

APLICACIÓN DEL CONVENIO  
INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE  
FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA  
PARA LA GENTE DE MAR DE 1978, EN SU  
FORMA ENMENDADA DE 1995 (STCW  
78/95) A LOS OFICIALES COSTANEROS DE  
LA MARINA MERCANTE VENEZOLANA



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS  
ESCUELA DE DERECHO  
COORDINACIÓN DE PASANTÍAS**

**APLICACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE  
FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR DE  
1978, EN SU FORMA ENMENDADA DE 1995 (STCW 78/95) A LOS  
OFICIALES COSTANEROS DE LA MARINA MERCANTE VENEZOLANA**

AUTOR: Daniel Rafael Salazar Vivas

C.I. 11.865.657

**San Diego, octubre de 2019**



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS  
ESCUELA DE DERECHO  
COORDINACIÓN DE PASANTÍAS**

**APLICACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE  
FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR DE  
1978, EN SU FORMA ENMENDADA DE 1995 (STCW 78/95) A LOS  
OFICIALES COSTANEROS DE LA MARINA MERCANTE VENEZOLANA**

**CONSTANCIA DE ACEPTACIÓN**

---

**Nombre, firma y cédula de identidad del tutor académico**

---

**Nombre, firma y cédula de identidad del jurado**

---

**Nombre, firma y cédula de identidad del jurado**

AUTOR: Daniel Rafael Salazar Vivas

C.I. 11.865.657

San Diego, octubre 2019

## ÍNDICE GENERAL

<b>RESUMEN INFORMATIVO</b>	vi
<b>INTRODUCCIÓN</b>	7
<b>CAPÍTULO I. EL PROBLEMA</b>	9
Planteamiento del problema	9
Formulación del problema	13
Objetivo general	13
Objetivos específicos	13
Justificación e importancia de la investigación	14
<b>CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO</b>	15
Antecedentes de la investigación	15
Bases teóricas	27
Bases legales	29
Definición de términos básicos	36
<b>CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO</b>	38
Tipo de investigación	38
Métodos y técnicas de la investigación jurídica	38
Fases de la investigación	38
Fuentes del conocimiento jurídico	40
<b>CAPÍTULO IV. RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	41
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	48

## AGRADECIMIENTOS

**A Dios todo poderoso**, por darme fuerza de culminar esta deseada meta, y hoy es toda una realidad.

**A la Dra. Arelis Farías**, por confiar en mí, por su experiencia, trayectoria y sus palabras me ayudaron a culminar esta gran meta.

**Al Dr. Alfredo Sabatino**, el cual nunca dejo de creer en mí y con sus consejos y su apoyo me ayudaron a seguir adelante.

**Al Capitán de Altura de la Marina Mercante de Venezuela, Amílcar Silva**, por toda su colaboración, su experiencia, dedicación y confianza en mí, coadyuvo a dar un pie firme en este valioso trabajo.

**A mi Esposa**, por su apoyo, amor y dedicación, me inspiraron a continuar sin desfallecer y dar cumplimiento a esta gran meta cumplida.

**A Ricardo Muci**, por su insuperable creencia en mí, por su apoyo incondicional, sin ti cuñado no lo hubiese logrado, gracias, por tanto.

**A mi Madre**, Sol de mi vida, sin tu apoyo y oraciones esto no sería posible.

**A mi Hermana**, Rossana mi fortaleza, tu temple, tus consejos siempre fueron fundamentales para no desfallecer, gracias, aquí estoy, lo logre.



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**  
**UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS**  
**ESCUELA DE DERECHO**  
**COORDINACIÓN DE PASANTÍAS**

**APLICACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN,  
TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR DE 1978, EN SU FORMA  
ENMENDADA DE 1995 (STCW 78/95) A LOS OFICIALES COSTANEROS DE LA MARINA  
MERCANTE VENEZOLANA**

**Autor: Daniel Rafael Salazar Vivas**

**Tutor: Arelis Farías**

**RESUMEN INFORMATIVO**

Este trabajo de investigación estuvo orientado a analizar la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95) a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana, mediante la mención de órganos encargados de velar por la seguridad marítima en materia nacional e internacional, la identificación de los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana y la explicación de dos criterios jurisprudenciales en cuanto a la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95) a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana. La metodología utilizada fue de tipo documental, cualitativa. Los datos se obtuvieron mediante el método de la hermenéutica jurídica. Los resultados arrojaron que el órgano nacional encargado de velar por la seguridad marítima es el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), mientras que el órgano internacional con dicha competencia es la Organización Marítima Internacional (OMI). En cuanto a los requisitos para la titulación de los oficiales antes descritos, estos se encuentran establecidos en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas y el Convenio Internacional referido. Finalmente, los criterios jurisprudenciales arrojaron que el INEA debe dar cumplimiento al Convenio Internacional.

**Palabras Claves:** Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar; Oficiales Costaneros; Marina Mercante.

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación para optar al grado de abogado de la Universidad José Antonio Páez estuvo orientado en analizar la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95) a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana.

Este Convenio es un instrumento internacional que establece los requisitos básicos para la formación y certificación de guardia para marinos en el ámbito internacional, del cual Venezuela forma parte y de allí la obligatoriedad de su cumplimiento.

Sin embargo, tal como se verá a lo largo del desarrollo del trabajo, existen ciertas contradicciones del órgano nacional, el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) en la aplicación del citado instrumento internacional. Para ello serán expuestos dos casos emblemáticos que ayudarán a explicar la problemática y a cumplir con los objetivos propuestos.

En este sentido, esta investigación se divide en cuatro capítulos los cuales contienen la siguiente estructura:

- Capítulo I. Planteamiento del problema, formulación, objetivos generales y específicos y justificación de la investigación.
- Capítulo II. Marco teórico de la investigación, bases legales que la sustentan y definición de términos básicos.

- Capítulo III. Marco metodológico contentivo del tipo de investigación, métodos y técnicas de la misma, fases de la investigación y fuentes del conocimiento utilizadas.
- Capítulo IV. Resultados y conclusiones y las recomendaciones efectuadas por el investigador.

# **CAPÍTULO I**

## **EL PROBLEMA**

### **Planteamiento del problema**

La Marina Mercante en Venezuela es un gremio que congrega a diferentes oficiales con funciones claramente definidas cuando se encuentran a bordo de un buque. Venezuela cuenta con significativos territorios marítimos en los que hacen vida estos oficiales, es por ello que la Marina Mercante desempeña una función fundamental para el Estado.

La formación académica de estos oficiales se lleva a cabo a través de diferentes institutos educacionales, debidamente certificados y aprobados por el Estado venezolano, obteniendo titulaciones de Ingeniero Marítimo o de Técnicos Superiores Universitarios en Transporte Acuático. Esta formación se ha internacionalizado a través de la Organización Marítima Internacional que adoptó el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW 78/95) que fue el primer instrumento internacional es establecer requisitos básicos para la formación y certificación de guardia para marinos en el ámbito internacional, siendo aprobado el 7 de julio de 1978, con entrada en vigor el 28 de abril de 1984 y luego enmendado en los años 1991, 1994 y 1995. Venezuela suscribe este Convenio en el año 1986.

