

LA JURISDICCIÓN ACUÁTICA

Primera Jornada de Derecho Procesal Marítimo Venezolano
Caracas, 23 y 24 de Octubre de 2014

Dr. Iván Darío Sabatino Pizzolante
Sabatino Pizzolante Abogados Marítimos & Comerciales

En el marco inicial de esta Primera Jornada de Derecho Procesal Marítimo Venezolano nos corresponde conversar con ustedes sobre la Jurisdicción Acuática como introducción al conjunto de las ponencias a desarrollarse durante estos dos días. Para ello hablaremos sobre los antecedentes históricos de la Jurisdicción Marítima Venezolana; el marco conceptual de Jurisdicción y Competencia; de su previsión legal y las competencias a ella atribuidas; el alcance de la misma, su inderogabilidad, y el caso especial del abordaje, cerrando nuestra intervención con unas consideraciones finales.

Necesario resulta destacar primeramente y para orgullo de todos, que junto a Panamá somos los únicos países del continente americano que cuentan con una Jurisdicción Acuática especializada.

1.- Antecedentes históricos

Como antecedente histórico primaria de nuestra jurisdicción acuática, debemos referirnos a la época de la colonia en el año 1819 en el cual fueron creados los Tribunales del Almirantazgo, similares a las instituidos para la época en España, y de origen anglosajón, los cuales tuvieron precaria existencia hasta el año 1822; los mismos estaban localizados, uno en Angostura y jurisdicción en las aguas del Río Orinoco; y el otro con sede en Margarita y jurisdicción en las costas venezolanas, siendo éste posteriormente trasladado a La Guaira. Su creación estuvo orientado a proteger las aguas marítimas y control del tráfico naval, asegurando así también el transporte y comercio marítimo de los ataques de la corona, la piratería y el contrabando. La desaparición de estos tribunales estuvo marcada ante la insuficiencia de cubrir la amplia extensión geográfica colonial de la época, siendo sucedida esta jurisdicción marítima mediante la creación de cuatro (4)

Departamentos de Marina que asumirían las funciones de dichos tribunales, estando conformados los mismos por un Comandante General y un Auditor de Marina.

La mencionada jurisdicción acuática instaurada en la época colonial, fue creada el año 1819 mediante Decreto del Congreso Constituyente de Angostura, hecho que resulta una curiosa coincidencia con nuestra actual jurisdicción acuática, cuyo génesis tuvo su origen también en la Asamblea Nacional Constituyente de 1999, mediante la mandataria aprobación de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, promulgada por la Comisión Legislativa Nacional o extinta Asambleaílla.

2.- La Jurisdicción Acuática

Sin duda alguna un conjunto de factores de índole políticos y legislativos entre 1999 y 2001, junto a los diversos y valiosos aportes, particularmente de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, y tantas voluntades de diferentes profesionales en el campo legal, marina mercante, técnicos, industriales y demás sectores vinculados al ámbito marítimo-portuario signados por una mística unísona, hicieron posibles la actual jurisdicción acuática venezolana.

Cordiales pero intensas discusiones y posiciones generó la creación de la jurisdicción acuática entre los colegas del sector, un grupo de los cuales abogaban por el actual sistema de un Tribunal de Primera Instancia y un Tribunal Superior con competencia nacional ambos, y sede en Caracas; y quienes desde el interior defendíamos la descentralización de dicha jurisdicción a lo largo de nuestra geografía nacional, mediante la creación de tres (3) Tribunales Superiores; y cinco (5) Tribunales de Primera Instancia localizados en las principales ciudades portuarias del país, propuesta ésta que aunque aprobada y prevista en los artículos 109 y 110 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, publicada su reimpresión en la Gaceta Oficial No. 37.330 del 22 de noviembre de 2001, fue desestimada mediante la Resolución Plena del Tribunal Supremo de Justicia en el año 2004, configurando y creando finalmente la actual

jurisdicción, siendo derogadas posteriormente la señalada previsión legal en la reforma de la LOEA del año 2008.

