacional, e internacional, donde recibirán de los buques:

- La identidad del buque.
- La situación del buque (latitud y longitud).
- La fecha y hora de la información transmitida vía satelital.

El sistema LRIT permitirá que los Estados lleven un seguimiento del movimiento de sus flotas marítimas bajo su pabellón, así como identificar buques que estén próximos a sus costas o se dirijan a sus instalaciones portuarias.

Al respecto señala la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1,982, “Los Estados ribereños fomentarán la creación, funcionamiento y mantenimiento de servicios de búsqueda y salvamento que garanticen la seguridad marítima y aérea cuando así se requiera, además de cooperar con otros Estados mediante acuerdos mutuos regionales.

Venezuela fue sede de La Conferencia celebrada en Caracas de la Convención sobre el Derecho del Mar en 1.974, y a pesar de haber firmado en contra tanto en esta Convención como en una de sus diez sesiones, el 10 de Diciembre de 1.982 en Montego Bay Jamaica, junto con Estados Unidos, Turquía y Brasil; sin embargo de la discrepancia que ha mantenido Venezuela como país ante temas de jurisdicción, tanto nacional como internacional, sobre zonas marítimas y de la alta mar; en la actualidad implementa los avances tecnológicos que puedan llegar a ser eficaces contra el delito del la Piratería Marítima y otros hecho ilícitos marítimos, como lo son, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP); y el Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT) 2.006. (***Propio***).

LA PIRATERÍA MARITIMA, CONVENCIONES, LEGISLACIÓN,
COMENTARIOS, Y DEMÁS, EN LA WEB DE NAVEGACIÓN MUNDIAL
(Red Mundial de Navegación Satelital, Internet, análisis y resumen propio)
Páginas Web: Convenciones internacionales sobre Piratería Marítima /
Sanciones a la Piratería Marítima.

INTERNET 1. (Análisis y resumen propio)
ORGANIZACIÓN NACIONAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA
DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS DE VENEZUELA (ONSA/ong)

Responsabilidad de los Estados. OMI | Resolución A.683(17) | 1.991.

Se establece que los Gobiernos miembros deberán reportar todos los incidentes de piratería y robo armado, en contra de buques bajo bandera de ese Estado. Sin embargo, la OMI estima que todavía los incidentes de piratería y robo armado están sub-reportados sobre un factor de dos.

Las razones pudieran ser:

- (1) El miedo de todo capitán en reconocer dichos ilícitos bajo su mando;
- (2) Considerar que el reporte pudiera avergonzar al Estado en cuyas aguas se realizó el ilícito;
- (3) Creer que la investigación ocasionará un retraso en el plan de navegación del buque;
- (4) Pensar en la posibilidad que la tasa de seguro sea aumentada.

Prevención de los Capitanes. OMI | Resolución A.738(18) | 1.993

Medidas para prevenir y disminuir la piratería y el robo armado en contra de buques; a saber:

- (1) Recomendó que los capitanes de buques, reportaran inmediatamente todo ataque o intento de ataque de piratería o robo armado, **al Centro de Búsqueda & Salvamento [RCC] más cercano** y que requirieran al mismo el inmediato

aviso de advertencia a los buques que se encuentren en las inmediaciones del área del ataque **(Resaltado propio)**;

(2) Solicitó al MSC que adoptara medidas especiales para la señalización entre buques bajo ataques de piratería o robo armado, logrando así conjuntamente con la International Telecommunication Union [ITU] y la International Mobile Satellite Organization [Inmarsat] la inclusión del mensaje de "Piratería/Robo Armado" como un mensaje de emergencia que ahora los buques podrán transmitir a través de los servicios de Selección de Llamada Digital [Digital Selective Calling (DSC)];

(3) Realiza una invitación a que los Capitanes usen tales facilidades [MSC/Circ. 805 del 06JUN97]

“Situación de la Piratería”:

Los reportes de los países latinoamericanos acerca de Piratería/Robo armado, fueron detectados importantes características que prevalecen para la región:

Modus operandi:

Región del Oriente Lejano: en navegación;

Latinoamérica: generalmente en puerto o fondeados **(Tal vez esta sea la razón por la que parte de la legislación interna de Venezuela en materia de Piratería incluye las costas/ propio)**;

El Narcotráfico: aumenta el riesgo.

