

LA LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS E INSULARES

**ESTUDIO ANALÍTICO
TEXTO DE LA LEY**

AURELIO FERNÁNDEZ-CONCHESO

Ediciones Clyde-Lex
Caracas 2006

LA LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS E INSULARES

Aurelio Fernández-Concheso*

Ediciones Clyde-Lex
Caracas 2006

*Abogado graduado en la Universidad Católica Andrés Bello, 1982; Master en Derecho Marítimo, Universidad de Tulane, Nueva Orleans, 1983; Miembro de la Firma Internacional de Abogados Marítimos Clyde & Co. en Caracas; Vicepresidente de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo; Secretario General del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo; Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional; Profesor de Derecho Marítimo General en la Universidad Marítima del Caribe.

© Copyright 2004
Aurelio Fernández-Concheso
Despacho de Abogados Clyde & Co. Caracas

Impreso en Venezuela
Por Editorial Gráfica León, C.A.
Caracas

ISBN: 980-12-0798-1
Depósito Legal: If25220043401974

CONTENIDO

INTRODUCCION

CAPITULO I

1. El objeto y alcance de la Ley
2. La confirmación de la competencia nacional en materia acuática y las nuevas definiciones
3. Los Intereses Tutelados
4. La noción de Espacios Acuáticos
5. Aspectos relacionados

CAPITULO II

1. El Mar Territorial
2. La expresión de Soberanía
3. El Paso Inocente
4. Buques de Guerra
5. La Jurisdicción
6. La Persecución en Caliente, Derechos de Visita y Registro
7. Aguas Interiores

CAPITULO III

1. La Zona Contigua
2. La Zona Económica Exclusiva
 - 2.1 El alcance de los derechos de soberanía
 - 2.2 Las medidas de protección
3. La Plataforma Continental
4. Otras figuras reguladas

CONTENIDO

CAPITULO IV

1. La reestructuración y transformación del sistema de Autoridad Marítima
2. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares como máximo órgano de autoridad acuática
 - 2.1 Organización y Patrimonio
 - 2.2 Funciones
3. El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos
4. Los Tribunales Marítimos
5. El Registro Naval Venezolano
6. La regulación de actividades conexas
 - 6.1 Cabotaje
 - 6.2 Pilotaje, Remolque, Lanchaje
 - 6.3 Señalización Acuática. Hidrografía
 - 6.4 Industria Naval
 - 6.5 Búsqueda, Salvamento y Planes de Contingencia Nacional

CAPITULO V

1. La nueva estructura patrimonial del sistema de administración
 2. De las Tasas y Derechos
 3. El Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos
 4. Los Incentivos de Tipo Fiscal
- La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares

INTRODUCCION

El 25 de septiembre de 2001 apareció en la Gaceta Oficial No. 37.290, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares ("LOEAI") promulgada en el contexto de la Ley Habilitante. Posteriormente, el 20 de Diciembre de 2002 se publicó en la Gaceta Oficial No.37.596 su reforma parcial por la Asamblea Nacional. El novedoso instrumento jurídico, constituye la primera concreción de lo que pretende ser una profunda transformación, actualización, adecuación y modernización de nuestra legislación marítima. Este proceso, fue impulsado con meritorio esfuerzo desde la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático del Ministerio de Infraestructura, la cual luego desapareció por efecto de su propia gestión normativa.

Como alguien que, a través de su vida profesional, ha esperado con ansiedad la modernización de nuestro derecho marítimo, no puedo dejar de hacer un mas que merecido reconocimiento, a quienes desde esa Dirección auspiciaron los proyectos de ley: al Contra-Almirante Marcial González Castellano, al Capitán Julio Peña, a Virgilio Verlezza, a los Capitanes Marcos Pérez Pacheco, Jesús Enrique Durán y los demás colaboradores de esa Dirección. Su iniciativa rendirá fruto por varias décadas. Virtud fundamental de ese equipo fue convocar, en una iniciativa sin precedentes, a toda la comunidad marítima nacional para recoger opiniones, conocimientos, experiencias, planteamientos y puntos de vista, con todos los cuales se gestaron los proyectos, cuya primera concreción en ley fue el texto a que se refiere este libro.

No puedo tampoco aludir al fructífero proceso que culminó en este instrumento legal, sin manifestar mi reconocimiento profesional al grupo de colegas que, en diario esfuerzo, redactó los anteproyectos: Tulio Alvarez Ledo, Freddy Belisario y Luis Cova Arria, Gustavo Omaña, José Sabatino Francisco Villaroel y Alberto Lovera, Omar Franco, Carlos Matheus, Julio Sánchez Vega, Rafael Reyero, Odalid Yilales, Paula Jiménez y tantos otros cuyos nombres por limitaciones de espacio, me veo precisado a omitir. Su esfuerzo cristalizó en el

conjunto de proyectos de Ley que con la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares conforman el nuevo sistema venezolano de Derecho Marítimo, Derecho del Mar y Portuario.

Las leyes aprobadas tendrán que complementarse con sus correspondientes reglamentos, pero desde ya se ha obtenido un logro sin igual en el Derecho Marítimo Venezolano y nuestro país tiene una legislación en materia de navegación por agua que, habiendo estado encallada en el Siglo XVIII, servirá para navegar todo el siglo XXI.

CAPITULO I

1. El objeto y alcance de la Ley

El artículo 1ro. de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares enuncia lo que pretende ser el objetivo de esta Ley. En dicho enunciado, se establece que la Ley tiene por objeto regular el ejercicio de la soberanía y jurisdicción sobre los espacios acuáticos de la República y los lineamientos necesarios a garantizar los intereses del Estado sobre los mismos.

En realidad este novísimo instrumento jurídico constituye, tanto en sí mismo, como en la perspectiva del nuevo sistema normativo marítimo venezolano del que tiene como fin ser centro, un conjunto unitario que puede decirse sin precedentes en el derecho venezolano. Si, mas allá de la lectura del texto de la disposición del artículo 1ro. contentivo del enunciado de su objetivo, el exegeta realiza un esfuerzo de precisión de lo que es el objeto real de este instrumento legal, concluirá que, por sobre la pura fijación de un sistema normativo que permita regular los espacios acuáticos y los intereses del Estado en ellos, se trata de una ley marco para todo aquello que tiene que ver tanto con los espacios acuáticos, como las actividades que se desarrollan en los mismos. Es decir, que trascendiendo al texto de su artículo 1ro., la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares encuentra un objeto más comprensivo y extenso, cual es el de fijar un marco general de ordenación tanto de los Espacios Acuáticos propiamente dichos, como a las actividades que el Estado y los particulares realizan en él, las cuales se pueden resumir en las relativas a la navegación y las correspondientes a la explotación de los recursos naturales, renovables y no renovables.

Explicamos en la Introducción, que la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares constituye el primer producto normativo de una iniciativa de reforma de toda la legislación venezolana atinente al mar, los cuerpos lacustres, fluviales, las aguas interiores, la navegación y la explotación de sus recursos. Ese esfuerzo, generó

además cinco leyes rectoras de lo que podría considerarse la totalidad de los aspectos relevantes a los espacios acuáticos, a saber: la Ley General de Puertos, que como su nombre indica norma todo lo correspondiente a los puertos públicos y privados, los sistemas de utilización y prestación de servicios a los mismos y todos los aspectos vinculados; la Ley de Zonas Costeras, que regula el sistema correspondiente a las mismas, a las playas y el ejercicio de los derechos de la República sobre ellas; la Ley General de Marina Mercante y Actividades Conexas, como un instrumento de derecho marítimo administrativo que regula las relaciones jurídicas que surgen entre los particulares y el Estado como consecuencia del uso de los Espacios Acuáticos, de la navegación y de sus actividades vinculadas; la Ley de Comercio Marítimo, que sustituye al Libro II del Código de Comercio y que tiene como objeto fundamental regular las relaciones jurídicas que surgen entre los particulares derivados de la navegación como hecho técnico fundamental del comercio marítimo y actividad protagónica en los espacios acuáticos; la Ley de Pesca que regula la pesca y actividades relacionadas y la Ley de Procedimientos Marítimos que establece las normas que regirán los procesos judiciales que se ventilarán ante los Tribunales Marítimos.

En el estudio del derecho marítimo, parte de la doctrina ha diferenciado el derecho marítimo privado del derecho marítimo en su aspecto público, atribuyendo el primero las relaciones jurídicas de carácter privado que derivan de la navegación, mientras que el segundo las relaciones jurídicas que surgen entre el Estado y los particulares de esta actividad. Vinculado al derecho marítimo en su aspecto público, surgió a través del Siglo XX también el derecho del mar, pariente consanguíneo del derecho marítimo, pero que se concentra más que en las relaciones jurídicas derivadas de la navegación, en la ordenación de los espacios marítimos y la interacción entre los Estados en su acción soberana sobre los espacios de mar aledaños a su territorio.

Son limitadas en número, las disposiciones de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares propias de lo que tradicionalmente

sea considerado el derecho marítimo en su aspecto privado. Sin embargo, por su estructura, por su carácter de Ley Orgánica y por ubicarse en el vértice de los instrumentos normativos que regularán la navegación y el medio en el cual ella se realiza, así como todas aquellas otras actividades del ser humano o el Estado como entidad puedan realizar en él, puede afirmarse sin riesgo de incurrir en extralimitaciones de criterio, que por la entrada en vigencia de la Ley que aquí comentamos, se produce una reordenación del sistema normativo marítimo dividido en su tradicional versión de pública y privado, en forma que curiosamente, el eje ordenador del cual derivan las disposiciones del derecho marítimo privado constituye en realidad un instrumento de esencial derecho público. En este sentido la Ley es una innovación no solamente en Venezuela sino a nivel internacional también.

2. La confirmación de la competencia nacional en materia acuática y las nuevas definiciones

El numeral 26 del artículo 156 de la Constitución de 1999 le establece al Poder Nacional competencia en materia de navegación, transporte marítimo, fluvial y lacustre de carácter nacional y puertos. La Constitución de 1961 así lo establecía también. La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares reafirma esa competencia del Poder Nacional en materia de navegación y espacios acuáticos. Esta reafirmación se observa en el texto de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, en la ratificación de las nociones de carácter nacional que corresponden al mar territorial y los espacios acuáticos cuya definición se analizará mas adelante y en el sistema de administración y de funciones jurisdiccionales atribuidas a estos espacios.

Otro aspecto novedoso de la nueva Ley, es la conformación de un conjunto de nociones nuevas tanto en derecho del mar como en el derecho marítimo. En el centro de esas definiciones novedosas al derecho venezolano, está la de los denominados “intereses acuáticos” definidos en el artículo 3ro. Según este artículo, se

consideran intereses acuáticos aquellos relativos a la actuación del Estado y de los particulares en la utilización y el aprovechamiento sustentable a los espacios acuáticos de la Nación y derivados de los intereses nacionales. Para nosotros, la noción es amplia y comprensiva y en realidad, podrá decirse que constituye un interés acuático todo aquello que protege los esquemas ideales de acción con que los intereses del Estado buscan favorecer la actividad de la navegación y todas aquellas conexas.

La Ley contempla también como nueva definición, de importancia transcendental en un país en el cual ha sido crónica la ausencia de una política coherente del Estado en materia marítima, la figura de las “políticas acuáticas”, contempladas en el artículo 4to y expresadas como la definición de las potencialidades acuáticas del país; pero más importante, como el diseño de una estrategia de desarrollo sustentable de la Nación con el fin de alcanzar los objetivos acuáticos del Estado mediante la utilización de recursos políticos, económicos humanos y tecnológicos. Se trata pues de una declaración que permite un marco de referencia para la fijación de dichas políticas, obligando por primera vez al Estado venezolano a definir una línea estratégica en todo lo concerniente a las actividades que se realizan en el medio marino, en el lacustre y en el fluvial.

3. Los Intereses Tutelados

Los intereses tutelados son aquellos valores o entidades tangibles o morales que la nueva Ley busca proteger, preservar o desarrollar. El artículo 3ro. se refiere a los denominados intereses acuáticos, pero en realidad podemos deducir cuales son los intereses que busca tutelar el instrumento legal que aquí comentamos del dispositivo del artículo 5to. de la Ley, el cual enumera un conjunto de principios y entidades, algunas tangibles, otras de configuración intangible, que se consagran como objeto de protección por lo que han de ser las políticas del Estado y de las cuales la norma mencionada enumera 31.

Podemos dividir los intereses tutelados así:

Aquellos de carácter esencial, a saber:

- la seguridad de la vida humana;
- el imperio de la Ley y vigilancia y control para reprimir la actividad ilícita;
- el bienestar de la población en el territorio insular y costero;
- el poblamiento armónico de los ejes fluviales;
- la preservación del patrimonio arqueológico y cultural acuático;
- el desarrollo, regulación, promoción y control de los asuntos navieros y portuarios del Estado;
- el disfrute de la libertad de comunicación internacional, desplazamiento y uso de instalaciones de la pesca;
- la cooperación internacional;
- el disfrute de las libertades consagradas en el Derecho Internacional;
- la cooperación y mantenimiento de la paz en el orden legal internacional;
- la cooperación internacional en organizaciones de las cuales sea parte la República;
- la no proliferación nuclear y otras contempladas en planes de desarrollo nacional.

Los de carácter económico y social, a saber:

- la seguridad social de la gente de mar;

- el desarrollo de la marina mercante, de la industria naval y la turística;
- el desarrollo de la actividad científica y de investigación y de deportes náuticos;
- el desarrollo y regulación de las actividades económicas;
- la exploración y explotación de los recursos renovables y no renovables;
- el desarrollo de la flota pesquera;
- la seguridad de los bienes transportados por agua;
- la promoción del transporte de bienes y personas.
- la participación en beneficios para la transferencia de tecnología;

Los de carácter ambiental:

- la conservación de las especies migratorias y asociadas;
- la exploración y explotación de los recursos renovables y no renovables;
- la explotación, conservación y exploración sustentables de las fuentes de energía;
- la protección de los recursos naturales y recursos genéticos de especies migratorias y productos derivados;
- el conocimiento, investigación y conservación y aprovechamiento sustentable de la diversidad biológica;
- la preservación de las fuentes de agua dulce y el medio acuático contra los riesgos y daños de contaminación;

- la protección, conservación y uso racional de los cursos de agua.

La enumeración del artículo 5to. trae a la legislación venezolana una expresión clara de aquellos valores en las categorías mencionadas relativas al medio acuático cuya preservación persigue, al tiempo que busca garantizar el apropiado orden en la acción del Estado y la interacción de los particulares en todo lo que tiene que ver con el medio acuático, la navegación y las demás actividades relacionadas y conexas.

Además, la garantía de tutela de los intereses enumerados en el artículo 5to., se sustenta como objetivo supremo en la declaratoria de interés público y carácter estratégico de todas las actividades relacionadas con los espacios acuáticos, declaratoria ésta contenida en el Artículo 7 de la Ley¹.

4. La noción de Espacios Acuáticos

El artículo 11 de la Constitución consagra la soberanía y jurisdicción de la República sobre los espacios continentales e insulares, lacustres y fluviales, mar territorial, áreas marinas, interiores, históricas y vitales y las comprendidas entre las líneas de base recta. A la vez, conforme al segundo aparte de la mencionada disposición constitucional, 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. Por su parte conforme al

¹ Esta declaratoria de interés público de las actividades relacionadas con los espacios acuáticos, guarda íntima relación con el artículo 11 de la Constitución del 1999, conforme al cual se consagra la soberanía plena de la República en los espacios continentales e insulares, lacustres y fluviales, mar territorial, áreas marinas e interiores, históricas y vitales; y el artículo 304 del mismo texto Constitucional según el cual todas las aguas son bienes del dominio público de la Nación.

último párrafo de la artículo 12 de la Constitución, las costas marinas son del dominio público, principio con relación al cual el artículo 9 de la Ley de Zonas Costeras precisa que quedan a salvo los derechos de los particulares².

Las disposiciones de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares desarrollan estos principios de rango constitucional. La Ley no contiene definición expresa de “espacios acuáticos”, pero proponemos una definición de carácter doctrinal, según la cual, son espacios acuáticos todos aquellos espacios constituidos por cuerpos de agua, contenidos dentro del territorio de la República, que formen parte del mismo o que sean aledaños a él, sobre los cuales, conforme al derechos internacional o al ordenamiento jurídico interno de la nación, la República tiene intereses, derechos de soberanía o jurisdicción. Se incluyen así por una parte las aguas interiores, que incluyen ríos, lagos, canales navegables, bahías y estrechos, y por la otra, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental, el subsuelo y el espacio aéreo y extra-terrestre suprayacente a ellos.

Finalmente, es necesario precisar que, tal como deriva de los artículos 11, 12, 156 (numerales 16 y 26) y 304 de la Constitución, que los espacios acuáticos en cualquiera de sus manifestaciones son de la República, no de los Estados o Municipios.

5. Aspectos relacionados

Sin duda que la manifestación fundamental de la presencia del ser humano en los espacios acuáticos es la navegación. En efecto, es el hecho técnico, humano y comercial de la navegación, el que concreta en el orden práctico la presencia del hombre en los espacios

² La primera versión de la Ley de Zonas Costeras, la cual no declaraba expresamente reservados los derechos de los particulares en los terrenos de orilla, causó una intensa polémica con el argumento de que quedaban confiscadas miles de propiedades de particulares a la orilla del mar y riberas en toda Venezuela.

acuáticos a efectos de su tránsito por los mismos o su aprovechamiento en cualquiera de esas formas. El traslado y transporte de bienes o personas de un sitio a otro por agua, la pesca, la vigilancia y la seguridad de los espacios acuáticos, su exploración y explotación, la investigación científica su realización como medio para el tendido de cables o tuberías submarinas, los deportes y recreación acuática conllevan necesariamente como premisa a la navegación, bien como objeto en sí misma, bien como medio necesario al cumplimiento del móvil en el cual ella se realiza.

Para la navegación en su estado de desarrollo moderno, es fundamental la presencia y la acción del Estado, de forma de asegurar que ella se verifique con seguridad. En este sentido, el artículo 6 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares establece como competencia fundamental el Estado la ejecución de los labores hidrográficas, oceanográficas, meteorológicas, de dragado, de señalización acuática y otras ayudas a la navegación, así como la cartografía náutica, todos ellos fundamentales a la navegación. Pero la disposición del artículo 6, fija el principio de participación privada en alguna de estas actividades hasta ahora sin disposición expresa que las permitiese.

Finalmente, la Ley también instituye de forma programática, como aspecto esencial en lo relacionado a los espacios acuáticos, la protección del patrimonio cultural y arqueológico y subacuático, disponiendo su artículo 71 que las actividades relacionadas con la ubicación, intervención apropiada y protección de dicho patrimonio

se regularan en leyes especiales³.

³ Se entiende como patrimonio cultural y arqueológico subacuático el que conforman los restos de naufragio. Obsérvese que la disposición no establece el carácter de dominio público los tesoros que se encuentren en los mismos, sólo prevé que se normarán por disposiciones especiales. Los artículos 92 y siguientes de la Ley General de Marina y Actividades Conexas regulan la remoción de restos que obstruyan canales de navegación y los artículos 166 y 167 de la misma ley, las actividades de buceo. Los artículos 336 y siguientes de la Ley de Comercio Marítimo regula lo correspondiente al salvamento. Pero ninguna de estas disposiciones se refiere a la búsqueda de tesoros submarinos, materia que en consecuencia se sigue rigiendo por los artículos 797 y siguientes del Código Civil, mientras se promulga la ley a que alude el artículo 71 de la LOEAI.

CAPITULO II

1. El Mar Territorial

Según el artículo 11 de la Ley, el mar territorial de la República está constituido por una franja a todo lo largo de sus costas continentales e insulares de una anchura de 12 millas náuticas. Al fijarse la noción de mar territorial en la LOEAI, se logra unificar su determinación en un instrumento legal, pues hasta la promulgación de la Ley, se contemplaba en dos instrumentos separados de nuestro ordenamiento jurídico interno, por una parte la Ley sobre Mar Territorial, Plataforma Continental y Protección de la Pesca y Espacio Aéreo del 17 de agosto de 1956 y por la otra la reforma de la Ley de Navegación del año 1998. La disposición derogatoria única de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, deroga los artículos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 de aquella y entre otros el artículo 3 de Ley de Navegación, con lo cual la determinación de lo que es el mar territorial de la República queda establecida de manera exclusiva en el citado artículo 11 de la nueva Ley⁴.

