

**RÉGIMEN APLICABLE A LA  
NAVEGACIÓN PACÍFICA DE  
BUQUES EXTRANJEROS EN  
ESPACIOS MARÍTIMOS  
VENEZOLANOS**



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

**RÉGIMEN APLICABLE A LA NAVEGACIÓN PACÍFICA DE BUQUES  
EXTRANJEROS EN ESPACIOS MARÍTIMOS VENEZOLANOS**

AUTOR: Palacios Panneflek  
Whemsnelly Yhuliannys  
C.I. 26.654.300

AUTOR: Sciarrino Dorrucchi  
Ivonne Isabel  
C.I. 25.335.751

San Diego, marzo 2020



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

**RÉGIMEN APLICABLE A LA NAVEGACIÓN PACÍFICA DE BUQUES  
EXTRANJEROS EN ESPACIOS MARÍTIMOS VENEZOLANOS**

**CONSTANCIA DE ACEPTACIÓN**

**Arelis Farias CI: 7.017.892**

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

**Jean Carlos Garrido CI: 17.192.837**

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

**Franmi Hernández CI: 19.992.655**

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

AUTOR: Palacios Panneflek

Whemsnelly Yhuliannys

C.I.26.354.600

AUTOR: Sciarrino Dorrucchi

Ivonne Isabel

C.I. 25.335.751

San Diego, marzo 2020

## **AGRADECIMIENTOS**

Doy gracias a Dios por darme la oportunidad de hacer realidad esta meta y estar presente en cada uno de mis pasos, por haber puesto en mi camino aquellas personas que siempre han sido mi soporte y compañía durante mi vida y carrera universitaria. Con cariño para mis padres Ivonne Dorrucchi y Giovanni Sciarrino por darme la vida y ser mis pilares, por sus sacrificios y esfuerzos para mi futuro en fin por creer plenamente en mí. Así como mis hermanos Giovanni Vincenzo y Giovanna Isabella por estar siempre a mi lado.

A mis abuelos Yvonne Graterol, Giovanni Dorrucchi y Yudit Rodríguez quienes con sus palabras de aliento no me dejaban decaer y demás familiares con quien tuve el honor de poder contar en este tiempo.

A mi compañera de tesis Whemsnelly Palacios, quien desde el segundo semestre se convirtió en mi amiga para toda la vida. Al igual que los amigos presentes y pasados que me regalo esta carrera, quienes sin esperar nada a cambio compartieron sus conocimientos, alegrías y tristezas Luis Guerra, Gabriel Tortolero, María Puche, Manuela Pinto, Valeria Sanabria. Y a todas aquellas personas que durante estos tres años y medio estuvieron a mi lado apoyándome Robert Molina, Paola Castellano y Freberth Urdaneta.

A la Universidad José Antonio Páez por ser mi alma mater, lugar donde adquirí conocimientos valiosos de mis profesores resaltando con cariño especial a mi tutora Arelis Farias, a quien le doy las gracias por tanta ayuda.

**Ivonne I Sciarrino D**

Primeramente, le doy gracias a Dios por seguir dándome la oportunidad todos los días de levantarme trabajar incansablemente para hoy lograr mi sueño y hacerlo realidad. A mis ángeles, que desde el cielo me cuidan y me sonríen por guiarme por este camino llamado VIDA y ayudarme a que todo fuera un poquito más fácil, sin duda el no estar en este plano terrenal no significa que no me demuestran el amor que sienten por mí, gracias a ustedes este día llegó más rápido de lo esperado. ¡Nunca me dejen sola!. A mi madre Yuluimar Panneflek, quien es y será el pilar fundamental en mi vida, quien día a día trabaja sin cansancio para ver sus sueños hecho realidad y apoyarme en los míos, velar mis sueños y mis trasnochos, sin duda es la manera más bonita que encontró la vida para enseñarme que todo es posible. A mí papá José Palacios, por acompañarme en este camino, apoyarme y ayudarme sin esperar nada a cambio, gracias una vez más por estar. A mi hermano, Willhems Palacios que es el amor de mi vida, mi cómplice en todo y uno de los más grandes apoyo que tengo en la vida, sin ti esto hoy tampoco pudiese ser posible. A mi abuela, Lorgia Panneflek que es mi segunda madre, mi mentora, motivadora, mi guía y mi inspiración para hoy por hoy después de tantos años poder decir "Soy abogada como mi abuela". A ti, Francisco Villafañe Monteverde que me estas ayudando a crecer con amor y sin egoísmo, gracias. A la Universidad José Antonio Páez, por ser mi alma Mater que me vio crecer durante los tres años y meses de carrera. A cada uno de mis profesores que dejaron una huella imborrable en mí. Por último, a mi compañera de tesis Ivonne Sciarrino, por estar día a día a pie firme conmigo y convertirse hoy en mi colega y amiga de vida. Y a cada uno de mis amigos - colegas que hicieron de esta carrera algo divertido, único y feliz, personas que solo aquí tuve la oportunidad de conocer y hoy por hoy son para toda la vida. ¡Les deseo el mayor de los éxitos!