Causas posibles:

- La situación económica que prevalece en las regiones;
- El equipamiento de los organismos encargados de hacer cumplir las leyes y demás regulaciones;
- Poca comunicación y coordinación entre los diferentes entes competentes;
- El tiempo de respuesta después que el incidente ha sido reportado;
- Problemas en la transmisión del reporte, debido a los inconvenientes de comunicaciones con los entes competentes;
- El tiempo y debido proceso de investigación de los incidentes;
- El procesamiento de los piratas o ladrones luego de capturados;

- La poca cooperación regional.

Recomendaciones. OMI | MSC/Circ. 622 | 1.999

A los Entes Gubernamentales: compilar Informes detallados de los casos;

– Los armadores o propietarios de buques y la gente de mar:

a) Involucrarse en el desarrollo de las medidas necesarias para establecer la infraestructura y capacidad operacional para prevenir y disminuir la piratería y robo armado en contra de buques;

b) Que todo ataque o amenaza de ataque, sean reportadas al Centro Coordinador de Búsqueda & Salvamento [RCC] o Estación Costera de Radio [CRS], así como el RCC deberá informar a las autoridades locales relacionadas con la seguridad y demás buques en el área;

c) Advierte que en Sur América, algunos de los actos de piratería y robo armado, están relacionados con el narcotráfico, como sucede actualmente en Panamá;

d) Reducir la tentación a piratas o ladrones del mar;

e) Advierte a los capitanes, que tengan en cuenta que los posibles atacantes, pudieran estar monitoreando las comunicaciones barco-barco y barco-costa para seleccionar su objetivo;

f) Advierte que buques con pequeño número de tripulantes o personas abordo, son blanco fácil para los posibles atacantes;

g) Todo buque que pretenda operar en aguas en donde se han reportado ataques de piratería o robo armado, deberá tener un plan de seguridad;

i) Vigilancia, uso de luces y de sistemas de vigilancia;

ii) Plan de respuesta de la tripulación, ante un posible ataque o situación de ataque en proceso;

iii) Procedimiento de alarma por radio;

iv) Modelo de reporte ante un ataque o intento de ataque.

h) Vigilancia, guardias, procedimientos de comunicaciones y formato de mensajes codificados;

i) El uso de la mayor cantidad de luz posible a bordo;

- j) El uso de mangueras de agua - contra incendio - para repeler un ataque;
- k) Maniobras evasivas y uso de mangueras de agua;
- l) “Que no se haga uso de armas de fuego”.

A quien reportar un ataque:

Centro de Reporte de Piratería del Buró Marítimo Internacional [IMB] Creado en Octubre de 1992 y auspiciado por OMI, con sede en Kuala Lumpur. Este Centro es financiado por contribuciones voluntarias de empresas privadas, navieras y de seguros. Como parte de las tareas del Centro, se encuentran:

- Reportar actos de piratería y robo armado en la mar, a los entes competentes;
- **Localizar embarcaciones que han sido secuestradas por piratas y recuperar la carga robada;**
- **Ayudar a llevar a los piratas a la justicia;**
- **Asistir a propietarios y tripulación de buques que han sido atacados;**
- **Recopilar información de Piratería en cualquier parte del mundo.**

....(Resaltado propio).

INTERNET 2. (Análisis y resumen propio)

CONFERENCIA DE LAS PARTES EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1.978 / STCW/CONF.2/DC/4-“24 Junio 2.010”.

ADOPCIÓN DEL ACTA FINAL Y DE TODO INSTRUMENTO, RESOLUCIÓN Y RECOMENDACIÓN QUE RESULTEN DE LA LABOR DE LA CONFERENCIA
Proyectos de resoluciones

Texto examinado y aprobado por la Comisión de Redacción

Resolución 3

En agradecimiento al Gobierno anfitrión, y de la amable invitación cursada por el Gobierno de Filipinas se decidió, para señalar el reconocimiento que inspira esa

contribución, que las enmiendas adoptadas por la Conferencia lleven la designación de:

"ENMIENDAS DE MANILA AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1.978."

