

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DECRETO CON FUERZA DE LEY DE COMERCIO MARITIMO

El Derecho Marítimo venezolano tiene por objeto la sistematización de las normas legales referentes a los buques, su traslación y su navegación. Estas son de gran importancia para los intereses del país.

Tomando en cuenta esa realidad se torna necesario y urgente actualizarlas, ya que las mismas tienen estrecha relación con el Derecho Marítimo Internacional. En el ordenamiento jurídico venezolano, específicamente en el Código de Comercio, se encuentran normas reguladoras del Comercio Marítimo cuyo contenido se remonta al año 1873.

Esta situación nos compromete a buscar la modernización de nuestra legislación en el área del Derecho marítimo, la cual permitirá al sector acuático nacional navegar con rumbo seguro hacia las ventajas que genera la aplicación de reglas comunes que conduzcan el negocio marítimo, obteniendo significativas ventajas para el país, en relación al Comercio Internacional, en el cual Venezuela ha tenido y seguirá teniendo una activa participación.

El progreso y desarrollo alcanzado en el comercio por agua, los medios de comunicación y el transporte, nos exige actualizarnos en este sector. Como es conocido por muchos a mediados del siglo XIX se producen trascendentales adelantos tecnológicos que van a provocar una novedosa transformación en el tráfico por agua. El uso del hierro y el acero, en reemplazo de la madera, hizo de los cascos de los buques, objetos sumamente resistentes para surcar las aguas, además de brindarle mayor seguridad a la navegación, habida cuenta de la duración y resistencia de dichos materiales.

Luego los avances en materia de conducción de buques, diseño de motores y equipos navales, la aparición de grandes buques con modernos medios de propulsión, la construcción de graneleros y buques-tanques de grandes dimensiones, dieron origen a nuevas formas de comercialización en el mar, las cuales a su vez van a dar nacimiento a situaciones jurídicas que requieren ser solucionadas con un ordenamiento legal cónsono con esta realidad.

Por otra parte se plantea la necesidad de darle seguridad a la navegación, junto con ello la preservación de los recursos, lechos y riquezas de los espacios acuáticos, pero además hay algo que ha generado una gran preocupación y esto es el deterioro de las aguas por efecto de los hidrocarburos y sustancias contaminantes, preocupación que ya traspasa la frontera nacional e invade el ámbito internacional.

Esta situación amerita soluciones jurídicas acordes con la realidad, unas veces mediante convenios bilaterales que permitan a los países contratantes una participación activa, igualitaria y una clara primacía de los derechos capaces de generar leyes. Otras soluciones son las que de manera directa para la industria naval están destinadas a incrementar el tonelaje nacional, así como todo lo referente al desarrollo armónico de las actividades conexas que se generan en el sector acuático.

Actualmente la tendencia en Venezuela, incluso en el exterior, es trabajar por el logro de la uniformidad del Derecho Marítimo, debiendo reconocer que ha sido de gran utilidad la meritoria labor del Comité Marítimo Internacional y de la Organización Marítima Internacional, instituciones con las cuales Venezuela mantiene relaciones muy activas y satisfactorias.

Esto ha comprometido al estado venezolano en cuanto a la necesidad de introducir innovaciones en el Derecho Marítimo. Sobre las nuevas tareas y retos que se derivan de las inmensas ventajas geográficas y geopolíticas que tiene Venezuela se aprovechó, de manera oportuna, un mandato establecido en la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, el cual señala que deben establecerse las propuestas que sustenten la adecuación de la Legislación Marítima Nacional, así como el Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, hoy Decreto con fuerza de Ley Orgánica, el cual fue publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 37.290 de fecha 25 de septiembre de 2001.

Este cuerpo normativo establece la regulación del ejercicio de la soberanía jurisdicción y control sobre los espacios Acuáticos e Insulares de la República Bolivariana de Venezuela, conforme a lo que pauta el derecho interno y el internacional.

Tomando en cuenta estas razones y cumpliendo un compromiso con el país, presentamos este Decreto Ley de Comercio Marítimo el cual, contempla, entre otras cosas, como mandato principal la creación de las normas que regulan el funcionamiento de los Buques, e Hidroaviones, nacionales o extranjeros, que se encuentren navegando en aguas jurisdiccionales de la República, a los buques nacionales en alta mar o aguas jurisdiccionales de otro país, así como a cualquier construcción flotante apta para navegar carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de navegación destinada o no a ella, a las islas artificiales, instalaciones, y estructuras situadas en el espacio acuático nacional.

Entendiendo las características peculiares del Derecho Marítimo se justifica plenamente la implementación de normas que difieren del derecho común, entendiéndose, entre, otros las del Derecho Civil, Mercantil, Administrativo, Laboral, y Procesal, frente a las de este derecho especial.

