

**El Vigésimo Aniversario de la Legislación Acuática de Venezuela,
promulgada en el 2001 y La Ley de Comercio Marítimo.¹**

Luis Cova Arria²

SUMARIO: I. Palabras de salutación. II. El derecho marítimo en Venezuela antes del 2001. III Las leyes Marítimas y códigos de comercio venezolanos de los siglos XIX y XX. IV. La Actualización del Derecho de la Navegación o Acuático Nacional. V. El proyecto de ley orgánica de la navegación y comercio por agua (PLONCA). VI. La Contribución de la AVDM. VII. La Ley Habilitante del año 2000. VIII. La Ley de comercio marítimo del 2001. IX. Sinopsis.

I. Palabras de salutación.

Señores, José Alfredo Sabatino Pizzolante, presidente y demás miembros de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo; María Grazia Blanco, vicepresidente por Venezuela del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo; Francisco Villaroel, Juez Superior Marítimo; señoras y señores,

Nos encontramos reunimos hoy, en la Quinta “Samambaya” de la Urbanización “Los Guayabitos”, en las afueras de Caracas, y con una preciosa vista del Ávila y del Valles de Caracas, gracias a la tesonera labor de nuestro presidente, José (Pepe) Sabatino y nuestros directores, Juan Itriago y Cristina Mujica, quienes han organizado este evento, con el beneplácito y apoyo de los demás miembros del Comité Ejecutivo, a fin de conmemorar el vigésimo aniversario de las leyes que actualmente regulan el derecho de la navegación en nuestro país, basadas en normas de derecho público y privado, promulgadas originalmente como decretos-leyes durante el año 2001.

Sin embargo, antes de continuar, quiero manifestar mis personales respetos *in memoriam* a Tulio Álvarez Ledo y Julio Sánchez-Vegas, quienes fueron presidentes de nuestra asociación, y tuvieron una valiosa participación en la redacción de las leyes cuyo vigésimo aniversario hoy conmemoramos, una de las tantas razones por las cuales bien

¹ Palabras pronunciadas con motivo del Vigésimo Aniversario de la Legislación Acuática de Venezuela, el día 25 de noviembre de 2021, en la Quinta “Samambaya”, de Caracas.

² Abogado magna cum laude (U.C.V) Doctor en Derecho (U.C.V). Master en Comparative Jurisprudence (New York University), graduado como primero en su clase. Individuo de Número de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela y Ex - presidente de la misma, Ex - Consejero Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI). Miembro Ejecutivo de la Organización Internacional de Arbitrajes Marítimos Internacionales (IMAO) del CMI y de la Cámara Internacional del Comercio de París (ICC). Miembro Honorario de la Real Academia de Legislación y Jurisprudencia de Madrid, España. Ex Director del Centro de Arbitraje Marítimo del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (CEAMAR). Coordinador y Profesor de la especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior del Centro de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela, Ex-Presidente Fundador de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, Presidente del Comité Marítimo Mercantil de la Comisión redactora de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares y la adecuación de la Legislación Marítima a la Constitución de 1999 que redactó la Ley de Comercio Marítimo. Ha publicado varios libros y artículos jurídicos especializados. Delegado por Venezuela a numerosas conferencias de los organismos de las Naciones Unidas y del Comité Marítimo Internacional. Conferencista y asistente a numerosos coloquios nacionales e internacionales. Conferencista y autor de varias libros y artículos en Revistas venezolanas y extranjeras.

merecen el tributo que le haremos, a través de las palabras de nuestros expresidentes, Aurelio Fernández-Concheso, Freddy Belisario Capella y Omar Franco Ottavi.

Asimismo, es deber mencionar - en estas palabras de salutación - el merecido tributo que se le hará a Julio Sánchez-Vegas, con la presentación del libro en su homenaje “XX Aniversario de la Legislación Acuática Venezolana”.

