

**BREVES CONSIDERACIONES
SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS
EN DERECHO MARÍTIMO VENEZOLANO.***

PROF. ALBERTO BAUMEISTER TOLEDO

* Investigación realizada por el autor como contribución al *Libro Homenaje del Profesor Dr. Humberto Cuenca*

Dedicatoria:

“Al Profesor Humberto Cuenca, cultivador del Derecho, humilde maestro quien con su esfuerzo provocó innegable riqueza al Derecho Procesal Civil vernáculo y cuyo ilustre padre, engendró por igual las ansias de cultura en mi progenitor”.

“No basta con adquirir sabiduría, es preciso además, saber usarla. O sabes que nada sabes, o lo ignoras. Si lo ignoras, no puedes afirmarlo, Si lo sabes, algo sabes”.

(Cicerón)¹

CAPITULO I: ANTECEDENTES Y MOTIVO DE LA REFORMA

Con fecha 13 de noviembre del año 2001, en la Gaceta Oficial N° 5.554 Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela, se puso en vigencia el Decreto Ley 1551 de fecha 12 de noviembre del 2001, contentivo de la Ley de Procedimiento Marítimo, el cual fue precedido de su Exposición de Motivos².

En nuestro país, el Derecho Marítimo y los Procedimientos de Derecho Marítimo, formaban parte de nuestro aún vigente Código de Comercio, tal como por igual ocurrió en la mayoría de los países latinoamericanos³.

¹ *Diccionario de Citas Célebres*, Luis Señor González, Edit. Espasa, Isbn 84-239-8634-9, España, 1998, p. 109.

² En lo sucesivo, para facilitar sus citas, denominados, respectivamente: GO, la Gaceta Oficial, LPM el nuevo Decreto Ley y EMLPM la exposición de motivos.

³ En Venezuela, tal como lo hemos dejado afirmado en nuestro reciente trabajo “Aproximación al régimen de pruebas en el nuevo Procedimiento Marítimo Venezolano, (Conferencia en el Congreso del Instituto Venezolano de Estudios de Derecho Procesal, Estado Carabobo,

Se puede afirmar que nuestro Cco. tiene como modelo el Código de Comercio Francés de 1808 con pequeñas reformas provenientes de los Códigos de Comercio Argentino y Chileno, que por igual precedieron al nuestro (por supuesto seguidores también de dicho modelo).

No obstante que nada se dice en la EMLPM sobre dicho aspecto para justificar los motivos de la reforma, no se requieren mayores comentarios, para destacar, como lo hace toda la doctrina nacional mercantil, lo vetusto y desajustado a la realidad social, técnica y jurídica de dicho cuerpo de normas y lo esperada y deseada que ha sido toda reforma al mismo, aún cuando fuere parcial de sus instituciones.

Una simple lectura de algunas de las normas de dicho instrumento legal en materia de Derecho Marítimo, nos permite situarnos en la expresada época, al constatar que muchas de ellas se refieren a la navegación a vela.

Después de la reforma parcial del citado código en el 1955, la que adecuó entre otras las normativas sobre comerciante, fondo de comercio, sociedades y en especial la de responsabilidad limitada⁴, y en la que para nada se aludió al Derecho Marítimo ni a sus procedimientos, sólo algunas leyes especiales modificaron y ajustaron algunos aspectos de la materia mercantil en Venezuela (aviación, marina mercante, Prenda sin desplazamiento, Almacenes de Depósito, entre otras), lo que no significó tampoco que curiosamente Venezuela se mantuviera alejada del acontecer mundial en materia de renovación de la legislación internacional de Derecho Marítimo, actitud demostrada con la permanente asistencia a Conferencias y encuentros Internacionales y por la suscripción de protocolos, tratados y convenciones internacionales y

Mayo 2002, sin publicar a esta fecha) el Código de Comercio (Cco) vigente si bien data, en su actual concepción del año 1955 (GO Ext 475 del 21 de diciembre de 1955), su conformación normativa e inspiración, en la mayoría de las instituciones, y en especial en lo que atañe al Derecho Marítimo y el Procedimiento es del pasado siglo XIX, y el mismo en materia de Derecho Marítimo, tomó como base la Ordenanza Francesa de Colbert (1861). El citado Código, con algunos retoques ajenos a la mencionada materia, en las reformas parciales de 1938, 1942, 1945 y la citada última de julio de 1955, repetimos es aún el vigente en Venezuela. En ese sentido, Cova, Luis, *El Nuevo Régimen de la Navegación en Venezuela y la Ley de Comercio Marítimo*, Anauro Ediciones, Isbn 980-07-8201-X, Venezuela, 2002, 108 pp.

⁴ Reforma en la que tuvo especial papel, nuestro recordado maestro Dr. Roberto Goldschmidt, responsable de quizá la más profunda modificación de las leyes mercantiles venezolanas, quien adicionó por igual la reforma y puesta al día de otras leyes e instituciones.

regionales sobre Derecho Marítimo, en las que además aceptó y suscribió convenios relacionados con procedimientos especiales por accidentes de navegación, convenciones sobre Derecho Internacional Privado, y hasta sobre medidas cautelares sobre naves, todos atinentes a dichas materias⁵.

Concientizado el Ejecutivo Nacional sobre dichas realidades y con la presión ejercida por diversas instituciones gremiales y académicas, interesadas en dichos temas⁶, desde 1980 se habían contratado los servicios de la Universidad Central de Venezuela (UCV), Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, con el objeto de preparar y redactar un proyecto de ley que adecuara y sustituyera el vetusto régimen de Derecho Marítimo y su procedimiento contemplado en el Código de Comercio. Tales trabajos concluyeron con la presentación de un Proyecto de Ley Orgánica de la Navegación y el Comercio por Agua, en el cual tuvo especial participación el Dr. Luis Cova Arria⁷.

Por razones que no viene al caso examinar, dicho proyecto había quedado rezagado, como tantos otros, primero en el Congreso de la República así como en la ahora pomposa, pero igualmente ineficiente Asamblea Nacional, y a raíz del cambio de nuestra Constitución de 1999 y con la promulgación en el 2000 de la Ley de reactivación de la Marina Mercante, por vía de las facultades extraordinarias concedidas al Ejecutivo Nacional⁸, se procedió a convertir en forma de diversos decretos leyes, toda la materia atinente a espacios acuáticos e insulares, comercio marítimo, marina y actividades conexas e inclusive una sobre los procedimientos marítimos, con todo lo cual no sólo simplemente se adecuó y actualizó la normativa nacional a convenciones internacionales sobre Derecho Marítimo y se procuró compatibilizar nuestros regímenes a las soluciones impuestas por la navegación, tráfico, puertos y comercio

⁵ Curiosamente esta es una especie de constante en nuestro país, esto es, el absoluto divorcio normalmente existente entre legislación nacional y la normativa internacional aceptada por nuestro país, aún sobre un mismo tema. Aún cuando parezca paradójico resulta más presto y oportuno tramitar, conciliar y acordar temas a nivel internacional, que lograr internamente que los órganos legislativos reformen o dicten una nueva Ley.

⁶ Comité Marítimo Nacional, Profesores de las Universidades Nacionales, en especial Central de Venezuela, Marina Mercante Nacional y sus asociaciones, etc.

⁷ *Ibidem*, El Nuevo Régimen de la Navegación..., p. 7

⁸ Ley Habilitante del 13-11-00 Gaceta Oficial de la República de Venezuela (GO) 37.076.

internacional modernos, sino que por igual, y en especial, se acató el mandato del constituyente, para adecuar instituciones, programas y objetivos de dichas normas a las nuevas declaraciones y postulados constitucionales en cada una de las materias vinculadas a esos sectores, y por igual a la economía en general y al desarrollo del país, ampliamente vinculados o interdependientes de los antes mencionados.

Precisa destacar que el modelo original preparado por la Universidad Central, abarcaba de manera orgánica y general todo el régimen de principios generales, normas administrativas, privadas, civiles y comerciales, así como las procesales y de derecho internacional privado aplicable a todo tipo de navegación, (marítima, fluvial, portuaria y lacustre) y abarca todo el régimen de navegación venezolano⁹ y por ello, la Ley Habilitante que delegó los poderes de la Asamblea Nacional en el Ejecutivo para la elaboración de dichas leyes, fue por igual comprensiva de todos esos aspectos en la delegación de facultades.

De acuerdo a lo que puede observarse como contenido propio de cada una de las nuevas leyes que ahora rigen la actividad, de manera general puede decirse que contienen la regulación general nacional sobre todo lo relacionado con la navegación, el comercio por agua, y todos los temas relacionados con ello. así, puede decirse que, constituye una especie de ley marco sobre la materia, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares; y contiene la nueva sistemática de la legislación marítima venezolana, mientras que las leyes de Comercio Marítimo, la General de Marina y Actividades Conexas, el Decreto Ley de Zonas Costeras, la General de Puertos y la propia de Procedimientos Marítimos, establecen de manera más concreta las nuevas regulaciones por cada uno de dichos sectores y su respectiva actividad.

Así, la de comercio marítimo, atañe a lo relacionado con sujetos y objetos de la navegación, sistemas de propiedad y derechos sobre las naves, medidas cautelares especiales, contratos de utilización del buque, riesgos de la navegación, seguros y régimen de responsabilidades

⁹ Debe destacarse que según Cova, *opus cit.* p. 10, dichas regulaciones complementan todo el régimen de “navegación” general a las que debe añadirse por igual la regulación contemplada en las leyes de Aviación civil y la de Tránsito y Transporte terrestre, pues también estos son parte de aquella, que como se sabe comprende la navegación tanto acuática como el área y la terrestre.

compartidas; en la de marina y actividades conexas, todo lo concerniente al ejercicio de la autoridad acuática en lo concerniente al régimen administrativo de la navegación, la gente de mar, lo pertinente a los buques de bandera nacional en aguas nacionales, internacionales o jurisdicción de otros estados, donde se define claramente el concepto de buque y el nuevo régimen de registro naval.

en la regulación sobre zonas costeras, se establece un plan de ordenamiento y gestión para las zonas costeras, al cual deberán adecuar el ejercicio de sus potestades las autoridades nacionales, estatales y municipales, por igual modifica los criterios de definición de la zona costera y por vez primera en nuestro país, aplica a las playas el régimen del “*litus romano*” (régimen de insusceptibilidad de apropiación privada, por ser “*res comunes omnio*”)¹⁰.