Este señalamiento de universal aceptación es lo que se conoce como "Particularismo del Derecho Marítimo" Puntos fundamentales que establece este Decreto con Fuerza de Ley Autonomía y Unificación de las Normas Aplicables al Transporte por Agua Este sector del derecho permite la posibilidad de recurrir a la interpretación analógica, antes de aplicar el derecho común, siempre y cuando las circunstancias lo justifiquen.

En las aguas en que se realice la navegación, la expedición marítima será la misma, y un ejemplo es las características que presentan el río Orinoco y el Lago de Maracaibo, las cuales imponen este criterio.

El derecho de la Navegación Marítima es la sistematización de las normas referentes al buque y su traslación. Creación de Regímenes Procesales Especiales El derecho marítimo requiere de normas procesales adecuadas que permitan, el funcionamiento satisfactorio de las relaciones que se suscitan con motivo de las diferentes actividades comerciales generadas en el comercio marítimo.

La experiencia jurídica en este ámbito hace necesaria que se imponga un derecho formal distinto al derecho común. La materia especialísima del Derecho Marítimo en su parte sustantiva, necesita de unos procedimientos especiales y adecuados que permitan proteger eficazmente los derechos de los sujetos que intervienen en el.

Estos procedimientos especiales, contenidos en este Decreto Ley, permiten tratar con bastante celeridad y hacer efectivos ciertos casos, ya que se encuentran vinculados en este derecho, un bien esencialmente móvil como lo es el Buque, el cual durante la navegación de ultramar tiene la cualidad de cambiar constantemente de jurisdicción. Es por ello la urgencia con que deben tratarse y tomarse ciertas medidas cautelares, ya que existe el riesgo de la

inminente salida del buque hacia aguas extranjeras, con inmensas probabilidades de no retornar más a puertos nacionales.

Así mismo, los elevados montos de los daños que se ocasionan como consecuencia de un abordaje, la necesidad de verificar rápidamente los daños y deterioros que pudieran presentar las mercancías que llegaren a puertos, la condición particular del Agente Naviero, quien representa al Capitán, al Propietario o al Armador, entre otras situaciones, hacen inoperante la aplicación del Procedimiento Ordinario, concebido para el amparo de derechos que están muy lejos del dinamismo que singulariza los derechos vinculados a las actividades marítimas.

El derecho marítimo constituye un derecho muy especial, por ende, sus procedimientos deben guardar idénticas condiciones. Establecimiento de una Unidad de Cuenta Única En diversas materias se ha dispuesto que, el monto de los perjuicios ocasionados con motivo del Comercio Marítimo tengan límites máximos.

Este Decreto Ley establece los mecanismos para calcular cuánto es ese límite, estableciendo una Unidad de Cuenta Única. La unidad que se adopta es el Derecho Especial de Giro, empleada por el Fondo Monetario Internacional en sus diversas transacciones.

Esta unidad sigue las fluctuaciones y ritmo de la inflación que se produce en el mundo, consecuentemente se ha establecido el procedimiento para su cálculo, y corresponde al Banco Central de Venezuela la conversión a Moneda Nacional de la referida Unidad de Cuenta. Así como el principio universal de que las obligaciones en dinero devengarán intereses, dejando su determinación al Banco Central de Venezuela.

Creación del Sistema de Limitación de Responsabilidad

Este sistema de limitación de responsabilidad viene a sustituir al sistema de abandono del buque en especie, el cual actualmente es inaplicable, ya que no concuerda con los progresos alcanzados en la construcción de buques, su seguridad y en las comunicaciones.

El sistema establecido de la responsabilidad limitada del armador, diferente de la responsabilidad sin limitación que se encuentra en el ordenamiento jurídico común, tiene su origen en las características propias del tráfico acuático, con sus incalculables factores de riesgo.

Por ello en el derecho comparado priva el concepto de la limitación de la responsabilidad, tomándose como base para el fondo de limitaciones las unidades de arqueo bruto del buque implicado, estableciéndose como valor de cambio, las unidades de cuenta que se determinarán según la equivalencia que resulte a la fecha en que se constituya el fondo para la limitación, se cumpla el pago o se constituya la garantía que el tribunal competente fije.

Este Decreto Ley de Comercio Marítimo elimina el sistema de limitación de abandono del buque en especie, sustituyéndolo por el sistema que permita colocar una cantidad de dinero a disposición de los acreedores, resultando condonadas las deudas del armador, en todo aquello que no alcance a quedar cubierto por ese fondo de limitación.

El fondo solo podrá ser constituido en dinero efectivo, en instrumentos o títulos valores, que hayan sido emitidos o avalados por la República, o emitidos de conformidad a lo pautado en la Ley del Banco Central de Venezuela. Todo ello permitirá el acrecentamiento de la seguridad económica, y de la constitución del fondo, de manera de no quedar en forma

ilusoria la distribución de los acreedores para los cuales ha sido constituido. Consecuentemente se ha desarrollado un procedimiento o concurso especial de acreedores para la repartición del Fondo de Limitación de Responsabilidad.