



**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA.  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS  
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO.  
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO INTERNACIONAL ECONÓMICO Y DE LA  
INTEGRACIÓN.**

**LA INMUNIDAD DE LOS BUQUES DE GUERRA VENEZOLANOS  
UTILIZADOS EN EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL CON LAS  
ISLAS DEL CARIBE EN LA ACTUALIDAD.**

**TRABAJO ESPECIAL DE GRADO PRESENTADO PARA OPTAR AL  
TÍTULO DE ESPECIALISTA EN DERECHO INTERNACIONAL  
ECONÓMICO Y DE LA INTEGRACIÓN.**

**AUTORA: LIC. KAREL PATRICIA GERIG CHAURIO.**

**TUTOR: DR. FRANCISCO J. NIEVES-CROES.**

**CARACAS, MAYO 2014.**

## **APROBACIÓN DEL TUTOR.**

En mi carácter de tutor del Trabajo Especial de Grado, elaborado por la Ciudadana Licenciada **KAREL PATRICIA GERIG CHAURIO**, para optar al Título de Especialista en Derecho Internacional Económico y de la Integración, considero que dicho trabajo cumple con los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación y evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

En Caracas a los 03 días del mes de Mayo del año 2014.

DR. FRANCISCO J. NIEVES - CROES.

CI. 3.658.380.

## **APROBACIÓN POR EL JURADO.**

### **LA INMUNIDAD DE LOS BUQUES DE GUERRA VENEZOLANOS UTILIZADOS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL MARÍTIMO CON LAS ISLAS DEL CARIBE EN LA ACTUALIDAD.**

POR: KAREL P. GERIG CHAURIO.

Trabajo Especial de Grado aprobado en nombre de la Dirección del Centro Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela, por el siguiente jurado,

A los \_\_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ del año 2014.

## ÍNDICE GENERAL.

<b>INTRODUCCIÓN. ....</b>	<b>1</b>
<b>CAPITULO I. LOS BUQUES.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. CONCEPTO GENERAL DE BUQUE. ....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES EN EL DERECHO INTERNACIONAL. ....</b>	<b>6</b>
1.2.1. BUQUES PRIVADOS: .....	7
1.2.2. BUQUES PÚBLICOS: .....	7
<b>1.3. CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES PÚBLICOS. ....</b>	<b>7</b>
1.3.1. LA CONVENCIÓN DE GINEBRA SOBRE LA ALTA MAR 1958 Y LA CONVEMAR DE 1982. ....	9
1.3.2. DIFERENCIA ENTRE LOS CONCEPTOS DE LAS CONVENCIONES DE 1958 Y 1982. ....	12
1.3.2.1. CONCEPTO VENEZOLANO DE BUQUE. LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS. ....	13
1.3.2.2. RESOLUCIÓN 348 DEL MINISTERIO DE LA DEFENSA: LOS SIGNOS DISTINTIVOS DE LOS BUQUES DE GUERRA. ....	15
<b>1.4. PRERROGATIVAS DEL BUQUE DE GUERRA. ....</b>	<b>17</b>
1.4.1. EL DERECHO DE ASILO. ....	17
1.4.2. LA INMUNIDAD. ....	20
1.4.3. INMUNIDAD DEL ESTADO EN EL DERECHO INTERNACIONAL ACTUAL. ....	23
<b>1.5. GENERALIDADES. CONVENCIONES SOBRE INMUNIDAD Y TIPOS DE INMUNIDAD: ABSOLUTA Y RELATIVA. ....</b>	<b>24</b>
1.5.1. SENTENCIA SOBRE INMUNIDAD DEL TRIBUNAL DE DERECHO DEL MAR: CASO FRAGATA ARA LIBERTAD ENTRE LAS REPÚBLICAS DE ARGENTINA Y GHANA AÑO 2012. ....	29

<b>CAPITULO II. EL COMERCIO INTERNACIONAL.....</b>	<b>36</b>
<b>2.1 GENERALIDADES DEL COMERCIO MUNDIAL.</b>	<b>36</b>
2.1.1. EL COMERCIO MARÍTIMO.	41
2.1.2. CONCEPTO.	45
2.1.3. EL COMERCIO INTERNACIONAL POR MAR. EL TRANSPORTE.	46
<b>2.2. EL COMERCIO MARITIMO EN VENEZUELA Y LOS MECANISMOS DE INTEGRACIÓN.</b>	<b>48</b>
2.2.1. PROYECTO PETROCARIBE. NUEVA ZONA ECONOMICA DEL CARIBE.	52
2.2.2 ALTERNATIVA BOLIVARIANA PARA LOS PUEBLOS DE NUESTRA AMÉRICA (ALBA).	54
2.2.3. LA COMUNIDAD DE ESTADOS LATINOAMERICANOS Y CARIBEÑOS (CELAC).	55
<b>2.3. OFICINA COORDINADORA DE APOYO MARÍTIMO DE LA ARMADA PARA OPERACIONES COMERCIALES CON BUQUES DE GUERRA. (OCAMAR).</b>	<b>57</b>
<b>CAPITULO III. LA COMPETENCIA DESLEAL.....</b>	<b>59</b>
<b>3.1. LA COMPETENCIA DESLEAL. GENERALIDADES.</b>	<b>59</b>
3.1.1. CLASIFICACIÓN LEGAL EN EL AMBITO INTERNACIONAL.	61
3.1.2. LA COMPETENCIA DESLEAL Y SUS FUNDAMENTOS.	64
<b>3.2. DISPOSICIONES LEGALES PARA LA PROTECCION DE LAS EMPRESAS.</b>	<b>66</b>
<b>3.3. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC).</b>	<b>68</b>
<b>3.4. ANÁLISIS SOBRE LA COMPETENCIA DESLEAL.</b>	<b>71</b>

<b>CAPITULO IV.METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION. ....</b>	<b>78</b>
<b>4.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.</b>	<b>78</b>
<b>4.2. JUSTIFICACION DEL ESTUDIO DEL OBJETO. PERTINENCIA O RELEVANCIA.</b>	<b>82</b>
<b>4.3. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECIFICOS.</b>	<b>86</b>
4.3.1. GENERAL.	86
4.3.2. ESPECÍFICOS.	86
<b>4.4. MARCO TEÓRICO.</b>	<b>87</b>
4.4.1 ANTECEDENTES.	87
4.4.2. ASPECTOS LEGALES.	88
4.4.3. ASPECTOS COMERCIALES.	91
<b>4.5. PREGUNTAS DE LA INVESTIGACIÓN.</b>	<b>91</b>
<b>4.6. METODOLOGÍA.</b>	<b>92</b>
4.5.1. FASES DE LA INVESTIGACIÓN.	92
<b>CONCLUSIONES. ....</b>	<b>94</b>
<b>BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....</b>	<b>97</b>
<b>CONVENCIONES Y LEYES.</b>	<b>98</b>
<b>BIBLIOTECAS Y CENTROS DE DOCUMENTACION.</b>	<b>100</b>
<b>PAGINAS WEB.</b>	<b>101</b>
<b>CURRICULUM VITAE DE LA AUTORA.....</b>	<b>102</b>
<b>ANEXOS. ....</b>	<b>103</b>

## **ÍNDICE DE CUADROS.**

Cuadro 1:	Los principales exportadores de mercancías. Participación porcentual en el comercio mundial y principales destinos de las exportaciones. ....	39
Cuadro 2:	La Unión Europea, Mercado Común del Sur; Tratado de Libre Comercio de América del Norte; Comunidad de Desarrollo del África Meridional. Los porcentajes representan la participación en el comercio mundial de mercancías, excluidas las reexportaciones de Hong Kong.....	39
Cuadro 3:	Los principales importadores y exportadores de mercancías a nivel mundial durante el periodo 2012-2013.....	41
Cuadro 4:	Volumen de las exportaciones mundiales de mercancías, 1990-2014. ....	42
Cuadro 5:	Crecimiento del volumen del comercio de mercancías y del PIB mundiales, 2005-2014 Variación porcentual anual.....	44
Cuadro 6:	Rutas del comercio de Hidrocarburos a nivel mundial.....	45
Cuadro 7:	Se observa como está constituida la flota marítima mundial y los tipos de buques.....	47

**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA.**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS.**  
**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO.**

**LA INMUNIDAD DE LOS BUQUES DE GUERRA VENEZOLANOS  
UTILIZADOS EN EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL CON LAS  
ISLAS DEL CARIBE EN LA ACTUALIDAD.**

AUTORA. LIC. KAREL P. GERIG C.

TUTOR. DR. FRANCISCO J. NIEVES- CROES.

AÑO: 2014.

**RESUMEN.**

El propósito en este trabajo es determinar las definiciones básicas de lo que es un Buque, para luego profundizar en los Privilegios que poseen, en especial aquellos pertenecientes a un Estado como los son los Buques de Guerra, concretándonos en su Inmunidad. Para ello se establecieron los siguientes objetivos específicos: a) Determinar la situación jurídica del Buque de Guerra en el Derecho Internacional actual, b) Determinar la situación actual de las Inmunidades del Estado en el Derecho Internacional, c) Establecer la situación jurídica de la Inmunidad de un Buque de Guerra dedicado a las actividades comerciales. Las interrogantes que la investigación se planteó fueron las siguientes: ¿Los Buques de Guerra propiedad del Estado cuando realizan funciones de Comercio Marítimo Internacional pierden o no su Inmunidad?, ¿Estos Buques al realizar operaciones comerciales, son tratados de la misma manera que un Buque Mercante en el ámbito del Comercio Internacional con otros países?, ¿Qué posición toma la OMC frente a esta actividad que algunos países vienen realizando desde hace varios años, estos actos son catalogados como una forma de competencia desleal?. La metodología empleada fue de carácter descriptivo documental, donde se busca aclarar con éxito las interrogantes del tema planteado. El nivel de análisis del estudio fue concebido dentro de la modalidad de investigación documental. La primera fase se efectuó tomando en consideración la lectura de textos y leyes nacionales y extranjeras y de la jurisprudencia nacional. La segunda fase consistió en el análisis e interpretación de las leyes y estudio de casos de otros países. Las estrategias básicas utilizadas dentro de este enfoque estaban conformadas por técnicas de investigación documental que se fundamentaron en el análisis de las principales fuentes bibliográficas, legislativas y jurisprudenciales nacionales y extranjeras que regulan la materia. Finalmente, producto de la investigación y de los casos claves se generaron las siguientes conclusiones: a) la situación jurídica del Buque de Guerra en el Derecho Internacional; b) Conocer de qué manera se realiza el Comercio Internacional con las Islas del Caribe y sus principales rutas; y, c) por último, conocer cuáles son los países Latinoamericanos que realizan operaciones de Comercio Internacional con sus Buques de Guerra. **Descriptores:** Buques de Guerra, Inmunidad, Comercio Internacional, Integración.

## **INTRODUCCIÓN.**

El tema del intercambio de mercancías, se ha convertido en una de las principales características de la humanidad contemporánea, realizándose actualmente intercambios a gran escala. Estos intercambios tienen amplios antecedentes, pues es una de las actividades fundamentales para el sustento de cualquier sociedad.

El Comercio Marítimo es fundamental para el desarrollo de una sociedad, ya que el mar representa la vía principal para el comercio, por esta razón, en este trabajo se pretende aclarar las dudas concernientes a los Buques de Guerra que hoy en día, se están utilizando para realizar actividades comerciales con otros países, concretamente la investigación se centra en Venezuela y su relación con las Islas del Caribe, para de esta manera conocer cuál es la situación jurídica de los Buques de la Armada con respecto a su Inmunidad y el Comercio Internacional, mediante un estudio de cómo se desarrolla la actividad comercial actualmente por vía marítima entre Venezuela y el Caribe.

Se pretende establecer claramente la condición jurídica de los Buques de Guerra venezolanos, centrándonos específicamente en el privilegio de la inmunidad de la cual goza, dentro de lo que es el Comercio Internacional, para de esta manera conocer cuál es la postura de organizaciones internacionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), ante esta práctica con Buques de la Armada, si la consideran o no como competencia desleal y si estos buques pierden su inmunidad cuando realizan actividades comerciales, por lo cual es necesario hacer referencia a aquellos Acuerdos de Integración y Cooperación que posee Venezuela con las Islas del Caribe como lo son PETROCARIBE y la creación de la Nueva Zona

Económica del Caribe, así como la CELAC y el ALBA, los cuales tienen relación con el tema planteado y que son fundamentales para Venezuela.

El alcance de este estudio se basará en Venezuela y sus relaciones comerciales con las Islas del Caribe, como se menciona anteriormente, así como también se mostrará el caso de algún país latinoamericano donde se evidencie la utilización de este tipo de Naves de Guerra para ejercer las funciones comerciales y sus experiencias, como es el caso específicamente de la Fragata ARA Libertad, caso ocurrido entre la República de Argentina y la República de Ghana en el año 2012.

Por ello, en la investigación se determinará claramente la condición jurídica del Buque de Guerra de la Armada venezolana que realiza actividades comerciales, profundizando en el tema de la inmunidad condición ratificada en Convenciones Internacionales, y de esta manera lograr aclarar las grandes dudas existentes con respecto al tema de la inmunidad de las Naves de Guerra en relación al resto de los buques como lo son, los Buques Mercantes.

La investigación se ha estructurado en cuatro capítulos:

**Capítulo I.** En el cual se hace referencia a los antecedentes de la investigación, donde se plantean los aspectos legales y comerciales a este respecto, para luego conocer que son los Buques de Guerra, sus tipos y diferencias, se hablará acerca del régimen jurídico del Buque de Guerra, sus privilegios como el derecho de asilo y la inmunidad profundizando en este último, y haciendo un análisis de caso ARA Libertad.

**Capítulo II.** Se tratará el tema del Transporte Marítimo y la Integración, es decir, se hará referencia a los principales mecanismos de integración entre Venezuela y el Caribe.

**Capítulo III.** Se tratara el tema de lo que es la Competencia Desleal, la Organización Mundial del Comercio y se analizara si la Inmunidad representa para estos Organismos una muestra de Competencia Desleal.

**Capítulo IV.** Se muestra la metodología utilizada en la investigación, se planteara el problema a investigar; así como también la relevancia del mismo y los objetivos generales y específicos.

## **CAPITULO I. LOS BUQUES.**

### **1.1. CONCEPTO GENERAL DE BUQUE.**

Para abordar el tema de los Buques de Guerra, lo cual es el punto central de del trabajo hay que comenzar por conocer algunas definiciones acerca de lo que es el buque, lo cual ha tratado de definirse a lo largo del tiempo, ya que no existe un concepto único, universal al respecto tratando de establecerse a través de las distintas leyes y Convenciones Internacionales para lograr resolver de esta manera las diferencias que puedan surgir, para regular todo lo relacionado a los Buques, especialmente a los Buques de Guerra y poder dar respuesta a las cuestiones jurídicas que se plantean, dentro del marco del Derecho del Mar.

Para comenzar, el Diccionario de Real Academia Española lo define de la siguiente manera:

*“Barco con cubierta, que por su tamaño, solidez y fuerza es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia», y al barco, como «vaso de madera, hierro u otra materia, con aparato adecuado para impulsarlo, que flote y pueda transportar por el agua personas o cosa”.<sup>1</sup>*

Otras definiciones, recogen los requisitos clásicos que debe tener un Buque para ser considerado como tal, los cuales son fundamentalmente, la flotabilidad, la navegabilidad y tener una finalidad marítima o acuática, donde no se requiere los medios propios para la navegación. Tal es el caso del próximo concepto el cual fue establecido en el Reglamento Internacional para

---

<sup>1</sup> Diccionario de la Real Academia Española.

Prevenir Abordajes en la Mar en su regla 1<sup>a</sup>, C), i), bajo el epígrafe “definiciones”, en el cual se define de la siguiente manera:

*“La palabra buque designa todo flotador, de cualquier naturaleza que sea, distinto de un hidroavión amarrado, susceptible de ser utilizado como medio de transporte en el agua”<sup>2</sup>*

En este concepto se muestra que en muchos casos, cualquier aparato, siempre y cuando pueda flotar será considerado como Buque, mientras que en otras, debe ser indispensable que posea medios propios de propulsión. Por esta razón ha sido muy discutido este concepto, ya que a cualquier aparato que flote y no tenga propulsión propia se le considera como un accesorio de navegación.