A pesar de que a dicha ley se le hizo una corrección en la norma bajo comentario, con la consabida fórmula ya tradicional en Venezuela, de “errores de copia” en la que se dejan a salvo derechos de particulares pre-adquiridos, según Cova Arria, *opus cit* p. 23, tal declaratoria equivale a una “nacionalización” de toda porción de las costas más allá del litus en que exista cualquier género de propiedad privada, sin sentencia previa y sin indemnización, con evidente violación del artículo 115 de la Constitución de la hoy llamada República Bolivariana de Venezuela y a todo evento parece lesionar por igual el patrimonio de los Municipios sobre dichas zonas, donde aquellos resulten con derechos sobre esas zonas. Esta normativa que ha dado lugar a una amplia discusión a nivel nacional sobre algunos aspectos en ella regulados, y en

¹⁰ A pesar de que a dicha Ley se le hizo una corrección en la norma bajo comentario, con la consabida fórmula ya tradicional en Venezuela, de “errores de copia” en la que se dejan a salvo derechos de particulares pre-adquiridos, según Cova Arria, *opus cit* p. 23, tal declaratoria equivale a una “nacionalización” de toda porción de las costas más allá del litus en que exista cualquier género de propiedad privada, sin sentencia previa y sin indemnización, con evidente violación del artículo 115 de la Constitución de la hoy llamada República Bolivariana de Venezuela y a todo evento parece lesionar por igual el patrimonio de los Municipios sobre dichas zonas, donde aquellos resulten con derechos sobre esas zonas. Esta normativa que ha dado lugar a una amplia discusión a nivel nacional sobre algunos aspectos en ella regulados, y en la que de otra parte es la que establece conceptos y definiciones sobre buques, sus partes, elementos y régimen de navegación, referidos a los que desarrollan actividad pesquera, y que a juicio de Cova Arria (*opus cit*), repiten inadecuadamente conceptos ya contemplados en las demás leyes precitadas.

la que de otra parte es la que establece conceptos y definiciones sobre buques, sus partes, elementos y régimen de navegación, referidos a los que desarrollan actividad pesquera, y que a juicio de Cova Arria (*opus cit*), repiten inadecuadamente conceptos ya contemplados en las demás leyes precitadas.

El Decreto Ley General de Puertos¹¹, tiene como objetivo fundamental establecer los principios rectores que conforman el régimen de puertos de la República y su infraestructura con miras a garantizar la debida coordinación entre las competencias de Poder Nacional y Estatal, régimen de concesiones y autorizaciones, gestión ambiental en dichas zonas y régimen de responsabilidad portuaria, el cual sigue en líneas generales el Convenio de Naciones Unidas sobre responsabilidad de Operadores de Terminales en el Comercio Internacional.

Finalmente el Decreto Ley de Procedimientos Marítimos, establece propiamente el régimen procesal ordinario para ser aplicado en aquellos asuntos marítimos judiciales que no tienen previsto un procedimiento especial, entre cuyos caracteres generales cabe destacar considerables innovaciones en el trámite del procedimiento judicial aplicable, privando la oralidad y concentración en la sustanciación de los asuntos pertenecientes a la competencia especial marítima, la evaluación de la posición de las partes en el futuro eventual proceso, mediante los procedimientos de adelantos de prueba controlados, nuevo sistema que permite ahora a las mismas, inclusive, la modificación de sus alegatos en demanda y contestación de la pretensión, importantes reformas en materia de promoción de pruebas, que permiten hacer mas confiable y destinado a obtener la verdad dicho proceso, normas especiales sobre representación y las reglas para facilitar la transición de las competencias judiciales en el momento en que entren en funcionamiento los nuevos Tribunales especiales de la jurisdicción acuática.

Con el breve examen de las regulaciones comentadas, evidenciamos los considerables cambios habidos en dichas materias, pero por igual advertimos que con ello no se agotan las fuentes de los cambios sobre la materia, pues en efecto, como se dijo, dentro del marco de la misma ley habilitante, fueron dictadas por igual otras leyes relacionadas

¹¹ GO 37929 del 27 septiembre del 2001.

con el “régimen de la navegación”, y que, por tanto, al escudriñar nuestra materia específica, hacen aconsejable su prudente revisión, en tanto que pueden existir normas dispersas que fijan procedimientos o establecen principios legales especiales, cuales son, por ejemplo, el Decreto Ley de Aviación Civil (navegación aérea)¹², Decreto Ley sobre Tránsito y Transporte Terrestre¹³ y la polémica Ley de Pesca y Acuicultura¹⁴, destacando por igual, que, como lo señala el principal impulsador de dicho proceso de formación de los Proyectos de dichos instrumentos legales (Dr. Luis Cova A.) la casi totalidad de estos últimos, en especial los de las Leyes de Pesca, Zonas Costeras, Tránsito y Transporte, etc. no tuvieron ni el mismo origen indicado para los demás, ni fueron objeto tampoco del extenso, participativo y amplio trabajo de formación a que estuvieron sometidos los que dimanaron del Proyecto Original de la Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Agua¹⁵.

De su parte y a pesar de lo variado y extenso que puede reputarse todo el tejido normativo que supone lo relacionado con la navegación, puertos, zonas costeras, normas de Derecho Marítimo y Comercio Internacional, no con ello se han dejado agotadas todas las posibles materias susceptibles de regulación, tal como lo destaca el Profesor José Domingo Ray, reputado especialista en Derecho Marítimo, quien expresamente destaca que aún ante lo prolijo del nuevo ordenamiento, quedan sin contemplarse soluciones legislativas para los nuevos problemas que se plantean con ocasión de la técnica en el transporte y comercio del mundo contemporáneo (transportador contractual y efectivo *forwarding agents*, terminales de carga y descarga, transporte “*door to door*” y el multimodal, etc.)¹⁶.

En cuanto al origen de las disposiciones reformadas y sus fuentes, brevemente cabe destacar, para solos efectos de mejor comprensión del nuevo régimen, que la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e

¹² GO 37293 de 28-09-02.

¹³ GO 37332 del 26-11-01 (reforma la original del 12 de noviembre del mismo año)

¹⁴ GO 37323 del 13 de noviembre del 2001

¹⁵ Observación del propio Cova Arria, *opus cit.*, p.27.

¹⁶ Ray, José Domingo, El Decreto con Fuerza de Ley sobre Comercio Marítimo de la República Bolivariana de Venezuela, en La Ley Habilitante del 13-11-2000 y sus Decretos Leyes, Serie Eventos N° 17, Publicaciones de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Editorial Anauro, Venezuela, 2002, ISBN 980-6396-17-0. p. 229 ss.

Insulares¹⁷, y la casi totalidad del resto de las leyes vinculadas a este sector, no son más que la puesta al día dentro de la legislación interna, de los principios sobre derecho del mar, derivados de convenios Internacionales ya aprobados por Venezuela y de las costumbres y prácticas en Derecho Marítimo a nivel mundial¹⁸.

Esta Ley, en lo relativo a nuestra materia específica, esto es, Procedimientos Marítimos, ya contemplaba la organización de una jurisdicción nacional especial marítima, sustentada en una primera instancia, alzada y recurso extraordinario de casación.

En torno a lo relacionado con la misma materia y regulado en el Decreto Ley de Comercio Marítimo¹⁹, cabe destacar que su elaboración y preparación contó con el esfuerzo del Comité de Derecho Mercantil de la Universidad Central, la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y las Cámaras de Armadores y de Aseguradores de Venezuela, entre otros entes participantes y el origen de cuyas reformas se puede encontrar en las leyes argentina de navegación(1973), chilena sobre comercio marítimo (1987), convenios internacionales²⁰, así como con vista a los usos, costumbres, doctrina y jurisprudencia de países de intenso comercio marítimo, con cuyos criterios se modificaron por igual instituciones contempladas en el Libro II del Código de Comercio venezolano, con cuyas normas se reformó todo lo relacionado con el procedimiento jurisdiccional marítimo (Vg. embargos preventivos de buques²¹, criterios de atribución de jurisdicción especiales²², contratos de utilización de buques y naves, riesgos de la navegación, seguros marítimos en general, entre otros, y la consagración de la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana para conocer lo relacionado con contratos

¹⁷ GO 37.290 del 25 septiembre de 2001

¹⁸ Con la sola excepción de la Convención de Montego Bay, no ratificada por Venezuela, al no haber podido solventar sus posiciones discrepantes en torno al concepto de “isla” referido a rocas o promontorios rocosos no aptos para mantener habitantes humanos o vida económica propia. Vid Cova Arria, *opus cit* p. 11, entre otras la Convención de Ginebra de 1958, que precisamente abarcaba todo lo relacionado con espacios acuáticos, Mar territorial, Zona contigua, Alta Mar, Pesca y Conservación de recursos.

¹⁹ Decreto con fuerza de Ley 1556 citado.

²⁰ Comité Marítimo Internacional (CMI), Organización marítima Intergubernamental (OMI) y Organización de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

²¹ Que sigue la Convención Internacional sobre Embargos Preventivos de buques de 1999.

²² Por primera vez se regula el llamado “*forum non conveniens*” en caso de abordajes.

de transporte de bienes o personas, cuando los mismos entran o están en territorio venezolano (artículo 10 de dicha ley), las normas de atribución de competencia para acciones contra el buque y/o el capitán, que da lugar a una novedosa consideración de la nave como criterio atributivo de competencia transitoria, postergando la determinación de la persona que en definitiva deberá responder por el hecho o actos que originan controversias y, finalmente, para terminar este rasante examen que hacemos de esta novedosa ley, nos referiremos a la consagración de una “unidad de cuenta única” (derechos especiales de Giro), que sirve de criterio de valor y facilita la fijación y ajustes de las sumas correspondientes a pagos e indemnizaciones, reglas de convertibilidad a moneda nacional, etc.