Los artículos 11 al 17 de la Ley, prevén un conjunto de reglas que rigen la medición de la anchura del mar territorial, con el principio fundamental de que el mismo se mide a partir de la línea mas baja de la marea, tal y como aparezca marcada en las cartas que al efecto publique el Ejecutivo Nacional, pero cuando en dicha línea de base existan construcciones portuarias permanente mas alejadas de la Costa que forman parte integrante de ella, éstas servirán de línea de base para medir la anchura del mar territorial. Así mismo, la Ley establece el concepto de línea de base recta, según el cual cuando los

⁴ Se mantiene en vigencia sin embargo, por tratarse de un Tratado del cual la República no se puede sustraer mediante la promulgación de Ley interna, la Convención sobre el Mar Territorial y Zona Contigua suscrita por nuestro país en la Ciudad de Nueva York en octubre de 1958 y aprobado por Ley interna el 26 de julio de 1961. No obstante, esta Convención no establece la extensión del Mar Territorial, sino que simplemente limita su extensión a las 12 millas náuticas citadas.

intereses propios de una región determinada lo justifiquen o en general las circunstancias así lo impongan, la medición se hará a partir de una línea recta que unen puntos apropiados a ser definidos por la República. En el caso de los ríos, la línea de base será la línea que una sus desembocaduras en los puntos de la línea mas baja de la marea mientras que en el caso de las bahías, aplicará el mismo principio, con la línea de cierre una los puntos apropiados y entrada en la misma. Determina así mismo la Ley que en el caso particular de los deltas, cuando por su irregularidad sea difícil establecer una línea de base recta ordinaria, se establecerá una que cruce por los puntos de baja mar más afuera. Además conforme al artículo 17 de la Ley, en caso de elevaciones que emerjan de la mas baja marea total o parcialmente dentro del mar territorial, la línea de base recta se medirá a partir de la línea mas baja de la marea de dicha elevación.

2. La expresión de Soberanía

Es principio fundamental que ha informado la noción de mar territorial en el derecho internacional, así como en el nuestro, que las aguas que lo conforman son parte del territorio de la República en los mismos términos y de la misma manera que el territorio continental o insular. Consecuencia de ello es que en el mar territorial la República ejerce plena soberanía⁵. El significado de esto es simple, a efectos de jurisdicción, defensa e imperio de la Constitución y las leyes, el mar territorial se equipara plenamente al Territorio Continental e insular.

Además, como cuestión de principio reconocido igualmente en la Convención sobre el Mar Territorial y Zona Contigua ya citada, la soberanía nacional en el mar territorial se ejerce sobre los espacios aéreos, las aguas, el suelo y subsuelo marino así como sobre todos

⁵ La norma rectora en Venezuela en este sentido, es el ya citado artículo 12 de la Constitución de 1999, según el cual la soberanía plena de la República se ejerce en los espacios continental, insular, lacustre y fluvial y el mar territorial. El párrafo primero del artículo 11 de la Constitución enumera las islas que se consideran territorio de la República.

los recursos que allí se encuentren. Adicionalmente, conforme al aparte último del artículo 10 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares y el párrafo último del artículo 11 de la Constitución Nacional, corresponden a la República los derechos del espacio ultraterrestre suprayacente y en las áreas que son o pueden ser patrimonio común de la humanidad y en los términos, extensión y condiciones que determinen los acuerdos internacionales.

3. El Paso Inocente

Como el artículo 3 y siguientes de la Convención sobre el Mar Territorial y Zona Contigua, el artículo 18 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares instituye el derecho al paso inocente de los buques extranjeros por el mar territorial de la República, a efectos de atravesar dicho mar sin penetrar en aguas interiores o hacer escala en una parte del sistema portuario o penetrar en aguas interiores o puertos de la República o salir de ellos.

Se considera paso inocente, aquel que no es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de la República, mientras que se cataloga como perjudicial en un conjunto de supuestos específicos a los que se refiere el artículo 19, entre los cuales se incluyen aquellos de amenaza o abuso de fuerza contra la República o su soberanía, utilización de armas, propaganda contra la defensa del Estado, lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves o dispositivos militares, productos, monedas o personas en contravención de las leyes de la República, realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos, perturbación de las comunicaciones o el transporte de armas nucleares, químicas o cualquier otro tipo de armas de destrucción masiva.

El paso inocente debe ser rápido e ininterrumpido, permitiéndose al buque fondearse o detenerse solamente en que sea un incidente normal en la navegación. En el caso de los buques de pesca, estos deben guardar sus aparejos e implementos de pesca mediante realizan dicho paso.

Conforme al artículo 25, por razones de seguridad y defensa, el Ejecutivo Nacional está facultado por órgano del Ministerio de la Defensa para suspender temporalmente en determinadas áreas del mar territorial, el derecho de paso inocente de buques extranjeros. La suspensión, como lo prevé la norma misma, debe atender a razones específicas y justificadas así como que en general limitarse a determinadas zonas del mar territorial, con lo cual la Ley misma pareciese excluir la posibilidad de una suspensión que rija para Venezuela en general.

Por otra parte, conforme a los artículos 23 y 24, el derecho a regular al paso inocente faculta al Ejecutivo para establecer vías especiales y crear zonas de vigilancia exclusiva así como exigir que el paso inocente por el mar territorial se realice por determinadas zonas y con dispositivos de separación de tráfico, todo lo cual se indicará en las cartas náuticas correspondientes.

En similar sentido, el artículo 29 de la Ley asienta los aspectos sobre los que deben versar aquellas Leyes y Reglamentos (que la norma parece ordenar tácitamente se promulguen) que regulen el paso inocente, a saber: seguridad de la navegación y ayudas de navegación; protección de cables y tuberías; conservación del medio marino y prevención de infracciones.

4. Buques de Guerra

En el contexto de las disposiciones sobre el mar territorial, la nueva Ley contiene un conjunto de normas aplicables a los buques de guerra. Algunas surgen de las contenidas en la Ley sobre Admisión y Permanencia de Naves de Guerras Extranjeras en el Aguas Territoriales y Puertos de Venezuela de 1933, la cual quedó derogada con la entrada en vigencia de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. La navegación y permanencia en aguas y puertos venezolanos de los buques de guerra extranjera, están sometidas a esas reglas contenidas en los artículos 27 y

siguientes. Aplicarán igualmente a los buques de guerra cuando cumplan funciones comerciales y las naves auxiliares de las armadas extranjeras.

Como es lógico, los buques de guerra extranjeros que naveguen en aguas interiores o puertos venezolanos, están obligados a respetar la legislación y reglamentos de Venezuela, así como tienen prohibidos trabajos topográficos, hidrográficos, oceanográficos, de estudio de defensa o posición y capacidad militar y no podrán ejecutar ninguna sentencia de muerte mientras permanezcan en aguas venezolanas.

Las disposiciones de los artículos 30 y siguientes aplican igualmente a los submarinos pertenecientes a Estados extranjeros, los cuales además solo podrán penetrar en aguas de la República navegando en la superficie enarbolando el pabellón de su nacionalidad. Las mismas reglas aplicables a buques de guerra y submarinos extranjeros, rigen a buques y submarinos de estados beligerantes, pero el Ejecutivo Nacional queda facultado para someter la navegación y permanencia de estas naves en aguas venezolanas a reglas especiales.

Otras reglas aplicables a los buques de guerra, se refieren a los sitios donde pueden fondear, el ceremonial aplicable a su arribo y a las reglas contenidas en el artículo 40 de la Ley, según el cual solo podrán desembarcar los oficiales y suboficiales y personal de servicios de policía del buque, exclusivamente con armas portátiles para la defensa personal y en casos especiales, armas tales como sables y similares para ceremonia.

Finalmente, conforme al artículo 40 de la Ley, cualquier buque de guerra o submarino extranjero en aguas venezolanas, estará obligado a salir inmediatamente de puerto y de aguas bajo soberanía de la República, cuando a ello sea invitado el comandante de la nave por el Ejecutivo Nacional en virtud de faltas en el comportamiento por parte de la tripulación.

5. La Jurisdicción

El derecho de paso inocente de buques de bandera extranjera por aguas territoriales venezolanas, plantea un aspecto de fundamental importancia en el orden jurídico, cual es el alcance la jurisdicción que sobre los mismos tienen los órganos del poder público venezolano.

La noción del alcance de la jurisdicción de los órganos del poder público en los espacios acuáticos tiene una connotación especial. El principio fundamental es que la jurisdicción de los órganos del poder público en el territorio es de pleno alcance. Con ello significamos, que dentro del límite de sus atribuciones, según están establecidas por la Constitución o las leyes según el caso, los órganos del poder público tienen plena jurisdicción, con lo cual el efecto de sus decisiones y la materialización de sus acciones, deben entenderse sometidas solo a las mismas reglas que en materia de competencia territorial consagra el ordenamiento jurídico interno.

El Poder Legislativo nacional, al dictar una ley, extiende el efecto de la misma sobre todo el Territorio de la República, así como un Concejo Municipal, al sancionar una ordenanza, la extiende sobre la totalidad del territorio del municipio. En el mismo orden de ideas, un Tribunal de determinado Estado, está facultado constitucional o legalmente para dictar decisiones que tienen validez en todo el territorio del mismo. Pero cuando se trata de analizar el alcance de dicha jurisdicción en los espacios acuáticos, debe diferenciarse entre su alcance y efecto pleno y su limitación por determinados condiciones. Ello, porque, en primer lugar, entre mar territorial y la zona contigua existen diferencias en la extensión de la soberanía y en consecuencia, en el alcance de la jurisdicción y al mismo tiempo, siendo que según principios de derecho marítimo internacional público, cada buque se considera una porción del territorio del país cuya bandera enarbola, el alcance del ejercicio pleno de la jurisdicción se ve necesariamente limitado por esa ficción jurídica.

Es así como conforme a la Convención sobre Mar territorial y Zona Contigua, en esta última, es decir, en la Zona Contigua, los Estados tienen una jurisdicción que se distingue de la que tienen en el espacio continental o insular. En este sentido, el artículo 26 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, establece que la jurisdicción penal venezolana solo será aplicable a infracciones cometidas a bordo de buques extranjeros en su paso por el mar territorial, cuando las consecuencias de la infracción se extiendan al territorio de la República; cuando la misma viole la paz de Venezuela o el buen orden del mar territorial; cuando el capitán del buque o un agente diplomático consular del Estado del pabellón solicite la asistencia de las autoridades nacionales o cuando se trate de delitos de tráfico ilícito de estupefacientes.

La Jurisdicción en cambio es plena, cuando se ejerce sobre un buque extranjero que atraviesa el mar territorial luego de abandonar aguas interiores, con lo que las limitaciones jurisdiccionales son aplicables en los casos que el paso del buque por el mar territorial es para atravesarlo sin entrar en el territorio o tocar puerto venezolano. En similar sentido al previsto en el artículo 26, el artículo 27 de la Ley prescribe que se tomen medidas contra un buque de bandera extranjera que haga paso inocente por el mar territorial, cuando se trate de infracciones cometidas antes de ingresar al mismo, excepto en el caso de violación de derechos de la República en la zona económica exclusiva, la plataforma continental o en el caso de procesamiento de la persona que cause contaminación al medio marino. En todo caso, en los supuestos de excepción a las limitaciones jurisdiccionales arriba mencionados, cuando se tomen medidas contra un buque en la esfera de la jurisdicción penal por así solicitarlo el capitán de la nave, los órganos competentes lo notificarán a la misión diplomática u oficina consular competente al Estado de pabellón.

Las limitaciones en materia de Jurisdicción aplican también en la esfera de la jurisdicción civil. Conforme al artículo 28 de la LOEAI, no podrá ser detenido un buque extranjero que pase por el mar territorial, para ejercer jurisdicción civil contra una persona natural

que se encuentre abordado. Tampoco se podrán tomar medidas de ejecución ni cautelares en materia civil contra un buque extranjero que transite por el mar territorial, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dicho buque o responsabilidades en que éste haya incurrido durante el paso por las aguas interiores o mar territorial con motivo del paso, todo ello, excepto cuando el buque se haya detenido en mar territorial o pase por éste después de salir de aguas interiores. El efecto práctico de lo anterior, es que en juicios contra los propietarios de una nave por hechos sucedidos fuera del territorio de Venezuela o sucedidos dentro del territorio pero no relativos a la embarcación, los tribunales de la jurisdicción civil⁶ no podrán practicar medidas de embargo, secuestro u otras innominadas, así como tampoco podrán dictar medidas de embargo ejecutivo por el simple hecho de que buque pase por el mar territorial⁷.

6. La Persecución en Caliente. Derechos de Visita y Registro

Mientras que a través de la legislación interna y como derivación de las limitaciones que en relación a ello se establecen en la Convención sobre el Mar Territorial y Zona Contigua, el Estado venezolano ha limitado, en la forma ya explicada, la jurisdicción de sus tribunales sobre buques extranjeros en paso inocente por el mar territorial, la Ley es mucho mas amplia en materia de los derechos que en función policial se le atribuyen a la Fuerza Armada.

En efecto, el artículo 48 establece que la Fuerza Armada podrá interrogar, examinar, registrar y detener a personas y buques conforme a la Ley en ejercicio y los derechos de visita, registro y persecución. Sin embargo, como se deriva del mismo texto de la

⁶ El término "jurisdicción civil" aquí debe entenderse como toda aquella distinta a la penal, con lo que incluye la comercial, la marítima, que instituye la Ley en examen, la laboral, la administrativa, la tributaria, etc.

⁷ La Ley de Comercio Marítimo, dedica su Título III al embargo preventivo de buques aún cuando no menciona limitaciones de carácter territorial a la práctica de la medida por los tribunales de la República.

LOEAI, estos derechos están conferidos en forma exclusiva a los comandantes de naves y aeronaves de la Fuerza Armada. Quiere decir que lo tendrán por ejemplo el capitán de un buque de la Armada, el piloto de una aeronave de la Fuerza Aérea o el comandante de una lancha patrullera del Comando de Vigilancia Costera. No tiene en consecuencia derechos de registro o visita en los términos de la Ley, la autoridad marítima civil (es decir, por ejemplo, los miembros del cuerpo de pilotaje) o las autoridades policiales estatales. Por supuesto que esta restricción de la facultad de decidir registros, no obsta para que la autoridad marítima civil tome, en los términos de la legislación marítima administrativa, las medidas necesarias en el marco de su competencia y en tal virtud pueden realizar dicha visita y registro para los objetos específicos señalados.

Se entiende por derecho a visita, el de embarcar en cualquier buque que se encuentre en el mar territorial, a los efectos de realizar las averiguaciones que, dentro del marco del respeto al derecho a la defensa y las demás atinentes al debido proceso, decida realizar el comandante de un buque o aeronave de la Fuerza Armada. A la vez, se entiende por derecho de registro, el que le permite al comandante del buque o aeronave de la Fuerza Armada, inspeccionar las distintas áreas del buque, para cerciorarse de que cumple con las disposiciones del ordenamiento jurídico, o en sentido contrario, que en el no se producen violaciones de las mismas.

Intimamente vinculado con las facultades de inspección, visita y registro que la Ley establece a los órganos de la Fuerza Armada en el mar territorial, está el denominado derecho de persecución, conocido como persecución en caliente. El mismo está previsto por el artículo 47 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, según el cual los buques extranjeros estarán sujetos al derecho de persecución por parte de naves o aeronaves de la Fuerza Armada Nacional, en los espacios acuáticos de la República y en alta mar, cuando existan motivos fundados para creer que cometen o han cometido violaciones a las leyes nacionales o internacionales.

El artículo 26 de la Convención sobre Altamar, determina la limitante de que el derecho de persecución se puede realizar solo por los buques autorizados al efecto, que en el caso de Venezuela, según previsión de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, son los de la Fuerza Armada. Además, la Convención prevé que la persecución en caliente sólo puede comenzar en aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua, con lo cual si bien el artículo 46 de la LOEAI contempla que el derecho de persecución podrá ejercerse tanto en el mar territorial como en alta mar, debe sin embargo tomarse en cuenta la citada disposición de la Convención, todavía vigente en Venezuela, en cuanto a que la persecución no puede comenzar mas allá del mar territorial o la zona contigua. A la vez, tanto la Convención de Altamar como el artículo 47 de la Ley, determinan que la persecución cesará cuando el buque perseguido entre en aguas territoriales de otro Estado.

7. Aguas Interiores

Si bien la Ley no contiene una definición, que hubiese sido conveniente, en general, se entienden por aguas interiores aquellas que están comprendidas dentro del perímetro del territorio de la Nación, es decir, los lagos, ríos, lagunas, canales navegables y bahías cerradas. Como el mar territorial, las aguas interiores forman parte integral de la territorio de la República y sobre ellas la República ejerce soberanía en exactamente los mismos términos que sobre el resto de su territorio.

Conforme al artículo 539 del Código Civil, los ríos y lagos son del dominio público⁸. Así pues, que los cuerpos de aguas navegables que se encuentran dentro del perímetro del territorio de la Nación, aún con salida al mar, son de la República, que tiene sobre ellos jurisdicción por sobre la que pudiera corresponder al particular

⁸ Sin embargo, según la misma norma las aguas de los ríos pueden apropiarse en la forma prevista en el mencionado Código y el lecho de los ríos no navegables es del dominio privado de los ribereños.

Estado o Municipio dentro del cual se encuentre o a través del cual transiten. Los Estados y Municipios solamente podrán actuar sobre los mismos en función administrativa, jurisdiccional o policial en la medida en que así le haya sido delegado por el Ejecutivo Nacional. En consecuencia, en nuestra opinión, es inconstitucional la práctica, hoy común, del establecimiento de policías municipales acuáticas (o el patrullaje de policías estatales o municipales en aguas interiores), sin expresa autorización del Ejecutivo Nacional por Órgano del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.

En una sentencia reciente del 20 de marzo de 2003 (Municipio Simón Bolívar del Estado Zulia vs. B.J. Services de Venezuela y otros) la Sala Constitucional del Tribunal Supremo, estableció que los municipios tienen potestad tributaria en las aguas aledañas. Para concluir así, la Sala utilizó el argumento que quien tiene poder sobre la cuenca de un lago o río, lo tiene sobre sus aguas. Sin embargo, la sentencia reconoce que las aguas interiores son de la República, con lo cual, dada la reserva en materia de vigilancia ya planteada, no consideramos que varía nuestra posición.

Lo planteado conlleva también a la necesidad de la adecuación de las distintas disposiciones del ordenamiento jurídico en materia de competencia de los Tribunales. En efecto, tradicionalmente, al dictarse las normas que atribuyen competencia a los tribunales en las distintas entidades estatales de la República, se ha incluido mención a que el tribunal en particular tiene competencia por el territorio en uno o más Estados específicos. Más se ha omitido, salvo contadas excepciones, expresa disposición en cuanto a que la competencia por el territorio del tribunal, alcanza igualmente aquellas zonas de los cuerpos de agua que se encuentran bien dentro de la jurisdicción del Estado o Municipio bien aledaños a ellos. La misma omisión se observa en la disposición transitoria novena de la LOEAI, la cual, al atribuir competencia a los 5 tribunales de Primera Instancia allí mencionados, hace referencia a los Estados donde funcionarán, más no menciona, como lo debió hacer no obstante la naturaleza particular de sus competencias por la materia, su competencia con relación al mar territorial aledaño al Estado de su ubicación o las aguas interiores comprendida en los mismos.

CAPITULO III

1. La Zona Contigua

La zona contigua, tradicional en el Derecho del Mar, viene consagrada por el artículo 50 de la nueva Ley. El artículo 3 de la Ley de Navegación de 1944, establecía una zona contigua al mar territorial a los fines de la vigilancia marítima y seguridad de la Nación de 9 millas, que sumadas a las 3 que en aquella Ley se determinaban de mar territorial, conformaban en total 9 millas náuticas.

La Ley sobre el Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección de la Pesca y el Espacio Aéreo, derogó el artículo 3 de la Ley de Navegación y determinó una zona contigua de 3 millas náuticas. La Convención sobre el Mar Territorial y Zona Continua a la cual Venezuela es parte, determina en su artículo 24 que la zona contigua no podrá extenderse mas allá de 12 millas náuticas contadas a partir de la línea de base. Pero Venezuela hizo reserva de los parágrafos 2 y 3 de dicho artículo con lo cual la limitación no aplica. Con la reforma de la Ley de Navegación de 1998, se extendió la zona contigua a 12 millas náuticas. Esta extensión queda ahora ratificada en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, cuyo citado artículo 50, establece que para los fines de la vigilancia marítima y resguardo de sus intereses, la República tiene contigua a su mar territorial una zona que se extiende hasta 24 millas náuticas contadas a partir de la línea de base a partir de la cual se mide dicho mar territorial. Puesto que según el artículo 11 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, el mar territorial de la República es de 12 millas náuticas, si según el artículo 50 citado la zona contigua se extiende hasta 24, lógicamente dicha zona queda establecida en 12 millas náuticas o 22 kilómetros y 224 metros, que se medirán a partir del límite del mar territorial, que a su vez es de la misma distancia.