Muchas definiciones a lo largo del tiempo han tratado de establecer un concepto más específico y detallado de lo que es un Buque como en el caso del Código de Comercio Español de 1885 donde se definía como:

*“Todo género de embarcación, considerado el casco por sí solo”, con inmediata referencia a la voz «nave» o «navío», que «se toma generalmente por toda embarcación capaz de navegar en alta mar”<sup>3</sup>*

En el terreno internacional, nos encontramos con definiciones de buque que no tenía ningún tipo de limitación, y este era aplicado a todo conjunto flotante, mientras que en el Código Italiano de Navegación de 1942, se consagro un concepto más amplio de Buque y se señalaba que el transporte podía tener unas variantes; como es el caso del transporte en sentido jurídico, el cual se refería al transporte marítimo como contrato o negocio jurídico, el transporte

---

<sup>2</sup> Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar, en su anexo B relativo al Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar de 1948.

<sup>3</sup> El vigente Código de Comercio Español, de 22 de agosto de 1885.

en sentido técnico, el cual consistía en la simple traslación de buques, y el transporte en sentido económico relacionado específicamente al traslado de mercancías por mar.

Es importante señalar que el concepto de Buque ha ido evolucionando a través del tiempo en vista de la importancia que posee la navegación marítima para los países, y con lo cual se ha realizado una regulación de dicha actividad marítima a través del Derecho del Mar y de las distintas Convenciones que se han realizado, para establecer reglas con relación a las diversas situaciones que puedan presentarse en el ámbito marítimo. Ahora bien, es importante referirnos a como se han clasificado los buques dentro del Derecho Internacional, lo cual depende de la actividad que estén realizando para ese momento.

## **1.2. CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES EN EL DERECHO INTERNACIONAL.**

Los Buques poseen una clasificación, por lo que es importante conocer cuáles son aquellas características que los diferencian, para luego poder abordar la problemática del territorio flotante por el régimen jurídico que presentan dichas naves dentro del ámbito internacional. Entre esta clasificación se encuentran los buques privados, los cuales se encuentran regulados dentro de lo que es el Derecho Internacional Privado, como lo son los Buques Mercantes, y los Buques Públicos los cuales son los que vamos a profundizar dentro en esta investigación, estos se clasifican en Buques de Guerra y Buques de Servicio Público del Estado.

Para comenzar haciendo esta diferenciación, hay que tomar en cuenta la Legislación Nacional venezolana, como lo es la Ley General de Marinas y Actividades Conexas donde los buques se clasifican de la siguiente manera:

### **1.2.1. BUQUES PRIVADOS:**

Los Buques Privados son aquellos cuya propiedad la tienen personas naturales o jurídicas de Derecho Privado, como aquellos que realicen actividades comerciales, como la pesca, el transporte de personas etc., y que no realicen ningún tipo de actividad de guerra, y que no sean propiedad del Estado si no de particulares.

### **1.2.2. BUQUES PÚBLICOS:**

Mientras que los Buques Públicos, son aquellos buques pertenecientes a un Estado o bien explotados por él y que sean destinados exclusivamente a un servicio oficial como por ejemplo, de transporte de tropas o material de guerra que vayan al mando de un oficial cuyo nombre figure en el escalafón de oficiales de la Armada o su equivalente, entonces son considerados como Buques Públicos, como también aquellos que transporten a un Jefe de Estado y a su séquito, son Buques Públicos, así como los Buques-Escuela de la Marina Mercante que dependan del gobierno respectivo de un Estado y estén al mando de un oficial activo de la Armada.

### **1.3. CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES PÚBLICOS.**

Los buques de Servicio Público, que son aquellos cuya propiedad es del Estado, están bajo su mando y prestan un servicio de carácter público al Estado.

Los Buques de Guerra los cuales pertenecen a la Fuerzas Armadas Nacionales de un Estado, son comandados por Oficiales de la Armada y portan los signos distintivos de los Buques de Guerra de ese Estado.

Dentro de esta clasificación, muchos autores hablan de los Buques Públicos pertenecientes a un Estado, y de los Buques Privados propiedad de particulares, pero tomando como referencia a autores como **Guerra Iñiguez**, hace una diferenciación entre los Buques Públicos y Privados de la siguiente manera:

*“... aquellos pertenecientes al Estado y que realizan una función propia o exclusiva de este. Tales son los Buques de Guerra y Buques del Estado que realizan un servicio gubernamental no militar...” En relación a los Buques Privados, dicho autor expresa lo siguiente,...” se conceptúan como aquellos pertenecientes a particulares y que son dedicados generalmente al comercio marítimo”.*<sup>4</sup>

Es importante señalar que los Buques de Guerra cualquiera sea su nacionalidad deben portar los signos exteriores distintivos, en el caso de los Buques de Guerra venezolanos, estos se encuentran establecidos mediante **la Resolución 348 del Ministerio de la Defensa**<sup>5</sup>, la cual veremos más adelante detalladamente.

Aclarado este punto, en lo que concierne a la clasificación de los Buques, es importante referirnos a lo que establecen las últimas Convenciones que se han llevado a cabo en relación a este tema y en las cuales se establece lo siguiente:

---

4 GUERRA Iñiguez, D. Derecho Internacional Público. Editorial Amón C.A, sexta Edición, Caracas 1985.p312.

<sup>5</sup> Resolución 348 del Ministerio de la Defensa Caracas 19 julio de 1994, referente a cuáles son los signos distintivos de los Buques de Guerra venezolanos.

### 1.3.1. LA CONVENCION DE GINEBRA SOBRE LA ALTA MAR 1958 Y LA CONVEMAR DE 1982.

Esta Convención, establece un concepto similar al de la Convención sobre Derecho del Mar de 1982 con relación a los Buques de Guerra, en la cual define a los Buques de Guerra de la siguiente manera:

*“buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostenta los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El Comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el Escalafón de Oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar”<sup>6</sup>.*

De igual forma en sus artículos 8 y 9 establece cuales son los privilegios de los cuales gozan dichos buques por su condición, como se menciona a continuación.

**Artículo 8.** Los buques de guerra que naveguen en alta mar *gozarán de completa inmunidad de jurisdicción* respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

**Artículo 9.** Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial, gozarán cuando estén en Alta Mar, de una *completa inmunidad de jurisdicción respecto* de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

La de Ginebra de 1958, establece un concepto similar al de la Convención sobre Derecho del Mar de 1982 con relación a los Buques de Guerra, en la

---

<sup>6</sup> Convención sobre Derecho del Mar. Montego Bay Jamaica 1982.

cual define a los Buques de Guerra de la siguiente manera:

*“buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostenta los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El Comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el Escalafón de Oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar”<sup>7</sup>.*

De igual forma en sus artículos 8 y 9 establece cuales son los privilegios de los cuales gozan dichos buques por su condición, como se menciona a continuación:

**Artículo 8.** Los buques de guerra que naveguen en alta mar *gozarán de completa inmunidad de jurisdicción* respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

**Artículo 9.** Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial, gozarán cuando estén en Alta Mar, de una *completa inmunidad de jurisdicción respecto* de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

En la CONVEMAR DE 1982, se ha establecido claramente el concepto de Buque de Guerra, y cuáles son los privilegios de los cuales goza, como su extraterritorialidad e inmunidad, y ha sido definido por el Derecho Internacional Marítimo o Derecho del Mar en numerosos Convenios Internacionales.

---

<sup>7</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre la Alta mar. Ginebra, 1958

Se puede decir que esta es la última definición, que debemos considerar vigente, está recogida en esta Convención en su artículo 29 y donde se establece que:

*“Para los fines de la convención, entiende por “buque de guerra” todo buque perteneciente a las Fuerzas Armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial de la Marina al servicio de aquel Estado e inscrito en el escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a las normas de la disciplina militar”<sup>8</sup>*

Si se compara esta definición con sus precedentes en el Derecho Internacional como lo son, el art. 8.2 de la Convención de 1958 sobre la Alta Mar, Convenio de Bruselas de 1952 sobre la Responsabilidad de los Buques Nucleares y el Tratado de Washington de 1977 sobre la Neutralidad Permanente del Canal de Panamá, se puede ver que la diferencia más importante que existe entre ellas, es que la Convención de 1982 exige que el Buque de Guerra pertenezca a las Fuerzas Armadas del Estado, mientras que el Convenio de 1958 se refiere a que estos pertenezcan a la Marina de Guerra de un Estado, basándonos en esto, la nueva definición abarcaría explícitamente los Buques Militares pertenecientes al Ejército de Tierra o a la Aviación.<sup>9</sup>

Haciendo entonces referencia a los privilegios que posee el Buque de Guerra como la extraterritorialidad y “la inmunidad” la cual es el tema central de este trabajo, hay que mencionar que por tener estos privilegios por poder gozar de

---

<sup>8</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, Jamaica 10 de diciembre de 1982.

<sup>9</sup> Ver en [www.encyclopedia-juridica.biz14.com](http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com)

ellos, puede otorgar asilo, lo cual se profundiza más adelante.

### **1.3.2. DIFERENCIA ENTRE LOS CONCEPTOS DE LAS CONVENCIONES DE 1958 Y 1982.**

Por lo expuesto en el punto anterior, es de gran importancia profundizar en cuál es la diferencia que existe entre los dos conceptos tanto de la Convención de Ginebra de 1958, con respecto a la CONVEMAR de 1982, en lo que se refiere al Buque de Guerra en el Derecho Internacional, y de cómo son definidos en ambas Convenciones. Estas Convenciones, establecen claramente el concepto de Buque, así como también la clasificación de los mismos y los signos exteriores distintivos de los Buques de Guerra que pertenecen a un Estado.

La diferencia fundamental que existe entre ambas definiciones de Buque de Guerra, es que en la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958, se establece en que los Buques de Guerra son aquellos que *“pertenecen a la Marina de Guerra de un Estado”*, y que por ello ostentan los signos exteriores de su Estado, es decir de su nacionalidad. Ahora bien, la Convención sobre Derecho del Mar de 1982, establece claramente que el Buque de Guerra es todo aquel que sea *“propiedad de la Fuerza Armada de un Estado”* y lleve los signos exteriores de su nacionalidad. Es decir que esto constituye la diferencia esencial que existe entre ambas Convenciones, en relación a lo que es considerado como Buque de Guerra, y que claramente son aquellos que son propiedad de un Estado y Comandados por oficiales de las Fuerzas Armadas del mismo.

Ya aclaradas ambas Convenciones Internacionales, ahora vamos referirnos a lo que establece la Legislación Nacional venezolana, a continuación se muestra lo que en Venezuela es considerado como Buque y su clasificación

en el ámbito nacional.

#### **1.3.2.1. CONCEPTO VENEZOLANO DE BUQUE. LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS.**

Hay que mencionar, que esta ley fue creada con el objeto de regular el ejercicio de la autoridad acuática en lo que concierne al régimen administrativo de la navegación y de la Gente de Mar, y todo lo pertinente a los Buques venezolanos en aguas internacionales o en la jurisdicción de otros Estados, lo cual se realizó, mediante el establecimiento de principios elementales de la Constitución Nacional, así como lo concerniente al funcionamiento, fortalecimiento y desarrollo de la Marina Mercante y de las actividades conexas, para la regulación, ejecución y coordinación de las distintas entidades públicas y privadas en la aplicación de las políticas y normas implantadas para el fortalecimiento del este sector. En sus artículos 2 y 4 comprende lo siguiente:

**Artículo 2,** A los efectos de esta Ley la Marina Nacional comprende los Buques de la Fuerza Armada Nacional, la Marina Mercante con el transporte marítimo, fluvial y lacustre nacional e internacional de bienes y personas, la marina de pesca, de turismo, deportiva, recreativa y de investigación, salvo lo dispuesto en contrario en forma expresa en esta Ley.

Mientras que el artículo 4 establece lo siguiente:

**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. Los buques de bandera nacional, en alta mar o en aguas territoriales o interiores de otra nación, estarán igualmente sometidos a esta Ley, en cuanto sea aplicable.

Los buques están sometidos, a esta Ley, así como también cualquier construcción que sea 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 en que esta se desplace para el cumplimiento de sus fines específicos con el apoyo de un buque, será considerada como buque y por lo tanto deberá cumplir con todas las regulaciones previstas en la ley.

Es importante ahora conocer que en dicha ley se especifican las características que debe poseer un Buque de Guerra, para ser considerado como tal, y a los cuales se les define y clasifica según el propósito a cumplir, como se establece en el artículo 18, donde se define a los Buques de Guerra como:

*“aquellos pertenecientes a las Fuerzas Armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un Oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares”<sup>10</sup>.*

Es decir que en dicha Ley, se establece lo que distingue a los Buques de Servicio público de los Buques de Guerra, ya que están regulados “dependiendo de la actividad que realicen para el Estado”. También en la misma, se Recogen conceptos aceptados o establecidos internacionalmente, los cuales se basan en Convenciones Internacionales como en el caso de la

---

<sup>10</sup> Ley General de Marinas y Actividades Conexas. 2001. Decreto Presidencial con Fuerza de Ley. Gaceta Oficial N° 37.321.

CONVEMAR de 1982<sup>11</sup>, pero se establece claramente los requisitos o signos exteriores que deben ostentar los mismos para ser considerados por el Estado venezolano como un Buque de Guerra. A continuación se muestra la resolución que establece lo que distingue exteriormente a un Buque de Guerra venezolano de otros Buques.

### **1.3.2.2 RESOLUCIÓN 348 DEL MINISTERIO DE LA DEFENSA: LOS SIGNOS DISTINTIVOS DE LOS BUQUES DE GUERRA.**

En el año 1994 se establece por disposición del ciudadano Presidente de la República y en ejercicio de las facultades que confieren, la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de Bandera, Escudo e Himno Nacionales, en sus artículos 4, 5, ordinal 5° y 10°, que los Signos Exteriores Distintivos de los Buques de Guerra de las Fuerzas Navales de la República de Venezuela, a los efectos del Derecho Nacional e Internacional, son los siguientes: el Pabellón Nacional, el Escudo de Armas de la República, la Cangreja, la Sigla Militar de Identificación, el Torrotito o Bandera de Servicio y el Gallardete Nacional de Mando, determinados de la siguiente manera:

El Pabellón Nacional, como símbolo de la Patria, constituye la denominación tradicional que en la Armada se da a la internacionalmente conocida Bandera de Guerra y corresponde a la Bandera Nacional, con el Escudo de Armas de la República y las estrellas blancas de cinco puntas, instituida en el artículo 2 de la Ley de Bandera, Escudo e Himno Nacionales el cual se enarbola en el mástil principal de los Buques, en puertos o fondeados.

El Escudo de Armas de la República, es también el símbolo de la Patria

---

<sup>11</sup> Convención de la Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, Montego Bay, Jamaica. 1982.

consagrado en el artículo 9 de la mencionada Ley y el cual se encontrara adherido permanentemente en el espejo de popa de la Nave de Guerra.

La Cangreja, es el Pabellón Nacional, tal como está determinado en el numeral 1° de este resuelto, de una dimensión menor, que se enarbola en la cruceta del mástil principal de manera que sea visible al entrar y salir del puerto, al avistar otra nave o aeronave, o cuando se encuentre navegando.

La sigla militar de identificación, compuesta por letra y numero, pintada de color gris claro con sombra negra, colocada en una parte visible de la proa en ambos costados, representa el atributo o signo distintivo que individualiza e identifica al Buque de Guerra, diferenciándolo de los demás en cuanto al tipo, clase y orden en su escuadrón, aparte del nombre que exhibe precedido por las letras A.R.V. en las aletas de ambos costados.

El Torrotito o Bandera de Servicio, constituye el distintivo de los Buques de Guerra en servicio activo, que se encuentran debidamente operativos y consiste en una Bandera rectangular de color azul marino, con un ancla de almirantazgo en el centro, coronada con estrellas blancas de cinco puntas, en arco de círculo con la convexidad hacia arriba, la cual es izada en el asta del mastilete de proa a torrotito, en puerto o fondeado.

El Gallardete Nacional de Mando, es un gallardete con los colores de la Bandera Nacional, que simboliza la autoridad y mando conferida al Comandante de un Buque de la Armada en la Patente de Navegación que expide el Presidente de la República, el cual se enarbola en el tope del palo mayor o mástil principal.