Debo, de igual manera, destacar el evento final de esta conmemoración del vigésimo aniversario de nuestras leyes de la navegación, referente a la Orden “*Francisco Javier Yanes*”, designada con el nombre de nuestro prócer de la independencia, quien fuera presidente de la Corte del Almirantazgo, creado por el Congreso de Angostura de 1819, orden nacida por la decidida iniciativa de nuestro presidente, José Alfredo Sabatino Pizzolante.

Se me ha encomendado hablar - junto con los otros colegas que me acompañaran en el uso de la palabra- de la génesis de esas *leyes veinteañeras*, tocándome referirme a las normas de derecho privado que nacieron de la Ley de Comercio Marítimo - ley largamente esperada - producto de la destacada y extraordinaria labor de nuestra Asociación de Derecho Marítimo, creada en 1977 - ya pronto a cumplir medio siglo de existencia- nacida con el principal propósito de actualizar la vetusta legislación que nos regía, antes del 2001, sin dejar de mencionar la activa participación de otros sectores que coadyuvaron en esa labor, como, especialmente - entre otros - la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela, y las dependencias ministeriales del gobierno nacional que, regulaban para la época el régimen administrativo de la actividad acuática en el país, dirigidos, entre otros muchos, por Marcial González Castellanos y Julio Peña Acevedo.

II. El derecho marítimo en Venezuela antes del 2001.

Esa novísima legislación del 2001, especialmente en lo que al derecho marítimo se refiere, vino a sustituir una normativa, sustantiva y adjetiva, que era la misma que regulaba ese derecho desde la Venezuela colonial.

Por ello, muy brevemente, haré una reseña de ese derecho marítimo venezolano, previo al 2001, y, como se fue conformando desde nuestra época colonial, y, a partir de nuestro nacimiento como país soberano a comienzo del siglo XIX, hasta nuestros días, no sin antes recordar a Joaquín Sánchez Covisa, cuando señalaba que “*el derecho marítimo tiene una larga tradición histórica*”³, *de allí que podemos afirmar que hablar del derecho marítimo o de la navegación, como se denomina en otras latitudes, es hablar de la historia de la civilización y del comercio en general.*

El Derecho Marítimo en Venezuela se remonta a la historia del derecho de la navegación en Europa, ya que España, como país latino, enclavado en la península ibérica, bañado por las aguas del océano atlántico y del mar mediterráneo, tiene un derecho de la navegación con un origen remoto en el derecho romano y, luego en la alta edad media basado en la compilaciones de los usos, ordenanzas y costumbres, siendo la más resaltante de todas, el “*Consulado del Mar*”, publicada en Barcelona, a fines del siglo XIV, o comienzos del XV, la cual contenía normas relativas a la construcción de buques, a las obligaciones del armador, a los derechos y obligaciones de los tripulantes, a los fletamentos, a los pasajeros, etc.

³ SÁNCHEZ COVISA, JOAQUÍN, Derecho Marítimo. Artículo publicado en la Revista del Colegio de Abogados del Distrito Federal, año VI, mayo, junio, julio y agosto de 1942, pág. 49.

A este derecho marítimo español, aplicado a sus colonias, entre ellas la que fuera al final de los días coloniales, la Capitanía General de Venezuela, se le aplicaban también - en lo que fuese aplicable - el “*Código de las Siete Partidas*”, un cuerpo legal de gran trascendencia, obra de Alfonso X el Sabio, publicado en la segunda mitad del siglo XIII, y mandado a observar cómo ley general de la península en 1348 por las Cortes de Alcalá. Esta recopilación, aunque incompleta, reunió casi la totalidad de las normas jurídicas esparcidas en la época por el territorio español, reuniendo en lo que respecta al derecho marítimo, los usos y costumbres del comercio y del mar de la época. Allí se encuentran normas sobre el contrabando, las presas y guerras marítimas, la reparación de los daños causados por los piratas, el derecho de naufragio, los privilegios sobre el buque, los fletamentos, la contribución de las averías comunes, etc.