La razón de ser de la zona contigua es la función preventiva y represiva de hechos transgresionales en la zona aledaña al mar territorial a que tiene derecho el Estado, de forma de proteger la integridad de éste último y en general la integridad del territorio de la Nación. El artículo 51 de la Ley define esta característica, al establecer que en la zona contigua la República podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias a prevenir y sancionar las infracciones de sus leyes y reglamentos en materia fiscal, de aduana, de inmigración y sanitarias. Sin embargo, a esto debe añadirse, habida cuenta de la íntima vinculación entre el mar territorial y la noción de soberanía, que en la zona contigua la República podrá tomar todas aquellas medidas necesarias a los efectos de proteger los derechos de soberanía plena que tiene en el mar territorial.

2. La Zona Económica Exclusiva

Sin duda, una de las figuras más importantes en el moderno derecho del mar es la Zona Económica Exclusiva. En Venezuela, la noción surgió por primera vez en el año 1978 con la denominada Ley a través de la cual se establece una Zona Económica exclusiva a lo largo de las Costas Continentales e Insulares de la República⁹. En dicha ley se estableció la extensión de la zona 200 millas náuticas contadas a partir de la línea de base del mar territorial.

El artículo 52 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, confirma esa extensión al establecerla en la misma distancia, es decir, 200 millas náuticas contadas a partir de la misma línea de base. La extensión de la soberanía del Estado, la cual por ser plena en el mar territorial no requiere de interpretaciones en cuanto a su alcance, precisa de una determinación doctrinaria cuando se aplica a la zona económica exclusiva, particularmente en el caso de

⁹ El Sistema de Ginebra, conformado por las Convenciones ya antes mencionadas, no contemplaba la figura de la Zona Económica Exclusiva. De hecho la Convención sobre Altamar de 1958 establecía que se consideraba altamar cualquier parte al mando perteneciente al Mar Territorial y a las aguas interiores de un estado.

nuestro país, en el cual todavía tiene vigencia la Convención de Altamar, que conceptualiza esta zona del mar, que por ley interna nuestro país ha determinado como sujeta a su jurisdicción, como parte de altamar.

2.1 El alcance de los derechos de soberanía.

El numeral 1ro. del artículo 52 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, dispone que en la zona económica exclusiva la República tendrá "Derechos de Soberanía" para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto renovables como no renovables de las aguas sub-adyacentes y sobre otras actividades tendientes a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos. En igual sentido, determina que la República tendrá jurisdicción relacionada con el establecimiento y fijación de islas artificiales, instalación de estructuras, investigación científica, protección y preservación del medio marino, y que además podrá tomar medidas para la conservación y uso de la bio-diversidad biológica y demás elementos del medio, aún más allá de los límites de la zona.

Se observa pues que, contrariamente lo que ocurre con el caso de el mar territorial, con relación al cual el artículo 10 de la LOEAI consagra una soberanía plena, en el de la zona económica exclusiva la Ley menciona "derechos de soberanía" para fines específicos. Si se analiza la enumeración de los objetos para los cuales la República tiene derechos de soberanía, es decir, en la cual tiene derechos que se asimilan a los que tiene en su territorio y en el mar territorial, la conclusión en cuanto al alcance de la soberanía en la zona económica exclusiva es relativamente sencillo: la República tiene en la zona en cuestión potestad en los mismos términos en que los tiene su propio territorio para todas aquellas actividades enumeradas.

La interrogante doctrinal de trascendencia práctica, se limita entonces a la pregunta de sí, con relación a hechos sucedidos en la zona económica exclusiva aplican todas las leyes de la República y

tienen jurisdicción los tribunales venezolanos. Evidentemente, para aquellos hechos vinculados a las actividades que el artículo 53 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares menciona, no hay duda sobre la aplicabilidad de las leyes venezolanas. Es decir, por ejemplo, una ley que regule la construcción de plataformas de exploración en territorio venezolano, tendrá efecto en la zona económica exclusiva en la medida en que la soberanía de la Nación sobre la misma se extienden a la actividad particular de establecimiento y fijación de islas artificiales.

Pero tendrá aplicación, por ejemplo, el Código Civil venezolano, a un hecho ilícito sucedido en dicha zona? Se considerará venezolano por nacimiento por el *ius solis* aquel que haya nacido en la zona económica exclusiva de Venezuela? Aplicará a un salvamento en esta zona o abordaje entre dos naves en la misma, el derecho venezolano? En nuestra opinión la respuesta en el orden doctrinal debe en realidad indagarse en el plano subjetivo. Esto es, que para la determinación del alcance de los efectos de la aplicación de la ley venezolana a la zona económica exclusiva, deberá siempre precisarse si existen factores que conllevan a la aplicación de reglas de derecho internacional privado o de conflicto de leyes. Con esto significamos, que si el incidente sucedido en la zona económica exclusiva con relación al cual se quiere determinar si aplica la ley venezolana, es uno, por ejemplo, en el cual están involucradas exclusivamente personas naturales o jurídicas venezolanas, sin existir puntos de contacto con nacionales de otros países, la respuesta en aplicación del principio de simplificación normativa, debe ser que rige la ley venezolana. En sentido contrario, si en el hecho intervienen o han intervenido personas jurídicas o nacionales de otros Estados, deben tomarse en consideración los principios en materia de conflicto de leyes previstos en tratados entre la República y el Estado del cual sea nacional dicha persona natural o jurídica, o en defecto de las mismas, lo que prevé la Ley de Derecho Internacional Privado.

Así por ejemplo, si se produce un abordaje en la zona económica exclusiva entre un buque de bandera venezolana y uno de bandera panameña, deben aplicarse los principios de la Convención de

Derecho Internacional Privado, (Código de Bustamante) y si por ejemplo, ha sido el buque venezolano que abordó a la nave panameña, aplicarán al incidente las leyes de Panamá. En igual sentido, si se trata de un nacimiento a bordo de un buque extranjero el nacido tendrá la nacionalidad del país cuyo pabellón el buque enarbole, o aquella otra que surja del *ius sanguinis*.

2.2 Las medidas de protección.

Es condición especial de la zona económica exclusiva, condición ésta que ratifica al artículo 55 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, que todos los Estados gozan en ella de las denominadas libertades de altamar, es decir, la de navegación, la de sobre-vuelo, la de tendido de cables y tuberías submarinas y las de otros uso legítimos del mar relacionados con dichas libertades, aún cuando el Ejecutivo Nacional tiene el derecho de regular las mismas.

Para hacer efectivos sus derechos, de control y en general de soberanía en los aspectos mencionados sobre la zona económica contigua, la República tiene, conforme a los artículo 56 y siguientes de la Ley, el derecho a tomar un conjunto de medidas de carácter específico, las cuales se regulan expresamente por primera vez en la legislación venezolana con la entrada en vigencia de la nueva Ley. Como se desprende de dicha norma, estas medidas se refieren a regulación y control de la construcción, explotación y utilización de islas artificiales de instalaciones y estructuras; a todo lo relativo a la materia aduanera, fiscal, sanitaria, de seguridad e inmigración con relación a ella; a la posibilidad de establecer zonas de seguridad alrededor de las mismas; a determinar la anchura de dichas zonas de seguridad y establecer una en hasta 500 metros de forma que las naves estarán obligadas a respetarla, excepto cuando obstaculicen rutas marítimas reconocidas en cartas de navegación internacionales.

Así mismo y como cuestión fundamental, la República podrá tomar las medidas necesarias para limitar y regular la explotación, exploración, conservación de los recursos naturales de la Zona, así como aquellas medidas para la adecuada conservación y

administración de los recursos vivos y todos aquellos relacionadas con especies asociadas, de manera de proteger las poblaciones de especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible en base a factores ambientales y económicos, lo cual establece facultad a la República para regular entre otras cosas las actividades de pesca en la zona, restringiéndola por ejemplo, a buques de bandera nacional y en este sentido conforme al artículo 60 de la Ley, dada la facultad de determinar periódicamente la capacidad de captura permisible de la zona económica exclusiva, solo en condiciones especial podrá autorizarse a buques de bandera extranjera a pescar en ella, con el fin de explotar el excedente de captura permisible tomando en cuenta el beneficio que ello pueda producir.

3. La Plataforma Continental

El artículo 61 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, establece que la plataforma continental de la República comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden mas allá de su mar territorial, a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio, hasta el borde exterior del margen continental o bien hasta una distancia de 200 millas náuticas en los casos de que el borde exterior no alcance esa distancia. Contempla así mismo que, cuando el borde exterior del margen continental sobrepase las 200 millas náuticas, la República fijará dicho borde el límite de la plataforma continental con la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos. La LOEAI unifica así la determinación de la extensión de la plataforma continental

vigente en la República¹⁰.

Como con el caso de la zona económica exclusiva, la extensión de la soberanía sobre la plataforma continental se relaciona a lo correspondiente a la explotación y exploración de sus recursos naturales que, según el artículo 62 de la Ley, nadie podrá emprender sin su expreso consentimiento. Esos derechos de soberanía son según la Ley, independientes de la ocupación real o ficticia de la particular área de la plataforma continental por parte de la República y para hacerlos efectivos la República tiene el derecho a tomar las medidas necesarias en el marco del derecho internacional sobre la materia.

La Ley hace referencia específica a la posibilidad de control que la República tiene con relación a tuberías y cables submarinos tendidos sobre la plataforma continental, lo cual regula en el artículo 65, estableciendo que el trazado de la línea por la cual se tiendan instalaciones será con el consentimiento de la República y que la misma podrá fijar condiciones para la entrada de cables o tuberías en la plataforma continental, así como que tendrá derecho exclusivo a autorizar y regular las perforaciones de túneles de la misma. A la vez, a tenor del artículo 66 de la Ley, las islas artificiales que se establezcan en la plataforma continental estarán sujetas a autorización de la República en los mismos términos en que lo están la zona económica exclusiva.

En todo caso, conforme a la nueva Ley, los derechos de la República sobre la plataforma continental no afectarán los de las aguas supra-adyacentes, con lo que en aquellas áreas en las que la plataforma

¹⁰ Hasta la entrada en vigencia de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, había cuatro instrumentos jurídicos que regulaban la Plataforma Continental; la Ley sobre el Mar Territorio, Plataforma Continental y Protección de la Pesca y el Espacio Aéreo de 1956, la Ley Aprobatoria sobre la Convención sobre Plataforma Continental de 1961, la Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a lo largo de las Costas Continentales e Insulares de la República, y la Ley de Navegación de 1988, con criterios diferentes, uno relativo a las 200 millas de manera exclusiva, otro determinados con base a hasta donde era posible la explotación de la plataforma.

continental se extienda más allá del límite de las 200 millas náuticas de la zona económica exclusiva, el derecho de la República a regular las actividades que se verifican en ella existirá en la medida en que se trate de actividades en el lecho marino.

4. Otras figuras reguladas

Como aspecto novedoso, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares regula de manera expresa el espacio insular de los fondos marinos y oceánicos y el denominado patrimonio cultural y arqueológico subacuático, además de altamar, figura obviamente tradicional en el Derecho del Mar y en la normativa de nuestro país.

Los Artículos 67 y 68 instituyen por primera vez formalmente en nuestra legislación, la figura del espacio insular que, según la primera de las normas citadas se entenderá compuesto por los archipiélagos, islas e islotes situados en el mar territorial, la zona económica exclusiva y el que cubre la plataforma continental. Por su parte, el Artículo 68 consagra la posibilidad de un régimen político administrativo propio para el espacio insular, con lo que se abre la posibilidad de su integración en uno o más estados de la República, con los beneficios que ello puede arrojar por sobre el sistema de dependencias federales.

Los Artículos 69 y 70 de la Ley determinan que la República ejercerá, de conformidad con el Derecho Internacional, los derechos que le corresponden en altamar y en la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos, como patrimonio común que es de la humanidad.

Por su parte, el artículo 71 contiene una disposición novedosa del ordenamiento jurídico venezolano, al tutelar de manera expresa por primera vez el denominado patrimonio cultural y arqueológico subacuático. Si bien la Ley no contiene definición expresa, en nuestro criterio por él deben entenderse aquellos restos derivados de naufragio y construcciones marítimas, que tengan un valor histórico

o cultural así como el contenido de dichos restos en la forma de tesoros. La norma en el artículo 71 es de carácter programático, en el sentido de ordenar la promulgación de legislación que regule la ubicación y ocupación de ese patrimonio cultural. Mientras no se dicte dicha legislación, la ubicación y ocupación de restos de naufragio y los tesoros contenidos en el mismo, se rigen disposiciones del Código Civil contenidas en los artículos 797 y siguientes¹¹. Según dichas reglas, rige el principio de ocupación particular, conforme al cual el que encuentre un tesoro tiene derecho bien al mismo bien al producto de su venta o su valor. La Ley que se promulgue en virtud de lo dispuesto en el artículo 71, podría por supuesto modificar lo establecido en el Código Civil, pero en línea con lo que es principio general de derecho marítimo a nivel internacional, deben respetarse los derechos de salvadores y otras personas dedicadas a la recuperación de naufragios¹².

¹¹ Según al artículo 805 del Código Civil los derechos sobre las cosas arrojadas al mar o que provengan de naufragio se regulan conforme al artículo 801 y siguientes. Según éste último, quien se encuentra un objeto mueble debe restituirlo a su precedente poseedor. Si éste no existe o no se conoce deberá consignarlo ante la primera autoridad civil de la parroquia o municipio del lugar donde la ha encontrado. Esta hará publicar carteles que permanecerán fijados por 15 días. Luego de 6 meses sin que haya presentado propietario, la cosa o su precio pertenecerán a quién la haya encontrado, y caso de aparecer el propietario debe ser indemnizado.

¹² El Capítulo II del Título VI (artículos 336 y siguientes) de la recién promulgada Ley de Comercio Marítimo regula detalladamente el salvamento marítimo. El salvamento sin embargo es una figura que surge cuando la operación es sobre un buque o plataforma que mantiene su condición de tal o la ha perdido solo recientemente, cuestión distinta a los naufragios de vieja data o tesoros; para los que la norma rectora sigue siendo el citado artículo 805 del Código Civil.

CAPITULO IV

1. La reestructuración y transformación del sistema de Autoridad Marítima

Quizá el aspecto de trascendencia práctica mas importante de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, lo constituye que con ella se traza una verdadera transformación del sistema de autoridad marítima (ahora definida mas ampliamente como autoridad acuática) vigente en Venezuela. Nos referimos a esto en la apreciación de la autoridad marítima en sentido amplio, pues se tiende a interpretar el término de autoridad marítima con el Capitán de Puerto solamente, pero conceptualmente la autoridad marítima significa potestad con relación a lo marítimo en general, lo cual abarca mucho mas.

La Ley de Navegación de 1944 y su reforma de 1959, le establecía la competencia general con relación a la navegación al antiguo Ministerio de Guerra y Marina. Posteriormente con la entrada en vigencia de la Ley Orgánica de la Administración Central, la competencia en materia de navegación se le transfirió al Ministerio de Transporte y Comunicaciones¹³, cuya denominación se modificó a Ministerio de Infraestructura con la Ley Orgánica de Administración Central de 1999.

La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares ratifica el carácter de rango preminentemente nacional de todo lo que tiene que ver con la regulación del sistema de navegación, al establecer en el artículo 75 que corresponde al Poder Nacional a través del Ministerio de Infraestructura el ejercicio de las competencias del

¹³ Artículo 33, ordinales 6, 8, 9 y 10 de la Ley Orgánica de la Administración Central de 1978.

Estado sobre los espacios acuáticos¹⁴.

En el sistema de autoridad marítima que rigió conforme a la Ley de Navegación, el órgano máximo de autoridad marítima era la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático, dependencia del Ministerio de Transporte y Comunicaciones primero y luego Ministerio de Infraestructura. Bajo esta Dirección General funcionaban a la vez la Dirección de Transporte Acuático, la Dirección de Navegación, la Dirección de Puertos y la Dirección de Capitanías de Puerto. Al mismo tiempo, un conjunto de entidades descentralizadas ejercían también funciones propias de autoridad marítima. Tal es el caso del Instituto Nacional de Canalizaciones con competencia en lo relativo al dragado y mantenimiento de canales; la Oficina de Coordinación de Hidrografía Nacional Armada, en materia del ejercicio de la Autoridad Marítima con función Policial, el Comando de Guarda Costas también dependiente de la Armada y el Comando de Vigilancia Costera de la Guardia Nacional como policías marítimas. De manera que si bien en teoría el órgano jerárquico de autoridad marítima era la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático, en la práctica existían entidades separadas tales como las que se mencionaron con facultades en la materia, sin estar sometidos a la autoridad inmediata de esa Dirección.

Con la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, se centraliza el orden jerárquico de la autoridad marítima (ahora denominada acuática) a través del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, que conforme al artículo 83 será la máxima autoridad en la navegación marítima, fluvial y lacustre, las actividades económicas, industriales y de servicios acuáticos y de actividades vinculadas.

Mediante su adscripción al Ministerio de Infraestructura según lo dispone el artículo 82, se mantiene la situación preexistente, en el

¹⁴ Como ya se explicó esta atribución de competencia al Poder Nacional de las políticas, control y regulación de la navegación, surge por mandato constitucional conforme al Artículo 156, ordinal 26 de la Constitución de 1999.

sentido de atribuirle a la autoridad acuática carácter civil, no obstante el criterio de algunos durante la discusión de la Ley de adscribirlo al Ministerio de la Defensa. Sin embargo, tanto la Armada como las Fuerzas Armadas de Cooperación, han tenido una activa participación en el sector marítimo venezolano su regulación y control, con lo que la adscripción al Ministerio de Infraestructura del sistema de navegación acuática que se ratifica con la LOEAI, no debe en consecuencia implicar exclusión de la Fuerza Armada en este sentido y diversas disposiciones de la nueva Ley y de la Ley General de Marina y Actividades Conexas así como del Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo le asignan un rol fundamental a la Armada en materia de seguridad y policía marítima y en las funciones del Estado Rector del Puerto.

2. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares como máximo órgano de autoridad acuática

Sin duda que uno de los aspectos de efecto práctico mas importantes de la novísima Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, lo constituye la creación del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), el cual según los artículos 81 y 82 de la Ley, es un Instituto Autónomo con personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto independiente del fisco nacional, con autonomía técnica, financiera, organizativa y administrativa. Con este paso, se da en Venezuela por primera vez, la situación que el ejercicio de la autoridad acuática esté centralizada en lo que tiene que ver con su órgano jerárquico en una entidad autónoma. De acuerdo con el artículo 83 de la Ley, el Instituto tendrá su sede en la ciudad de Caracas pero podrá establecer oficinas en otras ciudades del país.

2.1 Organización y Patrimonio.

El Instituto está dirigido por un Consejo Directivo integrado por un Presidente, quien a la vez es el Presidente del Instituto, un Vicepresidente y tres Directores. El Presidente del Instituto será de libre nombramiento y remoción por el Presidente de la Republica. El

Vicepresidente será designado por el Ministerio de Infraestructura y los tres Directores lo serán uno por el Ministerio de la Defensa, uno por el de Ambiente y uno por el de Producción y Comercio. El Consejo Directivo tiene las atribuciones a que se refiere el artículo 89, referidas a la aprobación de planes nacionales para el desarrollo del sector, la aprobación de comisiones del área para contratos y otras decisiones previstas en la mencionada norma. El órgano Ejecutivo del Instituto lo será su Presidente, que tendrá las facultades de administrador o máxima autoridad del Instituto en función ejecutiva.

Como Instituto autónomo, el INEA tiene su patrimonio propio, y con esto se da también por primera vez que el sistema de administración de autoridad acuática tenga una estructura financiera independiente que la del Ejecutivo central. El artículo 86 de la Ley enumera los ingresos que integrarán el patrimonio del INEA, determinando en primer término que estará conformado por los provenientes de su gestión y de la recaudación de los derechos y tributos que le acuerde la Ley. Esta conveniente independencia patrimonial, se inscribe en lo que es una tendencia en diversas jurisdicciones internacionales, en las cuales la autoridad acuática funciona como una estructura auto suficiente en el orden financiero, que le permite una operación moderna acorde con lo que al mismo tiempo son los modernos avances en materia de navegación.

En efecto, las autoridades marítimas hoy, deben aprovechar la magnitud de los recursos que fluyen en la industria y actividad de la navegación, a través de tasas y derechos para así autofinanciarse, de forma de tener los medios materiales necesarios para afrontar la administración de una actividad que día a día se dinamiza, mejora y multiplica sus avances en el orden técnico. Sin embargo, ello no quiere decir que esa independencia extreme criterios fiscalistas, pues el cobro de derechos y tasas a una industria que, como la naviera, es altamente competitiva y de márgenes de utilidad estrechos, puede desestimular inversiones en el sector o hacer a Venezuela un destino indeseable o un registro de buques inconveniente.