En este sentido, es importante mencionar lo que señala Farías (2011) en cuanto a los Tratados o Convenios y la suscripción por parte de un Estado:

Los Tratados comprometen a las partes que libremente lo han concluido. Los tratados no sólo obligan a lo expresamente acordado en ellos, sino también a todo lo que se desprende de los principios de justicia, equidad

y buena fe. Los tratados, pues se trata de un compromiso internacional que tiene una naturaleza jurídica especial, habiendo cumplido el proceso constitucional establecido por cada Estado para la formación de sus leyes, se transforman en leyes especiales y son oponibles a todos los habitantes de aquel Estado sean nacionales o extranjeros.

De lo anterior se colige, que los tratados, pactos o convenios que haya suscrito y ratificado el Estado de forma voluntaria, son de obligatorio cumplimiento para esos Estados que ahora forman parte del mismo. La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999) establece en cuanto a la aprobación interna que reseñaba la autora antes citada, en su artículo 154, que estos instrumentos deben ser aprobados por la Asamblea Nacional, con anterioridad a la ratificación del Ejecutivo Nacional (Presidente de la República).

Ahora bien, los funcionarios de la Marina Mercante venezolana pueden aspirar a cargos de mayor jerarquía en las distintas especialidades sea de navegación, máquinas y actividad pesquera, para ello existen unos lineamientos y requisitos establecidos tanto en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW 78/95), como en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas; sin embargo el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) ha presentado discrepancias para aplicar el mencionado Convenio, lo que ha generado la interposición de recursos de nulidad ante los tribunales competentes de la República.

En este sentido, el argumento del INEA fue expuesto por la Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo (2016). El Instituto mencionado alega lo siguiente:

Conforme a lo establecido en el artículo 257 de la Ley General de Marina y Actividades Conexas, los aspirantes al título de Tercer Oficial de Marina Mercante, deberán poseer el título de educación superior expedido por una universidad inscrita debidamente ante el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos; siendo que el procedimiento para optar a dicho título, en su caso deberá ser a través del convenio vigente para Técnico Superior Universitario en Transporte Acuático, que administra la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UNEMC).

De ello se desprende, que el INEA se apega a lo establecido en el Convenio para Técnico Superior Universitario en Transporte Acuático, que administra la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UNEMC), y no hace mención del STCW.

La Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo (2016) entre las consideraciones para decidir expuso que el órgano competente de la seguridad marítima en materia internacional, es la Organización Marítima Internacional (OMI), como un organismo especializado de las Naciones Unidas, cuyo objetivo es promover la cooperación entre los países y la industria de transporte para mejorar dicha seguridad marítima y prevenir la contaminación de los espacios acuáticos (Farías, 2011). Ahora bien, esa seguridad en el ámbito nacional, le corresponde ejecutarla al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), a tenor de lo establecido en el artículo 82 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares (2002):

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.

Aunado a lo anterior, el INEA es también competente para velar y dar cumplimiento a las políticas que adopte el Estado en el ámbito internacional, es decir, dar validez a los instrumentos internacional (Convenios, Tratados, Pactos, etc.). Ello está establecido en los artículos 84.8 y 85.3 de la referida Ley. En consecuencia, el STCW debe ser tomado en cuenta como una política asumida por el Estado venezolano y debe ser utilizada en los casos de solicitudes de los oficiales de la Marina Mercante venezolana, por cuanto establece como afirma la Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo (2016):

Los estándares internacionales de formación académica, perfil legal de los titulares y competencias que debe poseer la Gente de Mar durante la guardia. En efecto, las Reglas II/1; II/4, del Convenio antes transcrito en concordancia con las secciones A-II/1 y A-II/2 del Código Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, parte A, establecen los requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes y primeros oficiales de puente y en general a todos los oficiales que deban encargarse de la guardia de la navegación en buque igual o superior a 500 unidades de arqueado bruto los cuales, se circunscriben al cumplimiento de una edad de 18 años, formación a bordo durante el tiempo no inferior a doce (12) meses y haber desempeñado funciones relacionadas con la guardia de puente durante un tiempo no inferior a seis (6) meses.

Tal como se puede evidenciar, la ley nacional y el convenio internacional antes citados, establecen lineamientos distintos para los requisitos que deben ser exigidos para la titulación de los oficiales costaneros, objeto del presente estudio de investigación.

## **Formulación del problema**

En base a lo expuesto, surge la siguiente interrogante: ¿Cuál de los instrumentos debe ser aplicado a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana?

## **Objetivos de la investigación**

### **Objetivo general**

Analizar la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95) a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana.

### **Objetivos específicos**

- Mencionar los órganos encargados de velar por la seguridad marítima en materia nacional e internacional.
- Identificar los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana.
- Explicar el criterio jurisprudencial en cuanto a la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95) a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana.

## **Justificación e importancia de la investigación**

Las razones por las cuales fue escogido como tema de investigación el análisis de la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95) a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana, se debe a la disparidad de criterios existente por parte del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) y los tribunales venezolanos para la titulación de oficiales costaneros, que por un lado, ubica en una posición de desigualdad y discriminación a tales oficiales; y por el otro, incumple con la responsabilidad del Estado de cumplir y adoptar las medidas necesarias para ello, de aquellos instrumentos que haya suscrito y ratificado, armonizando las leyes nacionales con las internacionales.

Desde el punto de vista académico se justifica entonces la investigación porque se trata de un caso concreto que poco ha sido abordado y que merece consideración para los estudiantes. El Derecho Marítimo es una especialidad importante, ya que Venezuela cuenta con una considerable extensión de espacios acuáticos en los que hacen vida diferentes sujetos y la regulación de éstos debe ser conocida.

Además, desde el punto de vista práctico, es importante exponer casos fácticos que se suscitan en cuanto a la titulación de los oficiales costaneros. En el presente caso se abordan los requisitos que les son exigidos por la legislación y las contradicciones que se presentan.

## **CAPÍTULO II**

## MARCO TEÓRICO

### **Antecedentes de la investigación**

Los antecedentes de la investigación lo constituyen los trabajos, publicaciones, artículos y cualquier otra fuente bibliográfica que anteriormente haya abordado el objeto de estudio de manera directa o indirecta. El presente trabajo resulta novedoso en el sentido que no existen hasta el momento antecedentes de otros trabajos de grado que hayan investigado acerca de la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana, específicamente en el punto de la titulación de los mismos. En tal sentido, los antecedentes utilizados para esta investigación lo constituyen las dos sentencias de las Cortes de lo Contencioso Administrativo (Hoy Juzgados Nacionales de lo Contencioso Administrativo, a tenor de lo dispuesto por la Ley Orgánica de la Jurisdicción Contencioso Administrativa).

Mediante sentencia del 25 de octubre de 2016, la Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo dicta una decisión en cuanto a la demanda de nulidad interpuesta por el ciudadano José Gregorio Delpino Gómez, contra el acto administrativo signado N° INEA/INEAP/N° 1618 de fecha 9 de abril de 2014, emanado del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), en el cual se negó el otorgamiento del título de Tercer Oficial de la Marina Mercante al referido ciudadano.