Por otra parte, el descubrimiento de América en 1492, planteó a España la necesidad de fijar una política en lo que respecta al derecho marítimo, dictando una legislación especial, constituido por la “*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*”, promulgada en 1680 por el Rey Carlos II, cuyo libro IX, dedicado al comercio, se encuentran diversas normas del derecho marítimo, a saber, sobre buques, armamentos, pilotos, pasajeros, cargas y descarga, tripulación, etc.

Sin embargo, conjuntamente con estas normas, las Audiencias coloniales, comenzaron a aplicar el derecho marítimo nacido de las “*Ordenanzas de Bilbao*”, publicadas y promulgadas por Felipe V, en 1737, las cuales habían sido preparadas en diversas épocas por los comerciantes y los cónsules para su aplicación por ese Consulado de Bilbao, tomando por base las ordenanzas anteriores, los usos y las costumbres, el “*Consulado del Mar*”, ya mencionado, y, en especial las *Ordenanzas* francesas dictadas por Luis XIV en 1681, un verdadero Código de Derecho Marítimo, por el cual se ordenaban, en sus cinco libros, todos los aspectos de la materia, tanto privados como públicos.

Este basamento del derecho marítimo español, le fue transmitido a nuestro ordenamiento jurídico marítimo colonial, siendo vigente en el momento del nacimiento, primero de la “Gran Colombia” y luego de “Venezuela”, y rigiendo muchos años después de su independencia del Reino de España.

III. Las leyes marítimas y códigos de comercio venezolanos del siglo XIX y XX.

Puede decirse que la primera ley de navegación venezolana fue dictada por el Congreso de la República de Venezuela el 2 de mayo de 1836, llamada de “*Procedimiento en las Causas Mercantiles y Organización de los Tribunales de Comercio*”. En esa Ley se establecía como Ley aplicable para la regulación de todos los negocios marítimos, las citadas Ordenanzas de Bilbao 1737. Es conveniente aquí mencionar, que las Ordenanzas de Bilbao, conocidas bajo el nombre de “*Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la muy noble y muy leal villa de Bilbao*”, contaba con 29 capítulos, de los cuales un gran número estaba dedicado a la navegación

Estas Ordenanzas, estuvieron vigentes en Venezuela hasta que se dictaron los primeros Códigos de Comercio. En efecto, las leyes posteriores de 8 de mayo de 1839, 2 de marzo de 1841, 26 de mayo de 1846, ratifican, al tratar sobre los Tribunales de Comercio, la disposición que en las causas mercantiles y, especialmente en los asuntos marítimos, serían regulados por las *Ordenanzas de Bilbao*.

Cuando a principios del siglo XIX, en los albores de nuestra independencia, Francia se dio a la tarea dictar diversos códigos, entre ellos el de Comercio de 1807, el cual entró en vigencia en 1808, incluyó en éste, las “*Ordonnance de la Marine de 1681*”, reuniéndolas con las relativas al comercio terrestre, contenidas en la “Ordenanza” de 1673.

Por eso en nuestro país, cuando se promulgan los Códigos de Comercio del 15 de febrero y del 29 de agosto de 1862, se recogen en el libro tercero, las normas que habían sido adoptadas por las Ordenanzas de Luis XIV y reproducidas por el Código francés de 1807. Estas normas regulaban fundamentalmente la navegación a vela, que ya a mediados del siglo XIX habían estado sufriendo los impactos de la revolución industrial.

Nuestro Código de Comercio del 20 de febrero de 1873, que deroga el de 1862, también va a regular el derecho marítimo, bajo el rubro del “*Comercio Marítimo*”. Este Código, dice BRUNETTI⁴, es una reproducción del Código argentino de 1859, el cual también estaba inspirado en el Código Napoleónico de 1807, así como por el chileno de 1865.