Al hablar de **Jurisdicción**, por otra parte, necesario resulta también hablar de competencia, y en el marco conceptual de creación de la jurisdicción acuática debemos entender por jurisdicción la legítima y soberana expresión de todo Estado de administrar justicia, manifestada la función jurisdiccional en subsumir o encuadrar un hecho o situación jurídica controvertida entre particulares, o éstos con el Estado a la norma o previsión legal existente para el caso concreto sometida a su conocimiento. A este respecto, el abogado Carlos Matheus expresa: "... lo fundamental del concepto de Jurisdicción es que se trata de una función del Estado, encargada de dirimir los conflictos que se presenten entre particulares, o entre otros órganos del poder públicos, o entre ciudadanos y órganos del poder publico, teniendo como misión la concreción de la ley". (Matheus, Carlos. "La jurisdicción marítima en Venezuela", en III Congreso de Derecho Marítimo, 2003, p. 87)

Ahora bien, en lo atinente conceptualmente a la **Competencia** debemos entender de forma sencilla por tal, el marco o límite de actuación o expresión de la función jurisdiccional mediante la atribución de materias a ella sometida. En estricto término jurídico Rangel Romberg señala: "La competencia puede definirse así, legalmente, como la medida de la jurisdicción que ejerce en concreto el juez en razón de la materia, del valor de la demanda y del territorio", tales límites a la jurisdicción están expresada en los artículos 28, 29, y 40 del Código de Procedimiento Civil, relativos a la materia, cuantía y territorio". (Rengel-Romberg, A. "La Competencia del Juez", Tratado de Derecho Procesal Civil, 1992, p. 298)

Así las cosas, la jurisdicción marítima deviene constitucionalmente de conformidad con lo previsto en los artículos 136 y 253 de la Constitución Nacional y, por la otra, legalmente de la previsión señalada en la Ley de Derecho Internacional Privado en su artículo 40, y de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, inicialmente en los artículos 109 y 110 de la derogada ley, regulación ahora prevista en el Título XIII

(Tribunales Marítimos) de la reforma aparecida en la Gaceta Oficial No. 5.890 Extraordinario, del 31 de julio de 2008 a la que, lógicamente, nos referiremos en lo adelante.

La Ley de Derecho Internacional Privado en el citado artículo 40, con antelación a la vigencia de la LOEA, permitía someter a los tribunales mercantiles en interpretación exegética como jurisdicción marítima, las acciones de contenido patrimonial sobre los buques localizados en puertos nacionales, para demandar y solicitar medidas cautelares aún de buques extranjeros; plantear reclamaciones de obligaciones tanto contractuales como extracontractuales tales como contratos de fletamentos, abordaje, salvamento y avería gruesa entre otros; ganar jurisdicción para conocer en principio de toda causa a ellas sometida al lograr la citación del Capitán en territorio nacional como legitimado pasivo del propietario; o al tratarse de sumisión expresa o tacita de jurisdicción.

3.- La Competencia de los Tribunales Marítimos

Posteriormente la LOEA en forma taxativa somete al conocimiento de esta especializada jurisdicción y da competencia a la misma para conocer de aquellos actos, hechos, negocios o contratos jurídicos al Tribunal Superior Marítimo y al Tribunal de Primera Instancia Marítimo.

De conformidad con el artículo 125 corresponde a los Jueces Superiores Marítimos la competencia sobre todo el espacio acuático e insular nacional y sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la circunscripción de las aguas donde se encuentren.

El artículo 126, además, establece que corresponde al Tribunal Superior Marítimo conocer:

1. De las apelaciones que se interpongan contra las decisiones dictadas, en primera instancia, por los Tribunales Marítimos.

2. De los conflictos de competencias que surjan entre tribunales cuyas decisiones pueda conocer en apelación y entre éstos y otros tribunales distintos cuando el conflicto se refiera a materias atribuidas a los tribunales marítimos.
3. De los recursos de hecho intentados contra las decisiones relativas a la admisibilidad de la apelación en causas cuyo conocimiento le corresponda en segunda instancia.
4. De cualquier otro recurso o acción que le atribuya la ley que regula la materia.