A los efectos de esta Resolución, se considera Buques de Guerra los Incorporados a la Armada, los cuales están pintados con el color gris o

mimetizados de acuerdo al escenario donde se desempeñen y que exhiben los Signos Exteriores distintivos de los Buques de Guerra venezolanos, a que se refiere el presente Resuelto.

En Venezuela se recogen conceptos que son de carácter internacional como aquellos establecidos en la más reciente Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, pero específicamente en esta Resolución 348 del Ministerio de la Defensa, se establecen específicamente cuáles deben ser los signos exteriores que debe poseer un Buque para ser considerado de guerra, y que pertenecen y son comandados por oficiales de la Armada Nacional venezolana, y los diferencian de los demás buques ya que si bien pueden ser propiedad del Estado no son Naves de Guerra. Por este motivo se especifican los distintos signos exteriores que deben llevar para ser distinguidos de los demás Buques así como también la Nacionalidad a la cual pertenecen.

#### **1.4. PRERROGATIVAS DEL BUQUE DE GUERRA.**

##### **1.4.1. EL DERECHO DE ASILO.**

El Derecho de Asilo, se refiere al poder soberano, bajo distintas formas de organización política, donde se ha desarrollado la postura de otorgar asilo a extranjeros que así lo solicitaban. El Asilo, posee un contenido esencialmente humanitario, se entiende hoy en día, como el resguardo de los perseguidos por otros Estados. Actualmente este derecho se ve limitado en su campo de acción, ya que está reservado únicamente para delitos políticos específicos, y sólo puede ser otorgada por los Estados y sus embajadas.

En la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948, se establece que *“en caso de persecución, toda persona tiene derecho a buscar asilo, y a*

*disfrutar de él, en cualquier país*<sup>12</sup>, pero no se ha dicho mucho al respecto de si los Estados están en la obligación de otorgarlo. Un punto importante es que la Declaración prohíbe que puedan invocar este derecho aquellas personas contra las cuales existan acciones de orden judicial, originadas por haber cometido delitos comunes, o bien actos que vallan en contra de los principios o propósitos de las Naciones Unidas.

El Derecho de Asilo, es un acto que emana fundamentalmente de la autoridad local de un Estado, bien sea su otorgamiento o su denegación, lo cual está establecido en la Declaración de 1948 antes mencionada, y en la Declaración sobre Asilo Territorial de 1967.<sup>13</sup> Esta última, contiene los elementos fundamentales que forman el Derecho de Asilo, como lo son: el derecho del Estado a concederlo, como ejercicio de su soberanía, el derecho que posee el individuo de buscarlo, sin el deber del Estado de otorgarlo en su territorio, y por último el principio de la no devolución del solicitante de asilo por el Estado que lo recibió, al Estado que lo persigue.

Este Derecho, se refiere básicamente a un derecho que posee el Estado, cuyo otorgamiento no necesita a posteriori ningún tipo de justificación, y debe ser respetado por los demás Estados, incluyendo aquel de donde sea originario quien pidió el asilo. Por ser un acto de ejercicio de soberanía del Estado otorgante del derecho, y a quien le compete la reglamentación en cuanto a la aprobación del mismo, la Declaración Universal sobre DDHH<sup>14</sup> en sus art. 1.1 y 1.2, establece unas excepciones en relación al Derecho de

---

<sup>12</sup> Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948. art. 14.1.

<sup>13</sup> Declaración sobre Asilo Territorial, adoptada por unanimidad por la Asamblea General de las Naciones Unidas 1967 (AGNU).

<sup>14</sup> Declaración Universal sobre Derechos Humanos de 1948. (artículos 1,1 y 1,2)

Asilo, y donde se expone que quienes hayan perpetrado algún delito en contra de la paz y la humanidad, entre otros crímenes, no podrán obtener este beneficio.

Ahora bien, en relación al principio de la no devolución, se puede decir que este ha sido impuesto por una norma consuetudinaria del Derecho Internacional, donde se hace referencia a ello es en la Convención de Ginebra de 1951<sup>15</sup>, en la cual se establece lo siguiente:

*Art. 33.1 "ningún Estado contratante podrá, por expulsión o devolución, poner en modo alguno a un refugiado en las fronteras de territorio donde su vida o su libertad peligre por causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social o de sus opiniones políticas"*<sup>16</sup>.

En el caso de los Buques de Guerra, por pertenecer a la Armada de un Estado, y por el hecho de ser territorio de ese Estado en cualquier lugar del mundo que se encuentren, pueden otorgar asilo a quien invoque ese derecho, con la respectiva autorización del Estado, hay que aclarar que este derecho de otorgar asilo, solo puede ser conferido a buques que pertenezcan a la Armada, y los cuales estén en perfecto funcionamiento, no pueden hacerlo aquellos buques que estén averiados, en reparación o en algún puerto.

Dicho esto, ahora se hablara de otro privilegio que poseen los Buques de Guerra como lo es " la Inmunidad", y el cual constituye el tema central de estudio de esta investigación, y en el cual se va a ahondar a continuación.

---

<sup>15</sup> Convención sobre el Estatuto de los Refugiados. Ginebra 28 de Julio de 1951.

<sup>16</sup> *Ibíd*em, (art. 33.1).

### 1.4.2. LA INMUNIDAD.

Para abordar el tema de la inmunidad hay que destacar que esta beneficia al Estado, en tanto que sea sujeto de Derecho Internacional, pero también hay ciertos elementos que son representativos de su poder a nivel público. Un ejemplo de ello es que un Estado puede realizar actividades dentro del territorio de otro Estado con previo consentimiento del mismo, bien sean actividades de carácter oficial, como también actividades mercantiles, dejando a un lado la normativa internacional que pueda ser aplicada.

Estas relaciones que se producen, van a quedar reguladas bajo las normativas del Estado local, es decir, en virtud del Principio de Soberanía del Territorio del Estado. Autores como **R. Brotóns**; de manera general, dice:

*...“la inmunidad ha sido entendida como una imposibilidad de juzgar controversias en las cuales sean parte ciertos y determinados sujetos de Derecho internacional público, a los cuales se les confiere el privilegio de no ser sometidos, sin su consentimiento, a la jurisdicción de un Estado.... Sería entonces contrario al Derecho Internacional, que el Derecho Interno de un Estado atribuyese jurisdicción a sus tribunales para juzgar a un Estado extranjero en asuntos carentes de una relación razonable y oportuna con el foro”.<sup>17</sup>*

Este privilegio se encuentra consagrado en el Tratado de Derecho Internacional Privado, mejor conocido como el Código Bustamante<sup>18</sup>, en sus artículos 333 y siguientes, a favor de los Estados extranjeros, los jefes de Estado o de Gobierno, los funcionarios diplomáticos y consulares y a los Comandantes de Buques o Aeronaves de Guerra extranjeros. A esta se han

---

<sup>17</sup> REMIRO BROTONS, Antonio y otros, Derecho internacional, Madrid, McGraw-Hill, 1997, p. 794.

<sup>18</sup> CÓDIGO BUSTAMANTE suscrito en La Habana, Cuba, en 1928 y publicado en la Gaceta Oficial del 09 de abril de 1932.

unido las Organizaciones Internacionales Gubernamentales. Su justificación se encuentra en la cooperación que se tiene a tales sujetos de Derecho Internacional Público, para que estos puedan ejercer sus funciones con la mayor libertad, desde esta visión la inmunidad de cada Estado en disposición a decidir sus propios asuntos internos dentro de su territorio, nace a partir de una experiencia de política internacional.

Es pertinente, en este caso, hacer referencia a las excepciones que producen en relación a la jurisdicción territorial como lo son las inmunidades y todos aquellos “tratamientos especiales” otorgados a los Estados extranjeros, los cuales son impuestos desde el antiguo Derecho Internacional Consuetudinario y que en la actualidad se realizan a través de las Convenciones Multilaterales. La cuestión de la inmunidad jurisdiccional de los Estados alcanza cada vez mayor valor en la medida en que el Estado participa más en Relaciones Internacionales privadas de naturaleza comercial e industrial y de que se produzca un aumento de las necesidades del Estado, bien sea en materia financiera o tecnológica, lo cual conduce a que muchos países recurran a contratos con entidades extranjeras; y es así como de estas relaciones surgen diferencias sobre las cuales el Tribunal local tiene jurisdicción en la materia pero no puede ejercerla porque una de las partes en disputa, es un Estado soberano que tiene una excepción en razón de la persona.

Con relación a esto, entonces para definir lo que es la inmunidad jurisdiccional del Estado, puede decirse que es el carácter de todo Estado soberano, que imposibilita que otros Estados ejerzan jurisdicción sobre los actos que se realicen en ejercicio de su potestad soberana, o bien sobre los bienes de los cuales es propietario o que utiliza en ejercicio de dicha potestad. Es así de esta manera como la inmunidad de jurisdicción se invoca por los Estados

cuando ante un tribunal nacional se presenta una demanda contra un Estado extranjero o contra un organismo que le es dependiente, o cuando se produzca el caso de que exista la pretensión de adoptar una medida forzosa, como por ejemplo, la ejecución de una sentencia contra los bienes pertenecientes a un Estado que se encuentren situados en territorio de otro Estado.

El Estado extranjero no está libre de cumplir con la ley del Estado territorial pero no puede ser sometido a la jurisdicción de sus tribunales. La Inmunidad o la excepción de jurisdicción como se puede designar también, no es más que el resultado del principio de igualdad de los Estados, es decir, que si un Estado no es competente para considerar las leyes internas de otro Estado, o si bien la aplicación de dichas leyes son o no ajustadas, como lo establece la máxima latina "*Inter pares non habet imperium*"<sup>19</sup>.

Anteriormente, los tribunales de cualquier Estado rechazaban cualquier idea en este sentido, y se basaban fundamentalmente en el principio absoluto de inmunidad del Estado, el cual que se ha venido relativizando en lo que es el plano internacional con ciertas excepciones, las cuales permiten en algunos casos iniciar una demanda a un Estado ante los tribunales de otro Estado. Por lo que en el orden internacional debemos destacar algunas Convenciones<sup>20</sup>, en las cuales se establecen estas excepciones y donde se consagra un sistema de mandato del Estado a través de los procedimientos judiciales normales.

---

19 El cual constituye un Principio Internacional de Igualdad y no Discriminación, cuyo significado es "Entre iguales no hay potestad sobre el otro".

20 Convenciones como; la "Convención Europea en materia de Jurisdicción de los Estados de 1972, en el marco del Consejo de Europa y el "Proyecto de artículos sobre las Inmunidades jurisdiccionales del Estado y sus bienes" de la Comisión de Derecho Internacional; en el ámbito latinoamericano.

### 1.4.3. INMUNIDAD DEL ESTADO EN EL DERECHO INTERNACIONAL ACTUAL.

El Estado por ser un sujeto de Derecho Internacional, tiene la capacidad de operar en ese sistema, por lo cual puede actuar en el sistema interno propio, como también en el sistema interno de otros sujetos de Derecho Internacional, como es el caso de otros Estados, es decir, un Estado puede ser dueño de bienes en otros territorios, siempre y cuando así lo establezca el derecho local. La inmunidad del Estado, se refiere en primer término a la inmunidad de jurisdicción y luego a la inmunidad de ejecución.

Este principio de la inmunidad, no siempre posee el mismo alcance, ya que se puede decir, que muchos de los eventos judiciales del siglo XIX están empapados de la doctrina de la inmunidad absoluta, doctrina en la cual se reconoce lo que es el principio de la inmunidad de jurisdicción con relación a todo aquel proceso iniciado contra un Estado extranjero, pero con la excepción de que se medie su renuncia.

Hay que referirse a un punto muy importante, y el cual es aquel que tiene relación a las inmunidades y lo que es el respeto a la soberanía, donde un Estado no puede irrespetar de ninguna manera la soberanía y la independencia de otro Estado, ejerciendo su jurisdicción en territorio que no es el propio, esto se designa como "*inmunidad absoluta*" del Estado extranjero, es decir, la inmunidad con relación a todos sus actos. Más adelante, surge lo que es el principio de la *inmunidad relativa*, en la que se le reserva la aplicación de esta a los actos "*iuri imperi*"<sup>21</sup>, es decir que, son las

---

<sup>21</sup> Estos actos *iuri imperi*, se refieren a los actos de poder público o de soberanía, muchos de los Estados la han adoptado ya que esta distingue entre los actos, los hechos y los bienes del Estado con relación a los cuales se aplican las inmunidades y los casos en que no son aplicables.

jurisdicciones de cada uno de los Estado las que van a constituir una decisión para determinar si esas inmunidades pueden o no ser aplicadas.

Atendiendo lo que respecta al principio de la inmunidad, en ciertos casos resulta innecesario de invocarlo, un ejemplo de ello es aquellos casos donde los Estados de acuerdo con sus estatutos de competencia judicial, y donde los tribunales de dicho Estado no sean competentes para conocer de una determinada demanda y la cual sea destinada contra un Estado extranjero, y las cuales deben realizarse de acuerdo con los términos establecidos por el Derecho Internacional, límites que se encuentran dentro del ejercicio de su soberanía, y donde se:

*"Reconoce a todo Estado el derecho a ejercer sus competencias en un plano de igualdad e independencia respecto de los otros Estados y de la no intervención"*<sup>22</sup>

Ahora bien, hay que referirse brevemente en este punto a los tipos de inmunidades que existen; está el caso de la inmunidad que se les otorga a personas que son reconocidas y que por ello gozan de un estatus privilegiado internacionalmente, así como también las inmunidades diplomáticas y consulares, y todas aquellas inmunidades que son concedidas por vía convencional a las Fuerzas Armadas de otro Estado, bien sean destacadas, estacionadas o en tránsito por el territorio.

### **1.5. GENERALIDADES. CONVENCIONES SOBRE INMUNIDAD Y TIPOS DE INMUNIDAD: ABSOLUTA Y RELATIVA.**

La inmunidad de jurisdicción de los Estados fue afianzándose mediante la

---

<sup>22</sup> REMIRO BROTONS, Antonio y otros, Derecho Internacional, Madrid, McGraw-Hill, 1997, p. 794.

jurisprudencia interna de varios países a la que, posteriormente, fueron sumándose leyes de carácter nacional específicas y reguladoras del tema, como por ejemplo la Ley Estadounidense de Inmунidades Soberanas Extranjeras<sup>23</sup>.

La inmunidad de jurisdicción absoluta siempre la ha poseído el Estado, es decir, que en ningún caso podía estar sometido a los tribunales de otro Estado, pero sin embargo, por consagrar la tesis restringida que implica que, en ciertos supuestos, un Estado extranjero sí puede ser llevado ante la jurisdicción de otro Estado como se menciona en el punto anterior.

Existe una distinción entre lo que son las actividades “soberanas” *acta iuri imperi*, y las actividades privadas *acta iure gestionis*<sup>24</sup>, donde comenzó a surgir por ejemplo de la jurisprudencia de los tribunales belgas e italianos, para, más adelante por medio de su reconocimiento en los Tratados Internacionales ser incluidos en ciertas legislaciones de carácter interno<sup>25</sup>, lo cual se ha ido imponiendo en la mayoría de los Estados. Hoy en día sigue habiendo algunos sistemas jurídicos internos aferrados en lo que es la concepción más tradicional de la inmunidad de jurisdicción<sup>26</sup>.

Es importante hacer referencia, a que existe una tendencia hacia la inmunidad

---

<sup>23</sup> Ejemplo de ello, es la ley estadounidense de Inmунidades Soberanas Extranjeras de 21 de octubre de 1976, la cual fue modificada en 1989 y 1996; como también la ley británica sobre Inmunidad Estatal de 20 de julio de 1978 o la ley argentina sobre inmунidades de 1995, entre otras.

<sup>24</sup> *Acta iure gestionis* es aquella donde la que la inmunidad desaparece por ser de Derecho Privado.

<sup>25</sup> Los primeros en adoptar la tesis restrictiva fueron, a principios del siglo XX, Bélgica, Italia, Francia, Suiza, Austria. Los tribunales norteamericanos y británicos se mostraron algo más reacios, pero lo hicieron a mediados de los años cincuenta, como reacción al hecho de que la URSS era partidaria de la inmunidad de jurisdicción absoluta y los británicos la adoptaron en los años setenta.