El argumento expuesto por el INEA se basó tomando en consideración el artículo 257 de la Ley General de Marina y Actividades Conexas, que establece que los aspirantes al título de Tercer Oficial de Marina Mercante,

deberán poseer el título de educación superior expedido por una universidad inscrita debidamente ante el INEA; y que el procedimiento para optar a dicho título, en el caso que se analiza deberá ser a través del convenio vigente para Técnico Superior Universitario en Transporte Acuático, que administra la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UNEMC), por lo que una vez que cumpliera con los requisitos establecidos en dicho convenio podría optar por el título de Tercer Oficial de Marina Mercante.

Ahora bien, los argumentos del demandante estuvieron basados en las siguientes consideraciones:

1. El ciudadano José Delpino (demandante) obtuvo el título de Capitán Costanero el 14 de agosto de 2013, a tenor de lo dispuesto en el artículo 289 de la Ley General de Marina y Actividades Conexas. Es por ello, que consignó la documentación necesaria para tramitar el título de Tercer Oficial de Marina Mercante ante el INEA, obteniendo como respuesta el acto administrativo que se recurre, en el cual se sostiene que el demandante debía obtener un título de una institución de Educación Superior expedido por una Universidad inscrita ante el INEA, porque ello se correspondía con los requisitos exigidos por el artículo 257 de la Ley General de Marina y Actividades Conexas.
2. No obstante, lo anterior, el demandante aseveró en su escrito que:

(...) se adecuaba a todos los requisitos que establece la Ley para tal Título (sic) de Tercer Oficial de la Marina Mercante, por cuanto: (...) Posee el Título Universitario de Educación Superior (...) y las respectivas notas certificadas (...) y si bien es cierto que (...) posee título universitario de Técnico Superior Universitario en Transporte Acuático, mención:

Navegación y Operaciones Acuáticas, expedido por la Universidad Nacional experimental Marítima del Caribe de Venezuela, la cual es la única Universidad que gradúa profesionales para ocupar plazas dentro de los buques nacionales o extranjeros de la Marina Mercante (...) posee suficiente tiempo de navegación tal y como se evidencia mediante Certificado de Tiempo Navegado en un tiempo de TREINTA Y SIETE (37) MESES y SIETE (7) DIAS (sic) para el Departamento de Cubierta (...).

3. Fundamenta por último su demanda en los artículos 26, 49 y 257 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela; 257 de la Ley General de Marina y Actividades Conexas; 19 numeral 3 y 4 de la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.

En los escritos de informes ambas partes en el juicio ratificaron sus argumentos, pero el INEA además agregó que si bien es cierto que el demandante posee el título de Técnico Superior Universitario en Transporte Acuático, mención Navegación y Operaciones Acuáticas; esta formación no podía ser considerada suficiente para optar al Título de Tercer Oficial de la Marina Mercante, debido a que la Administración Acuática sólo otorga los Títulos de Tercer Oficial a quienes hayan cumplido una formación académica de cinco (5) años de estudio, y que la formación que posee el recurrente es de Técnico Superior Universitario, la cual no satisface los requerimientos de formación mínima.

En este orden, la Corte luego de esbozar los argumentos en cuanto a su competencia legal para conocer del caso, entró a conocer el fondo de la controversia y expuso lo siguiente:

En primer lugar, menciona quién es el órgano encargado de velar por la seguridad marítima en materia internacional, siendo la Organización Marítima

Internacional (OMI), adscrito a la Organización de Naciones Unidas (ONU). Igualmente afirma que dicha seguridad marítima en el ámbito del territorio nacional, le corresponde al INEA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 82 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. A este último órgano además le corresponde:

Dar cumplimiento a las políticas adoptadas por el Estado en materia internacional, dando validez a los convenios y resoluciones suscritas en el ámbito internacional, conforme a lo establecido en el artículo 84, numeral 8 y 85 numeral 3 supra señalado, que contempla como objetivo fundamental de las normas en materia acuática, fortalecer la seguridad marítima, reduciendo, mediante acciones concertadas, los riesgos para la seguridad de la vida humana en el mar, la propiedad y el medio marino, así como evaluar, estudiar, proponer medidas de gestión, proponer medidas normativas, e identificar las necesidades en lo que se refiere a seguridad marítima.

Tomando en cuenta lo anteriormente expresado, la Corte consideró en su sentencia que el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (del cual Venezuela es suscribiente y ratificante), resulta aplicable al caso analizado; y en consecuencia expone que es necesario revisar las reglas que se encuentran contenidas en el mismo, en cuanto a los estándares internacionales de formación académica, perfil legal de los titulares y competencias que debe poseer la gente de mar durante la guardia.

De esa revisión indica que las Reglas II/1; II/4, del Convenio referido, en concordancia con las secciones A-II/1 y A-II/2 del Código Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, parte A, establecen los requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes y primeros oficiales de puente y en general a todos los oficiales que deban encargarse de la

guardia de la navegación en buque igual o superior a 500 unidades de arqueobulto los cuales, se circunscriben al cumplimiento de una edad de 18 años, formación a bordo durante el tiempo no inferior a doce (12) meses y haber desempeñado funciones relacionadas con la guardia de puente durante un tiempo no inferior a seis (6) meses.

Igualmente, la Corte evidenció en su revisión que el Convenio, establece en el Capítulo III, Reglas III/1, los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales encargados de la guardia de una cámara de máquinas con dotación permanente y de los oficiales de máquinas designados para prestar servicio en una cámara de máquinas sin dotación permanente, los cuales debe contar con mínimo dieciocho (18) años; tener una formación de taller; haber embarcado por un período no menor a doce (12) meses que incluya formación a bordo, o no menor a treinta y seis (36) meses de los cuales no menos de 30 meses deberán ser en la sección de máquinas con la realización en ambos casos de labores de guardia en la cámara de máquinas y haber completado y aprobado una educación y formación que satisfaga las normas de competencia según el Código Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

La Corte también examinó el artículo 257 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, que establece lo relacionado a los requisitos que deben tener los aspirantes a los títulos de Tercer Oficial. El órgano enumera en este sentido, los siguientes requisitos: (a) título de educación superior expedido por una Universidad de Educación Superior Náutica inscrita en el INEA, (b) haber cursado estudios correspondientes en la modalidad presencial o a distancia y (c) haber realizado prácticas de navegación supervisadas, por lo menos durante un período de doce (12) meses.

Entonces, haciendo un análisis integral entre ambas normas (Convenio Internacional y Ley Nacional) la Corte:

Aprueba que las mismas contemplan ámbitos de acción claramente distintivos, puesto que la primera de ellas fiel a su espíritu, deviene en una norma marco que establece con carácter unificador dentro de los países firmantes y adherentes a dicho Convenio y a la Organización Marítima Internacional (OMI), los requisitos mínimos que deben reunir los aspirantes a la titulación de capitanes y primeros oficiales de puente y en general a todos los oficiales que deban encargarse de la guardia de la navegación en buque igual o superior a 500 unidades de arqueado bruto y aquellos aplicables a la titulación de los oficiales encargados de la guardia de una cámara de máquinas con dotación permanente y de los oficiales de máquinas designados para prestar servicio en una cámara de máquinas sin dotación permanente; mientras que la normativa interna prevé las distintas titulaciones establecidas en las diferentes modalidades a las que se refieren, y además los distintos requisitos académicos de ascenso, por lo que han de aplicarse de modo armónico a la solución del caso concreto.