Los Códigos de Comercio del 08 de abril de 1904, que derogó el de 1873, y, el del 26 de julio de 1957, que derogó aquel, no hicieron cambio alguno al libro II del Código de Comercio de 1873, correspondiente al derecho marítimo. Esa circunstancia, dejaba viva la necesidad de reformar ese Libro II del Código de Comercio, relativo al comercio marítimo, ya que sus normas encaraban la regulación de la navegación y del tráfico por agua, tal como se practicaban en la época de la navegación a vela.

Cuando este era el estado del derecho marítimo en Venezuela, a finales del siglo XIX y durante todo el siglo XX, en la mayoría los otros países, especialmente aquellos donde se estaba gestando un tráfico y comercio marítimo intenso, se habían estado ratificando o, incorporando a sus legislaciones domésticas, unas convenciones redactadas y aprobadas por una organización que se había fundado en 1897 en Amberes, Bélgica, a saber el Comité Marítimo Internacional (CMI), constituida con el propósito de lograr la unificación del derecho marítimo a nivel internacional. En efecto, el CMI, había redactado y, todavía lo sigue haciendo, muchas de las Convenciones y Reglas conocidas por la industria marítima, entre otras, las Reglas de la Haya, o “*Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque*”, Abordaje y Salvamento, limitación de responsabilidad, hipotecas y privilegios navales, embargo preventivo de buques extranjeros, transporte de pasajeros por mar, reglas y conocimientos sobre conocimientos de embarque electrónicos marítimos, y las muy conocidas Reglas de York y Amberes sobre averías comunes.

Mientras que el CMI, en la primera mitad del siglo XX, estaba solo en esta labor de redacción de estas convenciones y reglas unificadoras, en la segunda mitad del mismo y en los años que van de este siglo XXI, se le han unido otras organizaciones en tal labor, tales como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL).

Todas ellas han trabajado sobre los temas más acuciantes de la actualidad: transporte de mercaderías (Reglas de Róterdam), seguridad en el mar, lugares de refugio para buques en peligro, salvamento ambiental, venta judicial de buques, piratería, y el trato justo de las

⁴ BRUNETTI, ANTONIO. *Diritto Marittimo Privato Italiano*, Tomo 1, pág. 107, Turín, 1929

tripulaciones, responsabilidad y creación de fondos por y para la indemnización de daños derivados de derrames de hidrocarburos desde buques.

Pues bien, las normas vetustas y desactualizadas del Código de Comercio 1873, sobre derecho marítimo estuvieron vigentes en Venezuela hasta el 30 de octubre del año 2001, cuando por vía de decreto-ley, se promulgó la Ley de Comercio Marítimo que, junto con los otros decretos-leyes, finalmente actualizaron la legislación acuática venezolana en un momento del tráfico marítimo radicalmente distinto de aquel de 1873.

El vigésimo aniversario de ese acontecimiento es lo que hoy estamos aquí celebrando.

IV. La actualización del derecho de la navegación o acuático nacional.

Como podemos apreciar, Venezuela previo a la reforma general del año 2001, había recibido el siglo XX con una legislación de la navegación marítima del siglo XVIII, aun cuando a nivel internacional el derecho marítimo, ante los cambios ocurridos en la navegación, se había estado actualizando. Señalamos en tal sentido, la aparición de buques a propulsión nuclear, el fenómeno del gigantismo, es decir, la construcción de graneleros y buques tanque de enormes dimensiones, la aparición de los buques diseñados especialmente para el transporte de contenedores y de otras modalidades que encuentran su gráfica definición en el concepto de carga unitarizada, etc.⁵

De tal manera que, salvo casos puntuales, nuestro país dejó pasar el siglo XX sin haber adoptado muchas de las convenciones internacionales sobre instituciones de derecho marítimo enfocadas en el desarrollo de esa disciplina.

Esa circunstancia, dejaba viva la necesidad de reformar el Libro II del Código de Comercio de 1873, relativo al comercio marítimo, principal regulador vigente para la época de nuestra legalidad marítima privada, ya que sus normas encaraban como ya indique, la regulación de la navegación y del tráfico por agua, tal como se practicaban en la época de la navegación a vela.