<sup>26</sup> Puede decirse que desaparecidos los Estados de tendencia socialista, y quienes eran defensores de la soberanía tendían más por la tesis de la inmunidad de jurisdicción absoluta. A. REMIRO BROTONS Y R. RIQUELME, E. ORIHUELA, J. DIEZ-HOCHLEITNER, L. PÉREZ-PRAT, *Derecho Internacional. Curso general*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2010, p. 568), en algunos países africanos, asiáticos (China por ejemplo) y latinoamericanos.

más restrictiva, y la cual resulta lógica ya que puede decirse que necesaria, porque los Estados han incrementado notablemente su actuación en los ámbitos que anteriormente eran solo para aquellas actuaciones de orden privado, como por ejemplo las firmas de contratos bien sean de compra-ventas, alquileres, empleo de personal y en fin aquellos donde actúan como empresarios, con lo que sería injusto de cierta manera, que por poseer esa condición *estatal* no pudieran ser demandados ante los tribunales, pues se crearía una evidente situación de desigualdad con respecto a sus co-contratantes particulares. Siendo aceptada la posibilidad de demandar a los Estados, entonces surge el problema de cómo determinar si una actividad escapa o no a la inmunidad de jurisdicción:

En este sentido, en el criterio tradicional para aclarar esta cuestión, entre los actos *iure imperi* que son aquellos los que se refieren a la soberanía, o bien de poder público u oficiales y los actos *iure gestionis* que son los relativos o de naturaleza privada no resulta nada fácil, porque es un problema que radica en el hecho de distinguir entre el criterio concreto que va a ser utilizado, así como la naturaleza y la finalidad del acto, etc. Ahora, pudiera darse el caso, de que un mismo acto sea considerado en dos países, que manejen criterios diferentes, como *sujeto* o *no* a la inmunidad de jurisdicción.

El hecho de que la jurisprudencia no haya sido competente para determinar claramente, por medio de un criterio general o abstracto, los términos precisos de la inmunidad de jurisdicción, es básicamente lo que explica que en la práctica de los últimos años brotara la tendencia a enumerar, de una manera directa, los actos que se consideran de gestión y aquellos en los cuales no puede hacerse valer la inmunidad de jurisdicción; estableciéndose de esta manera, mediante Convenciones Internacionales, aquellos casos en los cuales no se puede hacer valer dicha inmunidad.

Para dar un ejemplo de ello, tenemos la Convención de las Naciones Unidas sobre las Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y sus Bienes del 2005, en la cual se codificó y desarrolló gradualmente el tema de la Inmunidad de Jurisdicción. En cuya Asamblea General se adoptó la tesis de la inmunidad de jurisdicción restringida, es decir, que el contenido proclama como regla general que: “...los Estados y sus bienes gozan de inmunidad de jurisdicción ante los tribunales de un Estado extranjero...” y solo en el caso de excepciones reguladas en los artículos 7-17 donde dicho principio no se aplica, enfatizándose en lo que más adelante sería la Convención de Naciones Unidas, que establece:

*“... a lo largo de todo el proceso de elaboración de este proyecto, se prestó particular atención al respeto de la práctica y a los intereses de los Estados, que han tenido la posibilidad de pronunciarse sobre el texto y de proponer las correcciones que juzgaban necesarias. Los intereses de los países en vías de desarrollo se tuvieron particularmente en cuenta”<sup>27</sup>*

Esta Convención parte de principio de que los Estados, es decir, “todo Estado”, gozan, para sí y sus bienes, de inmunidad de jurisdicción ante los tribunales de otros Estados, según lo dispuesto en la presente Convención en su artículo 5, pero más adelante dispone de determinadas excepciones a la regla general.

Siendo esto así, *“todo Estado tiene el deber de abstenerse de ejercer su jurisdicción en un proceso abierto ante sus tribunales contra otro Estado, teniendo incluso que velar “...porque sus tribunales resuelvan de oficio la cuestión del respeto de la inmunidad de ese otro Estado...”<sup>28</sup>*. La inmunidad

---

<sup>27</sup> G. HAFNER Y L. LANGE: “La Convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens”, *Annuaire Français de Droit International*, vol. L (2004), pp. 45-76 (p. 47).

<sup>28</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre las Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y sus Bienes del año

de jurisdicción no es absoluta. De una parte, sí puede invocarse en ciertos supuestos que la Convención recoge, pero la inmunidad de jurisdicción puede ser objeto de renuncia por el Estado en cuestión. Renuncia tanto expresa como tácita, cuando se realiza de manera expresa, como está establecido en su artículo 7<sup>29</sup>. “Es interesante advertir que estas exigencias de la Convención de las Naciones Unidas no son vinculantes para el Estado del foro, que podrá imponer reglas más estrictas para que se otorgue el consentimiento<sup>30</sup>”

Existe también, la Inmunidad de Ejecución, que es aquella que se refiere a la obligación de un Estado extranjero que ha sido condenado por los tribunales del Estado del foro, en un proceso en el que aquel fue demandado por un particular de eventuales medidas restrictivas para la ejecución de la sentencia, este fue uno de los problemas más complejos de resolver en los trabajos que llevaron a la Convención de Naciones Unidas<sup>31</sup>.

Entonces hay que decir, que el ejercicio de la coerción, por más relativa que esta sea, es visto por los Estados como un delito a su soberanía y aun a su dignidad mucho más grave que el hecho de verse sometido a la jurisdicción de otro Estado. De esto es de donde se originan las restricciones que al principio de inmunidad de jurisdicción se han ido consolidando y que no han llegado del mismo modo en cuanto a la inmunidad de ejecución, considerada como la última muralla en la que la inmunidad se ha refugiado.

---

2005, Art. 6

<sup>29</sup> Art 7 que se refiere a que un Estado puede renunciar por tratado internacional, por contrato escrito o mediante una declaración ante el tribunal de otro Estado o comunicación escrita en un proceso determinado.

<sup>30</sup> Informe de la Comisión de Derecho Internacional 1991, vol. II, Segunda Parte, cit. (nota 38), p. 29 (comentario 11 al artículo 7).

<sup>31</sup> F. J. CARRERA HERNÁNDEZ, “La inmunidad de ejecución de los Estados en la Convención de Naciones Unidas sobre las inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes”, *Revista Española de Derecho Internacional*, núm. 2, julio 2006, pp. 711-736; J. FERRER LLORET, “La inmunidad de ejecución en la Convención de 2004...” cit. (nota 30), pp. 3-31.

Pues bien, todo esto podría explicar de cierta manera, el hecho de que en la práctica ambas inmunidades tanto la de jurisdicción como la de ejecución se manejen de manera separada, lo que a su vez permite entender el por qué la Convención de Naciones Unidas, determina que la renuncia a la inmunidad de jurisdicción por el Estado extranjero “no implicará su consentimiento para adoptar medidas coercitivas”<sup>32</sup>, es decir, esto no presume su renuncia a la inmunidad de ejecución. En dicha Convención es menos rígida o estricta, es decir, acepta un concepto de inmunidad de ejecución restringida aunque las excepciones a esta inmunidad no lleguen tan lejos como en el caso de la inmunidad de jurisdicción.

Aclarado el tema de la Inmunidad, es importante hacer referencia a un caso, ocurrido en el año 2012, y el cual es un ejemplo sin igual en lo que se refiere a la Inmunidad de los Buques de Guerra, de lo que es el Privilegio de la Inmunidad otorgado a los Buques pertenecientes a la Armada de un Estado y de cómo es su condición jurídica dentro del territorio marítimo de otro Estado.

#### **1.5.1. SENTENCIA SOBRE INMUNIDAD DEL TRIBUNAL DE DERECHO DEL MAR: CASO FRAGATA ARA LIBERTAD ENTRE LAS REPÚBLICAS DE ARGENTINA Y GHANA AÑO 2012.**

El 29 de Octubre de 2012, fue detenida en la República de Ghana, la Fragata Argentina Ara Libertad, y donde la República argentina declara la violación de la obligación internacional de respetar la inmunidad de jurisdicción. En este sentido, Argentina pide que se le otorgue una indemnización por los daños materiales causados, así como también la aplicación de medidas disciplinarias a los oficiales de la República de Ghana directamente

---

<sup>32</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre las Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y sus Bienes año 2005, Art.20.

responsables de las decisiones que incurrieron en la violación de las obligaciones internacionales de respeto a la inmunidad del Estado argentino.

Ante esta situación el representante del Gobierno de Ghana responde con los siguientes argumentos:

*“...Mi Gobierno recibió, con gran pesar, una solicitud de arbitraje de Argentina el 30 de octubre de 2012, la presentación de una controversia en el marco del Anexo VII Tribunal de Arbitraje en relación con la detención y las medidas judiciales adoptadas contra la Fragata ARA Libertad. El sometimiento a arbitraje fue seguido poco después, el 14 de noviembre de 2012, por la solicitud de la prescripción de medidas provisionales en virtud del artículo 290 de 1982 de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar...”*

La relación amistosa entre Ghana y Argentina es recalcada por el hecho de que esta situación lamentable se ha presentado en el marco de una visita de buena voluntad de la Fragata ARA Libertad a Ghana. Este Tribunal es un foro para la solución pacífica de las controversias. Así mismo destaco que, Ghana no es parte en la controversia entre NML<sup>33</sup> y Argentina. Es esta disputa la que forma el objeto de declaración de Argentina de Demanda y Solicitud para la prescripción de medidas provisionales.

Tanto el Fiscal General como el Ministerio de Relaciones Exteriores, tomó una posición en calidad de *amicus curiae*<sup>34</sup> que, en gran medida, está a favor de Argentina. En vista de que Ghana dice que:

---

<sup>33</sup> NML, una empresa privada constituida bajo las leyes de las Islas Caimán, inició un proceso contra la Argentina en los Estados Unidos, el Reino Unido y en Francia.

<sup>34</sup> Expresión latina cuyo significado es “*amigo de la Corte o amigo del Tribunal*”, utilizada para referirse a presentaciones realizadas por terceros ajenos a un litigio, que ofrecen voluntariamente su opinión frente a algún punto de derecho u otro aspecto relacionado, para colaborar con el Tribunal en la resolución de un objeto del proceso.

*”... el corazón de esta cuestión es esencialmente una cuestión de derecho contractual en dos sentidos, el primero relacionado con la ley que regula un bono emitido por la Argentina, que incluye una cláusula de renuncia a la inmunidad, que la cláusula debe interpretarse y aplicarse de conformidad con el la ley aplicable. En el segundo sentido, en virtud de la legislación del país, una sentencia extranjera para la recuperación de la deuda, como la que nos ocupa, puede ser ejecutada como un contrato entre el acreedor y el deudor...”*

Este es un asunto que no se rige por la Convención Sobre Derecho del Mar de 1982, que no se pronuncia sobre las cuestiones de la inmunidad de un buque de guerra extranjero en aguas interiores y en circunstancias en las que pueden o no una renuncia de inmunidad puede concederse. Al mismo tiempo, sin embargo, Ghana reconoce que tiene la obligación de hacer presentaciones ante este Tribunal que sean compatibles con la Convención y la jurisprudencia de este Tribunal. Con esto se argumenta que la solicitud de Argentina para medidas provisionales ante ITLOS no cumple con los requisitos establecidos en el artículo 290 de la Convención de 1982.

Esto fue argumentado por el Gobierno de Ghana y donde dice que es evidente que el Tribunal Superior de Accra se enfrentó a un dilema. La Corte dictó una determinación independiente interpretando como una renuncia de la inmunidad del Estado contenida en un contrato comercial y dice:

*...” Esto ha colocado a Ghana en una difícil y delicada posición porque hemos sido involuntariamente arrastrados a un conflicto privado entre una sociedad extranjera y un Estado soberano con el que disfruta estrechas y cordiales relaciones”...*

En Ghana, la independencia del Poder Judicial se respeta plenamente. Estos

principios también están consagrados en nuestra Constitución en los Artículos 125 y 127<sup>35</sup>.

Es importante destacar que el Tribunal de Arbitraje Internacional, basándose en el Anexo VII de la Convención de 1982, y que había sido planteado por Argentina el 30 de octubre de 2012. El Tribunal ante ese requerimiento, debió examinar si la urgencia de la situación requería prescribir medidas provisionales. De conformidad con el artículo 290 de la Convención<sup>36</sup>, y donde el Tribunal determinó además que el tribunal arbitral tendría jurisdicción *prima facie*<sup>37</sup> para conocer de una demanda de Argentina.

El conflicto con la Fragata ARA Libertad viene desde el año 2001, cuando Argentina declaró la moratoria de pagos de su deuda externa. En Ghana, la suerte del Buque Escuela argentino se vio relacionada con la deuda derivada de bonos emitidos por Argentina años antes, una parte de los cuales no fueron reestructurados en el período 2005-2010, por falta de acuerdo entre el Gobierno y los tenedores de aquéllos.

Para los efectos, se realizó un estudio de la cláusula sobre la renuncia a la inmunidad de jurisdicción, donde el asunto comprendía dos aspectos relacionados con la interpretación de la ley interna del país donde se

---

<sup>35</sup> **Artículo 125** de la Constitución de Ghana, establece que el Poder Judicial es independiente y está sujeto únicamente a la Constitución y que "ni el Presidente ni el Parlamento ni cualquier órgano u organismo del Presidente o el Parlamento tendrá o se le otorgará decisión judicial final". Mientras que el **Artículo 127** establece que "en el ejercicio de la potestad judicial de Ghana, el Poder Judicial, tanto en sus funciones judiciales y administrativas, incluida la administración financiera, [...] no estarán sujetas al control o dirección de cualquier persona o autoridad.

<sup>36</sup> Si una controversia se ha sometido en la forma debida a una corte o tribunal que, en principio, se estime competente conforme a esta Parte o a la sección 5 de la Parte XI, esa corte o tribunal podrá decretar las medidas provisionales que estime apropiadas con arreglo a las circunstancias para preservar los derechos respectivos de las partes en la controversia o para impedir que se causen daños graves al medio marino, en espera de que se adopte la decisión definitiva.

<sup>37</sup> "A *primera vista*" (de otras subsiguientes que puedan ocurrir y hacer cambiar de opinión o parecer)", que se agrega en el discurso antes de una opinión o comentario para aclarar implícitamente que no se quiere arriesgar una conclusión definitiva. Una traducción más exacta sería "primera apariencia", ya que literalmente *prima* es un la adjetivación de "primero", y *facie* significa "rostro" y por extensión "aspecto que presenta".

pretendía ejecutar la decisión original: el derecho de la inmunidad estatal y el reconocimiento de sentencias extranjeras. Tanto la ley británica (1978), como la Convención Europea sobre Inmunidad del Estado (1972) de la cual el Reino Unido era parte, hacían referencia al consentimiento del Estado para que se aplicaren medidas de ejecución o provisionales sobre su propiedad, siempre que se diesen determinados supuestos.

Ahora bien, refiriéndonos al estatus de la Fragata Ara Libertad, Se debatió en Hamburgo cuál era la naturaleza de esta fragata en las aguas interiores de Ghana, más no se debatió en cuanto al alcance de la cláusula sobre la **“renuncia a la inmunidad de jurisdicción que había acordado Argentina en 1994”**, según los términos del Acuerdo celebrado con tomadores de bonos. En estas circunstancias es importante hacerse la siguiente pregunta ¿por qué un Buque de la Armada Argentina podría haberse visto involucrado en una controversia con otro Estado?

Argentina, por escrito, había solicitado al Tribunal que declarase que Ghana había violado el Derecho Internacional, por el hecho de detener el buque, adoptar medidas judiciales contra el mismo, impedirle su liberación e impedirle ejercer la libertad de navegación, y por no permitirle cargar combustible (artículos 18, 87 y 90). La defensa argentina hizo hincapié en las obligaciones recogidas en el artículo 32 de la Convención de 1982 y el artículo 3 del Tratado Internacional de 1926 sobre Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la inmunidad de los Buques de Estado, así como en las reglas del Derecho Internacional.

Por tanto, el tema de la discusión en Hamburgo, se centró más en el Estatuto del Buque según el Derecho Internacional, que respecto del efecto de las cláusulas del contrato que regían los bonos, en cuanto a que en virtud de

éstas, pudiese afectarse la propiedad o el derecho sobre el Buque Escuela, afectos a sentencias de tribunales de terceros países.