Seguidamente el artículo 128 de la LOEA de igual forma taxativamente expresa la competencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo para conocer de:

1. Las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico marítimo, fluvial y lacustre, así como las relacionadas a la actividad portuaria y las que se sucedan mediante el uso del transporte multimodal con ocasión del comercio marítimo.
2. Las acciones dirigidas contra el buque, su Capitán, su armador, o su representante, cuando aquél haya sido objeto de medida cautelar o embargo preventivo.
3. Los casos que involucren a más de un buque y que alguno fuere de matrícula nacional, o cuando resulte aplicable la legislación nacional en virtud del contrato o de la ley, o cuando se trate de buques extranjeros que se encuentre en aguas jurisdiccionales de la República.
4. Los procedimientos de ejecución de hipotecas navales, y de las acciones para el reclamo de privilegios marítimos.
5. La ejecución de sentencias extranjeras, previo al exequátur correspondiente.
6. La ejecución de laudos arbitrales y resoluciones relacionadas con causas marítimas.
7. Juicios concursales de limitación de responsabilidad de propietarios o armadores de buques.
8. Las acciones derivadas con ocasión de la avería gruesa.
9. Las acciones derivadas con ocasión de los servicios de pilotaje, remolques, lanchaje, señalización acuática, labores hidrográficas, meteorológicas, oceanográficas, la cartografía náutica y el dragado y mantenimiento de las vías navegables.

10. Las acciones que se propongan con ocasión del manejo de contenedores, mercancías, materiales, provisiones, combustibles y equipos suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento.
11. Las acciones que se propongan con ocasión de la construcción, mantenimiento, reparación, modificación y reciclaje de buques.
12. Las acciones que se propongan con ocasión de primas de seguro, incluidas las cotizaciones de seguro mutuo, pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo o, por cuenta, en relación con el buque.
13. Las acciones relativas a comisiones, corretajes u honorarios de agencias navieras pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, por su cuenta, en relación con el buque.
14. Controversias a la propiedad o a la posesión del buque, así como de su utilización o del producto de su explotación.
15. Las acciones derivadas del uso de los diversos medios y modos de transporte utilizados con ocasión del comercio marítimo.
16. Las hipotecas o gravámenes que pesen sobre el buque.
17. Las acciones derivadas del hecho ilícito con ocasión del transporte marítimo, fluvial y lacustre nacional e internacional de bienes y personas y, delitos ambientales perpetrados en los espacios acuáticos de conformidad con el ordenamiento jurídico, según el procedimiento establecido en el Código Orgánico Procesal Penal.
18. Cualquier otra acción, medida o controversia en materia regulada por la ley.

4.- Aspectos particulares

La particularidad de la actividad marítimo-portuaria, y su naturaleza en algunos casos de derecho público, y/o de derecho privado, nos lleva a mencionar la situación planteada en lo atinente a la Jurisdicción Acuática y el conocimiento a ella atribuida de los asuntos, por una parte de naturaleza tributaria, en razón de los servicios públicos concesionados a particulares por el Estado señaladas en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, o de los servicios portuarios catalogados como tasas en la Ley General de Puertos; de naturaleza administrativa, manifestada en acto, decisiones, o sanciones dada la convivencia entre el Estado y los particulares en esta actividad; y de

naturaleza laboral, relativa a las reclamaciones laborales, o infortunios del trabajo representada esta última en la actividad de estiba y desestiba a bordo o en tierra cuyos casos resultan recurrentes.

Así las cosas, de la lectura concatenada de la LOEA, y demás leyes marítimas, con las demás leyes o códigos propios de cada materia, nos permite concluir que corresponde y le está dada a la jurisdicción acuática el conocimiento de las materias antes referidas; la defensa por demás clara de dicha postura y que opera en el ámbito administrativo, tributario, y laboral, la encontramos en lo manifestado por el abogado Aurelio Fernández-Concheso al señalar: “La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares es tanto orgánica como especial y en consecuencia la conclusión apropiada y constitucional es que, sin perjuicio de la competencia del Tribunal Supremo de Justicia para otras causas contra entidades del Estado no reguladas por una Ley Orgánica Especial de la materia sustantiva que se ventila judicialmente, los Tribunales de la jurisdicción acuática tiene competencia contenciosa-administrativa en la materia de su especialidad”. (Fernández-Concheso, Aurelio. “El Procedimiento Marítimo Venezolano”, 2006, pág. 60).