En lo atinente a los “procedimientos jurisdiccionales” en general, en dicho nuevo ordenamiento, se fijan novedosas instituciones para garantizar la representación de los armadores y propietarios, atribuyéndolas por vía de ficción al “capitán” y para la demostración de las “costumbres y usos marítimos y su procedencia y pertinencia, se consagra la posibilidad de hacerlos demostrar por vía de una peculiar experticia ordenada por la jurisdicción especial acuática. Finalmente otro aspecto novedoso lo es el de establecer un novedoso sistema cuasi concursal jurisdiccional a fin de atender a la más justa y equitativa reparación de daños por responsabilidad derivada de la contaminación del mar, por hidrocarburos, sustancias nocivas, etc. mediante el establecimiento de un novedoso sistema que opera como un fondo económico, que sirve de límite máximo de las responsabilidades de la nave, propietarios, armadores y fletadores.

De las citadas novedosas normativas, la tercera de las mencionadas que afectan la nueva regulación sobre procedimientos y pruebas en Derecho Marítimo, es la contenida en la Ley General de Marina y Actividades Conexas²³, la cual abarca materia antiguamente regulada en la Ley de Navegación y que entre una de sus importantes funciones, está la determinación y tratamiento de los conceptos de “buque y nave” y el sistema de “registro naval”.

²³ GO 37.321 del 9 noviembre del 2001

En torno a la también comentada Ley de Procedimientos Marítimos que como dijimos es la que concretamente regula lo relacionado con el sistema probatorio y el modelo procesal general, aplicable por tanto en los juicios relacionados con dichas materias y destinada como se lo dijo a regular el procedimiento ordinario para todo asunto marítimo judicial que no tenga previsto un procedimiento judicial especial, la misma encuentra sus raíces en parte en el sistema jurídico procesal norteamericano, y más atinadamente en las normas del Estado de Louisiana (discoveries) y en la ley panameña sobre procedimientos marítimos, que por igual adoptó en gran parte ese mismo modelo y en algunos Convenios internacionales ya suscritos por la República.

CAPITULO II: EL NUEVO RÉGIMEN ESPECIAL DE “PROCEDIMIENTOS MARÍTIMOS”. CARACTERES FUNDAMENTALES Y NOVEDADES

A pesar de esa pluralidad de espacios en los que podremos encontrar regulaciones y principios procesales con referencia al Derecho Marítimo, puede decirse que la mayor concentración de normativa *ad hoc*, se encuentra en la Ley de Procedimientos Marítimos, que como terminamos de ver resulta ser el cuerpo normativo mas atinente con dicho tema y ser el que fija el régimen procesal ordinario para los asuntos que deban debatirse judicialmente sobre esos aspectos.

Según la novedosa ley actual, podemos decir se regula y establece un prototipo de procedimiento marítimo, el que adopta como principios que lo rigen, los de oralidad, concentración, inmediación, gratuidad y publicidad a fin de cumplir con la sustanciación y decisión de dichos asuntos, problemas y conflictos²⁴.

Se establece igualmente como normativa supletoria general para dicho procedimiento la contenida en el Código de Procedimiento Civil para el juicio ordinario (Libro IV, título XI), abandonando así la especialidad contenida en las normas propias del Procedimiento Mercantil

²⁴ Art. 8 de la Ley. Precisa observar que ha sido una constante en la mayoría de las nuevas leyes que regulan procedimientos en Venezuela, a partir de la publicación de la CN de 1999, el atribuir idénticos principios y caracteres a toda nueva regulación sobre materia procesal.

previstas en el Código de Comercio (arts. 1097 ss), obviamente más antigua que las del nuevo Código de Procedimiento Civil²⁵.

De modo general, con una simple lectura sencilla, puede decirse que la reforma obviamente procura el facilitamiento del ejercicio de las acciones derivadas de lo marítimo incluyendo verdaderas novedades en torno a los conceptos de representación, legitimación, trámite propio de la temática probatoria (incluyendo promoción anticipada y evacuación) y se atribuye el conocimiento de tales asuntos a órganos judiciales especiales, con todo lo cual se logrará una mejor justicia propia al Derecho Marítimo y así mismo se provocará mayor descongestionamiento en los tribunales ordinarios y un mejor conocimiento y decisión para asuntos vinculados a los temas contencioso marítimos.

A pesar de los innegables esfuerzos y logros en el remozamiento de la normativa procesal, y en la unificación de las normas, al extremo de haberse producido la mentada Ley de Procedimientos Marítimos, precisa observar que en las demás leyes relacionadas con la navegación, comercio, puertos, etc., ya aludidas, y como fue destacado en el capítulo anterior, se encuentran por igual una serie de normas adjetivas, en especial en la Ley de Comercio Marítimo²⁶, a pesar de que su artículo 1, expresamente aclara que el objeto principal de dicha regulación lo es la regulación de todas las relaciones jurídicas que origina el comercio marítimo y la navegación por agua.

En torno a este aspecto, el propio Cova Arria²⁷ al examinar las novedades de la nueva ley, dedica apartes específicos relacionados con el contenido adjetivo de disposiciones de ella, destacando de una vez, y con ello adelantamos opinión respecto al tema principal, que esta regulación específica y especial adjetiva para el Derecho Marítimo, es una característica propia de dicha rama y de las necesidades marítimas, que deben procurar el funcionamiento satisfactorio de las relaciones que se suscitan con motivo de las diferentes actividades comerciales

²⁵ Nuestro vigente Código (en lo sucesivo CPC) conocido como Código del 1987, por haber entrado en vigencia en dicho año, el cual, si bien fue publicado en 1986, con pequeñas reformas terminó oficialmente en la versión actual que es del 2 de agosto de 1990, GO 4.196 Extraordinaria.

²⁶ Decreto con fuerza de Ley 1506 de fecha 30 de octubre del 2002, GO 5554 Extraordinaria.

²⁷ *Opus cit* p. 31.

generadas en el comercio propio de esta actividad, considerablemente apartadas de las relaciones ordinarias del comercio y otras actividades ordinarias.

Señala Cova Arria que la experiencia jurídica en este ámbito hace necesario que se imponga un derecho formal distinto al derecho común, pues la especialidad sustantiva de sus regulaciones necesita de unos procedimientos especiales y adecuados que permitan proteger eficazmente los derechos de los sujetos que intervienen en el.²⁸

En el caso concreto que nos ocupa, o sea en los procedimientos atinentes al comercio marítimo, dicha ley regula específicamente en los artículos 52 a 74, las limitaciones de responsabilidad del armador y la constitución de un fondo de contingencia especial; en los artículos 92 al 112, lo relacionado con los “embargos preventivos de buques”, en los artículos 122 al 127, lo atinente al proceso de ejecución de privilegios sobre los buques y venta forzosa de los mismos, en lo referente al juicio de ejecución de la hipoteca de buques, curiosamente, y a pesar de la especialidad que conduce a las modificaciones que venimos estudiando, la nueva ley dispone que ella se tramite por las normas pertinentes en el Cpc (artículo 148), las normas sobre ejercicio de los derechos derivados de privilegios, los embargos y depósito judicial sobre Mercancías (artículos 267 a 270), lo atinente igualmente a la acción ejecutiva para exigir la entrega de Carga (Arts. 271 al 273), lo relacionado con la competencia y materias conexas a los riesgos de navegación, entre otros abordaje, salvamento, recompensas (arts. 332 y 333, 355, 357, 364 y, finalmente, en las disposiciones generales, en lo relacionado con pactos sobre avería gruesa o común (Art. 370).

Precisa destacar que las disposiciones derogatorias de algunas de dichas leyes, expresamente declaran derogados la Ley sobre Privilegios e Hipotecas Navales, esto es, la de fecha 27-9-83, GO 23820 (LCM, Disposiciones Derogatorias, Primera), así como el Libro II del Código de Comercio y los artículos 1090, ordinales 3, 4, 5 y 6, último aparte del 1095, primer aparte del 1100 y los artículos 1116 al 1118, todos incluidos, del citado código, cual es el caso de la LCM; por igual, pero con menos abundancias se encuentran otras normativas de excepción

²⁸ *Ibidem*, p. 31.

en algunas de las otras leyes especiales que regulan otras actividades relacionadas.

Desde este punto de vista puede sostenerse que el legislador no fue todo lo ordenado que hubiere sido deseable en la enunciación y consagración de las nuevas normas procesales aplicables al Derecho Marítimo y al de la navegación.

CAPITULO III: DE LAS INNOVACIONES PROCESALES EN LA LEY DE PROCEDIMIENTO MARÍTIMO

I. Jurisdicción y competencia, régimen legal aplicable, normativa supletoria

A. *Jurisdicción y competencia de los tribunales*

En puridad de conceptos la norma que fija y atribuye jurisdicción a nuestros órganos jurisdiccionales es la contemplada en el artículo 5 de la LPM, conforme a la cual nuestros Tribunales Marítimos conocerán de los asuntos que les atribuyan la leyes, tratados y convenciones internacionales, y no deberán entrar a conocer de ningún asunto cuyo conocimiento esté atribuido de manera exclusiva a un tribunal de otro Estado (sin aparente alternativa alguna).

Lo dicho nos permite llamar la atención de que si hubieren normas de atribución concurrente, el juez marítimo nacional, no tendrá porqué declinar su jurisdicción en el del país extranjero que por igual se la atribuya, entendiendo que en tal caso, deberá predominar la jurisdicción nacional salvo la norma de exclusión que como veremos luego ahora se aplica en esta materia del *forum non conveniens* (disposición contemplada en el art. 333 de la Ley de Comercio Marítimo, proveniente del derecho anglosajón) y que deja a la libre discrecionalidad del juez competente para conocer de un abordaje el declinar su jurisdicción a favor de un juez extranjero, si el asunto está más vinculado con la jurisdicción extranjera.