El Tribunal consideró en este sentido, un inter alias es decir, que "un buque de guerra es una expresión de la soberanía del Estado cuyo pabellón enarbola". Concluyendo que:

*... "bajo las circunstancias del presente caso, de conformidad con el artículo 290, párrafo 5, de la Convención de 1982, la situación requiere la aplicación de medidas provisionales por el Tribunal para de esta manera, asegurar el cumplimiento de las reglas aplicables del Derecho Internacional, y resguardando de esta manera, los derechos respectivos de las Partes"...*

El Tribunal ordenó la liberación inmediata e incondicional de la Fragata ARA Libertad, así como asegurar que el buque, su comandante y la tripulación pudiesen dejar el Puerto de Tema en Ghana y las áreas marítimas bajo su jurisdicción, así como también, el reaprovisionamiento de la fragata con ese objeto. Continuó diciendo que:

*... "en esta etapa del proceso, el Tribunal no necesita establecer definitivamente la existencia de los derechos reclamados por Argentina y que, antes de prescribir medidas provisionales, el Tribunal debía estar satisfecho en cuanto a que las disposiciones invocadas por el demandante aparecieran prima facie otorgando una base para fundar la jurisdicción de un tribunal arbitral según el Anexo VII"l...*

De esa manera, Ghana liberó el buque y la Corte Suprema del país dejó sin efecto la decisión relativa a ejecutar las obligaciones en esa propiedad estatal. El Gobierno de Ghana declaró posteriormente que no se consideraba en controversia con Argentina, sino que era una relación entre este país y una entidad privada extranjera, y que por el principio de separación de poderes, la

decisión del Poder Judicial de su país había sido respetada.

A manera de conclusión, es importante destacar que aunque en las Normas Internacionales se establece que los Buques del Estado que realicen actividades comerciales deben comportarse como un Buque Mercante, es decir, que no deben hacer uso de los privilegios que poseen, en la realidad esto no ocurre, ya que si hacen valer los privilegios de los cuales gozan y este caso es un ejemplo de ello, ya que bajo ninguna circunstancia un Buque de Estado puede ser objeto de embargo y de ningún tipo de medidas, porque se estaría violando la Inmunidad de la cual gozan, lo cual se evidencia claramente en este caso, que a pesar de que la Fragata argentina poseía deudas con esta empresa, el Tribunal Arbitral basándose en el Derecho Internacional falló a favor de esta y no pudo ser sometida a ningún tipo de medida, por parte de la empresa NML para el cobro de sus deudas, demostrando de esta manera que la Inmunidad no se pierde en el caso de que se esté realizando el comercio con Buques de Guerra<sup>38</sup>.

---

<sup>38</sup> Ver sentencia original en inglés en la página oficial del Tribunal Internacional del Mar: caso número 20. <http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents>

## **CAPITULO II. EL COMERCIO INTERNACIONAL.**

### **2.1 GENERALIDADES DEL COMERCIO MUNDIAL.**

El origen del Comercio Internacional, se encuentra en el intercambio de riquezas o productos de países tropicales por productos de zonas templadas o frías. Conforme se fueron sucediendo las mejoras en el sistema de transporte y los efectos del industrialismo fueron mayores, el Comercio Internacional fue cada vez mayor debido al incremento de las corrientes de capital y servicios en las zonas más atrasadas en su desarrollo, ya que cuando se comienza a producir o adquirir bienes, no para consumirlos, si no para hacerlos llegar a otras personas, con el fin de obtener una ganancia, entonces es allí cuando se dice que aparece el comercio, bien sea entre personas, empresas o entidades, que se encuentren situadas en diferentes localidades o países, allí se origina la actividad que se conoce como Comercio Internacional.

El comercio se fundamenta, en las ventajas comparativas que llevan a la especialización que cada país tiene en determinados rubros, donde el Comercio Internacional se ha visto acelerado por la globalización de los mercados, por el avance del comercio electrónico y por la comprensión del contexto mundial, donde la importancia del desempeño satisfactorio de las Relaciones Internacionales en ámbitos como el político, comercial, cultural a nivel mundial, es necesario para el logro del desarrollo integral de las Naciones.

La evolución del Comercio Internacional ha sido tal, que ninguna Nación puede ser autosuficiente, es decir, que no puede producir absolutamente todo lo que requiere, por lo cual todos los países participan en un proceso que

consiste en vender lo que producen y adquirir a través de otros lo que no pueden producir, ninguno puede depender únicamente de sus recursos propios, por lo cual el transporte es imprescindible para realizar esta actividad, y de esta manera, suplir lo que se refiere a las insuficiencias de los países. Es a través de este instrumento, que es posible obtener beneficios para mejorar las condiciones de vida y formar nuevas fuentes de empleo para los habitantes de los países, ya que está relacionado directamente con la renta económica, para luego realizar su repartición. El Comercio Internacional busca mover óptimamente todos los recursos, lo cual repercute en los precios de los mercados internos, como en el empleo, la inversión y en la elaboración de las políticas económicas en cada país, y cuya importancia está en las relaciones de un país con el resto del mundo.

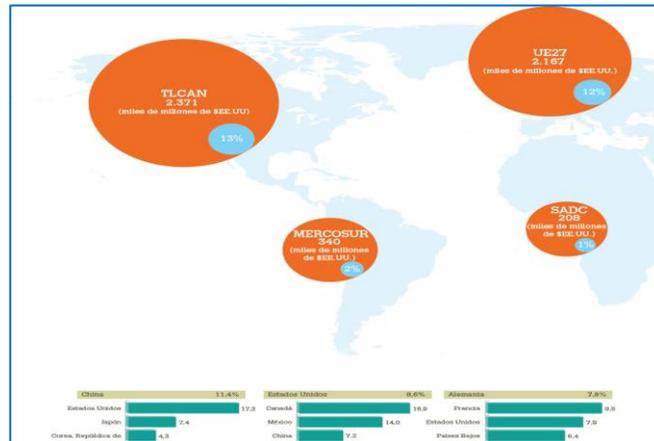
Haciendo un breve recuento de cómo se originó el comercio, fue a finales del siglo XVIII cuando se comienzan a producir cambios los cuales estuvieron fundamentados en la Revolución Industrial y todo lo que fue el auge de los mercados que para entonces existían en Asia y en América, y que lograron cambiar lo que eran las relaciones de producción que prevalecían, introduciéndose nuevas técnicas para la producción de bienes y para su oferta, favoreciendo el ambiente para una mayor integración e interdependencia económica mediante el comercio con otros países. Hoy en día, esto se ha logrado en gran medida, a través del comercio electrónico, porque en tan solo segundos se pueden obtener los productos que anteriormente podían tardarse mucho tiempo en conseguir, con la ventaja de que se reduce el tiempo y las distancias, equilibrando los mercados, logrando el bienestar en los países, y aportando mayor libertad y desarrollo en la economía.

Pues bien, es importante conocer las causas por las cuales se produce el Comercio Internacional, estas son dos fundamentalmente, la primera se refiere a una distribución irregular de los recursos económicos existentes entre los países a nivel mundial, y la segunda a la gran diferencia entre los precios que existen en los mercados, y a la posibilidad que tiene cada uno de ellos de producir todos aquellos bienes de acuerdo con las demandas y preferencias de los consumidores.

Entonces, el Comercio Internacional nos permite mediante los factores de producción una mayor movilidad y ventaja mediante la especialización en aquellos productos donde se consideran que tienen mayor eficiencia a la hora de producirlos permitiendo una mayor y mejor utilización de sus recursos productivos para incrementar su nivel de vida, aportando más estabilidad en los precios, mayor efectividad al momento de producir, llevando a un mayor equilibrio entre la escasez de un bien y el exceso de otro.

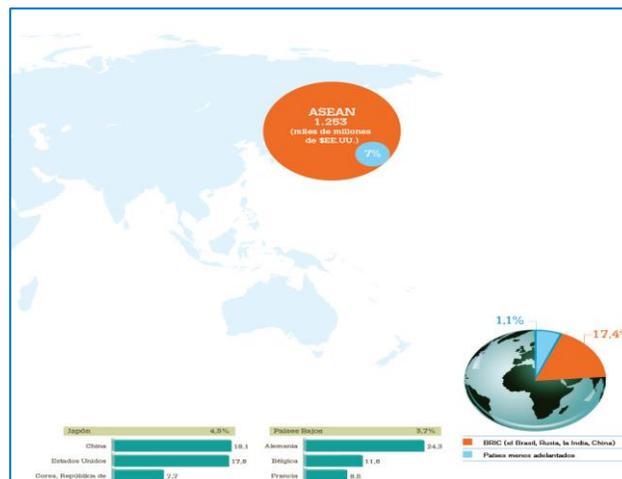
Es importante conocer los cinco principales exportadores de mercancías, lo cual correspondió el 36% de las exportaciones mundiales, según un estudio realizado por la Organización Mundial del Comercio para el año 2012- 2013. A continuación se muestran los cuadros para poder apreciar los porcentajes de las exportaciones de mercancías de los cinco principales países a nivel mundial.

**Cuadro 1: Los principales exportadores de mercancías.**  
**Participación porcentual en el comercio mundial y principales destinos de las exportaciones.**



Fuente: secretaria de la Organización Mundial del Comercio.  
 Estadísticas del comercio internacional 2013

**Cuadro 2: La Unión Europea, Mercado Común del Sur; Tratado de Libre Comercio de América del Norte; Comunidad de Desarrollo del África Meridional. Los porcentajes representan la participación en el comercio mundial de mercancías, excluidas las reexportaciones de Hong Kong.**



Fuente: Secretaria de la Organización Mundial del Comercio.  
 Estadísticas del comercio internacional 2013.

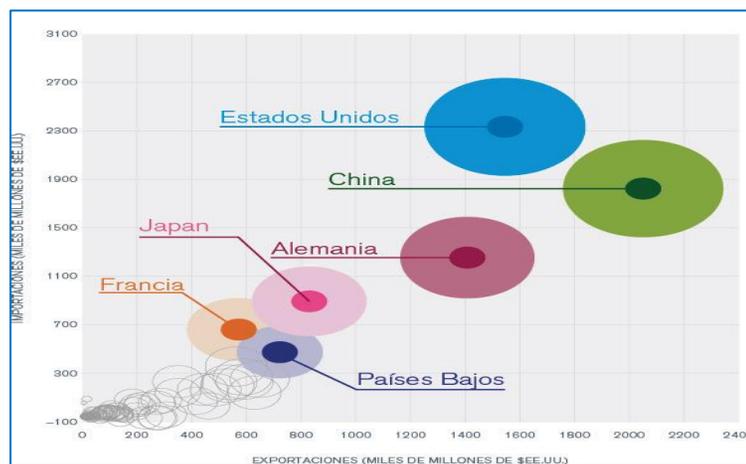
Las exportaciones de mercancías de la Unión Europea se estancaron en 2012, como resultado de la incertidumbre en la zona del euro. Con relación a las economías desarrolladas correspondió más de la mitad de las exportaciones mundiales de mercancías; sin embargo, en 2012 sus exportaciones disminuyeron en un 3%, mientras que las de los países en desarrollo aumentaron en un 4%. En el caso de América del Sur y América Central, las exportaciones de mercancías del MERCOSUR y de la Comunidad Andina disminuyeron en casi 30 puntos porcentuales en 2012: así, tras un aumento del 26% y el 35% respectivamente, en 2011, en 2012 se registró un crecimiento del -5% y el 5%, respectivamente.

El crecimiento que se produjo en las exportaciones de mercancías de los países menos adelantados disminuyó apenas un 1% en 2012 tras alcanzar el 25% en 2011. Su participación en las exportaciones mundiales de mercancías sigue siendo del 1 %, y donde las exportaciones de mercancías crecieron más en los BRIC (Brasil, Rusia, India, China) (un 4,5%) que en el TLCAN o la UE. Durante este periodo, se presenta una disminución de la tasa de crecimiento de las exportaciones de servicios comerciales como resultado del encogimiento del comercio europeo, es decir, que en el año 2012 las exportaciones mundiales de servicios comerciales crecieron en un 2%, hasta alcanzar la cifra de 4,350 billones de dólares EE.UU.

Las exportaciones europeas de servicios comerciales disminuyeron en un 2% en 2012, tras la recuperación registrada en 2011, debido a la inestabilidad financiera de la región y a la depresión económica. A las economías europeas les correspondió el 47% de las exportaciones mundiales de servicios comerciales en 2012. Las exportaciones de servicios comerciales también disminuyeron en otras regiones. En Asia y América del Norte, las exportaciones aumentaron en 2012, en un 6% y un 5%, respectivamente;

esas tasas fueron aproximadamente la mitad de las registradas en 2011, mientras que en el Oriente Medio fue la región más dinámica (las exportaciones de servicios comerciales aumentaron en un 13% en 2012), seguido por la Comunidad de Estados Independientes, con un 9%. Las exportaciones de África crecieron en un 6% en 2012, tras el estancamiento registrado en 2011.

**Cuadro 3: Los principales importadores y exportadores de mercancías a nivel mundial durante el periodo 2012-2013.**



Fuente: Secretaría de la Organización Mundial del Comercio.  
Estadísticas del comercio internacional 2013.

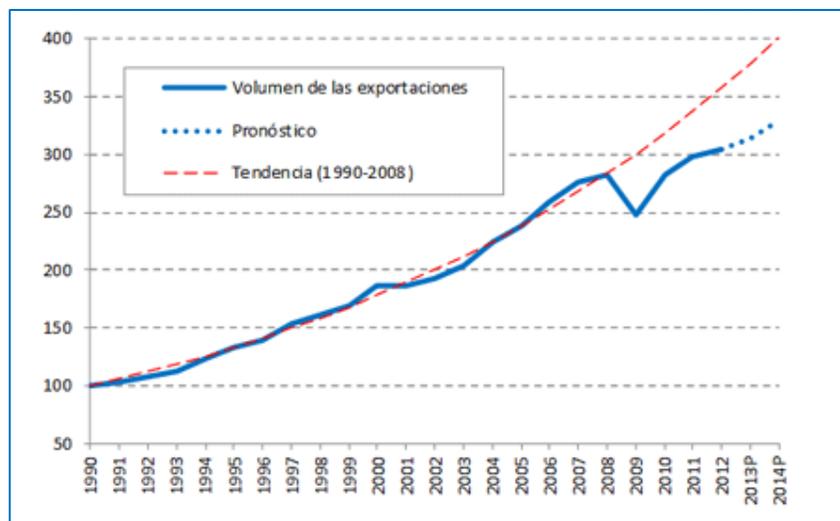
### 2.1.1. EL COMERCIO MARÍTIMO.

El Comercio Marítimo, se constituye como la vía más idónea para el intercambio de bienes con el resto del mundo, logrando llegar a la consolidación de Acuerdos de Integración y Cooperación en diversos aspectos como el económico, comercial, cultural, político, etc., y así formar grandes bloques regionales en estas materias con el fin último de alcanzar satisfacer todas las necesidades de los Estados en lo que a productos se refiere y obtener mayor respaldo en aspectos como el político y económico, y

así a través de esta unión lograr mayor poder y desarrollo en el continente.

El transporte marítimo, es muy importante ya que a través de él se mueve el 95% de los productos a nivel mundial, de los cuales el 66% corresponde al sector del petróleo y minerales, por ello los países en desarrollo están ampliando su participación en una gama de diferentes actividades marítimas, y donde ya ocupan posiciones sólidas en lo que a buques se refiere, (el registro de buques y el suministro de gente de mar), y tienen una proporción creciente en los sectores de mayor densidad de capital y tecnológicamente avanzados, tales como la construcción naval y la propiedad de los buques. China y la República de Corea construyeron en conjunto el 72,4% de la capacidad mundial (TPM) en 2010, y 9 de los 20 países más importantes en la propiedad de los buques son países en desarrollo.

**Cuadro 4: Volumen de las exportaciones mundiales de mercancías, 1990-2014.**



Las cifras correspondientes a 2013 y 2014 son proyecciones.  
Fuente: Secretaría de la OMC.