Visto lo anterior, la Corte expresó taxativamente que debía entenderse que los funcionarios de la Marina Mercante que aspiraran a un cargo de mayor jerarquía en las distintas especialidades sea de navegación, máquinas y actividad pesquera, debían “seguir los parámetros previstos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar y la Ley General de Marinas y Actividades Conexas”; razón por la cual realizó un análisis de los elementos probatorios aportados en el juicio, de manera de constatar si el acto impugnado se encontraba ajustado a derecho.

Se constató en dichos elementos probatorios, que el demandante efectivamente ostentaba el título de Técnico Superior Universitario en Transporte Acuático mención de Navegación y Operaciones Acuáticas, emitido por la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UNEMC). Igualmente evidenció la autoridad judicial que la administración

acuática venezolana había certificado que el demandante cumplía con los requisitos exigidos en el Convenio Internacional para optar al título tanto de Patrón de Primera como de Oficial de Puente Costanero.

En este orden, la administración está obligada y así lo señala la Corte a “ejecutar las políticas y normas necesarias a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar”. Tomando en cuenta los requisitos antes señalados enumerados en el artículo 257 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, la Corte consideró necesario hacer un análisis del “sistema educativo venezolano a los fines de verificar la adecuada clasificación de los niveles de educación y su adecuación para el caso”.

En tal sentido, reproduce el texto del artículo 25 de la Ley Orgánica de Educación, del cual se desprende que la educación básica venezolana se organiza en tres niveles: a) Nivel de educación inicial; b) Nivel de educación primaria; y c) Nivel de educación media, que comprende dos opciones: 1. Educación media general: con duración de cinco años, de primero a quinto año; y 2.- Educación media técnica: con duración de seis años, de primero a sexto año.

Retomando el contenido del artículo 257 eiusdem señala la Corte cuando se exige a los aspirantes del título de Tercer Oficial un título de educación superior, solo requiere que sea expedido por Universidades de Educación Superior Náutica, que se encuentren inscritas en el INEA. El artículo no hace distinción de que la carrera cursada sea corta como el Técnico Superior Universitario, o larga como la Ingeniería Marítima; “por lo que mal podía la Administración asumir que la Ley hacía referencia exclusivamente a carreras largas para optar al título de Tercer Oficial de la marina mercante”.

En consecuencia, habiendo comprobado el Tribunal que el demandante poseía el título de Técnico Superior Universitario en Transporte Acuático Mención Navegación y Operaciones Marítimas emanado de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, y que dicha Universidad sí está inscrita ante el INEA, quedó evidenciado el cumplimiento de este requisito por parte del accionante a los fines de optar por el título de Tercer Oficial de la Marina Mercante venezolana. Encontrándose además conforme con lo previsto en las Reglas I/2, II/1 y II/3 del Convenio Internacional antes referido, y en concordancia con lo dispuesto en el artículo 257 de la Ley Nacional también mencionada,

Por tanto, se señaló que la administración no había actuado “conforme a derecho al exigir mayores requisitos que los establecidos en la norma para optar al título de Tercer Oficial de la Marina Mercante” por lo que declaró la nulidad del acto administrativo impugnado, ordenando al INEA nuevamente verificar la procedencia del requerimiento efectuado por el demandante para optar al título solicitado, con excepción del requisito referido al título de educación superior verificado.

Un segundo antecedente al presente trabajo es la sentencia de la Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo de fecha 7 de julio de 2016 en el caso Hermilio José Loaiza Araujo, quien interpuso una demanda de nulidad contra el acto contenido signado N° INEA/INEAP/N° 5041 de fecha 30 de diciembre de 2013 emanado del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), mediante el cual se notificó al referido ciudadano, que no podía considerarse su solicitud para optar al título de Tercer Oficial de la Marina Mercante, debido a que la administración acuática venezolana sólo otorga tal titulación a quienes han cumplido una formación académica de cinco (5) años

de estudio, aprobado en pensum diseñado conforme a los contenidos programáticos establecidos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW).

En la demanda interpuesta el recurrente expuso entre sus argumentos que ejerce la profesión de gente del mar contando con la certificación del Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), con lo cual cumple con los estándares nacionales e internacionales. Además, señaló que para el momento de la demanda ocupaba el cargo de Capitán Costanero, contando con una acreditación de más de siete años con Petróleos de Venezuela (PDVSA) y quince en total navegando.

Mencionó en ese orden, que obtuvo el título universitario de Educación Superior, otorgado por la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, como: Técnico Superior Universitario en Transporte Acuático, Mención: Navegación y Operaciones Acuáticas, destacando que en la actualidad es la única institución que “gradúa a profesionales en éstas materias”.

Finalmente alegó que el INEA incurrió en un vicio de falso supuesto de derecho, al exigir requisitos no contemplados en el artículo 257 de la Ley General de Marina y Actividades Conexas, siendo además el INEA incurrió en una abstención o carencia al negarse a otorgarle su solicitud, lo cual vulneró el derecho al libre desenvolvimiento de su personalidad.

Fundamentó su petición con lo dispuesto en los artículos números 20, 26 y 257 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela; 19, Numerales 3 y 4 de la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos, el

Artículo 76 y pertinentes de la Ley Orgánica de la Jurisdicción Contencioso Administrativa y 257 de la Ley General de Marina y Materias Conexas.

Por su parte, el INEA en su defensa argumentó en primer lugar que:

Existe una diferencia en cuanto a las facultades que comprende cada Título para ejercer sus funciones, con lo cual el Tercer Oficial debe estar preparado para navegar a bordo de cualquier buque independientemente de su arqueado bruto (tamaño), además pudiendo navegar en todos los mares, es decir, sin límites de coordenadas; mientras que el Capitán Costanero, sólo puede navegar entre las zonas comprendidas entre los

Señala que se expedirán títulos de capitán, oficial o marino, a los aspirantes que, de acuerdo con los criterios que la administración juzgue satisfactorios, reúnan los requisitos necesarios en cuanto a formación, períodos de embarco, edad, aptitud física, competencia y exámenes de conformidad con el Anexo del Convenio en referencia.

Finalmente destacó que si bien el demandante posee el título de Técnico Superior Universitario en Transporte Acuático, mención Navegación y Operaciones Acuáticas, esta formación no puede ser considerada suficiente para optar al título de Tercer Oficial de la Marina Mercante, en razón de que la administración acuática venezolana, sólo otorga tal titulación a quienes hayan cumplido la formación académica de cinco (5) años de estudios, aprobando un pensum diseñado conforme a los contenidos programáticos establecidos en el STCW. Y que para optar al título de Tercer Oficial debe cumplir los requisitos contemplados en el artículo 257 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas.

Ahora bien, una vez que la Corte declaró su competencia en el caso y conoció el fondo del mismo, expuso también sus consideraciones argumentos, las cuales son del siguiente tenor:

En primer lugar, haciendo un análisis similar al antecedente anterior, analiza los órganos encargados de la seguridad marítima, mencionando nuevamente al OMI y al INEA. Y nuevamente señala que el STCW es aplicable al caso estudiado “y en tal sentido de una revisión de las Reglas que conforman el mismo, se observa que este determina los estándares internacionales de formación académica, perfil legal de los titulares y competencias que debe poseer la Gente de Mar durante la guardia”. Así como, las secciones A-II/1 y A-II/2 del Código Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

En segundo lugar, ratifica lo expuesto en el primer antecedente, pues la Corte estableció en esta sentencia que el fundamento normativo aplicable al caso es el siguiente:

Los funcionarios de la Marina Mercante que aspiren a un cargo de mayor jerarquía en las distintas especialidades sea de navegación, máquinas y actividad pesquera, deberán seguir los parámetros previstos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar y la Ley General de Marinas y Actividades Conexas.