En el artículo 2, se crea y establecen los criterios atributivos de la jurisdicción²⁹ especial acuática, la que, salvo expresas excepciones de

²⁹ Nuevamente el legislador, a pesar de los ya varios años de vigencia del Cpc, utiliza inadecuadamente el vocablo jurisdicción para referirse a COMPETENCIA.

la ley, será ejercida por los jueces marítimos, de conformidad con las prescripciones de la LPM³⁰.

En cuanto a organización de esta nueva Competencia, vale la pena observar que la Ley Orgánica de Espacios Acuáticos e Insulares consagra la creación de tres (3) tribunales superiores marítimos y cinco (5) tribunales de primera instancia para todo el territorio nacional, y los cuales, según la EMLPM, obligan a la elaboración, precisamente, de normas que regulen los procedimientos a seguir en la jurisdicción acuática, en aquellas circunstancias que originen el desarrollo de las actividades enmarcadas en la Ley General de Marina y Actividades Conexas, Ley de Comercio Marítimo, Ley General de Puertos, Ley de Costas y la Ley de Pesca y Acuicultura, con lo que a nuestro entender queda circunscrito el objeto propio de esa nueva competencia, la que, antes, o bien correspondía a los tribunales mercantiles (de comercio, según el CCo.), a los civiles, en otros aspectos e inclusive a los contencioso administrativos, en lo que resultara propio y específico de esa actividad en lo que atiene, principalmente a puertos, permisos, etc. y a los tribunales agrarios, que por igual conocen por extensión de lo relacionado con el ambiente y recursos naturales renovables, en lo que aún conservan de su competencia originaria.

La organización y funcionamiento de dichos tribunales en ambas instancias, viene detalladamente regulada en la Ley Orgánica de Espacios Acuáticos e Insulares (LOEAI), estableciendo por igual los requisitos para la elección de los jueces especiales en ambas instancias³¹.

El parágrafo primero de la norma bajo comentario, establece, tal como lo hace el Cpc, la obligación para dichos órganos de administrar justicia por igual a venezolanos que extranjeros, en la medida que las leyes (entiéndase nacionales o tratados o convenciones) les atribuyan competencia para conocer de los correspondientes asuntos.

En la EMLPM, expresamente se consagra y advierte que dichos órganos deberán conocer de asuntos derivados de actividades de buques inscritos en el registro naval venezolano, independientemente de las

³⁰ La redacción de la norma permite explicar el que en determinadas ocasiones, ciertas diligencias y materias propias de la Competencia Acuática, pueden ser ejercidas por otros Jueces de competencias diferentes.

³¹ Arts. 109 al 111.

aguas donde se encuentren y sobre los buques extranjeros que se encuentren en aguas bajo jurisdicción nacional, y deberán conocer adicionalmente sobre todo asunto derivado de operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias y de cualquier actividad sobre todo el espacio acuático nacional en la medida que las mencionadas leyes del ámbito acuático les atribuyan jurisdicción³².

De su parte los artículos 112 y 113 LOEAI complementan detalladamente cuales son las competencias propias de los tribunales de segunda instancia marítima y los de primera instancia y se detallan en diez y ocho numerales las causas y motivos de atribución de competencias que genéricamente va entre otras, desde los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico marítimo, la actividad marítimo portuaria y las derivadas del transporte multimodal, así como la responsabilidad por daños ocasionados con motivo del tráfico y transporte marítimo, cuidado, manejo y daños a equipos e instalaciones para transporte, contratos y reclamaciones frente a armadores, capitanes, agencias, y navieras, asuntos derivados del seguro marítimo, juicios concursales especiales para determinar la limitación de las responsabilidades de propietarios y armadores, las derivadas de los servicios especiales cumplidos con ocasión de la navegación (pilotaje, remolques, lanchaje, señalización, etc.), las que atienen a propiedad y posesión buques y naves, las que versan sobre hipotecas y privilegios sobre aquellos, las relacionadas con la construcción, reparación modificación y hasta desguace de buques; y todas las relacionadas con el transporte y los hechos ilícitos ocasionados con motivo de actividades en los espacios acuáticos nacionales, así como toda y cualquier otra acción, medida o controversia regulada por la Ley.(Art. 113).

La clara y fácil redacción de dicha norma no amerita un examen detenido de dichos supuestos, por lo cual remitimos a su detenida lectura.

B. Norma de prelación y aplicación de procedimientos:

Según el aparte final del artículo 2 y el artículo 3 de la LPM, a todos los asuntos que son del conocimiento de la Competencia Especial

³² EMLPM, GO aludida, párrafo segundo.

Acuática, se aplican los procedimientos especiales previstos en dicha ley, salvo que las leyes especiales respectivas, señalen normas diferentes a las de la LPM (esto es: especiales), entendiéndose entonces que las mismas tienen poder derogatorio sobre las similares que sean de carácter general sobre los mismos asuntos.

El legislador, finalmente, declara de aplicación supletoria, a falta de regulaciones especiales o generales de Procedimiento Marítimo, las establecidas en el Código de Procedimiento Civil (Art. 3 LPM).

C. Normas generales de trámite procesal

Dentro de la competencia especial acuática, conforme lo dispone el artículo 4, se entienden hábiles, todos los días y horas del calendario, pues las actuaciones sobre presentación de demandas, decretos, prácticas y levantamiento de medidas preventivas, así como de otras diligencias urgentes (entiéndase las así reputadas por las normas aplicables o las que por su naturaleza deben tenerse por tales, añadiríamos nosotros).

Ello tiene que ser y debe ser así, pues en efecto por lo general los hechos que tienen relación con la navegación, transporte y sus actividades conexas y relacionadas, no suelen tener horarios, y así vemos que los buques entran o salen de radas, cada vez en forma mas intempestiva, a veces por razones premeditadas, pero otras imputables a circunstancias que les son ajenas (corrientes marítimas, necesidad de despejar radas, etc.).

En este orden de ideas, los tribunales de esta competencia, requerirán fijar en la tablilla a la puerta de sus despachos (dispuesta por el Cpc y la Ley Orgánica de Tribunales), la dirección y localización de sus funcionarios, a fines de que los usuarios puedan tener acceso al juez en las oportunidades y tiempos que les sea oportuno y pertinente, e igualmente, no será pues menester jurar urgencia alguna, para lograr la actuación, cuando la misma ley contemple tal urgencia, o en los casos referidos en la norma comentada (4 LPM) pero si lo será, debiendo alegarse e inclusive demostrarse con algún principio de prueba en otros casos no regulados en ley, pero que en justicia y por su naturaleza supongan dicha urgencia³³.

³³ En efecto, para nosotros, la determinación de la norma in comento no es taxativa.

II. Sistema de aplicación de la justicia acuática y marítima (Principio general de la doble instancia)

Como en el resto del ordenamiento procesal nacional, se acoge en la materia de administración de justicia acuática, el sistema de la doble instancia, lo cual se desprende y queda ratificado del contenido de los artículos 6 y 7 de la LPM y en lo dispuesto en la comentada Ley Orgánica de Espacios Acuáticos e Insulares.

En efecto, corresponderá a los tribunales de la primera instancia de dicha competencia, todos los asuntos, actos, cuestiones y recursos que les atribuya la ley³⁴.

Según la EMLPM se recalca que a dichos órganos corresponde una especie de jurisdicción omnicompreensiva, esto es, para resolver sobre asuntos de naturaleza mercantil, marítima propiamente dicha, así como del contencioso administrativo que se susciten en relación con los asuntos antes mencionados que le son propios³⁵.

Así mismo precisa el legislador, que igualmente conocerán como Tribunales de Primera Instancia en los casos de amparos constitucionales que se susciten en las materias propias de su competencia, salvo que se correspondan con la jurisdicción contencioso administrativa³⁶.

El aparte final de dicho artículo deja establecida una disposición que permite vislumbrar el que cada ley vinculada al sector navegación, comercio marítimo, Derecho Marítimo, o aspectos relacionados, así como los tratados y convenciones internacionales, de acuerdo a lo específico o especial -valga la redundancia- podrá establecer procedimien-

³⁴ Entiéndase en la materia propia “acuática” y de navegación.

³⁵ Inclusive los derivados de ilegalidad que pudieren afectar la validez de los actos, con la sola excepción de los que deben ser resueltos por el Tribunal Supremo de Justicia.

³⁶ Consideramos que no es correcta la redacción utilizada, pues como se sabe la competencia de amparo constitucional lo es en razón de la relación de la naturaleza del derecho o garantía lesionada o amenazados de lesión con la materia propia de la competencia de los tribunales que deban conocer (competencia afín) y, en verdad, con ello resulta torpe eximir de esa competencia, los propios de la que es del contencioso administrativo, que como afín, obviamente debe ser conocida por los Tribunales del Contencioso, cuando que muchas veces lo que planteará el conflicto será la duda, en cuanto a la naturaleza del acto o materia. En tal sentido entendemos que el artículo debió estar redactado así: “Salvo aquellos asuntos en que predominantemente, aun siendo propios de la competencia acuática, sean de naturaleza predominantemente administrativa o contencioso administrativa.”

tos especiales para el trámite judicial de dichos asuntos, si bien ante la misma Jurisdicción especial.

La redacción de la norma no es del todo clara, pues gramaticalmente se la construyó, pareciendo hacer referencia al párrafo precedente, y pareciera aludir el predicado, al de la oración final de la anterior composición gramatical, esto es, que ello ocurre así cuando se trate de amparos, lo cual sobra señalarlo, y si por el contrario, se refiere de modo general a la sustanciación de todo otro y cualquier asunto que deban conocer dichos órganos judiciales, no era el lugar apropiado para destacar dicha disposición en ese artículo, para evitar una repetición inútil que acarrea confusión, sino incluirla en el artículo 8 que sí trata específicamente lo relativo al procedimiento.

En razón de lo dicho, la interpretación mas favorable que deberá darse a dicha última parte del artículo comentado, es la de que, como lo hemos visto, los tribunales de la competencia acuática, conocerán de los asuntos propios de su competencia, y de otros que les atribuyan la misma o diferentes leyes, así como los casos de amparo constitucional afines a los asuntos de su materia específica, aplicando en uno y otros de los casos, los procedimientos especiales que según dichas leyes fueren procedentes para tales casos.