V. El proyecto de ley orgánica de la navegación y comercio por agua (PLONCA)

El antecedente inmediato para entender cómo se produjo la actualización de la legislación marítima en nuestro país, es el PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO POR AGUA, conocido por sus siglas como “PLONCA”. Veamos cómo fue esa secuencia.

En el año 1980, el antiguo Congreso Nacional de la República, solicitó al Instituto de Derecho Privado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela, su colaboración para un proyecto de reforma integral del Código de Comercio, dada la necesidad de actualizar sus vetustas normas. Para ese fin, el Instituto conformó diversas comisiones, según las diversas materias que regula el Código de Comercio, de modo de ir elaborando leyes especiales que sustituyeran los distintos libros y títulos del Código de Comercio.

⁵ Luis Cova Arria, Génesis y desarrollo del Derecho de la Navegación en Venezuela, en el Libro Conmemorativo X Años de Legislación Acuática Venezolana. Páginas 253 a 291. Caracas, 2011, Legislación Económica.

Como Profesor de la materia “*Derecho Marítimo*” que se dictaba para aquel tiempo como parte del curso de Especialización en “*Derecho Mercantil*”, de los Cursos de Post-Grado de la citada Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, se me solicitó a mediados de los años 80 del siglo próximo pasado, la redacción y coordinación de un proyecto de Ley que sustituyera el Libro II del Código de Comercio, ya que sus normas encaraban un hecho técnico ya desaparecido, la navegación a vela.

Para cumplir con el encargo, realicé un trabajo de investigación y redacción durante varios años de un proyecto de ley orgánica de la navegación que denominamos “*Proyecto de Ley Orgánica de la Navegación y Comercio por Agua*”, y que se conoció por sus iniciales como “*PLONCA*”.

El “*PLONCA*”, era una actualización de la legislación nacional al incorporar los principios fundamentales de las principales Convenciones Internacionales sobre derecho marítimo y recoger las soluciones impuestas por la navegación y tráfico modernos, en concordancia con las modalidades de nuestros puertos. Se contemplaban en el mismo los principios generales, las normas administrativas, las civiles y comerciales, las procesales, y las de derecho internacional privado, en lo que atañe a todo tipo de navegación, la marítima, fluvial, portuaria y lacustre.

El “*PLONCA*” fue ampliamente debatido con los sectores interesados en el comercio marítimo y la navegación, y le incorporamos las observaciones y sugerencias manifestadas, habiéndose planteado - en principio- como un verdadero *Código de la Navegación* porque en él se contenían tanto las normas de carácter privado, comerciales; como las normas de carácter administrativo, incluidas las normas de derecho internacional privado y las normas procesales.

Sin embargo, por las razones políticas que convulsionaron a la Venezuela de finales de los años ochenta, especialmente el llamado “*Caracazo*,”⁶ y que continuaron en la década de los noventa⁷ con las intenciones golpistas militares de 1992 se hizo necesario atender emergencias legislativas de otra naturaleza, en especial, por el prolongado debate entre 1992 y 1999 sobre la necesidad de la reforma constitucional, además por el advenimiento al poder en febrero de 1999 de Hugo Chávez Frías. El *PLONCA* no se discutió en las sesiones regulares del Congreso Nacional de la época y, por ende, nunca llegó a convertirse en Ley de la República. Pero quedó como un precedente que sembró la semilla que, a la distancia, iba a tomarse en cuenta en el futuro.