El ordinal 5 del artículo 87 de la Ley, dispone por ejemplo, que el Instituto financiará sus actividades con el producto de la recaudación de tasas y derechos que establezcan por concepto de registro de naves, títulos y además con las sanciones pecuniarias que establezca la Ley respectiva. Es decir que las multas que se impongan por violación de legislación en materia acuática también pasarán a formar parte del patrimonio del Instituto. En este sentido también, la administración del Instituto deberá mantener el necesario equilibrio, evitando desarrollar una filosofía excesivamente punitiva en la búsqueda de una situación financiera mas holgada.

2.2. Funciones.

Se entiende por la autoridad acuática, potestad pública con relación a lo acuático y el artículo 84 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares le asigna al INEA como su atribución fundamental el ejercicio de esa autoridad acuática. Constituye una atribución de autoridad genérica, que en realidad comprende potestades en todo lo atinente a la administración del sistema acuático y la navegación, siempre por supuesto dentro de los parámetros de la Ley que el ejercicio de cualquier autoridad implica. Por esta atribución, el INEA como Instituto, en la persona de su Presidente y sus funcionarios, como es el caso de los Capitanes de Puerto, constituye el órgano fundamental de autoridad acuática en Venezuela.

Además de fijar esta atribución de carácter genérico que corresponde el ejercicio de la autoridad acuática, el artículo 85 de la Ley le atribuye al Instituto otras en forma más específica. A su vez, la norma desarrolla las atribuciones que se consideran concreción del ejercicio de la autoridad acuática y las atribuciones específicas que al lado de la genérica del ejercicio de esa autoridad instituida en el artículo 83, en realidad son desarrollo de la primera, por lo que en nuestro concepto debieron ser incluidas en el artículo 84. Las atribuciones mas importantes del INEA enumeradas en los artículos 84 y 85, son: el ejercicio de la administración acuática; los planes de desarrollo del sector; la ejecución de la política del Estado; las tarifas

en el sector; el Registro Naval venezolano; la promoción de las diversas actividades del sector; la coordinación de la gestión de autoridad acuática y las capitanías de puerto; todo lo relativo al personal de marina; el control del pilotaje; el control y seguimiento de la industria naval; la educación náutica; el seguimiento de las empresas del sector; el control de la seguridad marítima; la prevención y control de la contaminación acuática; y el control de la actividad pesquera y el sector portuario.

3. El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos

De acuerdo con el artículo 76 de la Ley, con ella se crea el Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos, que sustituye al Consejo Nacional de la Marina Mercante. El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos será el máximo órgano asesor del Ejecutivo en materia de fomento y desarrollo de la marina nacional, la industria naval, el desarrollo de los canales de navegación en ríos y lagos, la investigación científica y la tecnología del sector acuático, así como la formación, capacitación, actualización y certificación de los recursos humanos dentro del sector. Al mismo tiempo, conforme a la norma arriba citada será un órgano de participación de la Sociedad Civil organizada en la guía para la formación y seguimiento de política, planes y programas del sector acuático a través de comités, posibilidad ésta que se estatuye en el artículo 78 de la Ley, según el cual se crearán los correspondientes comités de asesoramiento.

El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos estará integrado por el Ministro de Infraestructura, quién será su Presidente, y un Vice-Ministro en representación de los Ministerios de Defensa, Relaciones Exteriores, Interiores y Justicia, Finanzas, Educación, Cultura y Deporte, Minas e Hidrocarburos, Producción y Comercio, Ambiente y Recursos Naturales, Planificación y Desarrollo y Ciencia y Tecnología; un representante de la Cámara Venezolana de la Industria Naval; un representante de la Cámara de Armadores; un representante del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante; un representante de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo; un

representante de la Federación Nacional de Asociaciones Pesqueras; un representante de Petróleos de Venezuela, S.A.; y un representante de las Universidades del sector.

4. Los Tribunales Marítimos

Los hechos sucedidos en los espacios acuáticos y entre ellos el que protagoniza la acción del hombre en los mismos, es decir, la navegación, constituyen una actividad de características especialísimas que la diferencian sustancialmente de otras del hombre. Por ello, las relaciones jurídicas y los problemas de naturaleza legal que surgen de la misma, tienen una particularidad que los distingue con marcada intensidad de las relaciones jurídicas y los problemas legales que originan de otros quehaceres humanos.

Una de las características propias del derecho marítimo, disciplina que estudia las relaciones jurídicas derivadas de la navegación, es su dinamismo. A través del Siglo XX, las causas marítimas en Venezuela se ventilaron en Tribunales ordinarios, normalmente los de competencia en materia mercantil. Pero, el poder judicial venezolano y los tribunales ordinarios a los cuales les ha sido atribuida competencia para conocer de los asuntos relativos a la navegación, no han podido dar apropiada respuesta a la necesidad de una justicia marítima idónea, habida cuenta de los problemas de que adolecen y el profundo divorcio entre su mecánica de funcionamiento y la necesidad de dinámica judicial que impone la actividad de la navegación, haciéndolos en consecuencia ineficientes e inadecuados para el manejo de estas causas, las cuales, entre otros aspectos, requieren para su adecuado trámite de extrema celeridad.

En efecto, los buques surcan los mares y llegan o abandonan un puerto, un país o determinada zona de las aguas territoriales de una nación con gran rapidez. La velocidad con que los tribunales ordinarios tratan las causas en Venezuela, no es congruente con esa rapidez. A la vez, por su naturaleza, las relaciones jurídicas que derivan de la navegación son dinámicas desprovistas de rigurosidad

formal o documentos, con acuerdos celebrados muchas veces verbal, telefónicamente o por medios electrónicos. Los Tribunales Marítimos deben poder reflejar esto y juzgar atendiendo a la realidad material de las relaciones jurídicas derivadas de la navegación, más que a los formalismos. Mas aún, siendo el derecho marítimo una disciplina altamente especializada, requiere de juzgadores que tenga el conocimiento e idealmente hasta la vivencia directa necesaria, para comprender la naturaleza jurídica real de las relaciones que surjan en esta actividad. Es por ello que la tendencia moderna a nivel internacional ha sido a la creación de tribunales especializados en esta materia, que funcionen con celeridad, que puedan tomar sus decisiones fundamentadas en la realidad material de los hechos más que en la rigurosidad formal, y que sean conducidos por personas conocedoras de la materia.

En atención pues a esa necesidad de una jurisdicción especial para tratar estas causas, los artículos 108 y 109 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares crean en Venezuela la jurisdicción acuática. La norma ordena la creación de los tribunales marítimos de primera instancia y tres tribunales superiores¹⁵.

Según los artículos 111 y 112, los Tribunales Marítimos tendrán jurisdicción sobre todo el espacio acuático nacional, sobre los buques venezolanos, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren, sobre los buques extranjeros que se encuentren en aguas bajo jurisdicción nacional sobre acciones

¹⁵ Conforme a la disposición transitoria Décimo Novena de la Ley los tribunales de primera instancia tendrán competencia así: el de La Guaira, para el Municipio Libertador (en la Ley se incluye erróneamente el término "Distrito Federal"), los Estados Miranda, Vargas y Dependencias Federales; el de Puerto Cabello para los estados Aragua, Carabobo, Cojedes, Lara, Portuguesa y Yaracuy; el de Puerto Ordaz en Amazonas, Apure, Bolívar, Delta Amacuro y Guarico; el de Maracaibo para Barinas, Falcón, Mérida, Táchira, Trujillo y Zulia y el de Puerto La Cruz en los Estados Anzoátegui, Monagas, Nueva Esparta y Sucre. A la vez, los tribunales Superiores Marítimos tendrán competencia así: Caracas en la Región Central; el de Barcelona en la Región Oriental; y el de Maracaibo en la Región Occidental.

derivadas de las operaciones que tengan lugar en la zona portuaria y sobre cualquier otra actividad que señale la ley respectiva¹⁶.

El artículo 111 enumera las materias que serán competencia de los Tribunales Superiores y Marítimos, y el artículo 112, las competencias de los Tribunales de Primera Instancia.

En general, será competencia de los tribunales marítimos todo lo correspondiente al comercio de tráfico marítimo, las acciones dirigidas contra los capitanes de buque, seguimiento de ejecución de hipotecas navales, sobre sentencias extranjeras en materia de navegación, ejecución de laudos arbitrales relacionados con causas marítimas, juicio concursales y de limitación de responsabilidad de los propietarios o armadores, acciones derivadas de avería gruesa, lo relativo a los servicios de pilotaje, remolque, el lanchaje y señalización, hidrográfica, meteorológica, manejo de contenedores, mercancías, materiales, provisiones, convertibles, construcción, reparación, modificación, desguace de buque, acciones propias del seguro marítimo, comisiones, honorarios de agentes navieros, y cualquier otra acción, medida o controversias reguladas por la legislación acuática nacional o internacional.

5. Registro Naval Venezolano

Tradicionalmente, los buques han sido considerados bienes muebles pero de una naturaleza especial. En primer lugar, en el derecho venezolano ha estado tradicionalmente sujetos a publicidad registral y son además susceptibles de hipoteca y perseguibles en manos de los terceros por los acreedores privilegiados. Adicionalmente se ha

¹⁶ En la Gaceta Oficial No.5.554 Extraordinario del 13 de noviembre de 2001, se publicó el Decreto No.1.551 con fuerza de Ley de Procedimiento Marítimo. El mismo regirá los procedimientos que se ventilarán ante la jurisdicción acuática. Igualmente, contiene disposiciones de tipo procedimental la Ley de Comercio Marítimo con respecto a la limitación de responsabilidad del armador, embargo preventivo de buques y aspectos relacionados.

considerado que el buque tiene un conjunto de características típicas de la persona tales como lo son un nombre, un domicilio y una nacionalidad. También, el buque constituye una universalidad de hecho, es decir, un conjunto de partes diferenciables (casco, quilla, aparejos, máquinas, mástiles, dispositivos electrónicos de navegación, etc.) que unidos en el propósito de conformar su estructura, se transforman en un bien único e individualizable.

Esa característica de bien mueble especial, el hecho de que en nuestra legislación su propiedad se ha transmitido por escritura pública, así como que son susceptibles a hipoteca, hacen necesario un sistema registral de condiciones especiales. Hasta ahora, en nuestro país ese sistema registral se había llevado por las oficinas subalternas de registro y las Capitanía de Puerto en forma paralela. Pero ese sistema dual era inconvenientemente a la luz del estado actual de la tecnología y de la información. Imposibilitaba al interesado acceder a una base de información única y centralizada para indagar sobre las características de la nave o su propietario, la existencia o no de gravámenes, sus traspasos de propiedad, etc., facilitaba la pérdida de información en la medida en que los métodos mediante los cuales se llevaban dichos registros no estaban acordes con los avances de la tecnología y estaban disgregados en distintas zonas o puertos del país, sin una fórmula o conjunto de principios unitarios en cuanto a como llevarlos.

En la discusión de hacia donde transformar el registro de naves en Venezuela, hubo siempre básicamente dos tesis. Una sugería mantener el rol de las Oficinas Subalternas de Registro mientras que otra propugnaba la unificación del sistema a la adscripción de la autoridad marítima eliminando el rol de las Oficinas Subalternas de Registro. Prevaleció ésta última.

Sin duda que uno de los aspectos más importantes de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares es la creación del Registro Naval Venezolano en forma centralizada. Así lo dispone el artículo 113, según el cual el Registro Naval Venezolano será llevado localmente en todo lo atinente a su jurisdicción y en cada

uno de las Capitanías de Puerto. El Título III (artículo 96 y siguientes) de la Ley de Marina Mercante y Actividades Conexas desarrolla ampliamente todo lo relativo al Registro, incluyendo las atribuciones de los registradores navales, la inscripción de buques, títulos y documentos, los derechos pagaderos por el registro de naves, la forma, efectos y rectificación de asientos y la extinción de las inscripciones.

6. La regulación de actividades conexas

La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares busca también crear un marco de regulación, con precisión de principios que señalen lineamientos generales, para el desarrollo de un grupo de actividades íntimamente vinculadas con los espacios acuáticos, con lo marítimo y con lo naval, que se desarrollan luego en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas.

6.1 Cabotaje

En casi todos los países ha sido tradicional reservar el cabotaje y la navegación doméstica a los buques de bandera nacional. Ese ha sido el caso de Venezuela. El artículo 120 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, determina que se entiende por cabotaje el transporte de mercancías nacionalizadas o no y las nacionales y el de personas entre puertos venezolanos, y prevé que el mismo queda reservado a buques de bandera nacional, siempre y cuando los fletes pagaderos a los mismos no excedan del 5% de lo que serían en buques de bandera extranjera.

Por su parte, el artículo 121 define la navegación doméstica como la que se realizan dentro de una misma jurisdicción o Capitanía de Puerto e igualmente los reserva a los de bandera nacional.

Por vía excepción, tal como ha sido el caso en el pasado en la regulación del cabotaje que se había normado en la Ley Orgánica de Aduanas, el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos podrá, oído

el Consejo Nacional, cuando no haya buques de bandera nacional que puedan prestar el servicio, otorgar permisos especiales a buques de bandera extranjera para que realicen cabotaje o navegación doméstica, siempre y cuando el buque cumpla con los requisitos de la legislación nacional o internacional en materia de seguridad.

6.2 Pilotaje, Remolque, Lanchaje

El pilotaje es el servicio que prestan los prácticos a los buques que ingresen a las denominadas Zonas de Pilotaje, para la navegación dentro de las mismas o las maniobras y movimientos correspondientes. El remolque es la asistencia que, para efectos de maniobras y navegación dentro de zonas especiales, prestan remolcadores a los buques, y el lanchaje, comprende los servicios a través de los cuales se verifican traslados de pilotos u otros de naturaleza similar desde y hacia los buques, embarcadores, muelles o puertos.

La Ley establece en su artículo 116 que el pilotaje, el remolque y el lanchaje, constituirán servicios públicos, pero podrán ser prestados en concesión por entes del sector privado. Los Capítulos VIII, IX y X del Título IV (artículos 195 y siguientes) de la Ley General de Marina y Actividades Conexas desarrollan en forma específica la regulación de estas actividades.

6.3 Señalización Acuática. Hidrografía

El artículo 119 de la Ley considera igualmente como servicios públicos el Sistema Nacional de Ayudas a la Navegación Acuática, la señalización acuática, las labores hidrográficas, meteorológicas, oceanográficas, la cartografía náutica y la canalización y mantenimiento de las vías navegables. En los Capítulos VI y VII del Título IV de la Ley General de Marina y Actividades Conexas se regulan en forma específica estas actividades.

6.4 Industria Naval

La Ley declara igualmente interés público la industria naval, conformada por los astilleros, fábricas de embarcaciones, talleres navales, industria auxiliares de apoyo y empresas consultoras navales. El Capítulo III del Título IV de la Ley General de Marina se regulan más detalladamente la construcción, modificación, reparación y desguace de buques.

6.5. Búsqueda, Salvamento y Planes de Contingencia Nacional

Según el artículo 117 de la LOEAI los servicios de búsqueda y salvamento deberán ser prestados por el Estado a través del Ministerio de Infraestructura en coordinación con las Fuerzas Armadas Nacional, Defensa Civil y las demás autoridades nacionales. A la vez, se dispone que será responsabilidad de la autoridad acuática mantener actualizado los planes de contingencia en material ambiental, nacionales e internacionales¹⁷.

¹⁷ Lo relativo a la búsqueda y salvamento se rige igualmente por la Convención Internacional Sobre Buques y Salvamento de 1986 a la cual es parte Venezuela. Lo relativo a planes nacionales de contingencia se rige también por el Decreto Nacional de Contingencia que coordina Petróleos de Venezuela.

CAPITULO V

1. La nueva estructura patrimonial del sistema de administración

Una de las innovaciones fundamentales contenidas en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, la constituye sin duda sentar las bases para que los órganos del poder público encargados de administrar el sector acuático, se puedan financiar por sí mismos, cuestión que es por demás común en muchos países. De hecho, más aún, en algunos países como Bahamas, Honduras o Panamá y en los denominados registros abiertos o banderas de conveniencia, no solamente se utilizan las actividades del sector como fuente para financiar los órganos del Estado que controlan y regulan la actividad, sino que además, ellas generan para el Estado una utilidad que representa porción importante de ingreso a la nación.

Hasta la promulgación de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, diversos instrumentos legales en Venezuela establecían pagos por el registro, matriculación, inspección de naves y obtención de certificados; pero lo hacían de manera dispersa y la forma de pago las cantidades abonadas por el particular, no beneficiaban directamente a la autoridad marítima, excepto en el caso del pilotaje.

2. De las Tasas y Derechos

El artículo 86 de Ley establece la composición del patrimonio del Instituto y en su numeral primero, determina que el mismo estará conformado por, entre otros, los ingresos provenientes de su gestión y los derechos y tributos que acuerde la Ley. En su numeral cuarto, determina que lo conformarán también los recursos provenientes del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos; en el numeral quinto, el producto de la recaudación de tasas y derechos establecidos o que se establezcan por concepto de registro de buques,

de títulos y de las sanciones pecuniarias previstas en la Ley; y en el numeral sexto, el producto de la recaudación del pago de derechos que establezcan en los contratos de concesión, habilitación y autorizaciones de puertos.

Por su parte, los numerales 7, 8 y 9 del comentado artículo 86, establecen los porcentajes de contribución al Instituto de distintas actividades del sector. Conforme al numeral 7, el Instituto percibirá hasta un 10% de los ingresos brutos por servicios de pilotaje de las compañías concesionarias de este servicio, al tiempo que cuando el Instituto lo preste, percibirá el 100%; el numeral 8 determina que será para el Instituto hasta el 10% de los ingresos de las compañías concesionarias de remolcadores; y por su parte, el numeral 9 fija para el Instituto igual porcentaje de los ingresos brutos del lanchaje de las compañías concesionarias.

El numeral dos de la misma norma prevé que también conformaran el patrimonio del Instituto los recursos que le sean asignados en la Ley de Presupuesto y los aportes extraordinarios que acuerde el Ejecutivo Nacional. Sin embargo, dado el nivel de desarrollo del sector marítimo venezolano, una apropiada administración debería permitir que se hagan innecesarias las asignaciones especiales por parte del Ejecutivo y que los recursos que derivan de la propia actividad sirvan para financiar el funcionamiento del Instituto, de sus entidades y además represente un aporte adicional para el fisco.

3. El Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos

Además de prever las formas para que la autoridad acuática pueda financiarse a sí misma con ingresos provenientes de la actividad del sector, la Ley prevé la creación de un Fondo Especial para el Desarrollo de los Espacios Acuáticos. Según el artículo 92 (Fondo acuático) este Fondo, que se denominará Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos, tendrá por objeto el financiamiento de proyectos y actividades que persigan en el desarrollo de la marina mercante nacional, canalizaciones, hidrografía, meteorología, oceanografía,

cartografía náutica, ayudas de navegación, seguridad acuática, puertos, instrucción, modificación y reparación de buques, formación y capacitación y seguridad social de la gente de mar.

El artículo 98 de la Ley, prevé que los recursos para el Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos, provendrán en general de los aportes del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, los ingresos, productos de su gestión, de lo pagado por los buques nacionales o extranjeros y de una participación en las tasas y derechos por uso de canales, pilotaje, remolcadores de lanchaje, concesiones, habilitaciones y otros.

El artículo 93 determina los proyectos específicos en los cuales el Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos invertirá sus recursos, a saber: construcción de buques, obras de canalización, hidrografía, meteorología, oceanografía y cartografía náutica, sistemas de seguridad, investigación y otras obras. El artículo 94, determina las competencias del fondo y el artículo 95 establece igualmente que el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos no podrá comprometer más del 75% de los recursos del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos.

El artículo 101 fija los porcentajes de aporte de tarifas, tasas y derechos que corresponderán al Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos, a saber:

- 2% de la recaudación por servicios de canales;
- 2% de la de señalización acuática;
- 10% de los ingresos recaudados por la concesión del servicio de remolcadores;
- 10% de los ingresos recaudados por el servicio del lanchaje;
- 20% de los ingresos recaudados por las concesiones de servicios de pilotaje;

- 10% de los ingresos recaudados por concepto de concesiones, habilitaciones y autorizaciones de puertos públicos; y
- 1% de los ingresos recaudados por los entes administradores portuarios.