Los de segunda instancia en cambio, conforme al Art. 7 LPM, conocerán en alzada de los recursos, impugnaciones y demás actuaciones que se realicen contra las decisiones, autos y providencias dictadas por los de primera instancia en lo marítimo, en las materias que le son propias y salvo lo atribuido al Tribunal Supremo de Justicia³⁷.

CAPITULO IV: DESARROLLO DEL PROCEDIMIENTO JUDICIAL MARÍTIMO PROPIAMENTE DICHO

Tal como lo destaca Cova Arria³⁸ en dicha ley se consagra el régimen procesal ordinario a ser aplicado en aquellos asuntos marítimos

³⁷ Excluye así toda duda en cuanto a que los recursos sobre decisiones de amparo, corresponden al Tribunal Supremo en su Sala Constitucional, así como toda otra materia que por su Ley propia o leyes especiales, le esté atribuido de manera exclusiva al Supremo (Vg. pases a sentencias extranjeras, conflictos de jurisdicción y competencia, etc.)

³⁸ *Opus cit*, p. 24.

judiciales que no tienen previsto procedimiento especial, en la misma ley o en las demás que constituyen el tema de su entorno, con regulaciones verdaderamente revolucionarias en materia de procedimientos judiciales.

Se acoge para el juicio prototipo, independiente de la cuantía de los asuntos en discusión, el modelo del “juicio oral” y por tanto beberán aplicarse al mismo los principios de brevedad, concentración, inmediación, gratuidad y publicidad, conforme a las disposiciones del Libro Cuarto, Título XI del Cpc, con las modificaciones que derivan de la aplicación de la LPM (Art. 8).

Lo dicho significa que a falta de regla expresa, y salvo lo que al respecto modifica la nueva Ley, se aplica y conduce el proceso por las normas y principios del Juicio o procedimiento oral o de audiencias” y que cuando por excepción para llenar una laguna, deba aplicarse el prototipo del juicio ordinario civil, al que doblemente remiten tanto la novísima ley, como el propio texto de la regulación del juicio oral contemplado en el Cpc, lo será respetando siempre los principios que rigen el modelo por audiencias, esto es predominando la oralidad y sus principios consecuenciales (860 Cpc).

Por último, en torno al principio de identidad del juez que caracteriza el sistema de la oralidad predominante, aunado a la necesaria inmediación, siempre nos ha llamado la atención el contenido de la disposición contenida en el artículo 861 Cpc. en tanto a pesar de estar referido al nuevo sistema de los procesos orales, recién instaurados por el código, contempla la existencia de “ relatores o jueces” delegados, entendemos para coadyuvar en la sustanciación de dichos juicios, como lo dice el legislador, lo que se contradice con los dos aludidas características de dicha modalidad de juicio oral o de audiencias, pues tales relatores, o lo serían para el trámite de pruebas, o bien para preparar y predefinir las decisiones, lo que en ambos casos se contradice frontalmente con la idea de que sea el mismo juez que decide quien presencia la evacuación de las pruebas y viceversa.

Entender, como pareciera poder interpretarse, que su función será solo para coadyuvar en pruebas y diligencias *extralitem*, que son la excepción, en poco ayudarían a descongestionar las labores del juez ordinario.

De la manera expresada, se adecúa así mismo el prototipo del nuevo juicio al dispositivo de la nueva Constitución de la República³⁹ en torno a la modalidad preferida de juicio para lograr los objetivos de “simplicidad, uniformidad y eficacia de los trámites” para la mejor realización de la justicia (Art. 257 CN), a lo que debe agregarse, aún sin mención expresa en las nuevas normas sobre procesos marítimos, el restante principio constitucional enunciado en el Art. 26 *ejusdem*, esto es, que en ningún caso deberá sacrificarse la justicia por la omisión de formalidades no esenciales

1. Principios que regulan el procedimiento y normativa supletoria

Conforme lo antes expuesto y a tenor de lo determinado en el artículo 860 del Cpc. en este procedimiento marítimo oral, la forma escrita de los actos sólo será admitida en los casos expresamente contemplados en las disposiciones legales y cuando deban practicarse pruebas antes del debate oral, que necesariamente requerirán el levantamiento de un acta.

En todo lo no previsto en las normas específicas que regulan el procedimiento marítimo, o en las normas procesales del resto de las leyes que constituyen su entorno propio, a las que hemos dejado hecho referencia, y que tampoco tengan regulación prevista en materia del juicio oral del Cpc. deberán aplicarse las disposiciones del Cpc para el juicio ordinario, procurando siempre el juez, como lo dejamos dichos supra, asegurar la oralidad, brevedad, concentración e inmediación del procedimiento oral, ex artículo 860 *ejusdem*.

2. Trámite

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 862 *ejusdem*, las causas se tratarán oralmente en la audiencia o debate, con lo cual el citado código ha querido destacar que todo lo relacionado con las pruebas, se practicará en dicho acto, salvo que por su naturaleza no sea posible, pero aun en tal caso, se hará referencia oral a las mismas en dicha audiencia, pudiendo la contraparte y el tribunal hacer cuantas observaciones desea-

³⁹ GO 5453 Ext del 24-3-2000.

ren sobre dichas pruebas y respecto al resultado o mérito de las mismas en un todo de acuerdo con las previsiones del Art. 862 Cpc.

En torno a la aludida posibilidad excepcional de trámite y evacuación de pruebas fuera de juicio y aún antes del mismo, la nueva LPM introduce un concepto novedoso en nuestro sistema de derecho, siendo que en el caso de inspecciones judiciales en torno a personas, cosas, lugares o documentos, si bien se rigen por las disposiciones del Cpc ordinarias, en la evacuación se ordenará citar siempre a aquellos a quienes se pretenda oponer la prueba y en los supuestos en que por la urgencia de la evacuación, no pudiese ello lograrse, se dispone la notificación de un “defensor judicial especial”, para todo lo cual el juez dictará las medidas conducentes (Art. 16 LPM).

Se impone, pues, con ello el principio de preservar el control de las pruebas, permitiendo o imponiendo el derecho de acceso a su trámite, a las partes eventualmente interesadas en sus resultados, y si ello no fuere posible, que cuando menos exista un representante, designado por ministerio de la ley, a fin de que garantice la legalidad del proceso de obtención de la prueba.

Por igual y con el ánimo de facilitar y agilizar la adquisición de la prueba, se trae como innovación en el Art. 20 *ejusdem*, el que las partes, de mutuo acuerdo y previa participación conjunta al tribunal, pueden realizar las diligencias probatorias que se hubieren solicitado en juicio, o las que se hubieren requerido como medidas prejudiciales, fuera del proceso y con la sola modalidad de que para su válida evaluación se requiere el que se encuentren presentes los abogados de las partes (*sic* “ambas”).

Si durante la evacuación surgieren desavenencias, se suspenderá el acto reservándose la decisión sobre lo controvertido para el juez que conoce del proceso o el que deba hacerlo (si fueren extrajudiciales) todo sin perjuicio de que se continúe el trámite de evacuación del resto de las no controversiales e inclusive continuar las interrumpidas, a posteriori, si así lo solicitaren de nuevo ambas partes⁴⁰.

⁴⁰ Tal como nos lo supieron informar colegas del Escritorio Cova Arria & Asociados, involucrados en el proceso de la reforma de dichas leyes, estas modalidades sobre pruebas aplicables al Derecho Marítimo Venezolano, tienen su origen en normas sobre Derecho Marítimo de Panamá y en similares del sistema norteamericano modelo por igual de ellas.

3. Introducción de la demanda y diligencias subsiguientes

Conforme lo disponen los artículos 864 y 865 Cpc, el juicio comenzará por demanda, que al igual que su contestación deberán consignarse por escrito⁴¹ los cuales por rito y mandato de la ley, deben llenar los requisitos del Art. 340 *ejusdem*, debiendo acompañarse en ambos casos toda prueba documental de que se disponga y mencionar el nombre y caracteres de identificación de los testigos que deban rendir declaraciones en el debate oral, bajo apercibimiento de las sanciones que contempla la misma norma citada, si no se los acompañare o no se los indicare en la forma prevenida por la ley.

Pero como modalidad también interesante y novedosa en el procedimiento marítimo para los efectos de la presentación y admisión de la demanda la representación de la parte demandante podrá ser demostrada por cualquier medio escrito o electrónico⁴² siempre que sea acompañada de una garantía de diez mil unidades de cuenta y que dentro del plazo establecido por la misma norma (diez días siguientes a la admisión⁴³) se consignen los documentos originales que acrediten la representación, conforme a la ley, o en su defecto el tribunal declarará extinguida la instancia y ejecutará la garantía constituida (Artículo 18 LPM).

⁴¹ Como se observa el hecho de que el proceso marítimo acoja el modelo de juicio oral, no implica que no se ejecuten y cumplan actos en forma escrita, para garantizar cuando así se lo pueda la mayor seguridad jurídica, con lo que por igual queda ratificado que aún en los llamados procesos orales, estos no son tales, sino o bien predominantemente orales o predominantemente escritos, pues siempre, en los unos, se podrán cumplir actuaciones por escrito o viceversa.

⁴² Llama la atención de que se haya tomado la previsión de acreditamiento de tales extremos por vía electrónica, cuando que en Venezuela para poner en operación el sistema de acreditamiento de firma y documentos electrónicos se hacen menester el cumplimiento de ciertos requisitos técnicos, aún no empleados. Quedará así a nuestro juicio una diferencia en torno a las citadas innovaciones, esto es, podrá realizárselo, sin riesgo de que la prueba pierda eficacia, en aquellos países donde ya esté acreditado y en funcionamiento el sistema de firmas y documentos electrónicos, mientras que no lo podrá ser en Venezuela, hasta tanto entre en plena vigencia el sistema. Al respecto vid Ley de Mensaje de Datos y Firmas electrónicas (Decreto Ley 1204 de fecha 10 de febrero del 2001, GO 37.148).