**Whemsnelly Y Palacios P**

## ÍNDICE GENERAL

<b>RESUMEN INFORMATIVO</b>	v
<b>INTRODUCCIÓN</b>	1
<b>CAPÍTULO I. EL PROBLEMA</b>	2
Planteamiento del problema	2
Formulación del problema	4
Objetivo general	5
Objetivos específicos	5
Justificación e importancia de la investigación	5
<b>CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO</b>	7
Antecedentes de la investigación	7
Bases teóricas	8
Bases legales	14
Definición de términos básicos	21
<b>CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO</b>	23
Tipo de investigación	23
Métodos y técnicas de investigación	23
Fases de la investigación	24
Fuentes del conocimiento	25
<b>CAPÍTULO IV. RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	26
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	33



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

**RÉGIMEN APLICABLE A LA NAVEGACIÓN PACÍFICA DE BUQUES  
EXTRANJEROS EN ESPACIOS MARÍTIMOS VENEZOLANOS**

**Autores: Palacios P. Whemsnelly. Sciarrino D. Ivonne.**

**Tutor: Arelis Farias**

**RESUMEN INFORMATIVO**

El propósito de este trabajo es revisar el régimen aplicable a la navegación pacífica de buques extranjeros en espacios marítimos venezolanos. Se establecieron los siguientes objetivos específicos: 1. Indicar los espacios marítimos reconocidos actualmente por Venezuela; 2. Enumerar la legislación vigente en materia de espacios acuáticos que rigen en Venezuela y 3. Explicar las diferentes autorizaciones y acceso de buques extranjeros en espacios acuáticos venezolanos. Se planteó como interrogante: ¿cuál es el régimen aplicable a la navegación pacífica de buques extranjeros en espacios marítimos venezolanos? La investigación se enmarcó en un estudio de carácter jurídico-dogmático, apoyado en referencias documentales. Se basó además en el método inductivo. Las técnicas utilizadas fueron el fichaje, el subrayado y el análisis de contenido de las fuentes bibliográficas utilizadas, que partió de la recopilación documental efectuada. Se generaron las siguientes conclusiones: a) El espacio marítimo de Venezuela es el área que se extiende desde las costas hacia el mar, hasta los límites establecidos por la legislación internacional; b) La legislación vigente en materia de espacios acuáticos que rige en Venezuela es la Convención sobre las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley General de Marina y Actividades Conexas y la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos y c) Dentro de las autorizaciones y acceso de buques extranjeros en espacios acuáticos venezolanos se encuentra el paso inocente de buques de pesca, el paso inocente de buques submarinos y el paso inocente de buques de propulsión nuclear.

**Palabras Claves:** Navegación pacífica, buques extranjeros, Venezuela.

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación, se presenta como un requisito fundamental para la obtención del grado de abogados de la República, que concede la Universidad José Antonio Páez. Fue seleccionado el tema de la navegación pacífica de buques extranjeros en espacios marítimos venezolanos y por ello se planteó como objetivo general revisar el régimen aplicable a la navegación pacífica de buques extranjeros en espacios marítimos venezolanos.

Para el logro de lo anterior fue necesario indicar los espacios marítimos reconocidos actualmente por Venezuela, enumerar la legislación vigente en materia de espacios acuáticos que rigen en Venezuela y explicar las diferentes autorizaciones y acceso de buques extranjeros en espacios acuáticos venezolanos.

La estructuración del trabajo que se presenta se hizo de la siguiente manera:

- Capítulo I. Planteamiento y formulación del problema, objetivos de la investigación y justificación de la misma.
- Capítulo II. Antecedentes de la investigación, Bases teóricas y legales y definición de términos básicos.
- Capítulo III. Tipo de investigación, métodos y técnicas, fases de la investigación y fuentes del conocimiento.
- Capítulo IV. Resultados, conclusiones y recomendaciones.

## **CAPÍTULO I**

### **EL PROBLEMA**

#### **Planteamiento del problema**

El espacio geográfico venezolano comprende, de acuerdo con la Constitución Nacional, los espacios continental e insular, lacustre, fluvial, mar territorial, aguas interiores, el suelo, el subsuelo, el espacio aéreo continental, insular y marítimo, y sobre esos espacios ejerce soberanía el Estado venezolano.

La soberanía es a juicio de Bidart (1961) "la cualidad de aquel poder que, para organizarse jurídicamente, no reconoce, dentro del ámbito de relaciones que rigen, otro poder superior de cuya normación positiva derive lógicamente su propia validez normativa". De acuerdo a este concepto cuando una sociedad se provee de una organización sin sujeción a otro poder entonces ese poder de organización original es soberano. Rivas (2009) señala que la soberanía es una:

Cualidad del poder del Estado que permite calificarlo como tal tanto desde el punto de vista interno como desde el punto de vista internacional, lo cual conduce a considerar que la soberanía se proyecta tanto desde el punto de vista interno como desde el punto de vista externo.

Este concepto se hizo presente con la llegada de la Edad Moderna, precisamente cuando los Estados alcanzaron un ordenamiento jurídico unitario que se impuso sobre otros poderes que existieron en la época medieval, logrando con ello la unificación nacional que trajo consigo el desarrollo del derecho público.

Ahora bien, la proyección interna y externa mencionada en párrafos anteriores, no debe entenderse como que esta sea divisible, ya que una de las características de la soberanía es su indivisibilidad. Sin embargo, sí se proyecta en dos direcciones manteniendo la esencia de la unidad.

La soberanía interna refiere Rivas (2009) que denota la potestad que tiene el Estado de organizarse jurídicamente, de dictar su propia Constitución, en la cual se consagren los órganos y entes del estado a través d los cuales se ejercen las diversas funciones que deben cumplirse dentro del mismo. Con base en ello establece su forma de gobierno y todo lo relacionado con su estructura y operatividad dentro de su marco territorial.

La soberanía externa, explica el señalado autor, que equivale a la independencia, y en tal sentido tiene una potestad que presenta al Estado como libre de toda sujeción o limitación respecto a otra potestad exterior. La soberanía externa coloca a un Estado en igualdad de condiciones con respecto a los otros estados. Denota igualmente que no puede existir autoridad de otro ente internacional que incida en los asuntos internos del Estado.

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela de 1999, establece en su artículo 5 que esa soberanía, reside de forma intransferible en el pueblo, quien la ejerce directamente en la forma en que la propia Constitución y la ley señalan, y también la ejerce indirectamente mediante el sufragio o el voto.

En este sentido, teniendo en cuenta esa soberanía, va a existir una regulación aplicable para que buques extranjeros puedan navegar pacíficamente en aguas venezolanas. En consecuencia y aceptando como cierto que el mar territorial se encuentra bajo la soberanía plena de un Estado, lo cual exclusivo e inviolable, este Estado puede reservarse la pesca y la navegación en las referidas aguas.