STCW/CONF.2/DC/4 - 18 -I:\CONF\STCW\2\DC\4.doc

Resolución 18

Año de la Gente de Mar

Habiendo adoptado las enmiendas de Manila al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada, CONSCIENTE de la decisión de la Organización Marítima Internacional (OMI) de declarar 2010 "Año de la Gente de Mar"; CONSCIENTE IGUALMENTE de la contribución que la gente de mar de todo el mundo hace al comercio marítimo internacional, la economía mundial y la sociedad civil en su conjunto; RECONOCIENDO plenamente los riesgos enormes a los que la gente de mar hace frente en el cumplimiento de sus tareas y cometidos diarios en un entorno frecuentemente hostil; CONSCIENTE de las privaciones a las que está sujeta la gente de mar por pasar periodos largos de su vida profesional en el mar, lejos de su familia y sus amigos; PREOCUPADA por los casos notificados de gente de mar que recibió un trato injusto cuando sus buques se vieron involucrados en accidentes, fue abandonada en puertos extranjeros, a la que se denegó el permiso de tierra por motivos de seguridad, **“o estuvo expuesta a graves riesgos mientras sus buques navegaban por zonas plagadas de piratas y a un posible maltrato en manos de éstos”**; DESEANDO participar en las celebraciones de la **OMI y de la comunidad marítima** para rendir un merecido homenaje a la gente de mar por su contribución arriba mencionada:

4.- Insta a los Gobiernos, organizaciones y compañías navieras y a todas las demás partes interesadas a que adopten las medidas oportunas para reconocer la contribución de la gente de mar, incluida la colaboración entre todas ellas, bajo los auspicios de la OMI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), para fomentar la carrera de marino como opción profesional para los jóvenes y alentar a los que ya ejercen la profesión a que continúen prestando sus servicios en el sector;

5.- Insta también a los Gobiernos, organizaciones y compañías navieras y todas las demás partes interesadas que colaboren bajo los auspicios de la OMI y la OIT a que adopten las medidas oportunas para fomentar e implantar con la mayor amplitud y eficacia posible:

a) las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo;

b) las Directrices OMI/OIT sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar; y

c) las Directrices OMI/OIT sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar;

6.- INSTA ADEMÁS a los Gobiernos y al sector del transporte marítimo a que adopten las medidas oportunas para implantar:

a) el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), en vigor desde el 2.004, la cual es una enmienda al Capítulo XI del Convenio SOLAS 1.974.

b) Las Directrices adoptadas y promulgadas por la OMI para prevenir y reprimir los “actos de piratería” y los robos a mano armada contra los buques.

c) El Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA de 1988) y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 (Protocolo SUA de 1988), enmendados por el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA de 1988 y el Protocolo de 2005 relativo al Protocolo SUA de 1988, de una manera que garantice la protección máxima para la gente de mar sin someterla a un trato injusto ni a molestias innecesarias y;

d) El Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (conocido como sistema LRIT) de 2.006. Sistema de protección marítima que mediante satélites mantendrán la identificación y seguimiento de los buques en todo el mundo, su ubicación e identidad.

(Resaltado y subrayado propio)

(.....)

INTERNET 3.

Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1.974, enmendado. RESOLUCIÓN MSC.239 (83), adoptada el 12 de Octubre de 2.007 Madrid. Secretario General Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Antonio Cosano Pérez.

“Las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2.009, una vez aceptadas” de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

Del capítulo IV- Radio Comunicaciones. Parte A. Generalidades

1. A continuación de la regla 4 existente se añade la nueva regla 4-1 siguiente:

**Regla 4-1 Proveedores de servicios por satélite
del SMSSM.**

El Comité de Seguridad Marítima determinará los criterios, procedimientos y medios para la evaluación, reconocimiento, examen y supervisión de la provisión de servicios de comunicaciones móviles por satélite en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

(Resaltado y subrayado propio).

INTERNET 4.

AVN internacional: *“Caracas, 18 Febrero 2.012”. AVN.- Como parte del acuerdo suscrito entre Teherán y Damasco, la Armada iraní envió dos buques al puerto sirio de Tartus para proporcionar formación marítima a las fuerzas navales de Siria.*

La República Islámica de Irán mantiene una presencia activa en las aguas internacionales. Desde noviembre de 2008, Irán lleva a cabo patrullajes para **combatir la piratería** en el golfo de Adén y salvaguardar el comercio marítimo, medida que fue catalogada de “eficaz” en mayo de 2011 por la Organización Marítima Internacional (OMI).