⁴³ Por cierto el nuevo texto legal no precisa si se trata de días continuos, calendario, o días de despacho, inclinándonos nosotros a reputarlos continuos, pues resulta ser un término amplio y suficiente a los fines para los cuales se lo establece.

Esta norma, reconociendo la premura y velocidad con la cual se cumplen las modalidades del comercio marítimo contribuye a facilitar a las partes la protección y ejercicio de sus derechos, sin sacrificar por ello la seguridad y el derecho de defensa a las partes.

Deseamos precisar categóricamente que en lo atinente a las pruebas fundamentales, que deben y tienen que ser aportadas con dichos documentos (demanda y contestación) la ley no deja el asunto en un mero anuncio de la prueba, sino, que tal como lo disponen imperativamente las normas, se deberán acompañar, que no solo enunciar los documentos, determinar la identificación de los testigos que serán aportados e inclusive anunciar las posiciones juradas, si de dicha prueba se pretendiere valer el demandante.

La infracción a dicha norma trae como resultado, el que luego no se admitan dichas pruebas, si no han cumplido el expresado rito, con la sola excepción de que si se tratare de documentos públicos, se hubiere señalado de donde deban compulsarse, o la oficina en la que se encuentren.

4. Nuevos modos especiales para facilitar la Citación o Intimación

Nuevamente, reconociendo una vez más la especial realidad del mundo marítimo, y la velocidad con la cual se cumplen los actos en dicha materia, expedición de buques, desembarco de mercancías, etc. la nueva Ley de Procedimiento Marítimo contempla en el artículo 17, en adición a los modos tradicionales de citación regulados en el Cpc, tratándose acciones sobre créditos marítimos o privilegiados, que las mismas puedan ser realizadas entregándose las correspondientes compulsas u órdenes de intimación a cualquier tripulante que se encuentre a bordo del buque, en presencia de dos testigos.

Respecto a esta modalidad de llamado a juicio hacemos las siguientes pertinentes observaciones:

a. La entendemos apropiada por igual a juicios ordinarios o especiales, inclusive de intimación al pago de sumas, en tanto que la misma ley hace referencia a acciones cuyo sustento sean “créditos marítimos o privilegiados” en los que por regular se produce intimación a juicio que no mera citación, y,

b. El proceso formal de la citación, por analogía, dado que no lo contempla la nueva ley, será el que determina la norma para la citación con testigos ordinaria del Cpc (ex artículo 218 Cpc).

5. Nuevas modalidades subsiguientes a la contestación de la demanda

Sin poder determinar con certeza el origen de las nuevas normas, se consagra en los artículos 9 al 12 y 13 LPM, una peculiar institución conforme a la cual, se contempla una especie de adelanto del período de pruebas y con el ánimo de hacer un proceso más expedito y dirigido ciertamente a precisar la verdad real de los hechos que dan fundamento a la pretensión, una vez contestada la demanda y subsanadas o decididas las cuestiones previas, se entiende abierta una incidencia especial, con ocasión a la cual cualquiera de las partes pueda solicitar del tribunal se requiera de la otra parte bien la exhibición de ciertos documentos, grabaciones o registros que se encuentren bajo su poder o control, relacionados con el objeto de la demanda, o permitir que sean reproducidos bajo cualquier medio, obviamente para ser incorporados a juicio (numeral 1 artículo 9); o permitir el acceso a un buque, muelle, dique seco, almacén, construcción o área portuaria con el fin de inspeccionar naves, mercancías o cualquier otro objeto o documento, medirlos, fotografiarlos o reproducirlos, con miras, por igual a incorporar dichas constancias en autos (ordinal 2, artículo 9 *ejusdem*).

En tales casos, determina el artículo 10 LPM, el juez intimará a las partes requeridas para que faciliten la exhibición, grabaciones o registros o permitan el acceso al buque, muelles, etc. bajo apercibimiento de que así lo hagan en el término de veinte días de despacho siguientes.

Claro está que dentro de dicho término, y tal como lo reproduce la norma del mismo artículo, aparte primero, la intimada podrá oponerse en todo o en parte a la pretensión probatoria, sea por razones de legalidad, pertinencia o de orden público, y así mismo invocar y demostrar que bien los documentos u objetos no se encuentran en su poder ni están bajo su custodia (Art. 13 *in fine*).

La oposición formulada suspenderá el transcurso del término bajo la cual se hizo la intimación, y el lapso continuará, una vez decidida

dicha oposición, o continuará respecto a los que no fueron objeto de ella (Art. 10 *in fine*).

La consecuencia más interesante que se deduce de este nuevo instrumento de prevalerse de pruebas útiles al proceso, lo es la posibilidad de reformar bien el libelo, bien la contestación, con miras a los resultados de esas probanzas y diligencias.

En efecto en una forma no muy clara ni consecuente, conforme al Art. 11 LPM, dentro de los cinco días de despacho siguientes a la declaratoria del Tribunal de haber concluido las diligencias a que se refieren los artículos 9 y 10, se concede al demandante el derecho a reformar su demanda, concediéndosele entonces nuevo término al demandado para contestar dicha reforma y así mismo, aún cuando no se hubiere hecho tal reforma, podrá también optar por reformar él su contestación⁴⁴.

En todo caso, determina la ley, que ante la negativa a cumplir con la exhibición, o conceder la autorización requerida para el acceso al lugar donde se encuentre los datos que deben, el juez, extraerá las presunciones que su prudente arbitrio le aconsejen por la actitud negativa del sujeto contra quien se promovieron las pruebas ante la reticencia en la presentación de los documentos o el acceso a los lugares requeridos, de no haber motivos justificados para ello (Art. 13LPM).

Se observa, pues, que a esa conducta de la parte que niega el buen decurso a la prueba, se la sanciona con una presunción *juris tantum* que implica una valoración en su contra por la disconducia de ella, administrado a los demás recaudos o pruebas que curse en autos.

En nuestro criterio, en ningún caso podrá hacerse la reforma del libelo o de la contestación, si de alguna manera no se sustentara la misma en la consignación de ese nuevo material probatorio, pues lo contrario equivaldría a permitir, solapadamente una forma de reforma de dichos alegatos, sobrevenida y por hechos no justificados y con la observación de que así mismo, como el pronunciamiento sobre las presunciones no

⁴⁴ Destacamos la falta de claridad en la normativa, en tanto, recordemos que conforme a los arts. 9 y 10 pueden ocurrir varias cosas en tales supuestos, esto es, la oposición a la petición de adelanto de prueba, o bien que el mismo requerido invoque y demuestre que las cosas, documentos o actos no están en su poder o no son sometidos a su guarda, luego no queda claro si debe esperarse a la conclusión del término de los 20 días, o a los de haberse desechado la oposición, inclinándonos nosotros por lo primero, pues queda así despejada toda duda en cuanto a que las partes, tercamente no hubieron deducido adecuadamente sus defensas.

corresponderá hacerse sino en la sentencia de fondo, tampoco podrá entenderse que tales reformas sean hechas a posteriori del pronunciamiento judicial sobre la conducta no ajustada a la lealtad que permita la inspección o acceso.

Por supuesto que hechas las reformas correspondientes, si fueren pertinentes, será menester acompañar las nuevas pruebas en que se funden o puedan sustentarse los nuevos planteamientos, o ratificar las acompañadas originalmente, y con la advertencia ya acostumbrada por el legislador para estos casos de que si no se acompañaren o indicaren los lugares donde se encuentran inclusive las documentales, no se admitirán después salvo que sean documentos públicos o se haya indicado el lugar de donde compulsarlos (Art. 11, 2º. y último aparte).

Si bien nada se dice al respecto, entendemos, por sana hermenéutica, que esa facultad extraordinaria, solo podrá ser usada por una sola y única vez.

Sobra destacar que en este proceso, caben como defensas todas las cuestiones previas y las defensas de fondo de la que quiera o pueda hacer valer el demandado, pero las mismas deberán ser opuestas de conjunto y se tramitarán como se lo dispone en los artículos 865 *in fine* y 866 y siguientes del Cpc.

6. Continuación del procedimiento

Una vez concluida la instrucción preliminar, en la cual debe quedar concluida la tramitación de las cuestiones previas siempre antes de la audiencia oral.

La ley regula por igual la inasistencia con el respectivo silencio ante la demanda o la indebida contestación de la demanda en que se hubiere podido incurrir, con la diferencia respecto al juicio ordinario, que no obstante ello, el demandado podrá promover todas las pruebas de quiera valerse en el término de cinco días siguientes a la contestación omitida, so pena entonces si de que opere la presunción de admisión de los hechos invocados en su contra (Arte 868 Cpc).

Ahora bien constando en autos la contestación y decididas y subsanadas las cuestiones previas, el tribunal fijará oportunidad para que tenga lugar la primera de las audiencias orales, en este caso la preliminar, en la cual cada parte expresará que hechos reconoce, cuales rechaza, así

como precisar y destacar que pruebas se harán valer, con que objeto y cualesquiera otras observaciones que se tengan.

De dicho acto se levantará un acta con el resumen de lo acontecido, y a la misma se agregarán cualesquiera escritos que hayan podido acompañar las partes.

La determinación de los hechos y fijación del debate probatorio, la hará el Juez, aún sin la comparecencia de las partes, en el plazo establecido por la ley y, así mismo, dejará abierto el lapso para promoción y evacuación de las pruebas promovidas.

De haberse admitido pruebas de inspecciones y experticia, se fijará término especial para evacuarlas antes de la audiencia oral, en todo caso fijado por el Juez y en ningún supuesto por término mayor al del juicio ordinario, sin admitirse evacuación de las pruebas de testimoniales, ni posiciones juradas vía comisionados. Respecto a los testigos, siempre la parte promovente tendrá la carga de presentarlos, aún sin citaciones y para las posiciones juradas que se solicitaren, el tribunal proveerá lo conducente pero siempre ordenará la previa citación (Arte 868 Cpc) y agregaríamos nosotros, con el objeto de que la evacuación lo sea para la audiencia oral de prueba.