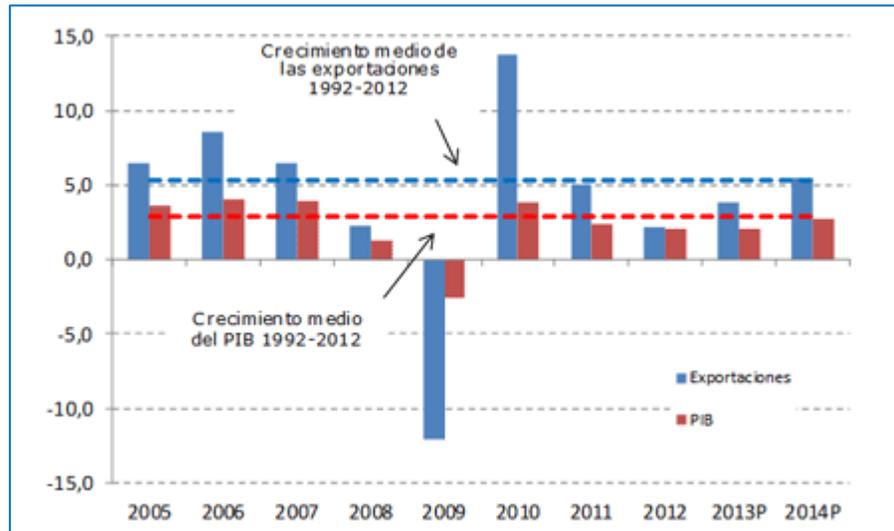
Las condiciones macroeconómicas mundiales son las que producen los altibajos en el transporte marítimo. Los acontecimientos que se producen en

la economía y el comercio mundial de mercancías también influyen en el comercio marítimo. Por ende el comercio marítimo mundial tuvo una evolución similar, con un aumento de la demanda en 2010 y una inflexión positiva en los volúmenes del comercio, especialmente en los segmentos de graneles secos y contenedores.

Los peligros aumentaron como consecuencia de las conmociones ocurridas en el año 2011, entre ellas catástrofes naturales y perturbaciones políticas, así como el aumento y la inestabilidad de los precios de la energía y los productos básicos. Dado que el transporte marítimo prospera y disminuye al ritmo de las condiciones macroeconómicas mundiales, la evolución del comercio marítimo internacional reflejó el desempeño de la economía en general. Después de reducirse en 2009, el transporte marítimo internacional registró un aumento de la demanda en 2010 y una inflexión positiva de los volúmenes del comercio marítimo, especialmente en los segmentos de graneles secos y contenedores. No obstante, las perspectivas continúan siendo frágiles, dado que el transporte marítimo no escapa a las incertidumbres y conmociones que enfrenta la economía mundial.

Los datos actuales señalan que el comercio marítimo mundial se reactivó y creció en aproximadamente el 7%, con lo que el total de mercancías cargadas se elevó a 8.400 millones de toneladas, nivel que supera el alcanzado en 2008. Si bien en el mercado aumentó los volúmenes del comercio marítimo contribuyó a recuperar el terreno perdido en 2009.

**Cuadro 5: Crecimiento del volumen del comercio de mercancías y del PIB mundiales, 2005-2014**  
**Variación porcentual anual.**



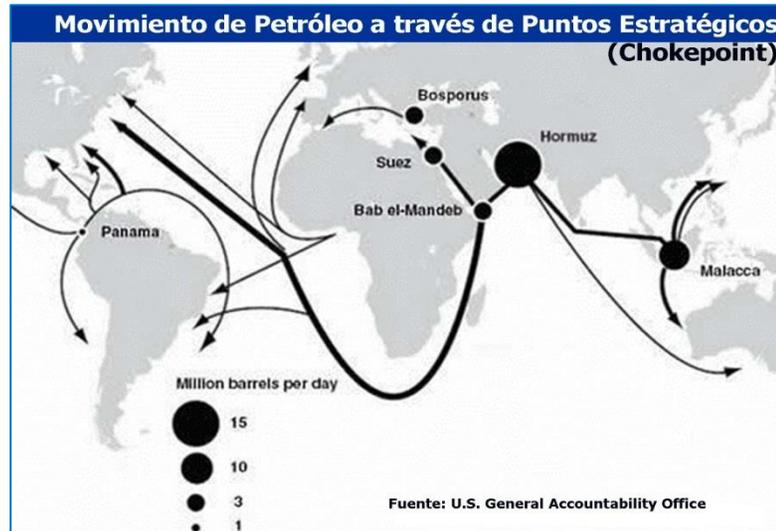
Las cifras correspondientes al periodo 2013-2014 son proyecciones.

Fuente: Secretaría de la OMC.

Por estas razones, el sector marítimo es de crucial importancia para las sociedades moderna, es un elemento esencial en términos de desarrollo social y económico, y como fuente potencial de excelentes oportunidades de empleo, con varios millones de personas actualmente trabajando en actividades y empresas directa e indirectamente relacionadas con los océanos y mares en todo el mundo. Históricamente, la navegación y la industria pesquera han experimentado una tendencia continuada hacia el incremento tanto en sus flotas como en el volumen de comercio y capacidad de capturas respectivamente.

En el siguiente cuadro se muestran las rutas a través de las cuales se hace principalmente el transporte de petróleo y sus derivados a nivel mundial ya que este rubro constituye el 66% del comercio marítimo internacional

**Cuadro 6: Rutas del comercio de Hidrocarburos a nivel mundial.**



### 2.1.2. CONCEPTO.

La palabra comercio proviene de la voz latina “commercium”, la que a su vez se compone de dos voces: “cum” y “merx”, las cuales significan “con mercancías”. En su acepción más amplia, significa: trato o relación entre dos o más personas; en su acepción más estricta se toma como negociación que se realiza comprando, vendiendo o cambiando.

El Comercio puede definirse como aquella actividad en la cual se realiza un intercambio de bienes o servicios, y cuyo propósito principal es la obtención de lucro, esta actividad se realiza en forma habitual por medio de personas o instituciones las cuales son llamadas comerciantes.

En el caso del Comercio Marítimo, es aquel intercambio de productos que se realiza a través de las vías marítimas alrededor del mundo, de lo cual se obtienen beneficios económicos bien sea para Estados o particulares.

### **2.1.3. EL COMERCIO INTERNACIONAL POR MAR. EL TRANSPORTE.**

El Comercio Internacional por Mar, constituye una compleja actividad de carácter multisectorial, requiere un tratamiento coordinado e integral. En el comercio marítimo es importante la participación de los usuarios, que son quienes utilizan los servicios de esta actividad. El Comercio Marítimo, incluye a las importaciones, mediante las cuales es posible contar con los bienes de capital que se requieren para el desarrollo de la producción, también tiene lugar a través de los ríos y lago navegables como lo son el Comercio Fluvial y Lacustre respectivamente.

El comercio marítimo comprende una gama de actividades que incluyen:

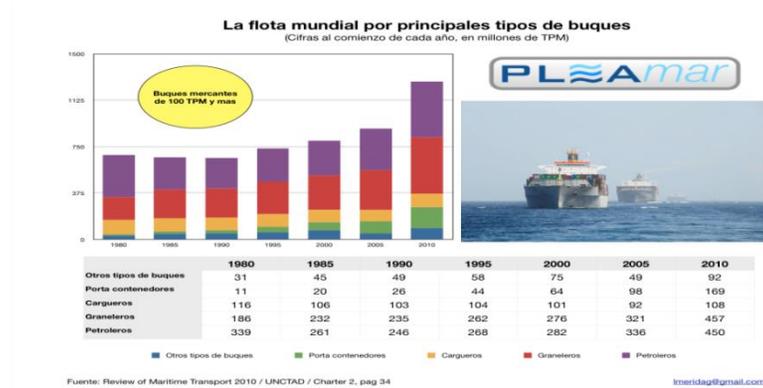
- El Transporte Marítimo, es el principal instrumento del comercio, permitiendo el intercambio de mercancías por las vías marítima, fluvial y lacustre.
- Los Puertos, constituyen el eslabón económico de entrada y salida de la carga, objeto del intercambio comercial. Dentro de este concepto se incluyen los terminales portuarios, las agencias marítimas y otras entidades relacionadas con el trabajo portuario.
- Las Aduanas, son unidades de control oficial del ingreso y salida de las mercancías, cuya función principal es recaudar rentas para el Estado, constituyendo además, la primera línea de acción contra el contrabando.

De estos factores, uno muy importante para realizar el Comercio Marítimo, como se menciona antes, es el relacionado con el sector del transporte el cual constituye un componente significativo de la economía, que impacta sobre el desarrollo y el bienestar de las poblaciones. La relación entre la cantidad y la calidad de la infraestructura del transporte y el nivel de desarrollo económico

es evidente. Cuando los sistemas de transporte son eficientes, que proporcionan las oportunidades económicas y sociales y los beneficios que se traducen en efectos multiplicadores positivos tales como una mejor accesibilidad a los mercados, el empleo y las inversiones adicionales. El Transporte Eficiente reduce los costes, mientras que los costos de transportes ineficientes son mayores.

Los impactos del transporte pueden tener consecuencias imprevistas o no intencionadas tales como la congestión. El Transporte, también conlleva a una importante carga social y ambiental, que no puede ser descuidada. El valor añadido y de empleo de los servicios de transporte suele extenderse más allá del empleo generado por esa actividad; los efectos indirectos son notables. Las conexiones de transporte y los factores de la producción son una compleja red de relaciones entre los productores y los consumidores. El resultado es generalmente una división más eficiente de la producción de una explotación de las ventajas comparativas, así como los medios para desarrollar las economías de escala y de alcance.

**Cuadro 7. Se observa como está constituida la flota marítima mundial y los tipos de buques.**



Fuente: Revista de Transporte Marítimo. UNCTAD 2010.

La productividad del espacio, el capital y la mano de obra es, por tanto, reforzada con la eficiencia de la distribución y movilidad personal. Se reconoce que el crecimiento económico es cada vez más, debido a los acontecimientos relacionados con el transporte, es decir, a la infraestructura, sino también a los conocimientos en materia de gestión que son cruciales para la logística. El transporte y la geografía, los movimientos de las personas, los bienes y la información, siempre han sido elementos fundamentales de las sociedades humanas. Los procesos económicos contemporáneos se han acompañado de un aumento significativo en la movilidad y el aumento de los niveles de accesibilidad.

## **2.2. EL COMERCIO MARÍTIMO EN VENEZUELA Y LOS MECANISMOS DE INTEGRACIÓN.**

El Comercio Marítimo es una vía segura para alcanzar el crecimiento y por ende el desarrollo económico. Esta expansión viene dada por ciertos elementos, y está precedido por etapas que generan impulso, es decir, que si se combinan eficazmente los factores que determinan el crecimiento económico, entonces el aumento de la producción no se hará esperar y, como consecuencia se producirá un repunte del mercado que conducirá a un incremento de la producción de bienes y servicios.

Este ciclo económico, genera otros, así que las debilidades de ese proceso serían subsanadas por la consolidación de todas aquellas entidades independientes que de alguna manera generen confianza y estimulen la actividad económica. En este sentido, es donde el capital social y humano de una sociedad juegan un rol predominante en la compensación de las asimetrías que llevan implícitas algunas actividades de incremento económico.

Las política hacia la integración económica, que además de impulsar el libre comercio entre comunidades, toma en cuenta las áreas más debilitadas de las sociedades como por ejemplo las ZIF<sup>39</sup>, y posee toda una plataforma jurídica que abarca un amplio ámbito y su interacción con el mundo exterior.

En Venezuela, alrededor de 95% de sus ingresos provienen de las exportaciones petroleras y el restante 5%, en su mayoría, son producto de las empresas básicas. Por estas razones, para Venezuela es de vital importancia, el Comercio Marítimo, ya que ha sido desde la antigüedad la principal forma de transporte, además de constituir un enlace de comunicación para conectarse con las ciudades costeras, países y continentes.

De este modo, y frente al sorprendente aumento de las actividades tradicionales que están relacionadas con el mar, el sector marítimo ha experimentado una significativa expansión con la aparición y desarrollo de nuevos polos de crecimiento industrial, como lo es por ejemplo; la industria marítima de exploración y producción de petróleo, y el sector del crucero, entre otros, con lo que el enorme crecimiento de la población mundial y el incremento de las necesidades energéticas, bien sean en países desarrollados como en aquellos en vías de desarrollo, conllevan a una ampliación en el área del transporte marítimo, y por ende del Comercio Internacional debido al incremento de la demanda de bienes y servicios.

Las actividades marítimas continúan extendiéndose, y de esa manera aportando beneficios a las poblaciones de todo el mundo gracias a la creciente eficacia de los recursos técnicos y humanos, por lo que el sector marítimo es clave para el desarrollo socio-económico de los países y la

---

<sup>39</sup> Las siglas **ZIF** significan: Zonas de Integración Fronteriza.

competitividad internacional dentro de un mundo cambiante, con nuevas entidades y organizaciones que han venido brotando y estableciéndose alrededor de todo el mundo. Es por esta actividad internacional, que se han llevado a cabo Tratados Internacionales para regular esta materia y estableciendo así la normativa, y procedimientos comunes que deben acatar los Estados para la navegación y regular las controversias que puedan surgir entre ellos a la hora de realizar alguna actividad comercial, o también cuando se produzca algún conflicto en el mar, como consecuencia de esas relaciones producto del intercambio de bienes entre los Estados.

La Importancia fundamental es que el comercio venezolano se transporta por mar, el 99,33% del comercio en Venezuela es marítimo, las importaciones y exportaciones de Venezuela se realizan por esta vía, por lo que es fundamental para la economía del país. Sin embargo, la UNCTAD<sup>40</sup>, calcula que los buques mercantes contribuyen a la economía mundial con unos US\$380 mil millones por concepto de fletes, lo cual equivale a aproximadamente el 5% del comercio mundial total. Mientras que el comercio marítimo suele calcularse en toneladas-millas, es decir, el tonelaje transportado multiplicado por distancia recorrida. Se puede decir entonces, que la actividad marítima constituye hoy en día una fuente importante de ingresos para muchos países en desarrollo. De hecho, éstos ocupan actualmente las primeras posiciones en algunos de los sectores auxiliares más importantes del conglomerado del transporte marítimo, incluida la matriculación de buques, la provisión de mano de obra y el reciclaje de buques.

---

<sup>40</sup> Datos sacados de El informe titulado “El Transporte Marítimo” 2011, de la UNCTAD, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo de 1968. Ver publicación en: [www.unctad.org](http://www.unctad.org)

Existen algunas ventajas que hay que considerar para realizar el transporte marítimo, en este caso entre Venezuela, El Caribe y el resto de los países Latinoamericanos:

El 90% de todo el intercambio comercial se realiza por vía marítima exceptuando los casos de México y Bolivia, este último por no tener salida al mar. El Transporte marítimo resulta mucho más económico que los demás tipos de transporte.

Tienen una gran capacidad ya que se pueden transportar grandes masas o de contenedores. Los grandes petroleros<sup>41</sup>, tienen una capacidad de más de 500.000 toneladas de peso muerto. Es el mejor medio para trasladar grandes volúmenes de mercancías entre dos puntos alejados geográficamente. Además, el desarrollo de las autopistas del mar y del transporte marítimo de corta distancia<sup>42</sup>, permite la combinación del transporte marítimo con otros medios de transporte.

La flexibilidad que poseen se debe a la posibilidad de emplear buques desde pequeños tamaños (100 TPM) hasta los VLCC; la versatilidad porque se han construido buques de diversos tamaños y adaptados a todo tipo de cargas; además de los tradicionales cargueros, existen buques portacontenedores, metaneros, para carga rodante, para carga refrigerada, para granéles sólidos.

Ahora bien, centrándonos en Venezuela y el comercio con las Islas del Caribe, hay que destacar la importancia que posee esta zona caribeña para

---

<sup>41</sup> Buques Petroleros llamados ULCC, lo cual significa en inglés *Ultra Large Crude Carrier*. Los mayores buques portacontenedores actuales que poseen una capacidad de hasta 18.000 TEU, equivalentes a 165.000 TPM.

<sup>42</sup> Denominada: Short Sea Shipping o también SSS.

nuestro país, debido a que el Caribe constituye un mercado natural para Venezuela por su ubicación geográfica y porque el Caribe forma un punto geoestratégico fundamental para Venezuela.