Ahora bien, en este punto es importante diferenciar el mar territorial del territorio del Estado, ya que el dominio que ejercita ese Estado sobre el mar territorial no es absoluto, ya que no es legítimo impedir en época de paz el paso inocente de buques.

Se trata entonces este paso inocente del derecho de los buques extranjeros de cruzar las aguas jurisdiccionales de otro Estado, sin que pueda haber interferencia por parte del otro Estado.

### **Formulación del problema**

Tomando en cuenta lo planteado, se presenta la siguiente interrogante: ¿cuál es el régimen aplicable a la navegación pacífica de buques extranjeros en espacios marítimos venezolanos?

## **Objetivo general**

Revisar el régimen aplicable a la navegación pacífica de buques extranjeros en espacios marítimos venezolanos

## **Objetivos específicos**

1. Indicar los espacios marítimos reconocidos actualmente por Venezuela.
2. Enumerar la legislación vigente en materia de espacios acuáticos que rigen en Venezuela.
3. Explicar las diferentes autorizaciones y acceso de buques extranjeros en espacios acuáticos venezolanos.

## **Justificación de la investigación**

La presente investigación se justifica por cuanto, a pesar de estar rodeados de numerosos espacios marítimos, la investigación en cuanto al régimen general de éstos no abunda en el país, por lo que los investigadores se decantaron por este tema, para contribuir desde la academia al desarrollo del tema.

Es importante entonces, delimitar el régimen aplicable a la navegación pacífica de buques extranjeros en espacios marítimos venezolanos, entendiendo que el dominio del Estado de sus espacios acuáticos no es

absoluto, a pesar de la noción de soberanía que fue expuesta en el planteamiento del problema.

El entendimiento de este tema ayudará no solamente a aquellas personas relacionadas con el derecho del mar, sino a cualquiera que pudiera interesarse sobre el tema y además podrá servir de referente para otros trabajos de investigación relacionados con el objeto de estudio.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### Antecedentes de la investigación

Campos (2015) en su trabajo titulado **GESTIÓN MARÍTIMA DE VENEZUELA**, presentado para la Universidad Pontificia de Comillas (Madrid) para obtener el Máster en Negocio y Derecho Marítimo, se planteó como objetivo revisar la gestión marítima en Venezuela, para conocer el conjunto de elementos que conforman el negocio marítimo y su interrelación para que dichas actividades se gesten dentro de un marco jurídico idóneo y propicio para las actividades comerciales a nivel internacional.

La autora entre sus conclusiones menciona que “el país cuenta con las bases jurídicas sólidas que están alineadas con las normativas internacionales del sector” y con un desarrollo normativo acorde.

Bosch (2012) realizó un trabajo titulado **RÉGIMEN JURÍDICO DE LA NAVEGACIÓN EN AGUAS POLARES. ESPECIAL REFERENCIA AL “CÓDIGO POLAR”** para la Universidad Politécnica de Catalunya. El objetivo de este trabajo fue evaluar si la normativa actual es suficiente y apropiada para afrontar el previsible aumento de tráfico marítimo en el Ártico debido al cambio climático.

Una de las conclusiones de esta investigación arroja que se hace imprescindible un marco normativo adecuado para la navegación marítima en aguas polares, que establezca los mismos niveles de seguridad y protección del medioambiente existente en otras zonas marítimas no cubiertas de hielos.

## **Bases teóricas**

### **Derecho de navegación**

El derecho de la navegación ha sido ampliamente definido por Simone (1987) de la siguiente manera:

Conjunto orgánico, vivo, de reglas jurídicas, está formado por normas jurídicas (preceptos jurídicos de derecho público y privado, jurisprudencial o derecho judicial, como también prácticas judiciales impuestas por la costumbre), y por principios jurídicos (que tienden al funcionalismo de la materia que integran su plexo sistemático) que regulan los sujetos (armador, transportador, fletante, fletador, capitán, tripulante, agente marítimo, auxiliador, auxiliado, aseguradora, asegurado, etc., que actúan como centro de imputación de las pertinentes relaciones jurídicas), los bienes (que trascienden por su individualización, habilitación, inscripción y, aun mediante el reconocimiento de una nacionalidad) y las relaciones jurídicas (por actos vinculantes *ex contractu*, o por violaciones *ex delicto* y *ex quasi delicto*) derivadas de la navegación (que consiste en el traslado de buques en el agua) o en ocasión de la misma (al darse antes o después del comienzo y fin de este traslado del buque en el agua), cualquiera que sea el medio (buques con propulsión propia o sin ella), el lugar (espejos de aguas marítimas, fluviales o lacustres) y el propósito (comercia, de servicios, científicos, deportivo, de placer, etc.) con que se realice, y que posibilitan su efectiva navegación.

Chai (2010) menciona al respecto que:

Es útil precisar que, en Venezuela, bajo la influencia del Código de Comercio, usualmente se ha empleado el término Derecho Marítimo en vez de Derecho de la Navegación. Pero, en realidad esta puntualización va teniendo cada día menos importancia pues, aun cuando ambos son imprecisos, las locuciones Derecho de la Navegación y Derecho Marítimo se utilizan indistintamente.

Los caracteres del derecho de la navegación según plantea Belisario (2012) son la autonomía, la particularidad, el dinamismo, la internacionalidad, la uniformidad y la politicidad.

El derecho de la navegación tiene autonomía y ese carácter lo alcanza por aplicación de sus propias máximas generales y a través del acatamiento que estipulan sus propios ordenamientos positivos. De esta manera, cuenta con autonomía científica, legislativa, jurisdiccional y didáctica.

La particularidad le viene dada porque cuenta con instituciones como el armamento, el riesgo al préstamo marítimo o la copropiedad. Pero también porque ha consagrado reglas que amparan el trabajo de los marinos a bordo de los buques, ha instituido deberes morales, entre otros.