VI. La contribución de la AVDM

Al lado de ese esfuerzo académico, acorde con las coordenadas internacionales, también desde el punto de vista gremial, se hicieron esfuerzos específicos para propender a la

⁶ El Caracazo fue una serie de fuertes protestas y disturbios durante el gobierno de Carlos Andrés Pérez, que comenzó el día 27 de febrero y terminó el día 28 de febrero de 1989 en la ciudad de Caracas, e iniciados realmente en la ciudad de Guarenas, cercana a Caracas. El nombre proviene de Caracas, la ciudad donde acontecieron parte de los hechos, recordando a otro hecho ocurrido en Colombia el 9 de abril de 1948; el Bogotazo. La masacre ocurrió el día 28 de febrero cuando fuerzas de seguridad de la Policía Metropolitana (PM) y Fuerzas Armadas del Ejército y de la Guardia Nacional (GN) salieron a las calles a controlar la situación.

⁷ La crisis que nació del Caracazo, concluiría con la virtual desaparición del pacto social construido en torno a la Constitución de 1961 y a los partidos que consolidaron su hegemonía en torno a ella, y la emergencia de nuevos actores sociales. Se eligió una Asamblea Constituyente que aprobó una nueva Constitución, la Constitución de 1999.

necesaria reforma legal. Así, en 1988, la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM), creó la Comisión de Reforma de la Legislación Marítima privada.

Los trabajos fruto del arduo trabajo de esa Comisión fueron puestos a disposición de todos los interesados, a través de boletines periódicos y de la Revista de Derecho Marítimo de la AVDM. Esos trabajos se refirieron prácticamente a todo el espectro del Derecho Marítimo Privado, entre otros, a los contratos de utilización de la nave, transporte marítimo de mercancías, transporte marítimo de personas, remolque, riesgos de la navegación, salvamento, abordaje, averías particular y gruesa.

VII. La Ley Habilitante del año 2000

Tampoco estos trabajos por sí solos lograron el objetivo de alcanzar la pretendida reforma. Pero no obstante ese panorama, tanto a nivel académico como a nivel gremial, se mantuvo la presión sobre los organismos y entes oficiales interesados, para que pusieran sus objetivos en los temas de nuestro común interés. Hasta que se produjeron los acontecimientos del año 1999, que dio pie a la creación de la Comisión Legislativa, la cual dictó la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional en junio del año 2000, cuyo artículo 8 ordenó elaborar las propuestas para la adecuación de la legislación marítima nacional, para lo cual se designaron cuatro (4) comisiones, una relatora, una marítima administrativa, una marítima mercantil y una de los espacios acuáticos. Dichas comisiones estuvieron dirigidas por destacados miembros de la AVDM, contando también con la colaboración de profesores y estudiantes de la Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela. El trabajo esencial fue la redacción de los proyectos de leyes necesarios para modernizar nuestra legislación marítima. Del trabajo de la Comisión de Derecho Mercantil resultó el anteproyecto de Ley de Comercio Marítimo que luego fue presentado al Ejecutivo Nacional para su revisión y, posterior aprobación como Decreto-Ley. Sobre la labor realizada por esas Comisiones, les hablarán hoy quienes estuvieron al frente de las mismas.

VIII. La Ley de Comercio Marítimo del 2001

En fecha 13 de Noviembre de 2000, mediante la Ley publicada en la Gaceta Oficial N° 37.076, la Asamblea Nacional Legislativa, otorgó poderes al Presidente de la República para dictar leyes en diversas materias, entre ellas, la navegación marítima, fluvial y lacustre, la construcción y reparaciones navales, la política naviera del Estado, la estructura portuaria, los servicios de hidrografía, la meteorología, cartografía náutica, pilotaje y canales de navegación, siempre respetando los tratados y acuerdos internacionales celebrados por la República.

A partir de este momento, el proyecto de Ley de Comercio Marítimo y los otros proyectos de leyes relacionados, como la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, en lugar de ser llevados a la Asamblea Nacional, fueron tomadas por el Ejecutivo Nacional para su discusión y eventual aprobación como Decretos con fuerza de Ley por considerarse ser materias de la competencia de la citada Ley Habilitante, lo cual ocurrió en el 2001.