Por esta razón, la importancia de las relaciones no solo comerciales sino también políticas, han llevado a crear numerosos Acuerdos Venezuela-Caribe, bien sean de Integración o de Cooperación hacia esta zona, y los cuales generan una alianza poderosa por motivos estratégicos esenciales para Venezuela, con lo cual se busca estrechar los lazos de amistad entre las Naciones y fomentar el comercio y la inversión, como es el caso de Acuerdos de Integración y de Cooperación como PETROCARIBE, ALBA, CELAC, constituyendo los principales Mecanismos de Integración entre Venezuela y el Caribe. A continuación se profundiza un poco en cada uno de ellos.

### **2.2.1. PROYECTO PETROCARIBE. NUEVA ZONA ECONÓMICA DEL CARIBE.**

Actualmente, con la celebración de la VII Cumbre de PETROCARIBE, se aprobó el PROYECTO PETROCARIBE para la creación de una Zona Económica del Caribe (ZEC), la cual fue una iniciativa del Gobierno venezolano, y con la cual se pretende que no solo sea para el transporte de petróleo hacia el Caribe, sino también para realizar todo tipo de actividades comerciales con estos países.

Para Venezuela, y países de Centroamérica y el Caribe, es imprescindible la utilización del transporte marítimo, porque constituye su principal ruta para realizar el comercio entre ellos, es decir que el mar representa la puerta hacia el resto del mundo para poder tener relaciones económicas, comerciales. Se han creado esquemas de integración y cooperación para que de manera conjunta puedan lograr establecer un área para el comercio de bienes y

servicios y así obtener beneficios mutuos que conlleve al desarrollo de cada uno de los países que conforman estos Acuerdos. Tal es el caso del ALBA, y la CELAC, los cuales fueron creados con el propósito de establecer una zona para el intercambio comercial, más allá de los Acuerdos Energéticos existentes con PETROCARIBE.

Por tal motivo, en la **VII Cumbre de PETROCARIBE 2013**, se aprueba la zona Económica del Caribe, propuesta hecha por el Gobierno venezolano, y donde se sostuvo la creación de un espacio para el intercambio comercial, que fuera más allá del intercambio energético, dentro de sus propósitos se encuentra el hecho de "*invertir, hacer comercio, para desarrollar proyectos productivos en conjunto, como los turísticos*", y donde también se dio la aprobación del Acuerdo del Plan Especial de Suministro de Fertilizantes, para lo que es el desarrollo del sector agrícola de los países miembros, aprobándose de esta manera también la idea de iniciar un plan para mejorar la conectividad aérea entre los países miembros de la alianza. Es necesario destacar que el "Acuerdo Energético Petrocaribe" es más que una simple negociación de derivados del petróleo en condiciones favorables. Se trata de un proyecto de cooperación con profundo contenido social dirigido a fortalecer la integración de sus pueblos.

Dentro del transcurso de esta VII Cumbre de PETROCARIBE se dio la aprobación del Acuerdo para iniciar la conformación de una Zona Económica del Caribe, y poder dar inicio de esta manera a la inversión, el comercio y el desarrollo compartido para lograr la estabilidad energética, económica y financiera de la región, y donde Venezuela, propuso iniciar los trabajos necesarios para crear esta Zona, y así busca ampliar las fronteras de esta alianza entre países, que anteriormente solo se limitaba a la materia petrolera. Dentro de este Proyecto hay que decir, que se ha ampliado la Zona

Comercial, con el hecho de que se aprobó la inclusión de países como Honduras y Guatemala, los cuales no pertenecen a PETROCARIBE como miembros plenos, pero que de ahora en adelante van a formar parte de la ZEC.

### **2.2.2 ALTERNATIVA BOLIVARIANA PARA LOS PUEBLOS DE NUESTRA AMÉRICA (ALBA).**

Otros de los Acuerdos, de integración y cooperación dentro de la zona, es El ALBA, la cual surge como una iniciativa de integración para los países de América Latina y el Caribe, fue promovida por el gobierno de Venezuela, y en la cual fundamentalmente se busca crear una unión entre los países de América Latina y el Caribe en un solo bloque económico, político y social que pueda resumir los principios que rigen una verdadera integración latinoamericana y caribeña basada en la justicia, la solidaridad, la equidad, la cooperación, la complementariedad, la voluntad común de avanzar, a el desarrollo equitativo y al respeto de la soberanía y autodeterminación de los pueblos, haciendo énfasis en el desarrollo humano y social, además del político y económico. El ALBA propone la búsqueda de un desarrollo que este en armonía con el entorno, y que sea sustentable en el tiempo, coherente con las potencialidades de cada uno de los países miembros, y sin ningún tipo de discriminación orientado fundamentalmente hacia la igualdad social.

La Alternativa Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América es una iniciativa de integración para los países de América Latina y el Caribe, promovida por la República Bolivariana de Venezuela. La propuesta del ALBA la formuló por primera vez el Presidente de la República Bolivariana de Venezuela, Hugo Chávez Frías, en el marco de la III Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de la Asociación de Estados del Caribe, celebrada en la isla de Margarita, en diciembre de 2001.

Ideológicamente el ALBA fue sustentada en el pensamiento de los próceres latinoamericanos Simón Bolívar, José Martí, Antonio José de Sucre, Bernardo O'Higgins, José de San Martín, Augusto César Sandino, entre otros. La propuesta integracionista del ALBA dicen sus creadores que se contrapone a la del Área de Libre Comercio para las Américas (ALCA), formulada por Estados Unidos en la primera Cumbre de las Américas, realizada en 1994. Dicen que:

*“...De entrar en vigor, el ALCA constituiría desde el punto de vista político la desunión de los países latinoamericanos y niveles de dependencia y subordinación sin precedentes”...; desde el punto de vista económico contribuiría a la desnacionalización de las economías y significaría la profundización del neoliberalismo; y desde el punto de vista social traería mayor pobreza y desesperación para los sectores mayoritarios de los países miembros...”<sup>43</sup>*

Para sus creadores, El ALBA propone la búsqueda de un desarrollo en armonía con el entorno, sustentable en el tiempo, acorde con las potencialidades, sin discriminación y orientado fundamentalmente hacia la igualdad social, buscando un desarrollo en todos los ámbitos para los Estados miembros.

### **2.2.3. LA COMUNIDAD DE ESTADOS LATINOAMERICANOS Y CARIBEÑOS (CELAC).**

Es otro de los Acuerdos o mecanismos de integración de la zona, es un organismo intergubernamental de ámbito regional, heredero del Grupo de Río y la Cumbre de América Latina y del Caribe (CALC), quien tiene como

---

<sup>43</sup> Ver en: <http://www.pdvsa.com/index>.

finalidad promover la integración y el desarrollo de los países latinoamericanos, fue creada con el objetivo de una constitución definitiva y de integración frente a la crisis económica, que se han atravesado o de aquellas que puedan surgir en algún momento.

La economía latinoamericana que actualmente está experimentando un gran crecimiento debido al gran mercado interno, a la exportación de commodities y a la fusión de bienes y servicios, en toda la región busca generar un aumento del consumo por parte de los latinoamericanos elevando así la calidad de vida en la mayoría de sus países. No obstante aún se deberá hacer un esfuerzo para rescatar al 30% de la población pobre que aún existe en la región. Con un PIB de aproximadamente 7 billones de dólares a precios de poder adquisitivo (incluyendo los nuevos territorios tomados en cuenta), es la 3° potencia económica a nivel mundial, además del mayor productor de alimentos del mundo y el 3° mayor productor de energía eléctrica.

En este sentido, en los últimos años se han producido grandes avances a nivel político, económico y social, produciendo un desarrollo en prácticamente todos sus países. La región tiene acceso a créditos menor en comparación con otras regiones (30%), sin embargo, tiene un sistema financiero estable, con bancos relativamente pequeños, siendo el transporte marítimo un punto indispensable para su funcionamiento debido a su ubicación geográfica, es decir a que cada uno de sus miembros posee salida al mar.

El acceso al Mar, ha resultado determinante para poder realizar sus actividades comerciales y sin él no podrían anexarse otros países, ya que si no contaran con esta vía, no podrían realizar el intercambio comercial como el caso que se mencionó anteriormente de Honduras y Guatemala, que sin pertenecer a PETROCARIBE, fueron admitidos en el Acuerdo ya que cuentan

con la condición indispensable para formar parte, como es el acceso marítimo para el transporte de bienes y servicios, es decir, que se ha abierto la zona para el intercambio comercial, con el hecho de incluir otros países que no pertenecían a PETROCARIBE.

### **2.3. OFICINA COORDINADORA DE APOYO MARÍTIMO DE LA ARMADA PARA OPERACIONES COMERCIALES CON BUQUES DE GUERRA. (OCAMAR).**

En el año 1993, se funda la Oficina Coordinadora de Apoyo Marítimo de la Armada (OCAMAR)<sup>44</sup>, la cual fue creada para realizar operaciones comerciales con Buques de Guerra, cuyo propósito principal es la participación activa del componente naval, ya que tanto en la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas Nacionales Bolivarianas (LOFANB)<sup>45</sup> como en el Proyecto Nacional Simón Bolívar, se establece la participación activa de las Fuerzas Armadas Nacionales Bolivarianas (FANB) en el Desarrollo Integral de la Nación, es así como la OCAMAR a través de la Armada venezolana busca cumplir con el resguardo de la carga de sus clientes con una mejor plataforma logística y tecnológica, y contribuir con el desarrollo de las actividades comerciales en el área del Caribe para el fomento de las exportaciones no tradicionales con el único fin de incrementar las relaciones con los países caribeños, a través de la ejecución de operaciones de transporte marítimo comercial no solo a organismos públicos sino también a organismos privados.

---

<sup>44</sup>OCAMAR. Creada por Decreto Presidencial de la República de Venezuela. Gaceta Oficial N° 35.368. Diciembre de 1993.

<sup>45</sup>Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (LOFANB). Creada por Decreto Presidencial de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial N° 5.891, Septiembre del 2005.

En el caso venezolano, un ejemplo de la utilización de los Buques de Guerra para el comercio, ocurre abiertamente a partir del año 2008, cuando comienzan a realizarse actividades comerciales con Naves de Guerra pertenecientes a la Armada Nacional, como fue el caso de la utilización de ocho buques cargueros multipropósito, lo que deja en evidencia que Venezuela ha utilizado estos Buques de Guerra para el ejercicio de funciones de Comercio Internacional con otros países.

En lo relativo a las políticas de la OCAMAR se establece que los Buques de Guerra de los cuales pueda disponer la misma, no son solo para realizar las operaciones comerciales, sino también el transporte marítimo hacia las islas caribeñas y ejercer la presencia naval en dicha ruta con fines de geopolítica.

La OCAMAR, aparte de ejecutar los apoyos logísticos, también se encarga de realizar las labores de comercio que le sean encomendadas. Por esto, hay que aclarar que la OCAMAR, funciona plenamente con Buques de Guerra de la Armada venezolana para realizar todo tipo de actividad comercial, ya que no posee buques propios, trabaja en conjunto con la Armada de Venezuela para ejecutar este tipo de funciones de Comercio Internacional, especialmente hacia las Islas de Caribe y de esta manera poder ejercer su presencia en esta zona para cuando el país requiera de su apoyo.

Mediante esta oficina se evidencia claramente la utilización de Buques de Guerra de la Armada venezolana para lo que es la realización del comercio de bienes y servicios con otros países alrededor del mundo pero muy especialmente con las Islas del Caribe.

## **CAPITULO III. LA COMPETENCIA DESLEAL.**

### **3.1. LA COMPETENCIA DESLEAL. GENERALIDADES.**

Para comenzar, es importante definir lo que es la Competencia Ilícita o Competencia Desleal, la cual se entiende cómo:

*“toda práctica comercial que no respeta las reglas de juego del mercado fijadas por las leyes o establecidas por los usos y costumbres comerciales. Actuación mercantil que con engaño o fraude pretende sacar provecho o causar perjuicio a terceros (consumidores, distribuidores y competidores)...”<sup>46</sup>.*

Por tal motivo, se puede afirmar que toda competencia, en cuanto suponga una confrontación en lugar de una cooperación, puede denominarse desleal, ya que si bien, se trata de una lucha, no todo vale, porque existen una serie de reglas, principios y valores que hay que respetar, y cuando se quebrantan esas reglas se es juzgado, por lo que para poder competir con eficacia y no ilícitamente hay que mantener un movimiento constante.

Para que una práctica comercial pueda ser calificada de desleal tiene que tratarse de casos donde se produzca abusos, bien sea de engaño o fraude a los consumidores, de atentado a la dignidad o a los derechos fundamentales de la persona, etcétera. El límite entre uno y otro tipo de competencia esta, entre la verdad y la mentira, es decir, la auténtica competencia es aquella que beneficia a los consumidores, mientras que toda competencia que arruine a productores eficientes tampoco puede ser calificada de leal, siendo su principal enemigo los llamados monopolios.

---

<sup>46</sup>Ver en: <http://www.economia48.com/spa/d/competencia-desleal/competencia-desleal.htm>

Un ejemplo de esto fue el Tratado de Roma de 1957<sup>47</sup>. y el cual fue constitutivo de la Comunidad Económica Europea donde se le confiere gran importancia a la defensa de la competencia. Establece en su Art 85 y 86 lo siguiente:

*Art 85: ... “Serán incompatibles en el mercado común y quedarán prohibidos todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir y falsear el juego de la competencia dentro del mercado común...”<sup>48</sup>.*

*Art 86: “Serán incompatibles con el mercado común y quedará prohibida, en la medida que pueda afectar al comercio entre los Estados miembros, la explotación abusiva, por parte de una o más empresas, de una posición dominante en el mercado común o en una parte sustancial del mismo”...<sup>49</sup>*

De esta manera se busca preservar la Competencia Leal o Lícita entre los países miembros para así lograr que sus intercambios se realicen dentro de un orden con mayor estabilidad y más perdurable, para lograr que la competencia se mantenga dentro de ciertos límites. Por este motivo es bueno acotar que la competencia es la manera natural de mostrar esa libertad económica y por consiguiente constituye las bases para el sistema capitalista. Esta libertad es la que permite a los empresarios poder decidir con relación al precio, y calidad de los productos que pondrán en el mercado, para de esta

---

47 El 25 de marzo de 1957 se firmaron en Roma dos Tratados que daban existencia a la Comunidad Económica Europea (CEE) y a la Comunidad de la Energía Atómica (EURATOM). Los firmantes del Acuerdo fueron Francia, Países Bajos, Bélgica, Luxemburgo, Italia y la República Federal de Alemania. La ratificación del Tratado de entró en vigor el 1 de enero de 1958.

48 Artículo 85 del Tratado de Roma Constitutivo de la Unión Económica Europea, hoy conocida como Unión Europea.

49 Óp. cit artículo 86.

manera los demandantes de esos productos puedan decidir por alguno de ellos.

Pues bien, en este sentido, el ordenamiento jurídico establece unas reglas con respecto a la competencia. Por una parte, las normas sobre restricciones de la competencia que admiten la falta de libre competencia y que tratan de restablecer, apartando los obstáculos que las afectan. Por otra parte, las normas sobre competencia ilícita, que permiten, que la libre competencia exista y tratan de llevarla por la vía de la ética, la equidad y del derecho. En pocas palabras, se pretende mantener el respeto a la competencia, mientras que en el otro caso se procura asegurar la corrección referente a la actuación de la competencia.

En relación a las consecuencias del incumplimiento de las normas bien sea por prohibición de competir o por indemnización por los daños y perjuicios derivados de la violación de algún contrato. Cuando se habla de competencia desleal no se refiere a la infracción de una cláusula legal o contractual, sino, al caso de competencia entre dos empresas que no los tienen.

### **3.1.1. CLASIFICACIÓN LEGAL EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL.**

Si bien se entiende por competencia desleal o ilícita, a toda aquel intento de aprovecharse indebidamente de las ventajas de una reputación industrial o comercial que haya sido adquirida por el esfuerzo de otro que tenga su propiedad bajo la protección de las leyes existentes.

La limitación de la ley se delimita entonces a los titulares de las empresas que hayan inscrito los derechos conexos a la explotación como son el nombre, marca, patente, etc. Dentro del registro de comercio de su país. Esta limitación es arbitraria, por lo mismo que la exigencia de lealtad en la

competencia debe valer tanto para los comerciantes que inscribieron o no sus derechos de propiedad. Es importante acotar que “la competencia desleal” es un delito que está penalizado internacionalmente , y que abarca todos aquellos incumplimientos en materia de propiedad industrial que consistan en falsificación de patentes de invención o marcas, dibujos o modelos de fábrica, entre otros.