INTERNET 5.

**Pág Web: SOLUCIONES JURÍDICAS ACTUALES EN RELACIÓN A LA
PIRATERÍA Y OTROS DELITOS GRAVES EN LA MAR**

Por Agustín Corrales Elizondo

Magistrado del Tribunal Supremo Español.

La piratería marítima en nuestros días.

Según informes elaborados por la Oficina Marítima Internacional (Siglas inglesas IBM) en la última década los ataques a naves de transporte y turismo se han incrementado en un 500%. De cincuenta y dos casos denunciados en el año 1995 se ha pasado a 245 en el año 2005, teniendo en cuenta como es lógico solamente los denunciados. Entre los ejemplos que pueden citarse nos encontramos con el **“Atlantic Pride”**, **buque** originario de Chipre que en la madrugada del 13 de agosto de 2001 esperaba turno para entrar en el Puerto de Guayaquil, a unas 20 millas náuticas de la costa, observando que se le acercó una embarcación atacándole y provocando incendios, resultando muerto el Capitán y con pérdida del brazo uno de los tripulantes, atrincherándose los restantes miembros de la dotación que se enfrentaban a cuatro atacantes que, ante la resistencia tomaron solo parte de la carga de cubierta y abandonaron el buque. Otro lugar habitual de este tipo de sucesos es Malasia. Según afirma la Cámara Internacional de Comercio (ICC) los principales objetivos de los abordajes modernos son el robo de la caja del barco, el secuestro del navío para obtener un rescate, el robo de la carga o el del propio buque, con riesgos de muerte para los componentes de la tripulación. Cuando se apoderan del buque se le conduce a un lugar seguro para repintarlo, maquillarlo y dotarlo de nueva documentación. Lo cierto es que la tendencia al incremento de este tipo de delitos es progresiva. Los casos computados por la Oficina Marítima Internacional son 2068 entre 1991 y 2005. Se está incrementando la violencia. Los piratas actuales utilizan ametralladoras y granadas propulsadas por cohetes y las empresas afectadas o tratan de evitar las aguas más peligrosas o comienzan a buscar formas de autodefensa. **El creciente comercio ilegal de armamento y equipos militares y la proliferación de mercenarios da lugar a que las organizaciones criminales encuentren en la fórmula pirata un “modus operandi” relativamente sencillo.** Otras áreas de grave peligro son las de Somalia e Indonesia, la Isla de Sumatra y las aguas cercanas a Singapur, con advertencias especiales respecto al Estrecho de Malaca.

En este sentido, en octubre de 1999 el carguero **“Alondra Rainbow”** zarpó del puerto indonesio de Kuala Tanjung con destino al puerto de Mike, en Japón. **Nunca llegó a su destino al ser abordado por piratas armados**, que colocaron a los diecisiete tripulantes en una balsa salvavidas y los dejaron a la deriva, siendo rescatados 11 días después milagrosamente. Antes, en septiembre de 1998, el **buque “Tenyu”**, de bandera panameña, también desapareció en el Estrecho de Malaca, cuando hacía ruta desde Indonesia a la República de Corea con una carga de lingotes de aluminio. El buque reapareció con nuevo nombre y una tripulación distinta, estimándose que sus tripulantes, también en número de 17, fueron asesinados. **Dos meses después, en aguas de China Meridional fueron tirados por la borda 23 miembros de la dotación del granelero “MV Cheung Son”.**

Si pensamos que el número de buques de carga o cisterna en transporte de crudo anuales se aproxima a 50.000, los posibles objetivos son muy numerosos, especialmente en las aguas marítimas citadas y también en las próximas a Jamaica, Perú, **Venezuela**, Haití y la antes citada en línea Ecuatorial.