Es importante resaltar que, como el *PLONCA* contemplaba los principios generales, las normas administrativas, las civiles y comerciales, las procesales, y las de derecho internacional privado, en lo que atañe a todo tipo de navegación, la marítima, fluvial, portuaria y lacustre, el mismo fue el papel de trabajo inicial para la redacción de algunos

aspectos de los Decretos Leyes del 2001, sobre Comercio Marítimo, Espacios Acuáticos e Insulares, General de Marina y Actividades conexas y Procedimientos Marítimos.

Además, se decretaron, también en el 2001, Decretos Leyes de Aviación Civil y de Tránsito y Transporte Terrestre, por cuanto la noción de navegación, en general, se entendía que comprendía tanto la acuática, la aérea y la terrestre, aplicándose así la teoría napolitana del concepto de navegación. Varios de estos Decretos-Leyes, incluido el de Comercio Marítimo han sido sustituidos posteriormente por leyes promulgadas por la Asamblea Nacional, las cuales en poco o nada modifican aquellos.

Fue a partir de entonces que Venezuela volvió a tener un derecho marítimo autónomo, separado del Derecho Mercantil, del cual había sido un apéndice desde que se promulgó nuestro primer Código de Comercio el 15 de febrero de 1862.

En años recientes, ese carácter autónomo solo ha sido mediatizado por la Resolución No. 2017-011 del 3 de mayo de 2017, de la Sala Plena del Tribunal Supremo de Justicia, que desnaturalizó la jurisdicción marítima, pero a ese tema seguramente se referían con más propiedad otros ponentes en el día de hoy.

IX. Sinopsis

Gracias a la discusión y difusión del PLONCA, así a como los trabajos de la ASOCIACION VENEZOLANA DE DERECHO MARITIMO, se pudieron cimentar las bases para que, a principios del presente siglo, finalmente nuestra legislación marítima se acoplara a la comunidad internacional en su regulación del derecho marítimo.

En efecto, la nuestra vigente Ley de Comercio Marítimo del 2006, sustitutiva del Decreto-Ley de 2001, incorpora en su texto la mayoría de las convenciones de derecho marítimo y reglas adoptadas por el Comité Marítimo Internacional y las otras organizaciones internacionales, arriba mencionadas, tales como las referentes a los Conocimiento de Embarque, abordaje y salvamento, limitación de responsabilidad, hipotecas y privilegios navales, embargo preventivo de buques, transporte de pasajeros por mar, Reglas de York y Amberes, etc.

Además, Venezuela, ha ratificado las convenciones de responsabilidad civil de los propietarios de buques tanques por derrames de hidrocarburos y las del fondo de indemnización por los daños causados por esos derrames. De allí que en nuestro país se ha logrado esa actualización, lo cual es un elemento que ha contribuido a una mayor difusión, estudio y práctica de la disciplina.

He tenido la inmensa suerte de haber pronunciado las palabras en el acto de presentación de nuestras novísimas leyes, cuando se aprobaron y, allí dije que nunca pensé que viviría para ver que el “*PLONCA*” fuese una realidad, y hoy me siento todavía más feliz, luego de 20 años de existencia de nuestra novísima legislación de derecho marítimo, pues nuestras leyes a la fecha de hoy no han perdido vigencia, pues si bien han surgidos nuevos hechos en años recientes, como lo son los buques tripulados a distancia o las nuevas formas de crear y transmitir documentos que ha nacido de la electrónica y que ponen en jaque a las concepciones jurídicas tradicionales del derecho marítimo, como por ejemplo, la noción de capitán, las responsabilidades por abordaje, la asistencia y salvamento, el seguro marítimo, las

contribuciones por avería gruesa, etc., estos hechos nuevos están todavía esperando por regulaciones especiales, aun internacionalmente.

Por ello, nuestro derecho marítimo venezolano, sigue en la vanguardia tanto a nivel de nuestros países hermanos iberoamericanos, como del de muchos otros países, allende los mares.

Señores, muchas gracias,

Caracas, Quinta “Samambaya”, 25 de noviembre de 2021

| Luis Cova Arria