Constando en autos la contestación de la demanda o la resolución de cuestiones previas no subsanadas o declaradas sin lugar, se llevará a cabo la audiencia oral en la forma y condiciones que regula el Cpc (Art. 870 SS), con las únicas particularidades siguientes:

Las partes podrán siempre en cualquier oportunidad anterior a la citada audiencia oral promover testigos, inspecciones judiciales, experticias o reconocimiento, siempre que se justifique la urgencia, por el peligro de que desaparezca el medio probatorio, y en tales casos, siempre el juez fijará una oportunidad que no podrá ser menor a dos días de despacho, y la notificación de la contra parte (Art. 12 LPM).

En torno a las experticias, vale la pena reseñar el establecimiento de otra importante norma, esto es, la del artículo 19, conforme a la cual las partes podrán producir en juicio dictámenes de expertos calificados, ajenos al proceso, los cuales deberán de ratificarse por el experto en la oportunidad del debate oral, mediante testimonial.

Finalmente y como ya lo avanzáramos, cuando se trate de asuntos o temas relacionados con las materias propias del procedimiento ma-

rítimo, las partes de mutuo acuerdo podrán solicitar al tribunal se les autorice para ser llevadas a cabo sin participación del órgano judicial, siempre y cuando queden en cuenta de que en ellas deben asistir los apoderados de las partes, y que si surge algún conflicto, el asunto pasará al órgano que deba resolver, todo sin menoscabo de que las diligencias se continúen respecto a otras pruebas no objetadas, si así se lo solicita.

En todo caso, las partes podrán acordar la ampliación, abreviación y concentración de los actos, lapsos y términos procesales, entre ellos, precisamente el de pruebas, claro está tomando el juez las providencias necesarias para mantener la igualdad entre las partes y la garantía de control de las pruebas.

Por último en el procedimiento marítimo, las partes pueden valerse de todos los medios probatorios, no prohibidos expresamente por la ley y que consideren conducentes a la demostración de sus pretensiones, y en su evacuación, el tribunal tomará las previsiones para garantizar el derecho de defensa de las partes, pero pudiendo inclusive, como lo dijimos y lo determina el artículo 20, evacuarlas fuera de juicio, siempre y cuando se garantice la presencia de los apoderados de las partes y en el entendido de que si surgiera conflicto alguno, se suspenderá aquella sobre la cual recaiga el reclamo, sin menoscabo de que se continúen sobre las demás hasta que se resuelva la incidencias, o para que terminen de evacuarse ante el tribunal (Art. 20 LPM).

7. Incremento de potestades del Juez Marítimo

También, como ahora es casi una rutina en las nuevas disposiciones procesales de las leyes promulgadas luego de la C.N del 2000, en la nueva regulación se amplían los poderes del juez en el control, manejo y apreciación de las pruebas, así, en cualquier estado y grado de la causa los jueces podrán dar por terminados los actos de examen de testigos posiciones juradas, cuando lo consideren pertinente, respetando el principio de igualdad de las partes, y tomar igualmente iniciativa probatoria para solicitar dictámenes a funcionarios expertos de los organismos públicos del sector acuático y de los colegios profesionales, y a tal efecto ordenar aún de oficio la evacuación de las pruebas que se estime pertinentes, atendiendo en todo caso la igualdad entre las partes

sin que puedan suplir defensas o alegatos no formulados por éstas. (Art. 15 LPM)⁴⁵.

Finalmente, por igual, si se lo solicita por las partes, como lo vimos antes, puede autorizar evacuación de pruebas antes de juicio o en el curso del mismo, aún sin su presencia, siempre y cuando quede acreditada la presencia de los abogados de las partes, que cuando menos asistan al acto las mismas partes, o en su caso se les haya designado defensor judicial cuando no pudiere estar presente la parte, o permitir la evacuación de pruebas, solicitadas por ambas partes, previa autorización del Juez competente y en el entendido de que si surge algún conflicto en la materia, deberá suspenderse la prueba, para que el Juez lo resuelva y/o continúe la evacuación de la prueba (Art. 20 LPM).

En todo caso, en la apreciación de las pruebas, el juez las analizará, valorará y apreciará en un todo conforme a las reglas de la “sana crítica” (Art. 19 LPM).

En lo demás vinculado a la forma de cumplir el acto de la audiencia oral, forma y modo de dictar sentencia, su incorporación a juicio y régimen de apelación de los fallos, resultan aplicables las normas del Cpc, en tanto que nada se dispone sobre ello en la nueva ley (Artículos 872 a 878 Cpc.)

8. Trámite de Segunda Instancia

Los mismos serán cumplidos ante los tribunales superiores marítimos, en un breve proceso que contempla un lapso de pruebas de diez días para promover y evacuar pruebas (*sic* de despacho) inclusive las mismas que conforme a la ley puede promover el tribunal, vencido el cual, al día siguiente tendrá lugar el acto oral y público de Informes (exposiciones de las partes) y convertidas en conclusiones escritas, para que la sentencia sea pronunciada dentro de los treinta (30) días (*sic* de despacho), sin perjuicio de la facultad de dictar autos para mejor proveer de que está investido el tribunal (Art. 21 LPM).

⁴⁵ Una vez más el legislador deja de ser claro en ésta materia, sin autorizar ni precisar terminantemente de que naturaleza sean las facultades probatorias conferidas al juez, si *ad aclarandum*, o verdadera potestad de aportación de hechos, lo cual quedará por resolver la jurisprudencia.

De las decisiones de dicha instancia cabe recurso de casación, el cual se oye y tramita conforme las reglas del Cpc (Art. 22 LPM).

CAPITULO V: ALGUNAS NORMAS DE PROCEDIMIENTO ESPECIALES

Como ya se lo indicó en algunas de las leyes especiales referidas al sector de la jurisdicción acuática, se establecen ciertos ritos y modalidades especiales de procedimiento, pero en especial deben considerarse las contempladas en la Ley de Comercio Marítimo (LCM), que pareciera contemplar conjuntamente con la ley Orgánica de Espacios Acuáticos e Insulares un régimen complementario en una serie de aspectos donde ciertamente la Ley de Procedimientos Marítimos no parece haber llenado cabalmente sus requerimientos. A los fundamentales de la primera nos referimos de manera general en el encabezamiento de esta investigación, a los demás de la segunda, sin pretender agotarlos todos, vale la pena referirnos a continuación:

1. Inderogabilidades

En el artículo 10 de la LCM, se establece la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana para conocer de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano, con lo cual podría alegarse la nulidad de cualquier cláusula contractual que establezca jurisdicción a tribunales extranjeros, norma esta según señala Cova Arria⁴⁶ restrictiva de la autonomía de la voluntad de las partes, y justificable para dar efectiva protección al débil jurídico en contratos que como los de ésta naturaleza son verdaderos convenios de adhesión, para proteger intereses de nuestros nacionales en el comercio internacional, facilitándoles la elección del domicilio local, sin tener que ocurrir ante tribunales de otras jurisdicciones, lo cual, una vez ocurrido, no obsta para que la misma parte opte por recurrir a ese otro fuero ex artículo 11 *ejusdem*.

Consideraciones proteccionistas contra los débiles jurídicos por igual se contienen en lo atinente a la fijación del carácter de orden

⁴⁶ *Opus cit* p. 15.

público de las disposiciones que regulan la mayoría de los contratos de pasajeros y de mercancías, dado que el derecho de navegación, según lo anota Cova Arria, en su parte sustantiva requiere de un procedimiento especial y adecuado, si se quiere proteger eficazmente los derechos que en la ley se consagran, todo, tomando en cuenta la naturaleza y destino especial del buque o nave, esto es, el estar en movimiento de un puerto a otro, de su esencial movilidad (Artes. 199, 200, 201, 225, 244, 245, etc.)⁴⁷.

2. Establecimiento de capacidad procesal especial

Otra particular novedad la constituye lo dispuesto en el artículo 15 LCM, conforme a lo cual, independiente de quienes resulten propietarios o armadores, se faculta para incoar las acciones derivadas de dicha ley, directamente contra el buque y su capitán, en virtud de lo cual, según señala Cova Arria, se ha concedido una especie de capacidad procesal especial a una cosa como lo es el buque, lo que equivale a acudir, tal como sucede en el Derecho Anglo Americano a los procesos *in rem*, subterfugio de técnica jurídica mediante el cual se imputan acciones y responsabilidades al buque en ciertos casos, postergando la determinación de la persona que en definitiva deba responder por el hecho o acto en cuestión⁴⁸.

En tratándose de situaciones como la comentada, este novedoso dispositivo lo entendemos vinculado estrechamente al nuevo concepto de limitación de las responsabilidades, que entonces se convierten en suerte de responsabilidades objetivas, se les fija o establecen montos topes dentro de los requisitos y con las formalidades previstas en la ley (ex artículos 37 al 74 LCM), y que a su vez suponen como en el caso de estudio, un proceso judicial especial en el que se permite distribuir el monto de las garantías existentes en el fondo de responsabilidades, mediante una especie de prorrata entre los presuntos acreedores con derechos, en una especie de proceso concursal. Para ello, además, con el objeto de estandarizar las indemnizaciones y que se auto ajusten, se acude por igual a un sistema que permita fijar un autoajuste al valor

⁴⁷ Cova Arria, *opus cit* p. 16.

⁴⁸ *Opus cit* p.16.

del fondo mencionado, mediante un sistema forfentario y con unidades de cuenta que se conocen y establecen como “derechos especiales de giro”, empleada por el Fondo Monetario Internacional en sus transacciones, e igualmente se establecen los procedimientos de conversión de la moneda nacional a dicha unidad de cálculo.

Refiriéndonos a tema similar, vale la pena destacar que la nueva ley, al admitir el sistema de responsabilidad limitada de los armadores, sustituyendo así el viejo sistema del “abandono de la nave”, debió regular, como en efecto lo hace, todo un procedimiento especial para los acreedores a fin de que hagan valer sus derechos sobre el monto del fondo de limitación de responsabilidad, procedimiento este que como lo señala Cova Arria⁴⁹ constituye una experiencia novedosa en la legislación marítima latinoamericana, regulando de ésta manera las limitaciones que establecen los diversos convenios de limitaciones de responsabilidad de los convenios internacionales⁵⁰.