En algún caso se ha propuesto por EEUU el despliegue de patrullas y tropas en Malaca, encontrando el rechazo de los países de la zona afectados que sostienen que la seguridad del estrecho solo atañe a los estados ribereños, es decir a Malasia, Indonesia y Singapur, aunque sí aceptan la ayuda internacional en lo referente a medios técnicos, pero en ningún caso medidas unilaterales que afecten a su soberanía ni a las leyes internacionales del mar. Una de las medidas que parecen orientar una postura de futuro es la creación del **Centro de Control de la Piratería por el** antes citado **International Maritime Bureau**, que actuaría como órgano encargado de la vigilancia y control de estas actividades y de todos los abordajes con fines criminales. Estos trabajos, unidos al de Comité de Seguridad Marítima de la Seguridad Marítima Internacional, sin embargo, no han pasado de tomar conciencia del problema, realizar advertencias y publicar estadísticas. **El asesinato del navegante**

neozelandés Peter Blake, ecologista que navegaba en solitario y prácticamente sin objetos de valor alguno puso sobre la mesa la enorme crueldad de este tipo de delincuentes, que actúan con una cierta impunidad, **el aludido Centro de Control de la Piratería que se constituyó en 1992 en Kuala Lumpur se financia con contribuciones voluntarias de compañías navieras y ofrece servicios gratuitos de información, datos sobre los últimos asaltos, las zonas peligrosas, los medios empleados y referencias sobre los lugares en donde se produce la receptación de los objetos robados.** En algún caso se señala determinado tipo de riesgo potencial, como la peligrosidad de la navegación por las costas y puertos somalíes y demás lugares citados. Sin embargo, **“no parece que existan soluciones trascendentes de seguridad adoptadas a nivel internacional, ni tampoco las actuaciones judiciales y la colaboración entre los países para la persecución de los delitos está dando fruto”**. Como ya hemos tratado e insistiremos con posterioridad, parece imprescindible una postura seria colectiva que deberán encabezar los países con intereses navieros y de seguridad más afectados y que debería traducirse en una Conferencia y Convenio internacional de represión y persecución de la piratería marítima actual, con la posible creación de un sistema de ayudas a los países en que se desarrolla, sanciones económicas a los que pueda probarse que adoptan posturas de permisividad y actuaciones judiciales por la vía de extradición para la perseguibilidad de los delitos en concreto. Sin embargo, la singularidad de los lugares en donde se desarrollan las actividades piratas, el alejamiento de las navegaciones mas trascendentes económicamente en algunos casos de las aguas peligrosas descritas y un cierto grado de dejación y abandono del problema nos colocan en una situación precaria y poco útil para su solución.

(Resaltado y subrayado propio).

INTERNET 6.

Pág Web: Ataques de piratas marítimos bajaron un 32 por ciento durante 2012. Publicado: miércoles 16 de enero de 2013| Autor: Cooperativa.cl

En todo el mundo hubo un total de 297 agresiones durante 2.012, en 2.011 la cifra ascendió a 439 casos, 28 buques fueron secuestrados y 585 tripulantes tomados como rehenes, de las cuales seis perdieron la vida y 32 fueron heridos.

El archipiélago indonesio fue el lugar del mundo que más ataques registro, con 81 denuncias en el 2.012.

Otras zonas de riesgo destacadas son la costa oeste de África (58 ataques) y Nigeria (27), Costa de Marfil, Malasia y Vietnam también reportaron intentos de abordaje.

La presencia de las Armadas en el este de África es vital para asegurar que la piratería somalí continúe siendo baja. Este avance podría revertirse si los buques de guerra se retiraran de la región, advirtió Pottenga Mukunda, director de la Oficina Marítima Internacional.

CONCLUSIONES

Visto el recorrido antes expuesto en relación al tema de la Piratería, muchos de los lectores podrán concluir y estar de acuerdo en que ciertamente existen gran cantidad de Tratados Multilaterales, Convenciones, y demás instrumentos jurídicos internacionales que norman y por consiguiente obligan a los Estados partes o miembros de los mismos. Más allá de que se pueda reglar este tipo de delito que si bien abarca a gran parte de la Comunidad Marítima Internacional, no podemos dejar de observar o contraponer a esta serie de normativas internacionales sobre el tema, la conveniencia dada para su aplicación por adhesión, ratificación, o simplemente hacerla normativa interna, nacional, con la violación de, normas internas, derechos de la tripulación, pasajeros, demás personas a bordo, sujetos de la navegación, la carga y el buque, por parte de algún o algunos de los Estados Miembros o Parte, generado entre variados medios, por detenciones e inspecciones, donde dichos Estados Parte o miembros, poseen o poseerán una fuerza y desarrollo militar, policial, económico y político de una diferencia significativa y marcada en comparación a otros Estados Parte no tan desarrollados en dichas áreas.