No obstante lo antes expresado, en el orden práctico tal competencia ha sido declinado en la actualidad por los tribunales marítimos y el Tribunal Supremo de Justicia, mediante diversas decisiones judiciales.

Otro de los logros más relevantes en cuanto a jurisdicción resulta la inderogabilidad de la jurisdicción acuática para el conocimiento en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio nacional, ello previsto en el artículo 10 de la Ley de Comercio Marítimo, en concordancia con el artículo 197 y siguientes del Capítulo III de dicha ley, orientado fundamentalmente a la protección y resguardo de los derechos de los nacionales, frente a los demás intereses por demás disímiles y con posición de dominios de diversos actores actuante en esta compleja actividad del comercio marítimo internacional y de la actividad marítimo-portuaria.

En materia de abordaje, la jurisdicción acuática venezolana es competente también para conocer de aquellos eventos sucedidos en aguas nacionales o no, si uno de los buques es de matrícula nacional; si uno de los buques es embargado en puertos venezolano, o se otorgue fianza sustitutiva; y cuando luego del abordaje uno de los buques haga primera escala en puertos venezolanos. Solo en los últimos dos casos mencionados los tribunales venezolanos pueden declinar su jurisdicción de conformidad y en los términos señalados en el art. 333 de la mencionada Ley de Comercio Marítimo. A título de corolario de esta presentación sobre la Jurisdicción Acuática, queremos referimos de forma sucinta al alcance espacial de la jurisdicción acuática, lo cual constituyó motivo de análisis nuestro recientemente, al tratar de determinar cuáles son sus límites, o donde termina la misma, ello dada la naturaleza desplazatoria de los buques y a las reclamaciones judiciales a las que están expuestas en muchos casos, debiendo señalar de forma concreta que el ejercicio de nuestra jurisdicción acuática tiene como límite las 12 millas náuticas correspondientes al mar territorial. Lo antes expresado, viene dado de la lectura inicial del artículo 11 de la Constitución Nacional al señalar la misma, “La soberanía plena de la República se ejerce en los espacios continental e insular, lacustre y fluvial, mar territorial... omissis... 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...; y del artículo 8 de la LOEA el cual señala: “La soberanía nacional en el mar territorial se ejerce sobre el espacio aéreo, las aguas, el suelo, el subsuelo y sobre los recursos que en ellos se encuentren”; y del artículo 9 de la misma ley al señalar: “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)...”.

En este punto en cuanto a las 12 millas náuticas como límite de nuestra jurisdicción plena, que distinta es la situación en lo que se refiere la zona económica contigua, plataforma continental y zona económica exclusiva, en los cual nuestro país también ejerce derechos de soberanía y jurisdicción, pero no plena, por estar restringidas o limitada en los términos señalados en el art. 11 de la Constitución Nacional y 45 y 46

de la LOEA, las cuales están referidas a actividades relativas a los recursos naturales, ambientales y de protección marina, de investigación científica, de exploración y explotación energía, etc.

5.- Reflexiones finales

Ha sido nuestra intención hacer un esbozo general sobre el contenido y alcance de la Jurisdicción Acuática venezolana, que sirva de fundamento a las charlas específicas en el marco de esta Jornada.

Resulta indudable el significativo paso que dio nuestro país cuando en el año 2001 creara esta jurisdicción especializada, sustrayendo la materia marítima-portuaria del conocimiento de los tribunales civiles y mercantiles, no conocedores de la especificidad de este campo. Claro está justo es reconocer que cuenta la jurisdicción con un conjunto de normas sustantivas y adjetivas, contenidas en las leyes de Comercio Marítimo y de Procedimiento Marítimo, que aunque imperfectas, permiten la operatividad de la jurisdicción acuática en términos de avanzada.

Como reflexión final, debemos tener presente, que corresponde a quienes ejercemos esta particular disciplina del derecho, y a los Jueces de nuestra Jurisdicción Acuática, el mantener la misma como marco de referencia positiva en el contexto del foro judicial venezolano y su realidad actual.