Luego de examinar los elementos probatorios que constan en los autos del expediente y de verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos por las legislaciones comentadas, la Corte expresó que se había constatado también que el INEA:

Se extralimitó al condicionar la solicitud del recurrente al Título de Tercer Oficial de la Marina Mercante al requerirle el Título Universitario nivel Licenciatura, es decir, Ingeniería Marítima, así como también a una experiencia y conocimientos que no están cuantificados ni estipulados en el ordenamiento jurídico que rigen el caso de autos (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y la Ley General de Marinas y Actividades Conexas).

Por todas las consideraciones antes expuestas y habiendo verificado el vicio denunciado por el demandante en su demanda de nulidad se ordenó al INEA aceptar y tramitar la solicitud para optar al mencionado título de la Marina Mercante y por tanto debía otorgar el mismo.

## **Bases teóricas**

### **Administración acuática**

La administración de manera general abarca cualquier actividad pública o privada. La administración pública comprende, por una parte, el conjunto de órganos que integran la organización administrativa y, por la otra, a la función o acción administrativa del Estado encaminada a realizar las tareas o prerrogativas públicas que las leyes establecen, para asegurar la organización y funcionamiento de los servicios públicos (Serra, 1965).

De esta manera se puede decir, que la administración acuática comprende, por una parte, el conjunto de órganos que integran la organización administrativa acuática, y por la otra, a la función administrativa del Estado dirigida a realizar las tareas o prerrogativas públicas que las leyes estipulan, para asegurar la organización y el funcionamiento de los servicios que tienen que ver con los espacios acuáticos (Belisario, 2012).

La autoridad acuática será entonces la autoridad administrativa a quien corresponda la gestión y responsabilidad sobre todo lo relacionado con los espacios acuáticos. Es la persona que por designación del Poder Ejecutivo realiza los actos de gestión que interesan a determinado sector de la administración pública y para tal efecto ejecuta o manda a ejecutar las leyes, reglamentos y demás disposiciones inherentes a los fines de la repartición pública a su cargo.

El artículo 70 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos establece en correspondencia con lo expresado anteriormente, que corresponde al Ejecutivo Nacional, a través de sus órganos y entes, el ejercicio de las competencias que sobre los espacios acuáticos y portuarios tienen atribuidas de conformidad con la ley.

## **Gente de mar**

Para Belisario (2012) se entiende por gente de mar a las personas empleadas en cualquier función a bordo d un buque dedicado a la navegación marítima, matriculado en el Registro Naval venezolano. Hernández, (1988) por su parte, opina que el concepto sociológico de gente de mar:

Es más amplio que el jurídico, en el sentido de abarcar la totalidad de los que de su tarea profesional a bordo hacen medio de vida, con irrelevancia de cual sea su tarea y en tanto ello implique llevar a cabo un quehacer que obligue a salir a la mar; a hacer vida colectiva en travesía corta o larga; y a supeditarse a las circunstancias del entorno que tienen como condicionantes más característicos la angustia de espacio y el desarraigo.

### **Marina mercante venezolana**

Según el Colegio de Oficiales de la Mariana Mercante de Venezuela citado por Martínez (2014) es un sistema o unidad cohesionada de buques, puertos, empresas navieras, gente de mar y actividades conexas que permiten la realización del Transporte Marítimo de cargas y pasajeros. Mundialmente se entiende por tal al conjunto de buques de una nación que se emplean en el comercio marítimo, servicios portuarios, navegación civil, la pesca y el turismo.

### **Bases legales**

**Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial N° 5.453 del 24 de marzo de 2000.**

### **TÍTULO III**

#### **De los Derechos Humanos y garantías, y de los Deberes**

#### **Capítulo I. Disposiciones Generales**

**Artículo 20.** Toda persona tiene derecho al libre desenvolvimiento de su personalidad, sin más limitaciones que las que derivan del derecho de las demás y del orden público y social.

**Artículo 21.** Todas las personas son iguales ante la ley, y, en consecuencia:

1. No se permitirán discriminaciones fundadas en la raza, el sexo, el credo, la condición social o aquellas que, en general, tengan por objeto o por resultado anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio en condiciones de igualdad, de los derechos y libertades de toda persona.

2. La ley garantizará las condiciones jurídicas y administrativas para que la igualdad ante la ley sea real y efectiva; adoptará medidas positivas a favor de personas o grupos que puedan ser discriminados, marginados o vulnerables; protegerá especialmente a aquellas personas que, por alguna de las condiciones antes especificadas, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

3. Sólo se dará el trato oficial de ciudadano o ciudadana; salvo las fórmulas diplomáticas.

4. No se reconocen títulos nobiliarios ni distinciones hereditarias.

**Artículo 26.** Toda persona tiene derecho de acceso a los órganos de administración de justicia para hacer valer sus derechos e intereses, incluso los colectivos o difusos, a la tutela efectiva de los mismos y a obtener con prontitud la decisión correspondiente.

El Estado garantizará una justicia gratuita, accesible, imparcial, idónea, transparente, autónoma, independiente, responsable, equitativa y expedita, sin dilaciones indebidas, sin formalismos o reposiciones inútiles.

## **TÍTULO V**

### **De la organización del Poder Público Nacional**

#### **Capítulo III. Del Poder Judicial y el Sistema de Justicia**

##### **Sección Primera. Disposiciones generales**

**Artículo 257.** El proceso constituye un instrumento fundamental para la realización de la justicia. Las leyes procesales establecerán la simplificación, uniformidad y eficacia de los trámites y adoptarán un procedimiento breve, oral y público. No se sacrificará la justicia por la omisión de formalidades no esenciales.

**Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. Gaceta Oficial N° 6.153  
Extraordinario del 18 de noviembre de 2014.**

**TÍTULO VI**  
**ADMINISTRACIÓN DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS**

**Capítulo I. Órgano Rector**

**Administración acuática**

**Artículo 74.** El ejercicio de la administración acuática comprende:

... Omissis.

2. Coadyuvar y supervisar la formación y capacitación del personal de la marina mercante.

... Omissis.

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.

...Omissis.

10. Mantener el registro y certificación de los institutos de formación náutica en coordinación con el Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de educación universitaria.

**Capítulo II. Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos**

**Órgano asesor**

**Artículo 81.** El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos es el organismo asesor del Ejecutivo Nacional en materia de fomento y desarrollo de la marina mercante, puertos, 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 del talento humano de dicho sector. Será además, un órgano de participación de las comunidades organizadas en el asesoramiento para la formulación y seguimiento de políticas, planes y programas del sector acuático.

**Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Gaceta Oficial N° 6.153  
Extraordinario de fecha 18 de noviembre de 2014.**

**TITULO IV**  
**DE LAS ACTIVIDADES CONEXAS Y SERVICIOS**

## **Capítulo II. De la Educación Náutica**

**Artículo 159.** La Autoridad Acuática conjuntamente con el Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de educación, de que se trate, diseñará los planes y programas de estudios que se impartan al personal de la Marina Mercante, en todas sus modalidades y niveles, incluyendo la educación a distancia, y definirán los requisitos que deberán llenar los institutos de educación náutica públicos y privados, a los fines de la inscripción y autorización de funcionamiento. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos llevará un registro de los institutos de educación náutica, públicos y privados.

**Artículo 160.** El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos expedirá los títulos, licencias, refrendos y certificaciones de las competencias de la gente de mar, de acuerdo con las normas nacionales e internacionales que rigen la materia, sin perjuicio de lo establecido en las leyes que rigen la materia. El Estado, a través de la Autoridad Acuática, reconocerá los grados, títulos y certificados de competencia de la gente de mar que otorguen y expidan las universidades nacionales de acuerdo con los convenios internacionales y las leyes que rijan la materia.

### **TÍTULO V. DE LOS TÍTULOS, LICENCIAS Y PERMISOS DE LA MARINA MERCANTE, DE PESCA Y DEPORTIVA**

#### **Capítulo I. De los Títulos, Licencias y Permisos**

**Artículo 245.** Son títulos de la Marina Mercante:

- I. En la especialidad de navegación:
  - a. Capitán de Altura.
  - b. Primer Oficial.
  - c. Segundo Oficial.
  - d. Tercer Oficial.
  - e. Capitán Costanero.
  - f. Patrón de Primera.
  - g. Patrón de Segunda.
  - h. Patrón Artesanal.
2. En la especialidad de Máquinas:
  - a. Jefe de Máquinas.
  - b. Primer Oficial de Máquinas.
  - c. Segundo Oficial de Máquinas.
  - d. Tercer Oficial de Máquinas.

- e. Motorista de Primera.
- f. Motorista de Segunda.

**Artículo 250.** El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, expedirá los títulos, licencias y permisos, así como los refrendos y dispensas de la Gente de Mar a que se refiere este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley, previo cumplimiento de los requisitos exigidos en el reglamento respectivo.

## **Capítulo II. De los Requisitos para optar a los Títulos y Licencias**

**Artículo 252.** Para optar a los títulos, licencias y certificados de la Marina Mercante, de Pesca Deportiva y Recreacional se requiere haber aprobado los cursos correspondientes y cumplir con los requisitos establecidos en la ley y los reglamentos. Los aspirantes al certificado de Inspector Naval deberán poseer el título de Capitán de Altura o Jefe de Máquina con una experiencia navegada con dicho título de por lo menos cinco (5) años.

**Artículo 257.** Los aspirantes al título de Tercer Oficial deberán poseer título de educación superior expedido en las universidades de educación superior náutica, inscritas en el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, luego de haber cursado sus estudios en la modalidad presencial o a distancia y haber realizado prácticas de navegación supervisadas, por lo menos durante un período de doce (12) meses, como parte de su formación náutica.

**Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978/1955 (STCW 95), aprobado por Venezuela mediante Ley Aprobatoria del Convenio STCW-1978, publicado en la Gaceta Oficial Nº 3.878 de fecha 15 de agosto de 1986.**

### **Artículo VI. Títulos**

1) Se expedirán títulos de capitán, oficial o marinero a los aspirantes que, de acuerdo con criterios que la Administración juzgue satisfactorios, reúnan los requisitos necesarios en cuanto a períodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes de conformidad con lo dispuesto en el Anexo del Convenio.

2) Los títulos de capitán y de oficial expedidos de conformidad con el presente Artículo serán refrendados por la Administración que los expida ajustándose al modelo dado en la Regla I/2 del Anexo y a lo prescrito en

ésta. Si el idioma utilizado no es el inglés, el refrendo incluirá una traducción a ese idioma.

**REGLA II/2. Requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes y pilotos de primera clase de buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas**

Capitán y piloto de primera clase de buques de arqueo bruto igual o superior a 1.600 toneladas:

1. Todo capitán y todo piloto de primera clase de buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 1.600 toneladas tendrán un título idóneo.

2. Todo aspirante al título deberá:

a) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído.

b) Satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas y haber desempeñado ese cargo durante un período de embarco aprobado y que sea:

i) No inferior a 18 meses, para el título de piloto de primera clase; este período podrá ser reducido a no menos de 12 meses si la Administración exige una formación especial que estime equivalente a un período de embarco no inferior a seis meses como oficial encargado de la guardia de navegación.

ii) No inferior a 36 meses, para el título de capitán; este período podrá ser reducido a no menos de 24 meses si se ha actuado como piloto de primera clase durante un período de embarco no inferior a 12 meses o si la Administración exige una formación especial que estime equivalente a tal período:

c) Haber aprobado un examen de características apropiadas que la Administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la presente Regla, si bien la Administración podrá modificar, según considere necesario, los requisitos del examen para los cargos de capitán y piloto de primera clase de buques de dimensiones limitadas dedicados a realizar viajes próximos a la costa, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

Capitán y piloto de primera clase de buques de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1 600 toneladas:

3. Todo capitán y todo piloto de primera clase de buques de navegación marítima de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1 600 toneladas tendrán un título idóneo.

4. Todo aspirante al título deberá:

- a) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído.
- b) i) Satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas, por lo que hace al título de piloto de primera clase.  
ii) Satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas y haber desempeñado ese cargo durante un período de embarco aprobado, o inferior a 36 meses por lo que hace al título de capitán; este período podrá ser reducido a no menos de 24 meses si se ha actuado como piloto de primera clase durante un período de embarco no inferior a 12 meses o si la Administración exige una formación especial que estime equivalente a tal período.
- c) Haber aprobado un examen de características apropiadas que la Administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice, si bien la Administración podrá modificar, según considero necesario, los requisitos del examen para los cargos de capitán y piloto de primera clase de buques dedicados a realizar viajes próximos a la costa, de modo que queden excluidas las materias no aplicables a las aguas ni a los buques referidos, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

Consideración general:

5. La amplitud de los conocimientos abarcados por los diversos epígrafes del Apéndice podrá variar según se trate de que el título vaya a serlo de capitán o de piloto de primera clase, y de que el título o los títulos hayan de servir para actuar en buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 toneladas o en buques de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1 600 toneladas.

**REGLA II/4. Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas**

- 1. Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación en un buque de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas tendrá un título idóneo.
- 2. Todo aspirante al título deberán:
  - a) Haber cumplido 18 años de edad.
  - b) Demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído.

c) Haber prestado servicio en la sección de puente durante un período de embarco aprobado no inferior a tres años, de cuyo período habrás cumplido seis meses cuando menos realizando guardias de puente bajo la supervisión de un oficial competente; no obstante, la Administración podrá permitir la sustitución de un máximo de dos años de dicho período de embarco aprobado por un período de formación especial, siempre que a su juicio esa formación sea al menos de un valor equivalente al del período de embarco aprobado que sustituye.

d) Demostrar ante la Administración, aprobando el examen pertinente, que posee los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para cumplir sus deberes.