Como se lo podrá constatar del texto de la ley, se trata de un proceso “concurzar, por el cual, una vez tramitado y establecidas las proratas, se hace inmodificable la situación de los acreedores a los cuales afecta el mismo. El fondo, aún con la forma de manejar los créditos y sus calificaciones, no pierde su condición de caución o garantía, pero a través de su constitución los responsables obtienen las limitaciones de sus responsabilidades. El manejo de dichos fondos, lo hace un Liquidador, mediante normas sencillas y claras y el procedimiento es el aplicable en ese y todo otro caso de limitaciones de responsabilidad resultantes de la aplicación de otras leyes o convenios internacionales (Artículos 52 a 74 LCM)⁵¹.

3. Embargo especial de buques

Los artículos 96 al 113 regulan todo lo relacionado con el proceso de esta forma cautelar para garantizar los créditos y derechos sobre Buques, concretamente mediante medida de embargo preventivo y una

⁴⁹ Cova Luis, *opus cit* p. 18.

⁵⁰ Para profundizar más sobre esta materia se recomienda la revisión de la Obra *La Responsabilidad civil derivada de Derrames de Hidrocarburos*, Cova A., Luis, Trabajo Incorporación del autor en la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Edit. Arauco, Caracas, junio 2000.

⁵¹ Al respecto Cova Arria, *opus cit*, p 19.

antecedente y complementaria, conocida como “prohibición de zarpe” aplicable a buques, dando cabida en nuestra legislación a las más modernas disposiciones legales sobre la materia contempladas en ordenamientos extranjeros, y con base, en el caso concreto venezolano, a los términos de la Convención Internacional sobre Embargos de Buques de 1999, tal como lo destaca Cova Arria⁵².

Dichas medidas no excluyen el resto del régimen cautelar ordinario sobre dicho bien, con el cumplimiento de los requisitos legales de estilo. En este caso, la particularidad consiste en el derecho abierto a obtener las citadas medidas (prohibición de zarpe y embargo) con la sola existencia del crédito o existencia de la causas legales que autorizan al juez especial para dictarla, la forma de cómo se cumple, el anticipo de ejecución para evitar en su caso deterioro del bien afecto a los rigores del agua, oposiciones, cautelas y contra cautelas, formas especiales para cumplir una expedita citación para los fines del juicio (Art. 110 LCM) destino del producto del remate anticipado, entre otras normativas novedosas.

4. Régimen de privilegios y ejecución de Hipoteca Naval sobre buques

Se establece un régimen especial de notificaciones para las purgas de privilegios (Art. 122) y la forma de hacer valer las mismas sobre los datos del Registro Naval (Art. 127).

Estas normas, según lo precisa Cova Arria⁵³ constituyen actualización del régimen legal vigente con base a los Convenios Internacionales sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993, y la Decisión 487 de la Comunidad Andina de Naciones sobre Garantías Marítimas y Embargo Preventivo de Buques del 7 de diciembre del 2000.

En materia de ejecución de hipoteca naval, vale la pena destacar que en caso de ejecución judicial, la misma Ley especial remite a las disposiciones del Cpc sobre ejecución de hipotecas (Art. 148 LCM) Como cuestión adicionalmente que llama la atención, la nueva normativa contempla que no puede concederse subrogación a los acreedores

⁵² *Opus cit*, p. 16.

⁵³ *Opus cit* p. 19.

privilegiados sobre los pagos de las aseguradoras que paguen los daños causados o el importe de la responsabilidad (A 121).

5. Materia de pruebas

Vale la pena hacer referencia, a la flexibilización general del sistema de pruebas, que ya fuera objeto de comentarios, pero por igual destacar algunas disposiciones novedosas tales como la relacionada con la prueba de las costumbres y usos marítimos, conforme a la cual se admite el dictamen de peritos para la prueba de la costumbre (Art. 4 LCM), la que admite la prueba de la existencia del proceso, por cualquier sistema de intercambio de datos o electrónico (Art. 7)⁵⁴.

CONCLUSIONES

Independiente de que pueda o no parecer conveniente el sistema de referencias y el sometimiento al concepto de navegación que ha dejado hecho el legislador para todo el enjambre de relaciones que dimanar del Derecho Marítimo, lo que tenemos en las nuevas leyes que hemos dejado comentadas y en particular en la de procedimientos marítimos, es todo un cambio respecto al sistema que teníamos en vigencia y constituyen una verdadera actualización de la legislación venezolana en la materia⁵⁵.

Materialmente son escasos los supuestos en que se han conservado vigentes ideas o conceptos útiles para el manejo de lo relacionado con el Derecho Marítimo, y con ello su procedimiento.

Definitivamente, en concreto, y en lo que atiene al procedimiento judicial, se ha optado por seguir los lineamientos claros de nuestra constitución vigente acogiendo el modelo de juicio por audiencia, oral, a-formal, dotado de celeridad e instituciones que lo hagan apropiado a la velocidad y movilidad del comercio marítimo moderno y la navegación.

Estimamos que haber sustraído dichas materias del Código de Comercio (si bien podía haberse hecho con ellas un conjunto orgánico general, como el propuesto en el Modelo UCV) permitirá a futuro en

⁵⁴ Respecto a los documentos electrónicos hacemos la misma salvedad formulada supra sobre la materia de transmisión de datos y firmas electrónicas. Supra Nota 39.

⁵⁵ En el mismo sentido Cova A, *opus cit* p. 26.

todo caso manejar las necesidades de adaptaciones de esa normativa a los requerimientos técnicos y sociales y facilitará dichas reformas al no estar formando parte de cuerpos de leyes codificados, que imponen per sé una traba a las labores de revisión y puesta al día, ajustándose así dichas normas de manera más ágil y justa a las realidades comerciales, de la navegación, de Derecho Marítimo y a los cánones que resulten impuestos por los patrones de la globalización.

Por supuesto que quedará mucho por decir y hacer a la nueva jurisdicción Marítima especializada y a los estudios que seguramente aportará de inmediato la doctrina calificada en esta interesante materia.

BIBLIOGRAFÍA

- ASCOLI, PROSPERO, *Del Comercio Marítimo y de la Navegación*, DT. Tea, Buenos Aires, 1957.
- BOLAFFIO, ROCCO Y VIVANTE, *Derecho Comercial*, Tomos 16 y 17, Editorial Ediar, Argentina, 1953.
- BREWER CARIAS, ALLAN R. “El nuevo régimen de las Zonas Costeras (Inconstitucionalidades, Dominio Público, Limitaciones a la Propiedad Privada, e insuficiencias normativas)” en *La Ley Habilitante del 13-11-2000 y sus Decretos Leyes*, Autores varios, Serie Eventos, N° 17, Publicaciones de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, EDT. Arauco, Isbn980-6396-17-0, Venezuela, 2002, p. 247 ss.
- BRUNETTI, ANTONIO, *Derecho Marítimo Privado Italiano*, EDT Bosch, España, 1950.
- CERVANTES DE AHUMADA, RAÚL, *Derecho Marítimo*, Editorial Herrero SA, México, 1970.
- COVA ARRIA, LUIS, *El nuevo régimen de la Navegación en Venezuela y la Ley de Comercio Marítimo*, Arauco Ediciones, Venezuela, 2002.
- CHORELEY, LORD Y GILES O.C., *Derecho Marítimo*, (Traducción por Fernando Sánchez Calero), Editorial Bosch, España, 1959.
- DOMINICI, ANÍBAL, *Comentarios al Código de Comercio Venezolano*, EDT. El Cojo, Venezuela, 1891
- FERNÁNDEZ CONCHESO, Aurelio E., *Régimen Administrativo de la Navegación*, Ediciones Marítimas Venezolanas, Venezuela, 1993.
- GOLDSCHMIDT, ROBERTO, *Curso de Derecho Mercantil*, Editorial UCAB y Fundación Roberto Goldschmidt, Venezuela 2001 (reedición puesta al día Isbn 980-244-247-X.

- GRISANTI LUCIANI, Héctor, (y MONTERO Manuel A.) “La Hipoteca Naval”, *Revista del Colegio de Abogados del Distrito Federal*, N-129.
- LANDAEZ OTAZO, Leoncio y ULLOA FERRER, Wagner, “El Estatuto de los Artefactos que operan en el mar, sobre los cuales se duda si son navíos”, en *Ponencias Venezolanas al X Congreso Internacional de Derecho Comparado*, Editorial UCV, Venezuela, 1978.
- MELICH ORSINI, José, “Decreto N° 1468 con fuerza de Ley de Zonas Costeras (GO. 37319 del 07-11-01)” en *La Ley Habilitante del 13-11-2000 y sus Decretos Leyes*, *opus cit*, p. 239 ss.
- MORALES PAUL, Isidro, “Examen preliminar sobre la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares y la Ley de Zonas Costeras y la Ley General de Marinas y Actividades Conexas”, en *La Ley Habilitante del 13-11-2000 y sus Decretos Leyes*, *opus cit*, p 219 ss.
- PIERRE TAPIA, Oscar, *El Comercio Marítimo según el Código de Comercio Venezolano*, Editorial Sucre, Venezuela, 1985.
- RAY, José Domingo, “El Decreto con fuerza de Ley sobre Comercio Marítimo de la República Bolivariana de Venezuela”, en *La Ley Habilitante del 13-11-2000 y sus Decretos Leyes*, citada, p. 229 ss.
- RODIERE, M RENE, *Tours De Droit Maritime, Les tours de droit*, París, 1961-1962.
- SANOJO, LUIS, *Exposición del Código de Comercio*, T. II, Imprenta Nacional, Venezuela, 1874.
- SOSA, Cecilia, “Reflexiones sobre el Nuevo Derecho del Mar”, en *Revista de Derecho Público* No 10, 1982, Editorial Jurídica Venezolana, Venezuela, 1982.

Junio 2002.