El dinamismo surge porque el derecho a la navegación es una disciplina dinámica en virtud que tiene principios básicos sólidos y estables que permiten que se adecue a las nuevas situaciones del desarrollo de la navegación.

La internacionalidad viene dada porque no se concibe la limitación del desplazamiento de buques a las fronteras jurisdiccionales de cada Estado. Las condiciones peculiares de estos instrumentos de navegación confieren a los buques la facultad de transitar enormes espacios acuáticos entre los más distantes lugares de la tierra. El derecho a la navegación establece normas para regular las actividades que tienen que ver con el negocio marítimo y esa actividad comercial la realizan las empresas navieras que se encuentran alrededor del mundo.

La uniformidad deviene del carácter anterior que es la internacionalidad, para lo cual se requieren normas uniformes, leyes adaptadas por todos los Estados de la comunidad internacional. Finalmente, la politicidad es porque el derecho de la navegación cuenta con un carácter político. Este derecho ofrece un conjunto de intereses sobre los que el Estado debe ejercer su control y supervisión.

## **Buques**

El trabajo marítimo, se presta a bordo de buques, sean estos de navegación fluvial, lacustre o marítima y sea que estén destinados al tráfico marítimo, la pesca u otros tipos de actividades primarias por eso, es necesario precisar que se entiende por buque.

La Academia de la Lengua Española (2001), entiende por buque "al barco con cubierta que, por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado

para la navegación o empresas marítimas de importancia". En tanto que Brown (1962) lo define como "cualquier embarcación que esté propulsada por medios que no sean remos, se excluyen por lo general pequeños veleros".

La Ley General de Marinas y Actividades define el buque de la siguiente manera en su artículo 17: "se entiende por buque toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad. Toda construcción flotante carente de medio de propulsión, se considera accesorio de navegación".

Esta norma ha sido objeto de análisis por la Sala de Casación Civil (2004) del Tribunal Supremo de Justicia, interpretó el concepto de buque de la siguiente manera:

Es necesario enfatizar que, para la legislación venezolana, el término buque se define como "...toda construcción flotante apta para navegar por agua...", el señalamiento sobre 'accesorios de navegación' sólo establece una diferenciación entre 'buques' con o sin medio de propulsión; la propia redacción del artículo evidencia tal circunstancia: "... se considera accesorio de navegación...". A mayor abundamiento cabe señalar el contenido del artículo 4 *eiusdem*:

Artículo 4. *Todo buque nacional* y los extranjeros, así como también los hidroaviones cuando se encuentren posados en el espacio acuático nacional, están sometidos a esta Ley, en cuanto sea aplicable.

Están sometidos, además, a esta Ley cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, que se desplace por agua. En el evento que ésta se desplace para el cumplimiento de sus fines específicos con el

apoyo de un buque, será considerada buque, y por lo tanto deberá cumplir con todas las regulaciones previstas en la ley.

La redacción del artículo transcrito supra, evidencia:

a. La Ley es aplicable a todo buque.

b. En el aparte único se extiende la aplicación a "...cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, que se desplace por agua...". Es decir: aún el caso de las construcciones flotantes no destinadas a la navegación (plataformas de perforación, casas flotantes, diques flotantes, etc.), serán consideradas buque, cuando se desplacen en el agua.

c. Por vía de consecuencia, las gabarras, que son construcciones flotantes aptas para navegar y siempre están destinadas a la navegación son, en todo momento buques.

Habida cuenta de lo expresado queda demostrado que, el término es aplicable, tanto a buques con medios fijos de propulsión como sin ellos; de navegación interior o marítima; afectados a servicios comerciales o no.

En otro orden de ideas, la legislación establece diferencias en cuanto a la destinación de las naves. Con relación a su nacionalidad, los buques son extranjeros o venezolanos, en cuanto a sus propietarios, públicos o privados, en cuanto su arqueo, según sean de más o menos 500 unidades de arqueo y en cuanto a su destinación en mercantes, pesqueros, deportivos, recreativos y de investigación.

En materia jurídica, señala Belisario (2012) que el buque se ha estimado tradicionalmente como un bien mueble, porque es susceptible de moverse de un lugar a otro. Sin embargo, Pinacho (1978) advierte que independientemente de los particulares caracteres económicos del buque, se ha considerado que no es factible aplicarle sin reserva todas las reglas jurídicas concernientes a los bienes

muebles. Es por ello, que el ordenamiento jurídico se ha pronunciado en considerar el buque como un bien mueble de naturaleza especial.

El buque entonces, a pesar de ser un bien mueble, tiene por disposición de la ley, nacionalidad. Entendiendo la nacionalidad como el vínculo jurídico y político que vincula a un individuo a un Estado determinado. En consecuencia, una nave puede ser venezolana o extranjera. Al tratar este tema Arjona (1954) explica que:

La nacionalidad de las naves debe ser única. La duplicidad respecto de la nave induciría peligrosamente a los capitanes a valerse, según el caso, de cualquiera de las dos leyes que entendiesen serles más favorables y en tiempos de guerra, a jugar con la posición de beligerante o de neutral. Sería, desde otro punto de vista, siniestra la suerte del crédito naval, porque la situación de los acreedores con privilegio de hipoteca sobre la nave, no puede ser regida más que por una sola ley, o sea la del pabellón; que es en realidad el signo distintivo aparente de su nacionalidad.

Para ser venezolanos, los buques necesitan estar inscritos en el Registro Naval Venezolano o RENAVE, de acuerdo a lo ordenado en los artículos 106 y 129 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas. En la esfera internacional, el otorgamiento de la nacionalidad del buque está regulado por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982. Belisario (2012) agrega respecto a la nacionalidad que:

Es imprescindible tener presente que los buques mercantes venezolanos sólo podrán usar el pabellón nacional, y en ese sentido todo buque extranjero, para usar la bandera venezolana deberá cancelar el Registro que éste tenía en el país a que perteneció, pues de acuerdo con lo expresado, el ordenamiento jurídico marítimo venezolano no admite la doble nacionalidad.