### 3. Títulos sin restricción:

El examen para la expedición de títulos que autoricen a desempeñar el cargo sin restricción en cuanto a zona de operación servirá para verificar la suficiencia de los conocimientos teóricos y prácticos del aspirante por lo que respecta a las materias reseñadas en el Apéndice de la presente Regla.

### 4. Títulos restringidos:

Para la expedición de títulos restringidos que autoricen a desempeñar el cargo en viaje próximos a la costa, la Administración podrá suprimir, de las materias que figuran en el Apéndice, las indicadas a continuación, teniendo presente el efecto de tal supresión en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas:

a) Navegación astronómica.

b) Sistemas electrónicos de determinación de la situación y de navegación en el caso de aguas no amparadas por tales sistemas.

### 5 Amplitud de los conocimientos:

a) La amplitud de los conocimientos que proceda exigir en cuanto a las materias reseñadas en el Apéndice habrá de ser suficiente para que el oficial de guardia cumpla sus deberes sin riesgos. Al determinar la amplitud de conocimientos apropiada la Administración tendrá en cuenta las observaciones consignadas respecto de cada una de las materias del Apéndice.

b) La formación encaminada a la obtención de los conocimientos teóricos y experiencia necesaria estará basada en la Regla II/1, "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación", y en las pertinentes reglas y recomendaciones internacionales.

## **Definición de términos básicos**

**Acreditación.** Documento con que se acredita la identidad y el cargo o función del portador y que permite realizar ciertas cosas.

**Certificación.** Documento o escrito en el que se certifica o da por verdadera una cosa.

**Convenio.** Acuerdo entre dos o más personas o entidades sobre un asunto.

**Discriminación.** Trato diferente y perjudicial que se da a una persona por motivos de raza, sexo, ideas políticas, religión, etc.

**Marino mercante.** Persona que tiene un grado profesional en las fuerzas navales.

**Régimen aplicable.** Conjunto de pautas legales a través de las cuales se organiza una actividad y que es aplicable a un caso en concreto.

**Requisitos.** Cualidad, circunstancia o cosa que se requiere para algo.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **Tipo de investigación**

La presente investigación es de tipo documental, cualitativa. Todo ello conlleva a la comprensión e interpretación del planteamiento del problema, marco teórico y bases legales; el enfoque considera que el objeto de estudio del Derecho no son solamente las fuentes formales del Derecho (Constitución, leyes, decretos, reglamentos, ordenanzas, instrucciones, resoluciones, jurisprudencia, costumbre, actos jurídicos, actos corporativos y principios generales del derecho), sino también las realidades sociales y económicas que definen la eficacia de las normas jurídicas.

#### **Métodos y técnicas de la investigación científica**

Los datos se obtendrán mediante el método de hermenéutica jurídica. Etimológicamente la palabra se deriva del verbo griego "hermeneuo", que

significa exponer, publicar, interpretar. Para Torres (2016) “es el método empleado en la interpretación de los textos legales. La hermenéutica jurídica establece las bases conceptuales para que el análisis de las normas jurídicas sea el más ecuánime posible”.

## **Fases de la investigación**

### **Fase I. Mencionar los órganos encargados de velar por la seguridad marítima en materia nacional e internacional.**

Para ello se revisó tanto la legislación como la doctrina, de manera de poder identificar cuáles son esos órganos encargados de velar por la seguridad marítima en materia nacional e internacional y poder hacer mención de los mismos, cumpliendo de esta manera con el objetivo específico número uno que fue planteado.

### **Fase II. Identificar los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana.**

En esta fase dos, se hizo una revisión de lo planteado en la legislación nacional e internacional, que fueron mencionadas en las bases legales de esta investigación para poder identificar los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana y proceder a su exposición en el trabajo y obtener los resultados del objetivo específico número dos de la investigación.

### **Fase III. Explicar el criterio jurisprudencial en cuanto a la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y**

## **Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95) a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana.**

Finalmente, en la tercera fase, se expusieron dos criterios jurisprudenciales que desarrollan la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95) a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana y explican las razones por las cuales es este el instrumento aplicable, sin detrimento de las leyes venezolanas, cumpliendo así, con el objetivo específico tres que fue planteado para esta investigación.

### **Fuentes del conocimiento**

- a. Doctrina
- b. Legislación
- c. Jurisprudencia
- d. Realidad socio-jurídica

## **CAPÍTULO IV**

### **RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **Resultados y Conclusiones**

**Mencionar los órganos encargados de velar por la seguridad marítima en materia nacional e internacional.**

En base a lo expuesto tanto por la doctrina como por la legislación se halló como resultado de los órganos encargados de velar por la seguridad marítima en materia nacional, que, para el caso de Venezuela, se trata del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), que se trata de un ente autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, por ende, disfruta de las mismas prerrogativas, privilegios y beneficios fiscales que la República Bolivariana de Venezuela.

A los efectos de esta investigación era necesario determinar el ente encargado de ejecutar lo relativo a la navegación acuática y el régimen

portuario, en nombre del Estado venezolano, porque además este se encarga de dar cumplimiento a las políticas adoptadas por el Estado en materia internacional, dando validez a los convenios y resoluciones suscritas en el ámbito internacional, a tenor de lo dispuesto en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, que contempla como objetivo fundamental de las normas en materia acuática, fortalecer la seguridad marítima, reduciendo, mediante acciones concertadas, los riesgos para la seguridad de la vida humana en el mar, la propiedad y el medio marino, así como evaluar, estudiar, proponer medidas de gestión, proponer medidas normativas, e identificar las necesidades en lo que se refiere a seguridad marítima.

En tal sentido, dentro del tema de la validez de los convenios en el ámbito internacional se encuentra justamente el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, aprobado por la República Bolivariana de Venezuela mediante Ley Aprobatoria del Convenio STCW-1978, publicado en la Gaceta Oficial N° 3.878 de fecha 15 de agosto de 1986. Como se puede verificar este Convenio ya forma parte del derecho interno venezolano, al haber sido suscrito, ratificado por el estado y sometido al procedimiento de ley para que sea aplicable en el país, el cual es discutirlo y aprobarlo en el seno del Poder Legislativo Nacional, tal como se efectuó y por tanto se publicó el referido Convenio en la Gaceta Oficial de la República en 1986.

Ahora bien, es necesario exponer también el resultado en cuanto al órgano encargado de velar por la seguridad marítima en materia internacional, que fue determinado en la Organización Marítima Internacional (OMI), que se trata de un órgano especializado de las Naciones Unidas para promover la cooperación entre los Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación en el mar. Dentro de las competencias de esta Organización se encuentra la adopción de convenios,

pactos y tratados en materia marítima, como el anteriormente mencionado y objeto de estudio de la presente investigación.

Se puede concluir entonces a efectos del primer objetivo específico que fue planteado en el marco de este trabajo que el órgano encargado de la seguridad marítima en el territorio venezolano es el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) adscrito al Ministerio competente según lo dicte el Poder Ejecutivo Nacional; mientras que en el ámbito internacional el órgano encargado de velar por la seguridad marítima es la Organización Marítima Internacional, adscrito a las Naciones Unidas.

### **Identificar los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana.**

Los resultados de este objetivo deben ser expuestos mediante un cuadro o tabla que permita identificar los requisitos exigidos por la Ley General de Marinas y Actividades Conexas y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, entendiendo que ambos instrumentos no deberían colidir.