A la vez, el artículo 99 de la Ley establece una alícuota pagadera al Fondo en cada recalada por los buques nacionales o extranjeros que realicen tráfico internacional calculada, según al arqueo bruto de la embarcación y calculada en unidades tributarias desde una unidad tributaria pagadera por los buques de hasta 500 toneladas hasta 0.0030 unidades tributarias por tonelada de arqueo bruto que pagarán los buques mayores de 40.000 toneladas. La norma establece el pago de este derecho y contribución al Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos como requisito para la emisión del certificado de zarpe. Los buques de bandera nacional pagarán el 50% del monto establecido y los extranjeros de países que concedan reciprocidad a buques venezolanos gozarán de la misma rebaja.

4. Los Incentivos de Tipo Fiscal

Durante la década de los '90, la flota privada de bandera venezolana desapareció casi por completo. Se inscribieron en el Registro de la Marina Mercante muy pocos buques nuevos, y aún las empresas del Estado venezolano abanderaron los buques que adquirieron en el exterior¹⁸.

Los factores que originaron el descenso del tonelaje venezolano privado, al tiempo que el desestímulo al registro de nuevos buques, fueron múltiples. La eliminación de la reserva de carga, causó que desapareciera la ventaja del monopolio del transporte de mercancías internacionalmente para los buques de bandera venezolana. A la vez,

¹⁸ Es así como, por ejemplo, PDV Marina, filial de la Petrolera Estatal PDVSA registró en Panamá 8 tanqueros de crudo y 5 producteros que adquiridos durante esos años.

el costo de las tripulaciones venezolanas, por las cargas laborales establecidas en la legislación del Trabajo en los buques de bandera venezolana, los hacían mucho más caros de operar que aquellos registrados en otras jurisdicciones y particularmente los abanderados en los denominados registros abiertos o bandera de conveniencia. El tercer factor era de naturaleza fiscal, pues el registro y operación de un buque bajo bandera venezolana estaba sujeto a excesivas cargas tributarias. La importación de la nave a efectos de su registro estaba sometida por un lado a arancel, por el otro, tasa aduanal, y adicionalmente a Impuesto al Valor Agregado, que aún siendo un impuesto trasladable, implicaba un costo financiero inicial excesivo para el armador. Lo anterior podrá ascender a 27% del valor de la nave. Por sobre ello, el buque estaba sujeto a Impuestos de los Activos Empresariales y los ingresos netos de la operación del mismo a Impuesto Sobre la Renta hasta el 34%.

Ante la existencia de múltiples jurisdicciones que exoneran tanto el registro de la nave como su operación de tributos, era lógico esperar que la reacción de la inversionistas en el sector fuese el de abstenerse de inscribir buques en el registro venezolano. Además, eliminada la reserva de carga en tráfico internacional, el único atractivo de registrar un buque bajo bandera nacional que quedó fue la posibilidad de realizar tráfico de cabotaje, en principio prohibido a buques extranjeros y el mercado de productos para transportar en cabotaje limitado fuera de lo que es el sector petrolero. Ese cúmulo de cargas, mas el limitado mercado, originaron el decrecimiento de la flota y que no se registrasen buques bajo bandera nacional.

Con el objetivo a revivir la flota nacional, en Junio del año 2000 la Comisión Legislativa Nacional, promulgó la denominada Ley de Reactivación de la Marina Mercante. Uno de los aspectos fundamentales de esta, fue prever un conjunto de incentivos de carácter fiscal para los buques, accesorios de navegación y plataformas de exploración que se registrasen en Venezuela.

Mas concretamente, al Ley de Reactivación de la Marina Mercante estableció exenciones para:

- los impuestos de importación o aranceles;
- las tasas aduanales;
- el Impuesto al Valor Agregado¹⁹
- Además, previó una rebaja de Impuesto Sobre la Renta por inversión, el 75% del valor del buque o accesorio o de su arrendamiento.

En el proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares que se preparó bajo la coordinación de la comisión relatora de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Infraestructura, se incluía un Capítulo en el cual se ratificaban todos estos incentivos de carácter fiscal. Se añadían además otros, como por ejemplo la eliminación de las retenciones de Impuesto Sobre la Renta por el pago de arrendamiento de buques de bandera venezolana y se aclaraban ciertos aspectos de los incentivos previstos en la Ley de Reactivación. En este sentido, por ejemplo, se eliminaba la palabra "nuevos" antes del término "buques o accesorios" previsto en el artículo 5 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante²⁰.

¹⁹ La exención de IVA quedó además confirmada por el artículo 17, numeral 11 de la Ley de Valor al Impuesto Agregado conforme a su reforma.

²⁰ El término "nuevos" antes de la palabra "buques o accesorios" contenido en el artículo de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante se refiere a que para que el inversionista pueda gozar de la rebaja por inversión, es necesario que el buque sea nuevo en Venezuela, es decir, que no haya estado registrado antes. No significa ni debe interpretarse como que tenga que ser un buque recién construido. En efecto, si el objetivo de la Ley de Reactivación es desarrollar la Marina Mercante, es lógico someter el beneficio fiscal de la rebaja por inversión a que el buque se registre en Venezuela por primera vez. No tiene lógica someterlo a que sea una construcción nueva, pues en el interés de desarrollar la flota nacional, es en realidad irrelevante el de si se trata de construcciones nuevas o usadas, sobre todo cuando muchos buques o accesorios usados tienen una sustancial vida útil remanente.

Sin embargo, en el capítulo de incentivos fiscales de la versión de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares aprobada, se incluyó únicamente la exención al pago de Impuesto a los Activos Empresariales (artículo 127). A la vez, se incluyó una norma contenida en el artículo 126 de la Ley, según la cual el Presidente en Consejo de Ministros podrá otorgar exoneraciones totales o parciales de los tributos que causen las importaciones temporales o definitivas de buques, materiales, maquinarias, insumos, equipos, repuestos y demás accesorios relacionados con la actividad acuática.

Pero evidentemente, el sistema de incentivos fiscales se mantiene no obstante no estar regulado en su totalidad en la LOEAI. Es de principio que las leyes se derogan por otras leyes. Esa derogatoria puede ser expresa. Es el caso de cuando determinada ley contiene una norma según la cual queda derogada otra anterior. La disposición derogatoria única de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, contiene 5 numerales en los cuales se declaran expresamente derogadas la Ley de Admisión y Permanencia de Naves de Guerra en Aguas Territoriales, la Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a largo de las Costas Continentales e Insulares de la República, 6 artículos de la Ley Sobre el Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección de la Pesca y del Espacio Aéreo, 11 artículos de la Ley de Navegación y el Decreto 2072 mediante el cual se crea el Consejo Nacional de la Marina Mercante.

Por otra parte, la derogatoria de una ley por otra puede ser tácita, es decir, cuando la posterior en el tiempo o superior en jerarquía, por ser orgánica o especial en la materia, contiene una disposición que colide con otra anterior. Siendo que la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares no derogó expresamente la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, solo podría aducirse que los incentivos fiscales previstos en esta última, quedaron derogados en la medida que coliden con algunas otras disposición de la primera de las nombradas.

Ninguna disposición de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, colide con el incentivo fiscal de la rebaja del 75% por inversión consagrado en el artículo 5 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante. Lo mismo puede decirse con relación a los incentivos de exención de Impuestos de Importación, Tasas Aduanales e Impuesto al Valor Agregado. En efecto, el que el artículo 126 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares le concede al Presidente de la República la facultad de otorgar exoneraciones totales o parciales del Impuesto de Importación de Buques y Accesorios, no colide con que estén exentos. En efecto, el hecho que los buques y accesorios estén exentos de derechos de importación por virtud del artículo 4 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, no hace inoficioso el artículo 126 ni la facultad del Presidente de decretar exoneraciones. Pudiese suceder que en el futuro una disposición legislativa derogase las exenciones previstas en la Ley de Reactivación de la Marina Mercante. En ese caso se haría necesaria la aplicación del artículo 126, con lo que, habida cuenta de que la Ley de Reactivación de la Marina Mercante se decretó en el contexto del régimen de transición, se puede afirmar que el artículo 126 sirve de base para pasar del régimen transitorio de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, a la eventual implementación de los incentivos con apoyo en un régimen definitivo.

En apoyo adicional de la tesis, en la Ley de Aviación Civil aprobada en la Gaceta Oficial 37.293 del 28 de septiembre de 2001, se preveyeron en las disposiciones transitorias exenciones de Impuesto de Importación a las aeronaves por un período de 5 años, lo cual confirma la política de estado que informa el régimen de incentivos fiscales aplicables a los buques, pues este sector requiere un incremento de la flota tan o mas substancial que la aérea.

En conclusión, con la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares se mantienen los siguientes incentivos fiscales para la importación de buques, accesorios de plataforma:

- (a) una exención de derechos de importación por virtud del artículo 4 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante;
- (b) una exención de tasa aduanal por virtud del artículo 4 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante;
- (c) una exención de Impuesto al Valor Agregado por virtud del artículo 4 de Ley de Reactivación de la Marina Mercante y la Ley de Impuesto al Valor Agregado; y
- (d) una rebaja por inversión, del 75% del monto de las nuevas inversiones en el arrendamiento o adquisición de buques y demás elementos previstos en el artículo 5 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante.

§ § §

LEY ORGANICA DE LOS ESPACIOS ACUATICOS E INSULARES

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Objeto:

Artículo 1.- Esta Ley tiene por objeto regular el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control sobre los espacios acuáticos e insulares de la República Bolivariana de Venezuela, conforme al Derecho Interno e Internacional.

Espacios Acuáticos - Definición

Artículo 2.- Los espacios acuáticos e insulares de la República comprenden todas las áreas marítimas, fluviales y lacustres del Espacio Geográfico Nacional.

Intereses Acuáticos

Artículo 3.- Son intereses acuáticos, aquellos relativos a la utilización y el aprovechamiento sustentable de los espacios acuáticos de la Nación. Los mismos se derivan de los intereses nacionales.

Políticas Acuáticas

Artículo 4.- Las políticas acuáticas consisten en la definición de las potencialidades acuáticas del país y el diseño de las estrategias de desarrollo sustentable de la nación, con el fin de alcanzar los objetivos acuáticos del Estado mediante la utilización de recursos políticos, económicos, humanos y tecnológicos, entre otros.

Intereses Tutelados

Artículo 5.- El Estado debe preservar el mejor uso de los Espacios Acuáticos e Insulares de acuerdo a sus potencialidades y a las estrategias institucionales, económicas y sociales del país, para garantizar un desarrollo sustentable. Estas políticas y las referentes a los espacios insulares, estarán dirigidas a garantizar, entre otros aspectos:

1. El imperio de la ley, vigilancia y control para reprimir la actividad ilícita.
2. El poblamiento armónico del territorio insular y las costas marítimas y los ejes fluviales y espacios lacustres.
3. La seguridad social de la gente de mar.
4. La seguridad de la vida humana y la prestación de auxilio.
5. La preservación del patrimonio arqueológico y cultural acuático y subacuático.
6. El desarrollo de la marina nacional.
7. El desarrollo, regulación, promoción, control y consolidación de la industria naval.
8. El desarrollo, regulación, promoción y control de la industria turística.
9. El desarrollo, regulación, promoción y control de la actividad científica y de investigación.
10. El desarrollo, regulación, promoción y control de los deportes náuticos.
11. El desarrollo, regulación, promoción y control de las actividades económicas, en los espacios acuáticos e insulares.

12. El desarrollo, regulación, promoción y control de los asuntos navieros y portuarios del Estado.
13. El disfrute de las libertades de comunicación internacional, de emplazamiento y uso de instalaciones, de la pesca y la investigación científica en la Alta Mar.
14. La cooperación con la comunidad internacional para la conservación de especies migratorias y asociadas en la Alta Mar.
15. La exploración y explotación sustentable, de los recursos naturales en el Gran Caribe y los océanos, en especial en el Atlántico y el Pacífico.
16. La participación, conjuntamente con la comunidad internacional, en la exploración y aprovechamiento de los recursos naturales, en la distribución equitativa de los beneficios que se obtengan y el control de la producción de la Zona Internacional de los Fondos Marítimos y la Alta Mar.
17. La protección, conservación, exploración y explotación, de manera sustentable, de las fuentes de energía, así como de los recursos naturales, los recursos genéticos, los de las especies migratorias y sus productos derivados.
18. La investigación, conservación y aprovechamiento sustentable de la biodiversidad.
19. El desarrollo de las flotas pesqueras de altura y las artesanales.
20. La seguridad de los bienes transportados por agua.
21. La promoción del transporte de personas y bienes y el desarrollo de mercados.
22. La preservación de las fuentes de agua dulce.

23. La preservación del medio acuático contra los riesgos y daños de contaminación.
24. La protección, conservación y uso sustentable de los cuerpos de agua.
25. El disfrute de las libertades consagradas en el derecho internacional.
26. La cooperación en el mantenimiento de la paz y del orden legal internacional.
27. La cooperación internacional derivada de las normas estatuidas en las diversas organizaciones, de las cuales la República sea parte.
28. La participación en los beneficios incluidos en acuerdos y convenios con relación al desarrollo, transferencia de tecnología para la exploración, explotación, conservación y administración de recursos, protección y preservación del medio marino, la investigación científica y otras actividades conexas.
29. La promoción de la integración, en especial la latinoamericana, iberoamericana y del Caribe.
30. La promoción de la no proliferación nuclear en el Caribe.
31. Otras que sean contempladas en los planes de desarrollo nacional.

Competencias Adicionales

Artículo 6.- Es competencia del Estado, la ejecución de labores hidrográficas, oceanográficas, meteorológicas, de dragado, de señalización acuática y otras ayudas a la navegación, así como la cartografía náutica, todo ello sin perjuicio de la participación de

entes privados, siempre bajo la supervisión del Estado. El Estado también garantizará la coordinación de estas actividades con los organismos internacionales especializados en la materia.

Interés Público

Artículo 7.- Se declaran de interés público y de carácter estratégico todas lo relacionado con los espacios acuáticos e insulares, especialmente el transporte marítimo nacional e internacional de bienes y personas y en general, todas las actividades inherentes y conexas, relacionadas con la actividad marítima y naviera nacional.

Defensa y Seguridad

Artículo 8.- El Estado adoptará las medidas necesarias en materia de defensa y de seguridad nacional en sus espacios acuáticos e insulares, para proteger los intereses de la República.

TITULO II

DE LOS ESPACIOS FLUVIALES Y LACUSTRES

Recursos Hídricos

Artículo 9.- El Estado asegurará la ordenación y la explotación sustentable de los recursos hídricos y de la biodiversidad asociada de sus espacios acuáticos e insulares.

La promoción, investigación científica, ejecución y control de la catalogación de los recursos naturales, la navegación y otros usos de los recursos, así como todas las actividades relacionadas con la ordenación y su aprovechamiento sustentable, serán reguladas por la ley.

El Ejecutivo Nacional promoverá la cooperación internacional en cuanto a las cuencas hidrográficas transfronterizas y los cursos de agua contiguos y sucesivos, así como el aprovechamiento de sus recursos y protección de sus ecosistemas, especialmente con los países limítrofes, salvaguardando los derechos e intereses legítimos del Estado.

TITULO III

DEL MAR TERRITORIAL

Capítulo I

Generalidades

Mar Territorial-Soberanía

Artículo 10.- La soberanía nacional en el mar territorial se ejerce sobre el espacio aéreo, las aguas, el suelo y subsuelo, y sobre los recursos que en ellos se encuentren.

Mar Territorial-Límites

Artículo 11.- 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 apropiado en cartas a gran escala publicadas oficialmente por el Ejecutivo Nacional o a partir de las líneas de base establecidas en esta Ley.

Mediciones Especiales

Artículo 12.- Cuando las circunstancias impongan un régimen especial debido a la configuración de la costa, a la existencia de islas, o cuando intereses propios de una región determinada lo justifiquen, la medición se hará a partir de las líneas de base recta que unan los puntos apropiados a ser definidos por el Estado. Las aguas comprendidas dentro de las líneas de base recta son aguas interiores integrantes del territorio nacional.

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

Ríos

Artículo 13.- En los ríos que desembocan directamente en el mar, la línea de base será una línea recta trazada a través de la desembocadura entre los puntos de la línea de más baja marea de sus orillas.

Bahías

Artículo 14.- La línea de base en las bahías, incluyendo las bahías históricas, es una línea de cierre que une los puntos apropiados de entrada de dichas bahías, en la línea de más baja marea de sus orillas.

Deltas

Artículo 15.- En los casos en que, por la existencia de un delta o de otros accidentes naturales, la línea de la costa sea muy inestable, los puntos apropiados pueden elegirse a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera y aunque la línea de bajamar retroceda

ulteriormente, las líneas de base recta seguirán vigentes, salvo que sean modificadas por el Ejecutivo Nacional.

Construcciones

Artículo 16.- Las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que formen parte integrante del sistema portuario, son parte de ésta y servirán de línea de base para medir la anchura del mar territorial.

Elevaciones

Artículo 17.- Cuando una elevación que emerja en la más baja marea esté total o parcialmente a una distancia del territorio continental o insular nacional que no exceda de la anchura del mar territorial, la línea de más baja marea de esta elevación será utilizada como línea de base recta para medir la anchura del mar territorial.

Capítulo II

Del Paso Inocente

Paso Inocente

Artículo 18.- Los buques extranjeros gozan del derecho de paso inocente por el mar territorial de la República. Por paso inocente se entiende:

1. La navegación por el mar territorial con el fin de atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores o hacer escala en una parte del sistema portuario.
2. Penetrar en las aguas interiores o puertos de la República o salir de ellos.

Características

Artículo 19.- El paso será considerado inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de la República. Se considerará que el paso es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de la República si el buque extranjero, realiza alguna de las siguientes actividades:

1. Amenazas o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de la República o que de cualquier otra forma viole los principios de Derecho Interno e Internacional enunciados en la Carta de las Naciones Unidas.
2. Ejercicios o prácticas con armas de cualquier clase.
3. Actos destinados a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad de la República.
4. Actos de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad de la República.
5. El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves.
6. El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares.
7. El embarque o desembarque de cualquier producto, dinero o persona en contravención de la ley.
8. Actos o hechos que impliquen cualquier acción contaminante.
9. Actividades de pesca ilícitas.
10. La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos.
11. Actos dirigidos a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios e instalaciones de la República.

12. Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso inocente.

Paso no inocente

Artículo 20.- La República tomará medidas en su mar territorial para impedir todo paso que no sea inocente.

En caso de los buques que se dirijan hacia aguas interiores, o a recalar en una instalación portuaria, la República tomará las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de buques.

Reglas

Artículo 21.- El paso inocente será rápido e ininterrumpido. Sólo se permitirá detenerse o fondearse, en la medida que tales hechos constituyan incidentes normales de la navegación, o vengan exigidos por fuerza mayor o grave dificultad o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas y buques o aeronaves en peligro. Los buques de pesca extranjeros deberán durante su paso guardar los aparejos, equipos y demás utensilios de pesca, o recogerlos en una forma que impidan su utilización.

Buque con Armas de Destrucción Masiva

Artículo 22.- Se prohíbe la entrada de buques al mar territorial, aguas interiores o puertos venezolanos, si lleva a bordo armas nucleares, armas químicas o cualquier otro tipo de armas de destrucción masiva, así mismo si transporta estas o sus municiones o cualesquiera otras mercancías o productos expresamente prohibidas.

Los buques extranjeros de propulsión nuclear podrán entrar en las instalaciones portuarias previa aprobación del Ejecutivo Nacional

por órgano del Ministerio de la Defensa, la cual debe solicitarse con por lo menos treinta (30) días antes de la fecha de ingreso. Estos deberán portar los documentos establecidos por acuerdos internacionales para dichos buques y la carga que transportan y observarán las medidas especiales y precauciones establecidas en dichos acuerdos y en las regulaciones nacionales.

Vías Especiales

Artículo 23.- Cuando sea necesario, en función de la seguridad de la navegación, el Ejecutivo Nacional, demarcará y exigirá en su mar territorial, la utilización de vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico marítimo para la regulación del paso de los buques, así como un sistema de notificación de la posición de buques. Igualmente, se podrán establecer vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico marítimo especiales para los buques de guerra extranjeros o buques especiales por su naturaleza, o de su carga, que naveguen en el mar territorial o las aguas interiores. Las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico serán indicados en las cartas náuticas respectivas.

Zonas de Jurisdicción de Vigilancia Exclusiva

Artículo 24.- El Presidente o Presidenta de la República, mediante decreto, podrá ordenar el establecimiento de zonas de jurisdicción de vigilancia exclusiva en los espacios acuáticos e insulares, cuando los intereses de la República así lo exijan. En dichas zonas, el Estado ejercerá poderes para identificar, visitar y detener a personas, buques, naves y aeronaves, sobre las cuales existan sospechas razonables de que pudieren poner en peligro el orden público en los espacios acuáticos e insulares. Quedará a salvo el derecho de paso inocente, cuando sea aplicable.