## **Bases legales**

**Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.  
Organización de las Naciones Unidas aprobada el 30 de abril de  
1982 en Nueva York.**

**Artículo 2. Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo**

1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.
2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.
3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.

**Artículo 17. Derecho de paso inocente**

Con sujeción a esta Convención, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial.

**Artículo 18 Significado de paso**

1. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de: a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella.
2. El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.

**Artículo 19. Significado de paso inocente.**

1. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuara con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.
2. Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese

buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación:

- a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;
- b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;
- c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;
- d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño;
- e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;
- f) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;
- g) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño;
- h) Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a esta Convención;
- i) Cualesquiera actividades de pesca;
- j) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;
- k) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;
- l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

#### **Artículo 21. Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente**

1. El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias:

- a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo;
- b) La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones;
- c) La protección de cables y tuberías;
- d) La conservación de los recursos vivos del mar;
- e) La prevención de infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca;
- f) La preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste;
- g) La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos;
- h) La prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios.

2. Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos

que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas.

3. El Estado ribereño dará la debida publicidad a todas esas leyes y reglamentos.

4. Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán observar tales leyes y reglamentos, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.

#### **Artículo 24. Deberes del Estado ribereño**

1. El Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial salvo de conformidad con esta Convención. En especial, en lo que atañe a la aplicación de esta Convención o de cualesquiera leyes o reglamentos dictados de conformidad con ella, el Estado ribereño se abstendrá de:

a) Imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente; o

b) Discriminar de hecho o de derecho contra los buques de un Estado determinado o contra los buques que transporten mercancías hacia o desde un Estado determinado o por cuenta de éste.

2. El Estado ribereño dará a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial.

#### **Artículo 25. Derechos de protección del Estado ribereño.**

1. El Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.

2. En el caso de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrá también derecho a tomar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas o en esa instalación portuaria.

3. El Estado ribereño podrá, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma.

#### **Artículo 26. Gravámenes que pueden imponerse a los buques extranjeros**

1. No podrá imponerse gravamen alguno a los buques extranjeros por el solo hecho de su paso por el mar territorial.

2. Sólo podrán imponerse gravámenes a un buque extranjero que pase por el mar territorial como remuneración de servicios

determinados prestados a dicho buque. Estos gravámenes se impondrán sin discriminación.

**Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.  
Asamblea Nacional de Venezuela. Gaceta Oficial de la República  
Bolivariana de Venezuela N.º 5423 de 1999.**

**Artículo 5.** La soberanía reside intransferiblemente en el pueblo, quien la ejerce directamente en la forma prevista en esta Constitución y en la ley, e indirectamente, mediante el sufragio, por los órganos que ejercen el Poder Público.

Los órganos del Estado emanan de la soberanía popular y a ella están sometidos.

**Artículo 10.** El territorio y demás espacios geográficos de la República son los que correspondían a la Capitanía General de Venezuela antes de la transformación política iniciada el 19 de abril de 1810, con las modificaciones resultantes de los tratados y laudos arbitrales no viciados de nulidad.

**Artículo 11.** La soberanía plena de la República se ejerce en los espacios continental e insular, lacustre y fluvial, mar territorial, áreas marinas interiores, históricas y vitales y las comprendidas dentro de las líneas de base recta que ha adoptado o adopte la República; el suelo y subsuelo de éstos; el espacio aéreo continental, insular y marítimo y los recursos que en ellos se encuentran, incluidos los genéticos, los de las especies migratorias, sus productos derivados y los componentes intangibles que por causas naturales allí se encuentren.

El espacio insular de la República comprende el archipiélago de Los Monjes, archipiélago de Las Aves, archipiélago de Los Roques, archipiélago de La Orchila, isla La Tortuga, isla La Blanquilla, archipiélago Los Hermanos, islas de Margarita, Cubagua y Coche, archipiélago de Los Frailes, isla La Sola, archipiélago de Los Testigos, isla de Patos e isla de Aves; y, además, las islas, islotes, cayos y bancos situados o que emerjan dentro del mar territorial, en el que cubre la plataforma continental o dentro de los límites de la zona económica exclusiva.

Sobre los espacios acuáticos constituidos por la zona marítima contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, la República ejerce derechos exclusivos de soberanía y jurisdicción en los términos, extensión y condiciones que determinen el derecho internacional público y la ley.

Corresponden a la República derechos en el espacio ultraterrestre suprayacente y en las áreas que son o puedan ser patrimonio común de la humanidad, en los términos, extensión y condiciones

que determinen los acuerdos internacionales y la legislación nacional.

**Artículo 156.** Es de la competencia del Poder Público Nacional:

...

26. El régimen del transporte nacional, de la navegación y del transporte aéreo terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los puertos, de aeropuertos y su infraestructura.

## **Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. Asamblea Nacional de Venezuela. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N.º 6.153 Extraordinario de 2014**

**Artículo 1.** Este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica tiene por objeto regular el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control en los espacios acuáticos, conforme al derecho interno e internacional, así como regular y controlar la administración de los espacios acuáticos, insulares y portuarios de la República Bolivariana de Venezuela.

**Artículo 8.** La soberanía nacional en el mar territorial se ejerce sobre el espacio aéreo, las aguas, el suelo, el subsuelo y sobre los recursos que en ellos se encuentren.

**Artículo 9.** El mar territorial tiene, a todo lo largo de las costas continentales e insulares de la República Bolivariana de Venezuela una anchura de doce millas náuticas (12 MN) y se medirá ordinariamente a partir de la línea de más baja marea, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala publicadas oficialmente por el Ejecutivo Nacional, o a partir de las líneas de base establecidas en este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica.

**Artículo 15.** Los buques extranjeros gozan del derecho de paso inocente por el mar territorial de la República Bolivariana de Venezuela. Por paso inocente se entiende:

1. La navegación por el mar territorial con el fin de atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores o hacer escala en una parte del sistema portuario.