El Convenio Internacional data de 1986, y al haber sido ratificado por el Estado venezolano, este se obligó a cumplir en todas y cada una de sus partes las disposiciones allí contenidas, por lo que al sancionar la ley nacional antes referida en el año 2002, debió adecuar el contenido de esta para que no hubiese o se generara una colisión entre ambos dispositivos jurídicos.

Sin embargo, tal como se pudo evidenciar en el marco de esta investigación y fue la razón por la cual se realizó el estudio, existen discrepancias al momento de aplicar la legislación con respecto a la titulación de los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana. Por ello, como resultado se

expone a continuación los requisitos exigidos por los dos textos antes mencionados:

Tabla 1. Comparación de requisitos exigidos para la titulación de miembros de la Marina Mercante en Venezuela

<b>Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar</b>	<b>Ley General de Marinas y Actividades Conexas</b>
<p>Reglas II/1; II/4. Titulación de capitanes y primeros oficiales de puente y en general a todos los oficiales que deban encargarse de la guardia de la navegación en buque igual o superior a 500 unidades de arqueo bruto. Requieren:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tener 18 años de edad.</li> <li>2. Contar con una formación a bordo durante un tiempo no inferior a 12 meses.</li> <li>3. Haber desempeñado funciones relacionadas con la guardia de puente durante un tiempo no inferior a seis meses.</li> </ol>	<p>Artículo 257. Los aspirantes a los títulos de Tercer Oficial, deberán poseer:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Título de educación superior expedido en las universidades de educación superior náutica inscritas en el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, luego de haber cursado sus estudios en la modalidad presencial o a distancia.</li> <li>2. Haber realizado prácticas de navegación supervisadas, por lo menos durante un período de doce (12) meses, como parte de su formación náutica.</li> </ol>
<p>Capítulo III, Reglas III/1. Titulación de los oficiales encargados de la guardia de una cámara de máquinas con dotación permanente y de los oficiales de máquinas designados para prestar servicio en una cámara de máquinas sin dotación permanente. Requieren:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tener 18 años de edad.</li> <li>2. Contar con formación de taller.</li> <li>3. Haber embarcado por un período no menor de 12 meses, incluyendo formación</li> </ol>	

<p>a bordo, no menor a 36 meses, de los cuales no menos de 30 meses esté en la sección de máquinas.</p> <p>4. Haber completado y aprobado una educación y formación que satisfaga las normas de competencia según el Código Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.</p>	
--	--

Fuente: Elaboración propia a partir de los textos normativos.

**Explicar el criterio jurisprudencial en cuanto a la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95) a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana.**

Finalmente, corresponde dentro de los resultados exponer, cuál fue el criterio acogido por las dos sentencias referidas en los antecedentes de este trabajo acerca de la aplicación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95) a los oficiales costaneros de la Marina Mercante venezolana.

En tal sentido, se verificó que en ambas decisiones las Cortes de los Contencioso Administrativo (hoy Juzgados Nacionales de los Contencioso Administrativo), expuso como criterio que debía entenderse que los funcionarios de la Marina Mercante que aspiraran a un cargo de mayor jerarquía en las distintas especialidades sea de navegación, máquinas y actividad pesquera, debían seguir los parámetros previstos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente

de Mar y la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, es decir, que el régimen aplicable es ambos instrumentos jurídicos.

En este orden de ideas, la jurisdicción contencioso administrativa dejó sentado como criterio la obligación que tiene la administración acuática de ejecutar las políticas y normas necesarias a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

Ahora bien, en el caso específico que ocupaba al tribunal, expresó que el contenido del artículo 257 de la Ley General de Marina y Actividades Conexas, exige a los aspirantes del título de Tercer Oficial, un título de educación superior expedido por Universidades de Educación Superior Náutica, que se encuentren inscritas en el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), sin hacer distinción si la carrera deba ser corta o larga. Es por ello, que la Corte manifestó que mal podía la Administración asumir que la Ley hacía referencia exclusivamente a carreras largas para optar al título de Tercer Oficial de la marina mercante.

De tal manera, que la Corte luego de analizar lo previsto en las Reglas I/2, II/1 y II/3 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, vigente cuando los demandantes presentaron sus solicitudes al título de Tercer Oficial de la Marina Mercante y, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 257 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, determinó que el recurrente poseía título de educación superior expedido por una Universidad de Educación Superior Náutica, inscrita en el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA). Por tanto indicó, que la administración no había actuado conforme a derecho al exigir mayores requisitos que los establecidos en la norma para optar al título de Tercer Oficial de la Marina Mercante.

## **Recomendaciones**

Se recomienda en primer lugar a la Universidad José Antonio Páez fomentar la investigación dentro de los estudiantes de derecho, a través de la posibilidad de publicar en revistas, página de la institución, entre otras modalidades; porque de esta manera se incentiva al estudiantado a exponer estos casos prácticos que conllevan al enriquecimiento de la educación.

Se recomienda igualmente a los profesores de la carrera de derecho, exponer en sus clases los casos prácticos de los que tengan conocimiento, para motivar a sus estudiantes a reflexionar y a analizar cuáles serían las leyes aplicables, qué derechos se estarían violentando o cómo se podría solucionar el caso en cuestión planteado.

Se recomienda al Estado venezolano aplicar efectiva y adecuadamente los instrumentos internacionales que haya suscrito y ratificado, tal como en el presente trabajo fue expuesto por parte de los tribunales de la República. Muchas veces los órganos de la administración pública, como el INEA presentan discrepancias con respecto a los convenio y tratados suscritos en

la materia, por lo que deben hacer un ejercicio de análisis de dichas normas y no desconocer su cumplimiento, si el estado forma parte de los mismos a través de sus suscripción y ratificación.

Finalmente, se recomienda a los propios estudiantes de la Universidad a investigar por cuenta propia sobre distintos tópicos a nivel nacional e internacional en materia de derecho, para mantenerse actualizados, profundizar y desarrollar conocimientos y en definitiva para llegar a ser mejores abogados en la práctica cada día.

### **Referencias bibliográficas**

Belisario, F. (2012). **Derecho del Transporte Marítimo. Tomo I.** Caracas: Ediciones Marítimas venezolanas.

Código Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar  
Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999).

**Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 78/95).**

**Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo** (2016). Caso José Gregorio Delpino Gómez Vs. INEA de fecha 25 de octubre de 2016.

**Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo** (2016). Caso Hermilio José Loaiza Araujo Vs. INEA de fecha 07 de julio de 2016.

Farías, A. (2011). **Bases para el estudio del Derecho Internacional Público.** Valencia: Cosmográfica, C.A.

Hernández, S. (1988). **Derecho Marítimo II. Volumen 2**. Barcelona: Librería Bosch.

Ley General de Marinas y Actividades Conexas

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (2014).

Martínez, L. (2014). **Beneficios fiscales y financieros de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos: un procedimiento (trabajo de grado)**. Universidad de Carabobo. Valencia.

Serra, A. (1965). **Derecho Administrativo**. México: Librería de Manuel Porrúa, S.A.

Torres, J. (2016). **¿Qué es la Hermenéutica Jurídica? Características Principales**. Recuperado de: <https://www.lifeder.com/hermeneutica-juridica/>