Suspensión

Artículo 25.- El Ejecutivo Nacional podrá suspender temporalmente el derecho de paso inocente a los buques extranjeros, en determinadas áreas de su mar territorial por razones de seguridad y defensa del Estado.

Jurisdicción Penal

Artículo 26.- La jurisdicción penal venezolana no será aplicable a las infracciones cometidas a bordo de buques extranjeros durante su paso por el mar territorial, salvo que:

1. Las consecuencias de la infracción se extiendan al territorio de la República.
2. La infracción altere la paz de la Nación o el buen orden en el mar territorial.
3. El Capitán del buque, el agente diplomático o consular del Estado del pabellón del buque, hayan solicitado la asistencia de las autoridades nacionales competentes.
4. Esa jurisdicción sea necesaria con el fin de combatir el tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, trata de blancas, tráfico de órganos y cualquier otro delito de lesa humanidad.

Estas disposiciones no limitarán la aplicación de la jurisdicción penal si el buque extranjero atraviesa el mar territorial luego de abandonar las aguas interiores.

Medidas

Artículo 27.- El paso inocente de un buque extranjero cuando no ingrese en las aguas interiores de la República, no se verá afectado

por ninguna medida relacionada con infracciones cometidas antes de ingresar al mar territorial venezolano.

Esta norma no se aplicará en caso de violación de los derechos de la República en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental o en el caso de procesamiento de personas que causen contaminación del medio marino.

Las autoridades que tomen medidas en la esfera de la jurisdicción penal, si el Capitán de un buque así lo requiere, lo notificarán a la misión diplomática o a la oficina consular competente del Estado de pabellón.

Jurisdicción Civil

Artículo 28.- No podrá ser detenido un buque extranjero que pase por el mar territorial en el uso de su derecho de paso inocente, cuando el estado pretenda ejercer jurisdicción civil contra una persona natural que se encuentre a bordo del buque.

No se podrán tomar medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil contra un buque extranjero que transite por el mar territorial, salvo en aquellos casos que sean consecuencia de obligaciones contraídas por dicho buque, o de responsabilidades en que éste haya incurrido durante su paso por las aguas interiores o el mar territorial o con motivo de ese paso.

Las disposiciones del párrafo anterior no serán aplicables en caso de que el buque extranjero se haya detenido en el mar territorial o pase por este mar después de salir de las aguas interiores.

Leyes y Reglamentos

Artículo 29.- Las leyes y reglamentos referidos al paso inocente versarán principalmente sobre las siguientes materias:

1. La seguridad de la navegación y del tráfico marítimo.
2. La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones.
3. La protección de cables y tuberías submarinos.
4. La conservación de la biodiversidad.
5. La prevención de infracciones en materia pesquera.
6. La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos.
7. La prevención de las infracciones en materia fiscal, aduanas, inmigración y sanitaria.
8. Lo referente a buques de propulsión nuclear.
9. La preservación del medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación.
10. Las demás materias que considere pertinentes.

Capítulo III

De los Buques de Guerra

Condiciones para Permanencia

Artículo 30.- Los buques de guerra extranjeros pueden navegar o permanecer en aguas interiores y puertos de la República, con arreglo a lo dispuesto en esta Ley, siempre y cuando estén autorizados previamente, vía diplomática, por el Ejecutivo Nacional.

Aplicación

Artículo 31.- Las disposiciones de esta Ley se aplican igualmente a los buques de guerra extranjeros que cumplan funciones comerciales, a los buques auxiliares de las armadas extranjeras y a las aeronaves de las fuerzas armadas extranjeras que acuaticen en aguas bajo la jurisdicción de la República.

Límite de Tiempo

Artículo 32.- Ningún buque de guerra extranjero podrá permanecer más de quince días en aguas interiores o puertos de la República, a menos que reciba una autorización especial del Ejecutivo Nacional; y deberá zarpar dentro de un plazo máximo de seis horas, si así lo exigen las Autoridades Nacionales, aunque el plazo fijado para su permanencia no haya expirado aún.

Límite en Número

Artículo 33.- No podrán permanecer en aguas territoriales o puertos de la República, a un mismo tiempo, más de tres (3) buques de guerra de una misma nacionalidad. Los buques de guerra de países invitados a participar en maniobras combinadas con la Armada Nacional o que formen parte de una operación marítima multinacional, en las cuales participen unidades venezolanas, podrán ser admitidos en condiciones diferentes siempre y cuando sean autorizados, vía diplomática, por el Ejecutivo Nacional.

Observancia de Leyes

Artículo 34.- Los buques de guerra extranjeros que ingresen en aguas interiores o puertos venezolanos estarán obligados a respetar las leyes que regulen la materia de navegación, de puerto, policiales, de sanidad, fiscal, de aduanas, de seguridad marítima y ambientales, entre otras.

Prohibiciones

Artículo 35.- Los buques de guerra extranjeros que se encuentren en aguas bajo soberanía y jurisdicción de la República tendrán absoluta prohibición de efectuar trabajos topográficos e hidrográficos, oceanográficos, estudios de defensa o posiciones y capacidad militar o naval de los puertos; hacer dibujos o sondeos, ejecutar trabajos submarinos con buzos o sin ellos; tampoco podrán efectuar ejercicios de desembarco, de tiro o de torpedos, a menos que estén expresamente autorizados para ello.

Sentencias de Muerte

Artículo 36.- Los buques extranjeros que se encuentren en aguas bajo soberanía y jurisdicción de la República, no podrán ejecutar

ninguna sentencia que disponga condena de muerte o pena infamante mientras permanezcan en ellas.

Sitios de Fondeo

Artículo 37.- Corresponde a la Autoridad Acuática de la localidad, en coordinación con la Armada Nacional, designar y cambiar el sitio de fondeo de los buques de guerra extranjeros.

Ceremonial

Artículo 38.- El Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio de la Defensa, dispondrá todo lo relativo al ceremonial que ha de observarse al arribo de buques de guerra extranjeros, salvo lo estipulado en acuerdos internacionales.

Desembarco de Personal

Artículo 39.- El número de hombres que deban bajar a un mismo tiempo a tierra, y las horas para hacerlo y regresar a bordo, se fijarán de común acuerdo entre la Armada Nacional, el Capitán de Puerto y el Comandante del buque.

Armamento Personal

Artículo 40.- Sólo podrán, previa autorización del Ministerio de la Defensa, desembarcar armados, los oficiales, suboficiales y personal del servicio de policía del buque, únicamente con armas portátiles para la defensa personal. En casos especiales, con armas, tales como sables, espadas y similares, para ceremonias.

Permiso Especial

Artículo 41.- En caso de honras fúnebres u otras solemnidades, el Ministerio de la Defensa podrá conceder permiso para el desembarco de un grupo armado, en las condiciones previstas en el artículo anterior, destinado a rendir honores.

Invitación a salir

Artículo 42.- En caso de que la tripulación de un buque de guerra extranjero no se comporte de acuerdo a las reglas establecidas en la ley, la autoridad competente, deberá, primeramente, llamar la atención del oficial encargado del mando, sobre la violación cometida, y le exigirá formalmente la observancia de las normas. Si esta gestión no diere ningún resultado, el Ejecutivo Nacional podrá disponer que se invite al Comandante del buque a salir inmediatamente del puerto y de las aguas bajo la soberanía de la República.

Buques beligerantes

Artículo 43.- Son aplicables a la admisión y permanencia de buques de guerra pertenecientes a estados beligerantes, en aguas y puertos venezolanos, las disposiciones pertinentes establecidas por el Derecho Internacional; sin embargo, el Ejecutivo Nacional está facultado para someter a reglas especiales, limitar y aun prohibir la admisión de dichos buques cuando la juzgue contraria a los derechos y deberes de la neutralidad.

Submarinos

Artículo 44.- El acceso a las aguas y puertos de Venezuela de los submarinos pertenecientes a estados extranjeros no beligerantes, se rige por las disposiciones de la ley. Estos submarinos solo podrán

penetrar en las aguas bajo soberanía de la República, navegando en superficie y enarbolando el pabellón de su nacionalidad.

Submarinos beligerantes

Artículo 45.- En caso de conflicto armado entre dos o más Estados extranjeros, el Ejecutivo Nacional podrá prohibir que los submarinos de guerra de los beligerantes entren, naveguen o permanezcan en aguas bajo soberanía de la República; podrá exceptuar de esta prohibición a los submarinos que se vean obligados a penetrar en dichas aguas por averías, estado del mar, o por salvar vidas humanas. En estos casos el submarino debe navegar en la superficie, enarbolar el pabellón de su nacionalidad y la señal internacional que indique el motivo de efectuar su entrada en aguas bajo soberanía de la República; y deberá abandonarlas, cuando haya cesado dicho motivo o lo ordene el Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio de la Defensa.

Excepciones

Artículo 46.- Las disposiciones sobre el tiempo de permanencia de buques de guerra extranjeros en aguas interiores y puertos de la República, no se aplicarán:

1. A los buques de guerra extranjeros cuya admisión haya sido autorizada en condiciones excepcionales.
2. A los que se vean obligados a refugiarse en aguas o puertos de la República, a causa de peligros en la navegación, mal tiempo u otros imprevistos, mientras éstos duren.
3. Cuando a bordo de estos buques se encuentren Jefes de Estado o funcionarios diplomáticos en misión ante el Gobierno Venezolano.

Los buques de pabellón nacional o extranjero, estarán sujetos a visitas y registros por parte de naves o aeronaves de la Fuerza Armada Nacional, en los espacios acuáticos de la República y en la Alta Mar, cuando existan motivos fundados para creer que cometen o hayan cometido violaciones a las leyes nacionales o internacionales. La Ley establecerá el procedimiento para la visita y registro en tiempo de paz y de emergencia o en conflicto armado, el cual deberá ajustarse a los usos y normas del Derecho Internacional.

Derecho de Persecución

Artículo 47.- Los buques extranjeros, estarán sujetos al derecho de persecución por parte de buques o aeronaves de la Fuerza Armada Nacional, en los Espacios Acuáticos de la República y en la Alta Mar, cuando existan motivos fundados para creer que cometen o hayan cometido violaciones a las leyes nacionales o internacionales. En caso de persecución, ésta cesará una vez que el buque perseguido, haya penetrado a las aguas de su pabellón o a las aguas de un tercer Estado.

Visita, Registro y Persecución

Artículo 48.- Los Comandantes de buques y aeronaves de la Fuerza Armada Nacional podrán interrogar, examinar, registrar y detener a personas y buques, conforme a la ley y en el ejercicio del Derecho Internacional de visita, registro y persecución.

Uso de Fuerza

Artículo 49.- En tiempo de paz, las unidades de la Armada podrán hacer uso de la fuerza en casos de:

1. Legítima defensa frente a una agresión o peligro inminente o actual contra el buque o su tripulación.

2. Legítima defensa frente a una agresión o peligro inminente o actual contra la vida o propiedades de ciudadanos venezolanos o extranjeros.
3. Detención de buques que no hayan acatado la orden de detenerse.
4. Proteger la integridad del territorio nacional, frente a la intrusión de buques armados extranjeros.

TITULO IV

DE LA ZONA CONTIGUA

Extensión

Artículo 50.- Para los fines de vigilancia marítima y resguardo de sus intereses, la República tiene, contigua a su mar territorial, una zona que se extiende hasta veinticuatro millas náuticas (24 MN), contadas a partir de las líneas de más baja marea o las líneas de base desde las cuales se mide el mar territorial.

Medidas

Artículo 51.- La República tomará en la zona contigua, medidas de fiscalización para prevenir y sancionar infracciones de sus leyes y reglamentos en materia fiscal, de aduana, inmigración y sanitaria.

TITULO V

DE LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

Extensión

Artículo 52.- La zona económica exclusiva se extiende a lo largo de las costas continentales e insulares de la República, más allá del mar territorial y adyacente a éste, a una distancia de doscientas millas náuticas (200 MN) contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Derechos

Artículo 53.- La República goza en la zona económica exclusiva de:

1. Derechos de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, de las aguas suprayacentes, y sobre otras actividades tendentes a la exploración y explotación sustentable económica de la zona, tales como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos.
2. Jurisdicción, con arreglo a lo previsto en esta Ley, en lo relacionado con:
 - a. El establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
 - b. La investigación científica marina;
 - c. La protección y preservación del medio marino.

La República podrá tomar las medidas que considere convenientes para la conservación y uso sustentable de la biodiversidad y demás elementos del medio marino, más allá de los límites de la zona

económica exclusiva, conforme a lo establecido en el Derecho Internacional.

Publicidad

Artículo 54.- El Ejecutivo Nacional hará constar en cartas geográficas y náuticas oficiales, las líneas del límite exterior de la zona económica exclusiva, a las que se dará la debida publicidad.

Libertades del Mar

Artículo 55.- En la zona económica exclusiva de la República, todos los estados sean ribereños o sin litoral, gozan con sujeción a las disposiciones de esta Ley, de las libertades de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas y de otros usos legítimos del mar relacionados con dichas libertades, reconocidos por el Derecho Internacional.

Derechos Exclusivos

Artículo 56.- En la zona económica exclusiva, la República tiene el derecho exclusivo de construir, así como de autorizar y reglamentar la construcción, explotación y utilización de islas artificiales; instalaciones y estructuras para los fines previstos en este Título y para otras finalidades económicas; así como para impedir la construcción, explotación y utilización de instalaciones y estructuras que puedan obstaculizar el ejercicio de los derechos de la República, conforme al régimen siguiente:

1. La República tiene la jurisdicción exclusiva sobre dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, incluso la jurisdicción en materia de disposiciones aduaneras, fiscales, sanitarias, de seguridad y de inmigración, entre otras.

2. Para garantizar la seguridad de la navegación, la construcción de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras recibirá la publicidad adecuada y se mantendrán medios permanentes para señalar su presencia. Todas las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso serán retiradas, teniendo en consideración las normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido a este respecto la organización internacional competente. A los efectos de la remoción se tendrán también en cuenta la pesca, la protección del medio marino y los derechos y obligaciones de otros Estados. Se dará aviso apropiado de la profundidad, posición y dimensiones de las islas artificiales, instalaciones y estructuras que no hayan sido retiradas completamente.
3. Cuando sea necesario, la República podrá establecer, alrededor de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad en las cuales podrá tomar medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como la de aquellas.
4. El Ejecutivo Nacional determinará la anchura de las zonas de seguridad, teniendo en cuenta las normas internacionales pertinentes. Dichas zonas se establecerán de manera tal que guarden la debida relación con la índole y funciones de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, y no se extenderán a una distancia mayor de quinientos metros (500 mts.), medidos a partir de cada punto de su borde exterior, a menos que lo autoricen las normas internacionales generalmente aceptadas o salvo recomendación de la organización internacional pertinente.
5. Todos los buques deben respetar dicha zona de seguridad y observar las normas internacionales generalmente aceptadas con respecto a la navegación en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad.
6. No podrán establecerse islas artificiales, instalaciones y estructuras, ni zona de seguridad alrededor de ellas, cuando

obstaculicen la utilización de las rutas marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.

7. Las islas artificiales, instalaciones y estructuras no tienen mar propio y su existencia no afecta la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.
8. Para las autorizaciones a las que se refiere este artículo, se acatarán las disposiciones previstas en la legislación ambiental vigente.
9. La materia de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, pertenecen al dominio público, sin menoscabo del cumplimiento de otras leyes.

Medidas

Artículo 57.- Para el estudio, la exploración, explotación, conservación y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales de la zona económica exclusiva, la República podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de esta Ley y de cualquier otra ley, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos administrativos y judiciales.

La República procurará directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales competentes, acordar las medidas necesarias para coordinar y asegurar la conservación y el desarrollo de los recursos hidrobiológicos o especies asociadas que existan en la zona económica exclusiva nacional y en las zonas económicas exclusivas de Estados vecinos.

En caso de que la zona económica exclusiva de la República y una zona fuera de esta última, adyacente a ella y no comprendida en la zona económica exclusiva de ningún otro Estado, contenga

poblaciones ícticas o de especies asociadas, la República procurará directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales competentes, concertar con los Estados que practiquen la pesca de esas poblaciones en la zona adyacente, las medidas necesarias para su conservación.

Preservación de Recursos

Artículo 58.- El Ejecutivo Nacional, teniendo en cuenta los datos científicos más fidedignos de que disponga, asegurará, mediante medidas adecuadas de conservación y administración, que la preservación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva no sea amenazada por un exceso de explotación. La República cooperará con las organizaciones pertinentes subregionales, regionales y mundiales con este fin.

Conservación – Medidas

Artículo 59.- El Ejecutivo Nacional podrá dictar las medidas de conservación y administración de la zona económica exclusiva, tomando en cuenta sus efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a preservar o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles en que su reproducción pueda verse gravemente amenazada.

La República podrá aportar e intercambiar la información científica disponible, las estadísticas sobre captura y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, y con la participación de todos los Estados interesados, incluidos aquellos cuyos nacionales estén autorizados para pescar en la zona económica exclusiva.

Límite de Captura

Artículo 60.- El Ejecutivo Nacional determinará periódicamente la capacidad de captura permisible para explotar los recursos vivos de la zona económica exclusiva. Cuando, según esta determinación, la República no tenga capacidad para explotarla completamente, podrá conceder acceso de buques pesqueros extranjeros a la zona económica exclusiva con el fin de explotar el excedente de la captura permisible, condicionado a la firma previa de un acuerdo pesquero con el Gobierno del Estado de la nacionalidad de estos buques, y al cumplimiento de los requerimientos establecidos en la legislación nacional tomando en cuenta el beneficio económico y social de la República.

Los nacionales de otros Estados que pesquen en la zona económica exclusiva de la República, cumplirán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos de la República.

TITULO VI

DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL

Extensión

Artículo 61.- La plataforma continental de la República comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de doscientas millas náuticas (200 MN), contadas desde la línea de más baja marea o desde las líneas de base, a partir de las cuales se mide la extensión del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental, no llegue a esa distancia. Cuando el borde exterior del margen continental sobrepasare la distancia de doscientas millas náuticas (200 MN), la República establecerá dicho borde, el cual fijará el límite de la

plataforma continental con la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos, conforme al Derecho Internacional.

Soberanía

Artículo 62.- La República ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de la exploración y explotación sustentable de sus recursos naturales. Nadie podrá emprender estas actividades sin su expreso consentimiento.

Los derechos de la República sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa.

Los recursos naturales aquí mencionados son los recursos minerales y recursos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el periodo de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo.

Aguas Suprayacentes

Artículo 63.- Los derechos de la República sobre la plataforma continental no afectan la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni la del espacio aéreo situado sobre tales aguas.

Tuberías, Cables, Túneles, Islas

Artículo 64.- La República tomará medidas para la exploración de la plataforma continental, la explotación de sus recursos naturales y la prevención, reducción y control de la contaminación causada por tuberías submarinas.

Artículo 65.- El trazado de la línea para el tendido de cables o tuberías en la plataforma continental, y la entrada de éstos al territorio nacional estará sujeto al consentimiento del Estado teniendo en cuenta los cables o tuberías ya instalados.

Artículo 66.- La República tiene el derecho exclusivo de autorizar y regular las perforaciones y túneles en su plataforma continental.

Las islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental, se regirán por lo establecido en el artículo 56 de esta Ley.

TITULO VII

DEL ESPACIO INSULAR

Definición

Artículo 67.- El Espacio Insular de la República comprende los archipiélagos, islas, islotes, cayos, bancos y similares situados o que emerjan, por cualquier causa, en el mar territorial, en el que cubre la plataforma continental o dentro de los límites de la zona económica exclusiva, además de las áreas marinas o submarinas que hayan sido o puedan ser establecidas.

Régimen

Artículo 68.- El espacio insular estará organizado en un régimen político administrativo propio, el cual podrá ser establecido mediante ley especial para una isla, un grupo de ellas o todo el espacio insular.

TITULO VIII
DE LA ALTA MAR

Derechos de la República

Artículo 69.- La República ejercerá de conformidad con el Derecho Internacional, los derechos que le corresponden en la 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.

TITULO IX
DE LOS FONDOS MARINOS Y OCEÁNICOS

Derechos de la República

Artículo 70.- 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 borde exterior del margen continental, fuera de los límites de la jurisdicción de la República.

TITULO X
**DEL PATRIMONIO CULTURAL Y
ARQUEOLOGICO SUBACUATICO**

Control

Artículo 71.- La autorización, supervisión y control de las actividades relacionadas con la ubicación, intervención apropiada y protección del patrimonio cultural y arqueológico subacuático que se

encuentra en los espacios acuáticos e insulares de la República, serán regulados en leyes y reglamentos especiales.