2. Dirigirse hacia las aguas interiores o puertos de la República Bolivariana de Venezuela o salir de ellos.

**Artículo 16.** El paso deja de ser inocente cuando el buque extranjero realice alguna de las siguientes actividades:

1. Amenazas o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de la República Bolivariana de Venezuela o que de cualquier otra forma viole los principios de Derecho Interno e Internacional enunciados en la Carta de las Naciones Unidas.

2. Ejercicios o prácticas con armas de cualquier clase.
3. Actos destinados a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad de la República Bolivariana de Venezuela.
4. Actos de propaganda destinados a atentar contra la defensa o la seguridad de la República Bolivariana de Venezuela.
5. El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves.
6. El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares.
7. El embarque o desembarque de cualquier producto, dinero o persona en contravención de la ley.
8. Actos o hechos que impliquen cualquier acción contaminante.
9. Actividades de pesca ilícitas.
10. Actividades de investigación o levantamientos hidrográficos.
11. Actos dirigidos a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios e instalaciones de la República Bolivariana de Venezuela.
12. Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso inocente.

**Artículo 17.** La República Bolivariana de Venezuela tomará medidas en su mar territorial para impedir todo paso que no sea inocente, así como para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de buques cuando éstos se dirijan hacia aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria.

**Artículo 18.** El paso inocente será rápido e ininterrumpido. Sólo se permitirá detenerse o fondearse, en la medida que tales hechos constituyan incidentes normales de la navegación, vengan exigidos por fuerza mayor o grave dificultad o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas y buques o aeronaves en peligro. Los buques de pesca extranjeros deberán durante su paso guardar los aparejos, equipos y demás utensilios de pesca o recogerlos en una forma que impida su utilización. En el mar territorial, los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles, deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.

**Artículo 19.** Durante el ejercicio del paso inocente por el mar territorial, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas, deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido conforme a acuerdos internacionales.

Los buques extranjeros de propulsión nuclear podrán entrar en las instalaciones portuarias previa aprobación del Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de seguridad y defensa, la cual debe solicitarse con por lo menos treinta (30) días antes de la fecha de ingreso. Estos deberán portar los documentos establecidos por acuerdos internacionales para dichos buques y la carga que transportan y observarán las

medidas especiales y precauciones establecidas en dichos acuerdos y en las regulaciones nacionales.

**Artículo 20.** Cuando sea necesario, en función de la seguridad de la navegación, el Ejecutivo Nacional, demarcará y exigirá en su mar territorial, la utilización de vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico marítimo para la regulación del paso de los buques, así como un sistema de notificación de la posición. Igualmente, se podrán establecer vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico marítimo especiales para los buques de guerra extranjeros o buques especiales por su naturaleza, o de su carga, que naveguen en el mar territorial o las aguas interiores. Las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico serán indicados en las cartas náuticas respectivas.

**Artículo 21.** El Ejecutivo Nacional, podrá establecer zonas de jurisdicción de vigilancia exclusiva en los espacios acuáticos cuando los intereses de la República Bolivariana de Venezuela así lo exijan. En dichas zonas, se podrá identificar, visitar y detener a personas, buques, naves y aeronaves, sobre las cuales existan sospechas razonables de que pudieren poner en peligro el orden público en los espacios acuáticos. Quedará a salvo el derecho de paso inocente, cuando sea aplicable.

**Artículo 22.** El Ejecutivo Nacional podrá suspender temporalmente el derecho de paso inocente a los buques extranjeros, en determinadas áreas de su mar territorial por razones de seguridad y defensa.

**Artículo 27.** Los buques de guerra extranjeros pueden navegar o permanecer en aguas interiores y puertos de la República Bolivariana de Venezuela, previa y debida autorización del Ejecutivo Nacional por órgano de los Ministerios con competencia en materia de relaciones exteriores y de defensa.

**Artículo 43.** Para los fines de vigilancia marítima y resguardo de sus intereses, la República Bolivariana de Venezuela tiene, contigua a su mar territorial, una zona que se extiende hasta veinticuatro millas náuticas (24 MN), contadas a partir de las líneas de más baja marca o las líneas de base desde las cuales se mide el mar territorial.

**Artículo 45.** La zona económica exclusiva se extiende a lo largo de las costas continentales e insulares de la República Bolivariana de Venezuela, a una distancia de doscientas millas náuticas (200 MN) contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

**Artículo 46.** La República Bolivariana de Venezuela goza en la zona económica exclusiva de:

1. Derechos de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, de las aguas suprayacentes y sobre otras actividades tendientes a la exploración y explotación sostenible económica de

la zona, tales como la producción de energía derivada del agua, corrientes y vientos.

2. Jurisdicción, con arreglo a lo previsto en este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica, en lo relacionado con:

a. El establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras.

b. La investigación científica marina.

c. La protección y preservación del ambiente marino.

3. Derecho a tomar las medidas que considere convenientes para la conservación y uso sostenible de la biodiversidad y demás elementos del ambiente marino, más allá de los límites de la zona económica exclusiva, conforme a lo establecido en el Derecho Internacional.

**Artículo 56.** La plataforma continental de la República Bolivariana de Venezuela comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o bien hasta una distancia de doscientas millas náuticas (200 MN), contadas desde la línea de más baja marea o desde las líneas de base, a partir de las cuales se mide la extensión del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental, no llegue a esa distancia.

Cuando el borde exterior del margen continental sobrepasare la distancia de doscientas millas náuticas (200 MN), la República Bolivariana de Venezuela establecerá dicho borde, el cual fijará el límite de la Plataforma Continental con la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos, conforme al Derecho Internacional.

**Artículo 57.** La República Bolivariana de Venezuela ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de la exploración y explotación sostenible de sus recursos naturales. Nadie podrá emprender estas actividades sin su expreso consentimiento.