No se trata simplemente de un solo inconveniente, como conveniencias existen también. En materia de Seguros y Reaseguros cada día el riesgo de cubrir determinados hechos ilícitos marítimos aumenta, hasta llegar el momento que deje de ser para estas agencias de Seguros y Reaseguros, Lloyd Internacionales y Clubes de Armadores P&I, un riesgo económicamente productivo para ser cubierto, sobre todo si observamos como bien se trato en el presente trabajo especial de grado en y a través de la red mundial de navegación satelital de Internet el desarrollo prolifero de la piratería marítima en zonas marítimas y puertos como Somalia, Indonesia, e incluso en nuestro espacio marítimo venezolano y el resto de las costas y océanos circundantes a Sur América; aunado al aumento de las posibilidades en el problema de retardo en la entrega de la mercancía, y demás daños producidos o generados a raíz de

una intervención o visita al buque en alta mar, por haberlo considerado sospechoso en la posible comisión de un hecho ilícito marítimo o de buque Pirata.

El tema específico de la Jurisdicción va aparejado a la sumisión del derecho interno al derecho o normativa impuesto en un Convenio o Tratado bilateral o multilateral, una vez Venezuela Parte de dichos instrumentos jurídicos internacionales. La sumisión de nuestra jurisdicción nacional a un instrumento internacional es tema de estudio prolongado y actualizado, no solo por abogados, sino también de politólogos, internacionalistas, economistas, y demás profesionales expertos en el área, los que definirán en determinado momento la conveniencia o no de adherirse, ratificar, o simplemente incluir al ordenamiento jurídico nacional, determinadas normativas propias de algún instrumento jurídico internacional en la materia que se trate, pudiendo ser esta la Piratería Marítima.

Una de las soluciones planteada por la Comunidad Marítima Internacional, es el aumento en la vigilancia de nuestros mares dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental y Mar adyacente al Mar Territorial “la Alta Mar”, por flotas militares o policiales autorizadas para tal fin por el Convenio o Tratado bilateral o multilateral que se trate. Pero si esa vigilancia es ejercida por buques de Estados extranjeros a las zonas marítimas antes señaladas del Estado que se le realiza el patrullaje, siempre Estados Parte, no se estará cediendo de alguna manera la soberanía nacional a un Estado que aunque Parte en determinado instrumento jurídico internacional, lejos de realizar un patrullaje de vigilancia efectiva contra hechos ilícitos marítimos, estaría en la perpetración de dichos hechos con la anuencia o no del Estado de su Pabellón. O sería preferible como señalan algunas de estas normativas internacionales, en los antes expuestos Convenios o Tratados Internacionales, el limitar la zona marítima de vigilancia y captura a la Alta Mar.

Es importante hacer notar que todo individuo tiene derecho a la vida a la libertad y seguridad de su persona, a la propiedad, entre otros derechos fundamentales, que se encuentran determinados en tan importantes instrumentos internacionales como:

- **La Declaración Universal de los Derechos Humanos**, artículos, 3 (Respeto a la Vida y a la Dignidad Humana), 5 (Prohibición de Torturas y maltratos), 9 (Prohibición de detenciones arbitrarias), 11 ordinal 2do. (Legalidad).
- **Declaración Americana de Los Derechos Humanos**, artículos 4 ordinales 13ro., y 2do. (Respeto a la Vida y a la Dignidad Humana), 5 ordinal 2do., 7 ordinal 4to., 26 (Prohibición de Torturas y maltratos), 7 ordinal 3ero. (Prohibición de detenciones arbitrarias), 9 y 7 ordinales 2do., y 7mo. (Legalidad).
- **Pacto Universal de Derechos Civiles y Políticos**, artículos 6 (Respeto a la Vida y a la Dignidad Humana), 7 (Prohibición de Torturas y maltratos), 9 ordinal 1ero. (Prohibición de detenciones arbitrarias), 15 (Legalidad).
- **Pacto Universal de Derechos Civiles y Políticos**, artículos 6 (Respeto a la Vida y a la Dignidad Humana), 7 (Prohibición de Torturas y maltratos), 9 ordinal 1ero. (Prohibición de detenciones arbitrarias), 15 (Legalidad).