TITULO XI

DE LA DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y SUBMARINAS

Delimitación

Artículo 72.- El Estado propiciará la conclusión de las delimitaciones pendientes de áreas marinas y submarinas, mediante acuerdo directo con cada uno de los países ribereños limítrofes, sobre la base de principios equitativos y teniendo en cuenta todas las circunstancias pertinentes. Los acuerdos internacionales que pudieren comprometer la Soberanía Nacional podrán ser sometidos a referendo.

El Ejecutivo Nacional dará publicidad adecuada a las delimitaciones que ya se encuentran vigentes o que se efectúen de conformidad con lo estipulado en el párrafo anterior en particular mediante la publicación de cartas geográficas y náuticas.

TITULO XII

DE LA INVESTIGACION CIENTIFICA

Regulación

Artículo 73.- La promoción y ejecución de la investigación científica en los espacios acuáticos e insulares deberán ajustarse a los lineamientos del Plan Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación.

La realización de proyectos o actividades de investigación científica por parte de personas naturales o jurídicas, podrá ser negada por el

Ejecutivo Nacional, cuando el proyecto guarde relación directa con la exploración o explotación sustentable de los recursos naturales, entrañe perforaciones, utilizase explosivos o la introduzca sustancias o tecnologías que, inapropiadamente utilizadas, puedan dañar el medio acuático, involucre la construcción, el funcionamiento o la utilización de las islas artificiales, instalaciones, estructuras y dispositivos, cualesquiera sea su función, cuando sea contrario al interés nacional, obstaculice indebidamente actividades económicas que la República lleve a cabo con arreglo a su jurisdicción y según lo previsto en la ley y todos aquellos que de cualquier otra manera, afecte los intereses de la República.

Autorizaciones

Artículo 74.- Las investigaciones científicas a ser realizadas en los Espacios Acuáticos e Insulares de la República, deberán contar con la autorización correspondiente de los organismos competentes, los cuales en el ejercicio de sus atribuciones coordinarán la procedencia de la misma, de conformidad con la ley.

TITULO XIII

DE LA AUTORIDAD Y LA ADMINISTRACION DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS E INSULARES

Capítulo I

De la Autoridad Acuática

Competencia Poder Nacional

Artículo 75.- Corresponde al Ejecutivo Nacional, a través de sus órganos, el ejercicio de las competencias que sobre los espacios acuáticos e insulares tienen atribuidos de conformidad con la ley. En tal sentido, las labores de coordinación que fueren necesarias serán

efectuadas por el por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.

Capítulo II

De la Administración y el Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares

Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos

Artículo 76.- Se crea el Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares como máximo organismo asesor del Ejecutivo Nacional en materia de fomento y desarrollo de la marina mercante, la industria naval, el desarrollo de los canales de navegación en ríos y lagos, la investigación científica y tecnológica del sector acuático, la formación, capacitación, actualización y certificación de los recursos humanos de dicho sector.

Sociedad Civil

Será, además, un órgano de participación de la sociedad civil organizada en el asesoramiento para la formulación y seguimiento de políticas, planes y programas del citado sector acuático.

Conformación

Artículo 77.- El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares estará integrado por el Ministro de Infraestructura, quien lo presidirá; un (1) Viceministro en representación de cada uno de los Ministerios de: Defensa, Relaciones Exteriores, Interior y Justicia, Finanzas, Educación, Cultura y Deportes, Minas e Hidrocarburos, Agricultura y Tierras, a través del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura; Ambiente y de los Recursos Naturales, Planificación y Desarrollo, y Ciencia y Tecnología; un (1) representante de la

Cámara Venezolana de la Industria Naval, un (1) representante de la Cámara Venezolana de Armadores, un (1) representante del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, un (1) representante de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, un (1) representante de la Federación Nacional de Asociaciones Pesqueras, un (1) representante de Petróleos de Venezuela Sociedad Anónima, y un representante de las universidades vinculadas a esta materia.

Comités

Artículo 78.- El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares podrá constituirá los comités *ad honorem* de asesoramiento y participación de actividades específicas y especializadas, para el tratamiento de materias relacionadas con actividades acuáticas e insulares que considere convenientes. Estos comités de asesoramiento y participación de actividades específicas y especializadas, estarán integrados por representantes de los diversos sectores vinculados a la actividad marítima.

Funcionamiento

Artículo 79.- El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares se reunirá dos veces al año o cuando sea convocado a solicitud de su Presidente o Presidenta o por los menos tres (3) de los miembros principales; contará, además, con una secretaría permanente, a cargo del Presidente o presidenta del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares que tendrá dentro de sus funciones: Ejecutar las convocatorias del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, así como de los comités asesores que se crearen, asistir a las reuniones, levantar acta de las reuniones y hacerlas llegar al Ministro o Ministra de Infraestructura, mantener el archivo actualizado, recabar y distribuir información referida a la materia acuática y otras que determine el reglamento de esta Ley.

Reglamento

Artículo 80.- El Reglamento del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares establecerá las directrices de su funcionamiento, incluida la composición de los comités de asesoramiento y participación de actividades específicas y especializadas.

TITULO XIV

DEL INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS E INSULARES

Creación, Personalidad Jurídica y Patrimonio

Artículo 81.- Se crea el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, el cual es un Instituto Autónomo dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio. El Instituto gozará de las prerrogativas y privilegios otorgados por la República y estará adscrito al Ministerio de Infraestructura.

Funciones

Artículo 82.- El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares ejecutará las políticas acuáticas del Estado en materia de navegación acuática y régimen portuario, para lo cual deberá planificar, supervisar y vigilar todas las actividades relacionadas con las operaciones que se realicen en los buques de cualquier nacionalidad en los espacios acuáticos e insulares y la de los puertos nacionales, así como, de todas las actividades económicas, de la industria naval, de los servicios y actividades conexas, de los puertos e infraestructura portuaria, de la formación, capacitación, actualización y certificación de los recursos humanos del sector acuático, y de apoyo a la investigación hidrográfica, meteorológica, oceanográfica, científica y tecnológica.

Sede – Oficinas

Artículo 83.- El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, tendrá su sede en la ciudad de Caracas y podrá, cuando lo juzgue conveniente, establecer oficinas temporales o permanentes del Instituto en otras ciudades del País.

Atribuciones del Instituto

Artículo 84.- Corresponde al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares:

1. El ejercicio de la Administración Acuática.
2. El estudio, supervisión e inclusión dentro de los planes de desarrollo del sector, de los planes y proyectos sobre la construcción de puertos, canales de navegación, muelles, embarcaciones, marinas y demás obras, instalaciones y servicios conexos con las operaciones de buques en puertos y marinas.
3. La ejecución de la política naviera y portuaria del Estado, y el control de la navegación y del transporte acuático.
4. La propuesta de fijación de tarifas sobre los servicios conexos al sector acuático.
5. Las estadísticas específicas del sector acuático, con sujeción a lo contemplado en la Ley de la Función Pública de Estadística.
6. El Registro Naval Venezolano de buques.
7. La coordinación con los organismos de la administración pesquera para coadyuvar en el fomento, desarrollo y protección de la producción pesquera y acuícola.

8. La representación, en cumplimiento con la política fijada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, en los organismos internacionales especializados del sector acuático.
9. La promoción de políticas de financiamiento del sector acuático.
10. Promoción de las actividades de investigaciones científicas y tecnológicas en el sector, con sujeción a la Ley de Ciencia y Tecnología.
11. Las demás atribuciones que le asigne la Ley y demás normas aplicables.

Ejercicio de la Autoridad Acuática

Artículo 85.- El ejercicio de la Administración Acuática comprende:

1. Supervisar, controlar y vigilar el funcionamiento de las capitanías de puerto y sus delegaciones.
2. Controlar y supervisar la formación y capacitación del personal de la marina mercante.
3. Vigilar y controlar la aplicación de la legislación acuática nacional e internacional.
4. Mantener el registro del personal de la marina mercante.
5. Certificar al personal de la marina mercante, según los convenios internacionales y la legislación nacional.
6. Velar por el cumplimiento del régimen disciplinario del personal de la marina mercante.
7. Llevar el registro, supervisar y certificar al personal del Servicio de Pilotaje y de Inspectores Navales.

8. Mantener el registro y seguimiento de la industria naval.
9. Mantener el registro y seguimiento de las empresas navieras, certificadoras, operadoras y agenciadoras de carga, consolidadoras de carga, de transporte multimodal y de corretaje marítimo.
10. Mantener el registro, control, seguimiento y certificación de los institutos de formación náutica en los diferentes niveles del sistema educativo nacional.
11. Mantener el registro, control, seguimiento y certificación de los entes dedicados a las actividades subacuáticas.
12. Supervisar y controlar, en coordinación con las administraciones estatales, la actividad de puertos, muelles y demás obras, instalaciones, servicios conexos, sin menoscabo de las atribuciones conferidas a los estados, conforme a lo establecido en la Constitución y las leyes.
13. Garantizar mediante la supervisión y control, la seguridad marítima y la vida, en el ámbito de las circunscripciones acuáticas, en coordinación con las autoridades competentes.
14. El establecimiento de las rutas marítimas, dispositivos de separación de tráfico y los sistemas de notificación y reportes de buques.
15. Coadyuvar en el control de los vertimientos que puedan afectar los espacios acuáticos e insulares, en el ámbito de las circunscripciones acuáticas, en coordinación con el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales.
16. La supervisión y control de las actividades de búsqueda y salvamento, señalización, cartografía náutica, hidrografía, meteorología, oceanografía, canalizaciones y las actividades subacuáticas en el espacio acuático e insular nacional en coordinación con los organismos competentes.

17. Ejecutar las políticas portuarias y navieras del Estado.
18. Controlar y supervisar lo concerniente a la marina deportiva, recreacional y turística.
19. Controlar y supervisar lo concerniente a las embarcaciones dedicadas a la pesca, en coordinación con el Ministerio de Agricultura y Tierras a través del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura.
20. Cooperar con el Ministerio Público en la ejecución de investigaciones penales que le sean requeridas.
21. Controlar y supervisar los servicios de pilotaje, lanchaje, remolcadores e inspecciones navales.
22. Ejercer las funciones inherentes al estado rector del puerto.
23. Ejercer las funciones inherentes al Convenio de Facilitación Marítima Portuaria.
24. Participar en el desarrollo de las comunidades costeras, ribereñas e insulares.
25. Prestar asistencia en caso de catástrofes naturales en coordinación con las autoridades competentes.
26. Establecer estrecha relación con los Ministerios de Defensa, Relaciones Exteriores, Agricultura y Tierras, Energía y Minas, Ambiente y de los Recursos Naturales, Planificación y Desarrollo, Comisión de Política Exterior de la Asamblea Nacional y los representantes nacionales ante el Parlamento Andino y el Parlamento Latinoamericano, con el fin de consolidar la visión nacional y participación en los procesos de integración, en perfecta armonía con los intereses y objetivos nacionales, así como con las políticas y planes del Estado.

27. Aprobar, supervisar y controlar los planes de contingencia ambiental que involucren a buques o que ocurran en el ámbito de su jurisdicción, en coordinación con los órganos competentes.
28. Las demás que le asignen la ley.

Patrimonio del Instituto

Artículo 86.- El patrimonio del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, estará integrado por:

1. Los ingresos provenientes de su gestión y de los derechos y tributos que le acuerde la ley.
2. Los recursos que le sean asignados en la Ley de Presupuesto de cada ejercicio fiscal y los aportes extraordinarios que le acuerde el Ejecutivo Nacional.
3. Los demás bienes, derechos y obligaciones de cualquier naturaleza que haya adquirido o adquiriera en la realización de sus actividades o sean afectados a su patrimonio.
4. Los recursos provenientes del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares en la forma y para los fines previstos en esta Ley y sus reglamentos.
5. El producto de la recaudación de tasas y derechos establecidos o que se establezcan por concepto de registro de buques, registro de títulos y de las sanciones pecuniarias previstas en la ley respectiva.
6. El producto de la recaudación del pago de los derechos que se establezcan en los contratos de concesiones, habilitaciones y autorizaciones de puertos dependientes del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares y de las sanciones pecuniarias previstas en la Ley.

7. Hasta un diez por ciento (10%) del porcentaje fijado por su Consejo Directivo de los ingresos brutos por servicios de pilotaje de las compañías concesionadas de este servicio. Cuando el servicio sea prestado directamente por el Instituto, el ingreso será del ciento por ciento (100%).
8. Hasta un diez por ciento (10%) del porcentaje fijado por su Consejo Directivo de los ingresos brutos por servicios de remolcadores de las compañías concesionarias de este servicio. Cuando el servicio sea prestado directamente por el Instituto, el ingreso será del ciento por ciento (100%).
9. Hasta un diez por ciento (10%) del porcentaje fijado por su Consejo Directivo de los ingresos brutos por servicios de lanchaje de las compañías concesionarias de este servicio. Cuando el servicio sea prestado directamente por el Instituto, el ingreso será del ciento por ciento (100 %).
10. El porcentaje indicado en los numerales 7, 8, 9 deberá ser evaluado y fijado anualmente por el Instituto y modificado, previa opinión del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, mediante Resolución ministerial, dependiendo de la estructura de costos correspondientes a la compañía prestadora de servicio.

Conformación del Consejo Directivo

Artículo 87.- El Consejo Directivo del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares estará integrado por un Presidente o Presidenta de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República, un Vicepresidente o Vicepresidenta designado por el Ministerio de Infraestructura y tres (3) directores o directoras designados por los Ministerios de Defensa, Ambiente y de los Recursos Naturales, de Producción y el Comercio, cada uno de los cuales tendrá un (1) suplente, designado en la misma forma, quien llenará las faltas temporales. Las ausencias temporales del Presidente

o Presidenta, serán suplidas por el Vicepresidente o Vicepresidenta. El Presidente o Presidenta o quien haga sus veces y dos (2) directores formarán quórum, la decisión se tomará por mayoría.

Los miembros del Consejo Directivo serán solidariamente responsables civil y administrativamente, de las decisiones adoptadas en las reuniones del directorio, salvo que hayan hecho constar su voto adverso o negativo.

Competencias

Artículo 88.- El Consejo Directivo del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares tiene las siguientes atribuciones:

1. Autorizar al Presidente o Presidenta del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, la presentación para su aprobación ante el Ministro de Infraestructura del Anteproyecto del Plan Nacional de Desarrollo del Sector Acuático e Insulares, el presupuesto, el plan operativo anual y el balance general del Instituto.
2. Aprobar las condiciones generales de los contratos de servicios del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, propuestos por su Presidente o Presidenta.
3. Autorizar al Presidente o Presidenta del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, para la suscripción de contratos dentro de los límites establecidos en la ley.
4. Aprobar internamente las propuestas a ser sometidas a consideración del Ministro de Infraestructura sobre las modificaciones presupuestarias presentadas por el Presidente o Presidenta del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, que tenga por objeto incrementar los créditos presupuestarios del organismo.

5. Autorizar al Presidente o Presidenta del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares a otorgar poderes judiciales o extrajudiciales para representar al Instituto.
6. Ejecutar las decisiones relativas a los procesos de las concesiones, habilitaciones y autorizaciones, de conformidad con lo previsto en esta Ley.
7. Asumir las decisiones que le corresponda de conformidad con esta Ley, sobre los pronunciamientos de oferta pública y adjudicación directa de concesiones y de servicios llevados a cabo por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.
8. Aprobar las propuestas presentadas por el Presidente o Presidenta del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, sobre las concesiones, habilitaciones y autorizaciones, o la revocatoria de estas, salvo cuando ello corresponda al Ministerio de Infraestructura de conformidad con esta Ley.

Sesiones Ordinarias

Artículo 89.- El régimen ordinario de las sesiones del Consejo Directivo lo determinará el reglamento del Instituto.

Condiciones de los Miembros

Artículo 90.- El Presidente o Presidenta del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, los miembros del Consejo Directivo y sus suplentes deberán reunir las condiciones siguientes:

1. Ser venezolano.
2. Mayor de edad.

3. Tener comprobada experiencia e idoneidad técnica y profesional en el sector acuático.
4. Ser de reconocida honorabilidad y probidad.

Atribuciones del Presidente

Artículo 91.- Corresponde al Presidente o Presidenta del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares:

1. Ejercer la administración del Instituto.
2. Ejecutar y hacer cumplir los actos de efectos generales y particulares que dicte el Instituto.
3. Autorizar la realización de inspecciones o fiscalizaciones.
4. Ordenar la apertura y sustanciación de procedimientos administrativos sancionatorios en el área de competencia del Instituto.
5. Aprobar las fianzas de fiel cumplimiento de las obligaciones derivadas de concesiones, habilitaciones y autorizaciones, según el caso.
6. Firmar en representación del Instituto, previa la aprobación del Consejo Directivo, contratos de obras, de adquisición de bienes o suministro de servicios mayores de cinco mil (5.000) Unidades Tributarias, de conformidad con la Ley de Licitaciones y su Reglamento.
7. Nombrar, remover, destituir al personal del Instituto y ejecutar los actos necesarios para el mejor ejercicio de la función pública, de conformidad con la ley.
8. Elaborar el anteproyecto del Plan Nacional de Desarrollo del Sector Acuático, el proyecto de presupuesto, el plan operativo

anual y el balance general del Instituto y someterlo a la autorización del Consejo Directivo para su envío al Ministro de Infraestructura.

9. Ordenar o realizar los actos o actuaciones necesarias para garantizar el cumplimiento de los fines relativos al Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares previsto en esta Ley.
10. Expedir certificación de documentos que cursen en los archivos del Instituto, cuando sea procedente, de conformidad con las normas generales sobre la materia.
11. Otorgar poderes para la representación judicial y extrajudicial del Instituto, previa autorización del Consejo Directivo.
12. Delegar atribuciones así como la firma de determinados documentos, en los casos que determine el reglamento interno del Instituto.
13. Elaborar las modificaciones presupuestarias que tengan por objeto incrementar los créditos presupuestarios del organismo.
14. Presentar, a consideración del Consejo Directivo, las decisiones relativas a los procesos de las concesiones, habilitaciones y autorizaciones, de conformidad con la ley.
15. Presentar a consideración del Consejo Directivo, las decisiones que le corresponda de conformidad con la ley sobre los pronunciamientos de oferta pública y adjudicación directa de concesiones y de servicios llevados a cabo por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.
16. Presentar, a consideración del Consejo Directivo, el otorgamiento y la revocatoria de las concesiones, habilitaciones y autorizaciones.

17. Ejercer la representación del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares, previa autorización del Consejo Directivo.
18. Las demás que le atribuya la ley.

TITULO XV

DEL FONDO DE DESARROLLO DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS E INSULARES

Creaciones del Fondo

Artículo 92.- El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares tendrá un Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares, destinado al financiamiento de proyectos y actividades que persigan el desarrollo de la Marina Nacional, de canalizaciones, de hidrografía, meteorología, oceanografía, de cartografiado náutico, de las ayudas a la navegación, de seguridad acuática, de la investigación y exploración científica acuática, el desarrollo, reparación, modernización, mantenimiento de los puertos, construcciones, maquinarias y equipos portuarios, la construcción, modificación y reparación de buques, la formación, capacitación y actualización de recursos humanos del sector acuático, la protección y seguridad social del hombre de mar y en general de todas las actividades inherentes o conexas relacionadas directamente con la actividad acuática y naviera nacional.

El Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares destinará parte de sus recursos para procurar la protección y la seguridad social de la gente de mar, en los términos y condiciones que se establezcan en el reglamento respectivo y en perfecta armonía con los planes nacionales sobre protección y la seguridad social y los que dicte la ley.

El Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares, destinará parte de sus recursos para el funcionamiento del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.

Programas y Actividades

Artículo 93.- Los programas de financiamiento están orientados por las políticas y planes generales de desarrollo aprobados por el Consejo Directivo del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares; y a tal efecto los programas atenderán las siguientes actividades:

1. Construcción, modificación y reparación de buques en astilleros nacionales; así como la adquisición de equipos, maquinarias e infraestructura de la industria naval;
2. Obras de canalización y mantenimiento de vías navegables.
3. Hidrografía, meteorología, oceanografía y cartografía náutica;
4. Sistema de seguridad acuática, de búsqueda y salvamento y de vigilancia y control de tráfico marítimo, fluvial y lacustre;
5. Investigación y exploración científica acuática;
6. Adecuación de mejoras, desarrollo y construcción de puertos e infraestructura portuaria;
7. Formación, capacitación y actualización del recurso humano del sector;
8. Adquisición de equipos, maquinarias, mejoras y desarrollo de los servicios de pilotaje, remolcadores y lanchaje;
9. Todas aquellas conexas al sector acuático.