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

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

## **Definición de términos básicos**

**Aduana.** Oficina pública y/o fiscal que, a menudo bajo las órdenes de un Estado o gobierno político, se establece en costas y fronteras con el propósito de registrar, administrar y regular el tráfico internacional de mercancías y productos que ingresan y egresan de un país.

**Autoridad aduanera.** Funcionario del servicio aduanero que comprueba la correcta aplicación de la normativa aduanera.

**Autorización.** Acción y efecto de autorizar.

**Autorizar.** Conceder a alguien el permiso o derecho para hacer determinada cosa [una persona con autoridad para ello o una circunstancia, ley, etc.].

**Buque.** Barco de grandes dimensiones y de porte superior a quinientas toneladas, con más de una cubierta y acondicionado para largos trayectos, que se utiliza con fines militares o comerciales.

**Espacio marítimo.** Son estos espacios: las aguas interiores, el mar territorial, las aguas archipelágicas, la zona contigua, la zona económica exclusiva y alta mar, de una parte; la plataforma continental y los fondos marinos situados más allá de las jurisdicciones nacionales, de otra parte.

**Mercancías.** Todo producto, materia prima, envases, empaque, manufactura y en general todo bien corporal, sujeto a proceso de transformación o de enajenación por persona natural o jurídica.

**Navegación.** Acción de navegar.

**Navegar.** Desplazarse por el agua con una nave o una embarcación.

**Pacífico.** Que no usa la violencia o que no es propenso a fomentar conflictos.

**Paso Inocente.** Derecho que tienen las naves de todos los Estados, sean o no costeros, de navegar por el mar territorial de un Estado, para atravesar dicho mar sin penetrar en sus aguas interiores, para dirigirse hacia éstas o salir de ellas.

**Régimen.** Conjunto de normas o reglas que reglamentan o rigen cierta cosa.

**Zona portuaria.** Aquellas superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades portuarias, así como las destinadas a tareas complementarias de ellas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **Tipo de investigación**

De acuerdo a los objetivos planteados, la investigación se enmarca en un estudio de carácter jurídico-dogmático, apoyado en referencias documentales. Al respecto Witker (1995), señala que una investigación jurídica-dogmática es “aquella que concibe el problema jurídico de todo elemento fáctico o real que se relacionen con la institución, norma jurídica o estructura legal en cuestión”.

La investigación jurídica constituye el proceso mediante el cual el investigador, guiándose por lo pautado en el método científico, pretende descubrir las soluciones adecuadas para transformar la realidad social, es decir, encontrar las respuestas más acertadas para los problemas que plantea la vida en sociedad.

Igualmente, esta investigación se trata de tipo bibliográfico, ya que se apoya en trabajos previos, información y datos divulgados por medios impresos, que amplían el conocimiento del objeto de estudio.

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

La investigación que se plantea, se basa en el método inductivo, porque se parte de lo particular a lo general y universal, como lo

definen Hurtado y Toro (1999) que este método, es “aquel que permite pasar de los hechos particulares a los principios generales. Consiste en partir de la observación de múltiples hechos o fenómenos para luego clasificarlos y llegar a establecer las relaciones o puntos de conexión entre ellos”.

Por su parte, las técnicas utilizadas fueron el fichaje, el subrayado y el análisis de contenido de las fuentes bibliográficas utilizadas, que partió de la recopilación documental efectuada que es definida por Rodríguez (2004) como:

El análisis de documentos donde los hechos hayan dejado huella o donde se señalan los criterios que deben utilizarse para interpretarlos, y en consecuencia tomar una decisión. A través de esta técnica se describen las bases teóricas, legales y empíricas sobre las cuales se sustenta la investigación.

### **Fases de la investigación**

Fase I. Indicar los espacios marítimos reconocidos actualmente por Venezuela.

Fase II. Enumerar la legislación vigente en materia de espacios acuáticos que rigen en Venezuela.

Fase III. Explicar las diferentes autorizaciones y acceso de buques extranjeros en espacios acuáticos venezolanos.

## **Fuentes del conocimiento**

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

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### Resultados y conclusiones

##### **Fase I. Indicar los espacios marítimos reconocidos actualmente por Venezuela.**

El espacio marítimo de Venezuela es el área que se extiende desde las costas hacia el mar, hasta los límites establecidos por la legislación internacional. Dicha área está compuesta por el mar adyacente a las costas continentales venezolanas y de sus islas, así como también el lecho y subsuelo de sus áreas marinas, sus recursos vivos y minerales y sobre su espacio aéreo marino, sobre el cual Venezuela ejerce soberanía en distintos grados: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo de la plataforma continental.

Aguas Interiores: La línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, es decir, aquella que sigue el trazado de la costa en marea baja. La línea de base normal aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

Mar Territorial: Sector del océano en el que un Estado ejerce su soberanía. Según la Convención del Mar, el mar territorial es aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas (22,2 km) contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura. El punto más sobresaliente de geografía de Venezuela, el Cabo San Román en el estado Falcón, ubicado en el paralelo de 12°, 12´ de Latitud Norte.

Zona Contigua: Es la extensión desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Es la franja de alta mar que limita con el mar territorial. Tiene una extensión de 22.2km. Sobre su superficie el estado no ejerce soberanía plena y solo tiene jurisdicción en material político, aduanera, física, sanitaria y migratoria.

Zona Económica Exclusiva: Es área de mar en el que Venezuela tiene derechos especiales en exploración y explotación de sus recursos. Se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas (370,4 km) contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura del mar territorial. A pesar del nombre, las naves y aeronaves de otros Estados pueden navegarla, sobrevolarla e instalar tuberías y cables submarinos sin más limitaciones que las establecidas en el derecho y la práctica internacional y el ordenamiento legal vigente de Venezuela.

Plataforma Continental: Esta es la prolongación natural del territorio de Venezuela hasta 200 millas o hasta el borde exterior del margen

continental (Plataforma + Talud y Emersión Continental), y en caso que se exceda de dicha distancia, tiene un límite máximo de 350 millas náuticas o de 100 millas marinas contadas a partir de los 2.500 metros de profundidad. Venezuela ejerce soberanía sobre aproximadamente 98.500 km. de plataforma continental.