La violación de estos y otros derechos como lo es “la libertad de navegación”, estarían mermados hoy en día a través de no solo el derecho de visita por buques policiales o militares de Estados Parte de un Convenio o Acuerdo Multilateral Internacional, sino que esta siendo violado por la Piratería Marítima en un mayor grado en zonas geográficas marítimas del Continente Asiático, y de America del Sur.

El crimen de La Piratería Marítima se relaciona con las normas del “Ius Cogens”, que son las normas jurídicas internacionales aceptadas por la comunidad internacional y que por su naturaleza son normas imperativas. Las normas del “Ius Cogens” condenan la guerra de agresión, el genocidio, **“la Piratería”**, el comercio de esclavos. Por lo cual es de vital importancia, y tema de eterna discusión entre la comunidad marítima internacional, necesario y urgente fomentar la cooperación internacional entre los Estados con miras a elaborar y adoptar medidas eficaces y prácticas, respetando el principio universal de la jurisdicción y soberanía de los pueblos, con el objetivo común de prevenir todos los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, y para el enjuiciamiento y castigo de sus perpetradores.

Es también esencial arrojar soluciones al otorgamiento de las banderas de conveniencia, por parte de Estados como Panamá. Las banderas de conveniencia dan ingresos económicos a los países que las otorgan a cambio de un escaso control sobre sus flotas que las enarbolan.

BIBLIOGRAFIA

- Apuntes del Dr. Henry Morian y Dr. Freddy Belisario Capella, ambos profesores de Post-grado de la Universidad Central de Venezuela en la especialidad de Derecho de La Navegación y Comercio Exterior y expertos en las áreas del Derecho Marítimo e Internacional.
- Dr. Francisco Villarroel Derecho Marítimo, 1998.
- Gustavo Ariel Curi, Apoderamiento Ilícito de Aeronaves. Alipso.com Mar del Plata, 2.001.
- Dr. Tulio Álvarez Ledo, Derecho Marítimo, 2da Edición 2.007, Tomos I.
- Apuntes Dr. Rafael Reyero Profesor del Post-grado de la Universidad Central de Venezuela en la especialidad del Derecho de La Navegación y Comercio Exterior y experto en el área de Seguro Marítimo.
- Dr. José Domingo Ray, Derecho de la Navegación, Abeledo Perrot. Buenos Aires, 1.999.
- Hugo Gutiérrez, Elaboración de Proyectos, Cooperativa Editorial Magisterios, Santafé de Bogotá, Colombia, 1.994.

INTERNET:

- Páginas Web: Convenciones internacionales sobre Piratería Marítima / Sanciones a la Piratería Marítima.
- Delitos Aeronáuticos

- O'Neil, William A. OMI-Una Navegación más Segura.

- De la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Guía Legislativa de Régimen Jurídico Universal Contra el Terrorismo, Nueva York 2.008, (Universidad del Mar, autor Dr. Mejias García, Pág. 28 en adelante.

- Reglas de Rotterdam ó Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo 2.008.

- Reglas de La Haya 1.921 y Haya Visby 1.968.

- Reglas de Hamburgo. 1.978. / Exoneración de Responsabilidad del Porteador por Actos de Piratería.

- Convención de Las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar, 1.958 / 1.982.

- Convención para la Represión de Ciertos Actos Ilícitos que Atentan Contra la Seguridad de la Navegación 1.988 (SUA 1.988) / Protocolo para la Represión de Ciertos Actos Ilícitos que Atentan Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental 1.988 (SUA PRO 1.988)

- Enmienda 2.005 a La Convención para la Represión de Ciertos Actos Ilícitos que Atentan Contra la Seguridad de la Navegación / Enmienda 2.005 a El Protocolo para la Represión de Ciertos Actos Ilícitos que Atentan Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental.

- Enciclopedia Jurídica, Red de Navegación Mundial satelital de Internet

- Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

- Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (Código LRIT 2.006).

PAGINAS WEB EN ESPECIFICO.

- Organización Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima de Los Espacios Acuáticos de Venezuela (**ONSA/ong**).
- Conferencia de las partes en El convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar 1.978 / 2.010.
- Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1.974, adoptada el 12 de Octubre de 2.007 Madrid, España.
- AVN internacional Feb. 2.012.
- Soluciones jurídicas actuales en relación a la piratería y otros delitos graves en la mar por Agustín Corrales Elizondo, Magistrado del Tribunal Supremo Español / 2.005.