Competencia

Artículo 94.- Es competencia del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares:

1. Destinar recursos mediante la suscripción de contratos o convenios de financiamiento, provisión de fondos, fideicomisos, donaciones y subvenciones.
2. Destinar recursos mediante la suscripción de contratos o convenios de asistencia técnica, capacitación, transferencia tecnológica, investigación y en general aquellos servicios no financieros que coadyuven al desarrollo del sector acuático.
3. Ejercer la supervisión y control de los contratos o convenios a los fines de verificar la debida aplicación de los recursos otorgados.
4. Administrar sus propios recursos, los asignados por el Ejecutivo Nacional y aquellos provenientes de organismos nacionales e internacionales.
5. Realizar operaciones financieras en instituciones calificadas, nacionales o internacionales, que generen la máxima rentabilidad de los recursos y no estén sujetos a pérdida de valor de ninguna naturaleza y de fácil realización, siempre que el producto de éstas sea destinado al cumplimiento de su objeto, requiriendo para ello el voto de la mayoría de los Miembros del Consejo Directivo del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, previa evaluación de su rentabilidad e Insulares.
6. Evaluar la viabilidad de los proyectos en función de los programas o políticas aprobados por el Consejo Directivo del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.
7. Presentar a la consideración del Consejo Directivo del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares el informe de

actividades y los Estados Financieros a los fines de su consolidación.

8. Presentar a la consideración del Consejo Directivo del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares el Informe Trimestral de las actividades del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares.
9. Las demás competencias que le sean otorgadas por ley.

Límite para comprometer recursos

Artículo 95.- El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, para el cumplimiento de los fines previstos en el artículo 93 de esta Ley, no puede comprometer más del setenta y cinco por ciento (75%) de los recursos del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares.

Unidades Técnica y Administrativa

Artículo 96.- La gestión del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares está a cargo de una Unidad Técnica y una Administrativa, cuyos miembros serán designados por el Consejo Directivo del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares y sus operaciones están subordinadas a éste.

Representación Legal

Artículo 97.- El Presidente o Presidenta del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares ejercerá la representación del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares y la suscripción de todos los actos, contratos, convenios y mandatos que éste debe realizar o celebrar, previa autorización del Consejo Directivo.

Recursos

Artículo 98.- Constituyen recursos del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares:

1. Los aportes provenientes del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.
2. Los ingresos generados del producto de su gestión.
3. Los aportes provenientes de la alícuota calculada en razón del arqueo bruto de los buques nacionales y extranjeros que efectúen tránsito internacional y los buques de bandera extranjera que por vía de excepción realicen tráfico de cabotaje.
4. El aporte correspondiente a una porción de las tarifas, tasas y derechos por servicio de uso de canales, señalización acuática, pilotaje, remolcadores y lanchaje, concesiones, habilitaciones y autorizaciones, de puertos, dependientes del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.
5. Los aportes provenientes de los entes administradores portuarios.
6. Los ingresos provenientes de donaciones, legados y transferencia de recursos efectuados por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas.
7. Cualquier otro aporte o ingreso que se le asigne por ley.

Alícuota

Artículo 99. La alícuota a que se refiere el artículo 99, numeral 3, de la presente Ley, será calculada en razón del arqueo bruto de los buques, nacionales o extranjeros, que efectúen tráfico internacional y los buques de bandera extranjera que por vía de excepción realicen

cabotaje. Esta alícuota será pagada directamente por el armador, operador o agente, cada vez que arriben a puerto, conforme a la siguiente escala no acumulativa:

1. Los buques de arqueo bruto inferior o igual a quinientas unidades (500 AB), pagarán una unidad tributaria (1 U.T.),
2. Los buques de arqueo bruto entre quinientas una unidades (501 AB) y cinco mil unidades (5.000 AB), pagarán cuarenta y cinco diez milésimas de unidad tributaria (0,0045 U.T.) por cada unidad de arqueo bruto,
3. Los buques de arqueo bruto entre cinco mil una unidades (5.001 AB) y veinte mil unidades (20.000 AB), pagarán cuarenta diez milésimas de unidad tributaria (0,0040 U.T.) por cada unidad de arqueo bruto,
4. Los buques de arqueo bruto entre veinte mil una unidades (20.001 AB) y cuarenta mil unidades (40.000 AB), pagarán treinta y cinco diez milésimas de unidad tributaria (0,0035 U.T.) por cada unidad de arqueo bruto,
5. Los buques de arqueo bruto mayor de cuarenta mil unidades (40.000 AB), pagarán treinta diez milésimas de unidad tributaria (0,0030 U.T.) por cada unidad de arqueo bruto.

El pago de la alícuota, prevista en este artículo, es requisito indispensable para la autorización del zarpe del buque. Los buques inscritos en Registro Naval Venezolano pagarán cincuenta por ciento (50%) de la alícuota correspondiente cuando realicen tráfico internacional. Esta rebaja se aplicará hasta por el mismo porcentaje, a aquellos buques de bandera extranjera bajo el principio de reciprocidad conforme a la ley.

El Ejecutivo Nacional, mediante decreto podrá modificar las alícuotas antes mencionadas.

Determinación del Arqueo

Artículo 100. A los efectos de la presente Ley, el arqueo bruto se verificará mediante el Certificado Internacional de Arqueo.

Aportes de Organismos

Artículo 101. Los aportes establecidos en el artículo 98, numeral 4 de la presente Ley, por los organismos correspondientes, se calcularán sobre la base de los siguientes parámetros:

1. Dos por ciento (2%) de la recaudación por el servicio de uso de canales,
2. Dos por ciento (2%) de la recaudación por el servicio de la señalización acuática.
3. Diez por ciento (10%) de los ingresos recaudados por la concesión del servicio de remolcadores.
4. Diez por ciento (10%) de los ingresos recaudados por la concesión del servicio de lanchaje.
5. Veinte por ciento (20%) de los ingresos recaudados por la concesión del servicio de pilotaje.
6. Diez por ciento (10%) de los ingresos recaudados por las concesiones, habilitaciones y autorizaciones, correspondientes a los derechos que se establezcan en los contratos de concesiones, habilitaciones y autorizaciones, de puertos públicos de uso público y privado dependientes del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos e Insulares.
7. Uno por ciento (1%) de los ingresos brutos correspondientes a los entes administradores portuarios.

El Ejecutivo Nacional, mediante decreto, podrá modificar los aportes antes mencionados.

Liquidación de aportes

Artículo 102. Los aportes señalados en el artículo anterior serán liquidados trimestralmente por los entes recaudadores.

Deposito de los recursos

Artículo 103. Los recursos del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares señalados en la presente Ley, serán colocados en una Institución Financiera regida por la Ley General de Bancos y otras Instituciones Financieras, en cuenta especial y bajo la denominación del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares, cuya movilización corresponde al Presidente o Presidenta del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares conjuntamente con una de las firmas autorizadas al efecto por su Consejo Directivo.

Plazo para financiamientos

Artículo 104. Los financiamientos previstos en la presente Ley podrán otorgarse por un período de hasta siete (7) años.

Administración de los recursos

Artículo 105. Los recursos del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares serán administrados conforme a las políticas y criterios determinados por el Consejo Directivo del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares y no formarán parte del patrimonio de éste.

Artículo 106. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, contra el pago correspondiente proveerá los servicios, bienes, personal y demás facilidades necesarias para el funcionamiento del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares.

Contabilidad del Fondo de Desarrollo

Artículo 107. La contabilidad del Fondo de Desarrollo constará en el balance general, en el estado de ingresos y egresos y, en su caso, en el flujo de efectivo llevado al efecto por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares en cuentas separadas.

El control sobre la utilización de los recursos del Fondo de Desarrollo será reflejado en los registros contables llevados por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.

Los Estados Financieros del Fondo serán auditados anualmente por una firma de auditores independientes quienes emitirán la opinión correspondiente.

TITULO XVI

DE LA JURISDICCIÓN ESPECIAL ACUÁTICA Y LAS ACTIVIDADES CONEXAS

Capítulo I

Generalidades

Tribunales Superiores Marítimos

Artículo 108. Se crean tres (3) Tribunales Superiores Marítimos con jurisdicción sobre todo el espacio acuático e insular nacional y sobre

los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren.

El Tribunal Superior Marítimo es un tribunal unipersonal, el juez deberá ser abogado, venezolano, mayor de treinta años, de reconocida honorabilidad y competencia. Será condición preferente para su escogencia poseer especialización en Derecho Marítimo, Derecho de la Navegación y Comercio Exterior o su equivalente, ser docente de nivel superior en esta rama o haber ejercido la abogacía por más de diez (10) años en el mismo campo.

Tribunales de Primera Instancia Marítimos

Artículo 109. Se crean los Tribunales de Primera Instancia Marítimos. Dichos tribunales serán unipersonales.

Para ser designado juez de un tribunal marítimo se requerirá ser abogado, venezolano mayor de treinta (30) años de edad, de reconocida honorabilidad y competencia. Será condición preferente para su escogencia poseer especialización en Derecho Marítimo, Derecho de la Navegación y Comercio Exterior o su equivalente, ser docente de nivel superior en esta rama o haber ejercido la abogacía por más de cinco (5) años en el mismo campo.

Designación de Magistrados y Jueces

Artículo 110. La designación de los respectivos magistrados y jueces titulares, suplentes y demás funcionarios y empleados, y en general todo lo relativo a su organización y funcionamiento, se regirá por las pertinentes disposiciones de la Ley Orgánica del Poder Judicial y de la Ley de Carrera Judicial

Capítulo II

De la Competencia

Competencia de los Tribunales Superiores Marítimos

Artículo 111. Los Tribunales Superiores Marítimos son competentes para conocer:

1. De las apelaciones 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 estos 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.

De las decisiones que dicten los tribunales superiores marítimos podrá interponerse recurso de casación dentro del término de cinco (5) días ante el Tribunal Supremo de Justicia.

Competencia de los Tribunales Marítimos de Primera Instancia

Artículo 112. Los Tribunales Marítimos de Primera Instancia son competentes para conocer:

1. De las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico marítimo, así como las relacionadas a la actividad marítimo portuaria, y las que se sucedan mediante el uso del transporte multimodal con ocasión del comercio marítimo.

2. De 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. De 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 Republica.
4. De los procedimientos de ejecución de hipotecas navales, y de las acciones para el reclamo de privilegios marítimos.
5. De la ejecución de sentencias extranjeras, previo al exequátur correspondiente.
6. De la ejecución de laudos arbitrales y resoluciones relacionadas con causas marítimas.
7. De juicios concursales de limitación de responsabilidad de propietarios o armadores de buques.
8. De las acciones derivadas con ocasión de la avería gruesa.
9. De las acciones derivadas con ocasión de los servicios de pilotaje, remolques, lanchaje, señalización acuática, labores hidrográficas, meteorológicas, oceanográficas, la cartografía náutica y la canalización y mantenimiento de las vías navegables.
10. De 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. De las acciones que se propongan con ocasión de la construcción, reparación, modificación o desguace de buques.

12. De 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. De 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. De controversia a la propiedad o a la posesión del buque, así como de su utilización o del producto de su explotación.
15. De las acciones derivadas del uso de los diversos medios y modos de transporte utilizados con ocasión del comercio marítimo.
16. De las hipotecas o gravámenes que pesen sobre el buque.
17. De las acciones derivadas del hecho ilícito con ocasión a los delitos perpetrados en los espacios acuáticos de conformidad al Código Penal, y según el procedimiento establecido en el Código Orgánico Procesal Penal.
18. De cualquier otra acción, medida o controversia en materia regulada por la ley.

Capítulo III **De las Actividades Conexas**

Registro Naval Venezolano

Artículo 113. El Registro Naval Venezolano para buques, será llevado localmente, en todo lo atinente a su circunscripción, en cada una de las Capitanías de Puerto; la ley respectiva regulará todo lo referente a este registro.

Industria Naval

Artículo 114. La industria naval está conformada por los astilleros, fábricas de embarcaciones, talleres navales, industria auxiliar de apoyo y empresas consultoras navales; la ley respectiva regulará todo lo referente a la industria naval.

Los entes de la industria naval deberán cumplir los requisitos de registros y control que al efecto establezca la ley respectiva.

Educación Náutica

Artículo 115. El Estado fomentará y desarrollará la modalidad de educación náutica, la cual incluye a todas las actividades inherentes y conexas a los espacios acuáticos e insulares, abarcando todos los niveles del Sistema Educativo Venezolano y establecerá las directrices y bases de esta, como un proceso integral que impulse la vocación acuática.

Los entes dedicados a la modalidad de educación náutica, en todos los niveles del sistema Educativo Venezolano deberán cumplir los requisitos de registro, control y las directrices que al efecto establezca la ley respectiva.

El Ejecutivo Nacional queda facultado para adecuar la modalidad de educación náutica a las características de crecimiento regional y nacional.

Pilotaje Remolque y Lanchaje

Artículo 116. Los servicios de pilotaje, remolcadores y lanchaje, constituyen servicios públicos, los cuales podrán ser otorgados en concesión por el Estado, de conformidad con la ley.

Servicios de Búsqueda y Salvamento

Artículo 117. Los servicios de búsqueda y salvamento acuático serán prestados por el Estado a través del Ministerio de Infraestructura.

El Ministerio de Infraestructura deberá coordinar la participación en el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento; de Defensa Civil, Búsqueda y Salvamento Aéreo y demás Autoridades nacionales y regionales y de las organizaciones certificadas para ello, según el reglamento respectivo.

La ley determinará los casos en los cuales el Estado podrá cobrar por la prestación del servicio de salvamento de bienes, en los términos y condiciones establecidos en las Convenciones Internacionales.

Planes de Contingencia

Artículo 118. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares mantendrá actualizados los planes de contingencia en materia ambiental, tanto nacionales e internacionales; en especial el Plan Nacional de Contingencia Contra Derrames de Hidrocarburos; en los mismos se establecerán los mecanismos de coordinación.

El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares coordinará todo lo referente al Convenio del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos.

Señalización

Artículo 119. Son servicios públicos: la señalización acuática, las labores hidrográficas, meteorológicas, oceanográficas, la cartografía náutica y la canalización y mantenimiento de las vías navegables. La

organización, funciones y demás aspectos relacionados con estos servicios, serán establecidos en la ley.

El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares supervisará o coordinará, según el caso, todos los servicios previstos en éste artículo, en los términos establecidos en la ley.

Cabotaje

Artículo 120. Se entiende por cabotaje, el transporte de mercancías nacionalizadas o no, las nacionales y de personas, entre puertos venezolanos. El cabotaje se efectuará obligatoriamente en buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, sin perjuicio de lo establecido en convenios o tratados internacionales adoptados por la República y por la presente Ley.

La reserva del cabotaje a los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano establecida en este artículo podrá significar que los fletadores puedan pagar fletes hasta el cinco por ciento (5%) sobre el flete ofrecido para buques de características similares en el mercado internacional.

Navegación Doméstica

Artículo 121. Se entiende por navegación doméstica toda actividad distinta al cabotaje, efectuada en aguas jurisdiccionales de la República, tales como la pesca, el dragado, la navegación deportiva, recreacional y turística, y actividades científicas.

Permisos de Cabotaje

Artículo 122. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares podrá otorgar, a solicitud de parte interesada, por vía de excepción, un permiso especial a buques de matrícula extranjera,

para efectuar cabotaje o navegación doméstica. El permiso especial deberá fundamentarse en la revisión efectuada por el Comité de Marina Mercante del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares deberá certificar si el buque cumple con los requisitos de la legislación nacional e internacional, en materia de seguridad marítima, así como también, la carencia de tonelaje nacional.

Tripulación Venezolana

Artículo 123. Sin perjuicio de lo establecido en la Ley Orgánica del Trabajo, el Capitán, el cincuenta por ciento (50%) de los oficiales y el cincuenta por ciento (50%) del resto de la tripulación de los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano deben ser venezolanos.

Condiciones Laborales

Artículo 124. La ley establecerá condiciones especiales de trabajo para la gente de mar, a tenor de lo establecido en convenios, acuerdos y tratados, que rijan la materia adoptados por la República.

Plan Nacional de los Espacios Acuáticos

Artículo 125. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares presentará al Ministro de Infraestructura, las recomendaciones para la formulación del Plan Nacional de Desarrollo del Sector Acuático en el primer semestre del inicio de cada período constitucional; el cual una vez aprobado deberá ser enviado al Ministerio de Planificación y Desarrollo, para ser incluido en el Plan Nacional de Desarrollo.

Exoneraciones

Artículo 126. El Presidente o Presidenta de la Republica en Consejo de Ministros, en ejercicio de las facultades que le otorgan las leyes impositivas y aduaneras podrá otorgar exoneraciones totales o parciales de los tributos que causen las importaciones temporales o definitivas de buques, materiales, maquinarias, insumos, equipos, repuestos y demás accesorios relacionados con la actividad objeto de esta Ley, así como de los enriquecimientos derivados de las actividades de la marina mercante, industria naval, puertos y marinas y demás actividades inherentes y conexas al sector.

TITULO XVII

DE LOS INCENTIVOS

Exención – Impuesto a los Activos Empresariales

Artículo 127. Se declaran exentos del pago del Impuesto a los Activos Empresariales, los activos tangibles e intangibles, propiedad de los titulares de los enriquecimientos derivados de las actividades del sector de la marina mercante, industria naval, puertos y marinas

DISPOSICION DEROGATORIA

Derogatorias

Única. Quedan derogadas:

1. La Ley del 21 de Julio de 1933 sobre Admisión y Permanencia de Naves de Guerra Extranjeras en Aguas Territoriales y Puertos de Venezuela, publicada en Gaceta Oficial extraordinaria de la República de Venezuela sin número del 21 de julio de 1933.

2. Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a lo largo de las Costas Continentales e Insulares de la República de Venezuela, del 06 de julio de 1978, publicada en la Gaceta Oficial extraordinaria de la República de Venezuela N° 2.291 del 26 de julio de 1978.
3. Los artículos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 de la Ley sobre el Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección de la Pesca y Espacio Aéreo, del 27 de julio de 1956, publicada en la Gaceta Oficial extraordinaria de la República de Venezuela N° 496 del 17 de agosto de 1956.
4. Los artículos 3, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87 y 94 de la Ley de Navegación del 1° de septiembre de 1998, publicada en la Gaceta Oficial extraordinaria de la República de Venezuela N° 5.253 del 17 de septiembre de 1998.
5. El decreto No. 2.072 de fecha 24 de septiembre de 1997, mediante el cual se dicta la Reforma Parcial del decreto No. 509 del 27 de febrero de 1985, mediante el cual se crea el Consejo Nacional de la Marina Mercante, publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 36.308 del 08 de octubre de 1997.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Funcionamiento de los Tribunales Marítimos

Primera. Hasta tanto entren en funcionamiento los Tribunales Superiores Marítimos y de Primera Instancia Marítimos, la Jurisdicción Mercantil seguirá conociendo de los asuntos marítimos que le atribuye la ley.

Competencia de los Tribunales Marítimos

Segunda. Conforme a lo previsto en los artículos de esta Ley se deberán instalar dentro de los noventa días siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley tres (3) Tribunales Superiores Marítimos, los cuales tendrán sus sedes en las ciudades de Caracas (Región Central), Barcelona (Región Oriental) y Maracaibo (Región Occidental) y cinco (5) Tribunales de Primera Instancia Marítimos, distribuidos de la manera siguiente: (1) Un Tribunal Marítimo de Primera Instancia, con sede en La Guaira y con competencia en Distrito Federal, estados Miranda, Vargas y Dependencias Federales. (2) Un Tribunal Marítimo de Primera Instancia, con sede en Puerto Cabello, y con competencia en los estados Aragua, Carabobo, Cojedes, Lara, Portuguesa y Yaracuy. (3) Un Tribunal Marítimo de Primera Instancia, con sede en Puerto Ordaz y con competencia en los estados Amazonas, Apure, Bolívar, Delta Amacuro y Guárico. (4) Un Tribunal Marítimo de Primera Instancia, con sede en Maracaibo, y con competencia en los estados Barinas, Falcón, Mérida, Táchira, Trujillo y Zulia. (5) Un Tribunal Marítimo de Primera Instancia con sede en Puerto La Cruz, con competencia en los estados Anzoátegui, Monagas, Nueva Esparta y Sucre.

DISPOSICION FINAL

Única. Esta Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Dada, firmada y sellada en el Palacio Federal legislativo, sede de la Asamblea Nacional en Caracas, a los tres días del mes de diciembre de dos mil dos. Año 192° de la Independencia y 143° de la Federación.