Espacio Insular: De acuerdo con el artículo 11 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, el espacio insular de Venezuela comprende el archipiélago de Los Monjes, archipiélago de Las Aves, archipiélago de Los Roques, isla La Orchila, isla La Tortuga, isla La Blanquilla, archipiélago Los Hermanos, isla de Margarita, Cubagua y Coche, archipiélago de Los Frailes, isla La Sola, archipiélago Los Testigos, isla de Patos e isla de Aves; y, además, las islas, islotes, cayos y bancos situados o que emerjan dentro del mar territorial, en el que cubre la plataforma continental o dentro de los límites de la zona económica exclusiva.

La importancia estratégica de estos territorios es invaluable, ya que gracias a ellos Venezuela se extiende en el mar Caribe hasta las

y Tobago, Granada, Dominica y Montserrat (Gran Bretaña); San Vicente y Granadinas, Santa Lucía, Guadalupe y 24 Martinica (Francia); Puerto Rico e Islas Vírgenes (Estados Unidos de América), República Dominicana; San Cristóbal y Nieves; Colombia, y Aruba, Curazao, Saba, San Eustaquio y Bonaire (Países Bajos). Lo que representa un total de 5500 kilómetros de límites marítimos.

## **Fase II. Enumerar la legislación vigente en materia de espacios acuáticos que rigen en Venezuela.**

De las bases legales mencionadas en el Capítulo dos de este trabajo de investigación, referente al marco teórico que sustenta el estudio, se puede extraer la enumeración de la legislación vigente en materia de espacios acuáticos que rigen en Venezuela. A continuación, se enumeran:

1. Convención sobre las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
2. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.
3. Ley General de Marina y Actividades Conexas.
4. Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.

## **Fase III. Explicar las diferentes autorizaciones y acceso de buques extranjeros en espacios acuáticos venezolanos.**

#### **a. PASO INOCENTE Y BUQUES DE PESCA.**

Son aquellos cuyo tráfico está destinado a la captura de especies vivas de la fauna y flora acuática. No se considera inocente o inofensivo el paso de buques de pesca extranjeros que no cumplan con las leyes y reglamentaciones dictadas y publicadas por el Estado ribereño a fin de evitar que tales buques pesquen dentro del mar territorial.

También se considera que el paso es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de la República si el buque extranjero realiza actividades de pesca ilícitas.

Los buques de pesca extranjeros deberán durante su paso guardar los equipos y demás utensilios de pesca o recogerlo en una forma que impida su utilización. Estos buques deben navegar cuando realizan el paso inocente por el mar territorial de un determinado Estado, con los aparejos de faena a la vista.

#### **b. PASO INOCENTE Y BUQUES SUBMARINOS.**

Por submarino se entiende el buque que puede sumergirse y navegar bajo el agua. Su particular capacidad de inmersión hace que tenga una estructura peculiar, a fin de garantizar el hermetismo del casco cuando se encuentra bajo el agua.

En el mar territorial, los buques submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles, deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón. De acuerdo con esto, mientras realicen el paso inocente, no deben navegar sumergidos y en la navegación por la superficie de dicho mar, deberán enseñar el pabellón que ostentan a los fines de que el Estado ribereño pueda reconocer su nacionalidad.

### **c. PASO INOCENTE Y BUQUES DE PROPULSIÓN NUCLEAR.**

Los buques nucleares son aquellos provistos de una instalación de energía nuclear, o que transporte carga nuclear o de contenido nuclear. Durante el ejercicio de paso inocente por el mar territorial, los buques extranjeros de este tipo, deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido conforme a acuerdos internacionales.

### **Recomendaciones**

- Se recomienda al Estado venezolano a través de sus órganos competentes (Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos) dictar charlas o celebrar foros en los cuales se pueda conocer el régimen de navegación aplicable en Venezuela.
- Igualmente se recomienda a los despachos de abogados especializados en la materia de Derecho Marítimo generar encuentros para que este tipo de información sea del conocimiento al público interesado.

- Se recomienda a la Universidad José Antonio Páez realizar las gestiones necesarias para dictar un Diplomado en Derecho Marítimo.
- Se recomienda a los docentes de Derecho Internacional Público a realizar ejercicios prácticos en sus clases de manera que los alumnos puedan visualizar en la realidad las diferentes autorizaciones y acceso de buques extranjeros en espacios acuáticos venezolanos.
- Se recomienda a otros investigadores realizar trabajos en los cuales como objeto de estudio se realice una comparación entre los regímenes aplicables a la navegación pacífica de buques que existe entre varios Estados.

## **Bibliografía**

Arjona, M. (1954). Derecho Internacional Privado. Parte Especial. Barcelona: Bosch Casa Editorial.

Belisario, F. (2012). Derecho de Transporte Marítimo. Caracas: Ediciones Marítimas venezolanas.

Bidart, G. (1961). Doctrina del Estado democrático. Argentina: Ediciones Jurídicas Europa-América.

Brown, R. (1962). Diccionario de Términos Marítimos en Seguros. Madrid: Editorial Mapfre.

Campos, V. (2015). Gestión marítima de Venezuela (trabajo fin de grado). Universidad Pontificia de Comillas. Madrid.

Chami, D. (2010). Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Pinacho, J. (1978). Tráfico marítimo. Madrid: Editorial de Ingeniería Naval.

Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia (2004). Sentencia Tecnoválvulas vs. Petrolago. N° AVOC.00311 de 15 de abril de 2004.

Simone, O. (1987). Compendio de Derecho de la Navegación. Buenos Aires: Depalma.

Real Academia Española (2001). Diccionario de la Lengua Española. Barcelona: Espasa.

Rivas, A. (2009). El Estado. Estructura y valor de sus instituciones. Valencia: Print.