Es importante mencionar lo siguiente:

- Sólo basta que este la tentativa para que exista un caso de competencia desleal.
- No hay ninguna exigencia de realización de daño en sí, para que se produzca un hecho de competencia ilícita.
- Por consiguiente se impone la necesidad de rectificar el daño mediante sanciones económicas relativas a indemnizaciones y además una penalización a quien produjo el daño.

Es oportuno decir que generalmente, un acto de competencia desleal no infringe la ley en sí, es decir, consiste más bien en un “abuso” del propio derecho. La mayoría de los actos de competencia desleal se ordenan más bien como aquellos delitos que suceden de manera reiterada y continua, o sea, aquellos cuya consumación no se extingue en un instante sino que se extienden sin interrupción en el tiempo y un ejemplo de ellos puede ser la publicación de anuncios o reclamos que tiendan a desacreditar la calidad de los productos de un competidor es un caso considerado como competencia ilícita. Dentro de esto existen algunos supuestos considerados dentro de la normativa existente sobre competencia desleal, los cuales pueden ser producto del engaño bien sea al público en general o también a personas determinadas a través de:

- Falsedad sobre el origen o calidad de los bienes o servicios, bien sea acerca de premios y distinciones obtenidos por los mismos.
- El soborno de los empleados para provocar fallas sobre los productos o servicios proporcionados.
- Actos que confundan a los consumidores, es decir, utilizando envases, inscripciones o cualquier otro medio que atribuya apariencia de legítimos a los productos falsificados o alterados.
- Uso indebido de nombres comerciales, emblemas, muestras avisos, marcas patentes y otros elementos de una empresa o de sus establecimientos.
- Propagación de noticias capaces de desacreditar los productos o servicios de otra empresa.
- Propagar acerca de las causas que tenga el vendedor para ofrecer condiciones especiales, noticias falsas que sean capaces de influir en el propósito del comprador, como anunciar ventas procedentes de liquidaciones, quiebras o suspensiones sin que existan realmente.
- Obstaculización del acceso de la clientela al establecimiento de otro comerciante.
- Comparación directa y pública de la calidad y precios de las propias mercancías o servicios con los de otros de forma que haga notoria su identidad.
- Perjudicar directamente a otro comerciante faltando a los compromisos contraídos en un pacto de limitación de competencia.
- Aprovechar los servicios de quien ha roto su contrato de trabajo a invitación del comerciante que le dé nuevo empleo.
- Cualquier otro acto encaminado o dirigido a desviar la clientela de otro comerciante.

Estos son algunos de los hechos que ocurren en los mercados, que son considerados desleales a la competencia y de los cuales se valen muchos comerciantes para la mejor colocación de sus productos en el mercado, con respecto a otros similares, pero que de ocurrir de manera reiterada pueden ser objeto de sanciones.

Por este motivo, la publicidad constituye el instrumento predilecto de la competencia, ya que los competidores dentro del mercado se valen de distintos medios como la prensa, la radio, la televisión, circulares, avisos públicos, que sean capaces de llamar la atención sobre los productos que colocan en el mercado, y donde casi todas las operaciones que se han puesto en práctica a través de la publicidad tienden a producir descrédito en los competidores siendo contraria en muchos casos a la normativa y buenos usos mercantiles.

En conclusión, esta deslealtad de la competencia se deriva de dos supuestos distintos. El primero, se basa en que la competencia ilícita ocurre cuando la actuación competitiva se lleva a cabo incumpliendo una prohibición de competir y en segundo se refiere a que la competencia es ilícita cuando se realiza utilizando medios repudiados por la ética por considerarlos desleales.

### **3.1.2. LA COMPETENCIA DESLEAL Y SUS FUNDAMENTOS.**

Esta puede fundarse bien sea a través de un contrato o en la ley. Las Prohibiciones contractuales de competencia, generalmente en lo que se refiere al comercio, por el acuerdo de competir con otro contratante es normal como por ejemplo el aspecto negativo de la obligación positiva de transmitir la clientela, otras veces con motivo de la separación de un socio o de un dependiente de la empresa, a quien se le impone abstenerse de asistir a la empresa a la que perteneció.

Los socios de la empresa deben acordar estos asuntos en el acuerdo constitutivo de la sociedad y establecer si los conflictos que puedan surgir en la interpretación se resolverán por los tribunales o por instituciones arbitrales. Se trata de arreglos entre empresas dedicadas al mismo género de comercio y que tienden a evitar entre ellos la competencia. Podemos decir también que se prohíbe con carácter general las prácticas que tengan por objeto impedir o limitar la competencia en todo o en parte del mercado nacional.

Sobre este tema cabe destacarlo siguiente:

- Las prohibiciones de competir que forman consecuencias implícitas en la naturaleza de negocios jurídicos son inadmisibles, ejemplo típico es la venta de una empresa.
- Las restantes prohibiciones contractuales de competir son nulas en cuanto pueden significar una limitación de la competencia con trascendencia en todo o en parte del territorio nacional.
- Las leyes imponen a veces a determinadas personas una prohibición de concurrencia a favor de determinada empresa. Un ejemplo muy claro son las prohibiciones de competir o de comerciar, fundado en el deseo de proteger el interés privado del titular de una industria mercantil contra personas ligadas a ella en vínculo de sociedad o dependencia; por ejemplo, la ley protege a la empresa contra aquellas personas que van a puestos superiores sin ninguna razón.
- Los sistemas económicos de libre afluencia comercial plantean al empresario la necesidad de desenvolverse a la actividad que realiza como los recursos económicos, prestigio, ubicación del establecimiento, etc. que le permitan actuar en iguales condiciones. La pretensión de imponer sus productos o servicios en el mercado en el cual se despliegan conductas no agregadas al juego limpio, requisito necesario para que la competencia se

desarrolle de manera normal.

Existen algunas acciones preventivas que un comerciante debe realizar para evitar la competencia desleal:

- Obtener matricula personal.
- Matricular sus empresas mercantiles en el registro de comercio para que la empresa sea legal.
- Llevar una contabilidad organizada y ordenada y que se lleve ese registro de acuerdo a la realidad de la empresa.
- Inscribir en el registro de comercio los documentos relativos a su negocio y cumplir los demás requisitos de publicidad mercantil que la ley exige.
- Mantener su actividad dentro de los límites legales y abstenerse de realizar actos de competencia desleal.

### **3.2. DISPOSICIONES LEGALES PARA LA PROTECCIÓN DE LAS EMPRESAS.**

Si se concibe la empresa como un derecho sobre un bien inmaterial semejante al derecho de propiedad, las normas sobre competencia ilícita tendrán un parecido a las normas que regulan la acción negatoria emanada del derecho de propiedad. Serán en cambio, normas protectoras de la personalidad en su acción industrial, si el derecho a la empresa se toma como un derecho de personalidad.

La empresa se plantea dentro de la Ley como cosa y no como persona; por tanto, la protección de la competencia desleal se toma desde un enfoque patrimonial: el empresario verá mermada la cuantía de su patrimonio en la empresa si ésta ve disminuidas sus posibilidades de venta. Se protege la clientela como elemento de valor económico decisivo. Los actos de

competencia desleal afectan directamente a uno de los elementos esenciales de la empresa: la clientela, pero para ello algunas veces se hace uso de otros elementos como marcas, patentes, lemas, avisos o establecimientos.

En el caso del incumplimiento de un acuerdo de no concurrencia y en las del uso de medios para engañar al público, perjudicar al comerciante con el uso de elementos de su empresa sin que exista pacto de limitación de competencia, aprovechar los servicios de quien ha roto su contratos de trabajo o cualquier acto análogo. La protección de la empresa depende de la concepción de empresa. Cuando existe un caso de competencia desleal, el afectado puede ejercitar acción en un tribunal mercantil, allí se ordenará el cese de los actos, indemnización de daños y si es reincidencia, la cancelación de la matrícula de comerciante.

En la actividad comercial la buena fe juega un papel muy importante para garantizar que se ejerza el comercio de manera transparente sin perjudicar a otro comerciante. Hay que tener en cuenta que es una obligación de los comerciantes no incurrir en competencia desleal, ya que como se mencionó anteriormente en materia comercial el principio de buena fe, juega un papel fundamental; cuando se incurre en cualquier acto de competencia desleal se está violando este principio que debe ser la base fundamental de las relaciones comerciales.

El comerciante que incurra en actos de competencia desleal se verá en la obligación de indemnizar los perjuicios que cause con su actuar a otros comerciantes, además de retirar toda conducta que haya ejecutado en virtud de dicha competencia desleal. Por ejemplo: un comerciante reparte volantes manifestando que la comida que vende cierto restaurante está contaminada sin ser esta afirmación real, causándole graves perjuicios a dicho

comerciante, el que ejecuto actos de competencia desleal debe remover los efectos producidos por sus actos, es decir, debe retractarse y además indemnizar los perjuicios que dicha conducta haya producido al otro comerciante.

### **3.3. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC).**

Desde 1948 hasta 1994, el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) estableció las reglas aplicables a una gran parte del comercio mundial. A pesar de su apariencia de solidez, el GATT fue durante esos 47 años un acuerdo provisional administrado únicamente por una organización de facto.

El GATT de 1947 ayudó a establecer un sistema multilateral de comercio que se liberalizó cada vez más mediante rondas sucesivas de negociaciones comerciales. Las negociaciones celebradas en el marco del GATT en la Ronda Uruguay condujeron en último término a la creación de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 1995.

En el preámbulo del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la OMC, las partes en el Acuerdo reconocen determinados objetivos que desean alcanzar mediante el sistema multilateral de comercio: elevar los niveles de vida; lograr el pleno empleo; lograr un volumen considerable y en constante aumento de ingresos reales y demanda efectiva, y acrecentar la producción y el comercio de bienes y servicios, permitiendo al mismo tiempo la utilización óptima de los recursos mundiales de conformidad con el objetivo de un desarrollo sostenible.

En el Acuerdo también se reconoce que es necesario:

*"...realizar esfuerzos positivos para que los países en desarrollo, y especialmente los menos adelantados, obtengan una parte del incremento del comercio internacional que corresponda a... su desarrollo económico".<sup>50</sup>*

Dicho lo anterior, La Organización Mundial del Comercio se ocupa de las normas mundiales por las que se rige el comercio entre las Naciones. Su principal función es velar por que el comercio se realice de la manera más fluida, previsible y libre posible. La OMC es una organización basada en normas e impulsada por sus Miembros, es decir, todas las decisiones son adoptadas por los gobiernos Miembros y las normas son el resultado de las negociaciones entre éstos.

Esta organización tiene como principal propósito ayudar a liberar el flujo comercial como sea posible, con el fin de apoyar el desarrollo económico y el bienestar de los países que en él participan. Se puede decir entonces que su objetivo es el de remover los obstáculos, y asegurar que los individuos, gobiernos y empresas, conozcan las reglas del comercio que son aplicadas a nivel mundial, con la finalidad de que se aseguren de que no habrán cambios inesperados en lo que a políticas se refiere y sean transparentes y predecibles.

Dentro de sus principios fundamentales se encuentran el de la Cláusula de la Nación más Favorecida (CNMF) la cual consiste en tratar a todos con equidad, el Trato Nacional la cual implica tratar igual a extranjeros que a

---

<sup>50</sup> Ver en: [www.wto.org/indexsp.htm](http://www.wto.org/indexsp.htm)

locales, procurar gradualmente a través de la negociación que el comercio sea cada vez más libre, que exista obligatoriedad y transparencia para realizar el comercio, promover lo que se refiere a la Competencia leal entre los países y fomentar el desarrollo económico entre otros. Las normas de la OMC prohíben que se impongan o mantengan restricciones cuantitativas. Las normas sobre las restricciones cuantitativas se rigen por los artículos XI y XIII. Las únicas restricciones al libre comercio que la OMC permite son los derechos, impuestos u otras cargas, y las salvaguardias o medidas de urgencia en determinadas circunstancias. También hay normas aplicables a los demás obstáculos no arancelarios. Por ejemplo, a las medidas sanitarias y fitosanitarias o a los obstáculos no arancelarios.

Por lo que respecta al comercio de servicios, cada Miembro de la OMC debe tener una Lista de compromisos específicos en la que se indiquen los servicios para los cuales el Miembro garantiza el acceso a los mercados y el trato nacional, así como cualquier limitación que exista al respecto. En virtud de los artículos XVI (Acceso a los mercados) y XVII (Trato nacional) del AGCS, los Miembros se comprometen a otorgar a los servicios y a los proveedores de servicios extranjeros un trato no menos favorable que el estipulado en las columnas pertinentes de su Lista. De esta manera, los compromisos garantizan un nivel mínimo con respecto al trato otorgado, pero no impiden a los Miembros ser más abiertos (o menos discriminatorios) en la práctica. Además, los Miembros pueden modificar los compromisos con arreglo a lo dispuesto en el artículo XXI del Acuerdo.

### **3.4. ANÁLISIS SOBRE LA COMPETENCIA DESLEAL.**

Basándonos en los Principios Generales de la OMC, los cuales se refieren básicamente al comercio sin discriminaciones, y muy importante el tema relacionado a la Competencia Desleal, hay que comenzar este análisis a partir del hecho de que esta actividad comercial sea realizada con Buques de Guerra, es significativo examinar si estos pierden su inmunidad cuando realizan actividades comerciales y si cometen actos de Competencia Desleal por dicho privilegio.

Dentro de los objetivos de la OMC, se establece el apoyo al desarrollo económico y de esta manera, lograr el bienestar de los Estados miembros a través de la liberalización del flujo comercial, esto lo hace mediante principios que buscan asegurar la igualdad y la transparencia al momento de ejercer el comercio con otros Estados, con un grado de obligatoriedad. Por otro lado, la Inmunidad de los Buques de Guerra y de otros buques de Estado destinados a fines no comerciales constituye una realidad jurídica; la cual se encuentra consagrada en el Derecho Internacional .

Sin embargo, esta Inmunidad tiene una gradación según el Buque de Guerra y los otros buques de Estado con fines no comerciales que se encuentren en el mar territorial de un Estado ribereño.

Dentro de la Normativa Internacional se establece la Inmunidad del Estado en la cual está el hecho de que todo Buque perteneciente a un Estado posee inmunidad, la cual no puede ser comprometida por ningún motivo. En este sentido, de ocurrir se estaría violando la Soberanía del Estado de la nacionalidad del Buque. Mientras que en relación con el Mar Territorial, se dispone en el artículo 32 de la CONVEMAR de 1982 que: *"...ninguna disposición de esta Convención afectará a las inmunidades de los buques de*

*guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales*”, con las excepciones establecidas en la subsección A de la Sección 3 de la Parte II<sup>51</sup> y en los artículos 30<sup>52</sup> y el artículo 31<sup>53</sup> de dicha Convención. En este sentido, La OMC y los Organismos Internacionales, plantean que los Buques al momento de realizar actividades relacionadas con el Comercio Marítimo Internacional debe seguir una normativa establecida, donde estos son Buques de Guerra deben comportarse como un Buque Mercante al momento de realizar actividades de comercio, rigiéndose por la norma creada para los mismos.

Ahora bien, si un Buque de Guerra realiza actividades comerciales puede ser acusado de incurrir en hechos de Competencia Desleal, de cierta forma lo hacen, pero esto se debe a que ellos poseen privilegios de los cuales otros buques no gozan, y ya por ese simple motivo no están en conformidad es decir, los buques mercantes se encuentran en desventaja con respecto a estos. En este sentido, se estaría incumpliendo con uno de los objetivos de la OMC relativa a la igualdad para realizar el Comercio de bienes y servicios, lo que lleva a que no exista una equivalencia en las condiciones de los buques debido a su estatus jurídico en el ámbito internacional, lo que genera Competencia Desleal. En las Convenciones relativas al tema planteado, se establece que tanto los Buques de Guerra como los buques utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial, gozan de completa “Inmunidad de Jurisdicción” respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón, es decir aquellos que no estén en actividades comerciales.

---

<sup>51</sup> Relativo a las normas aplicables a todos los Buques en materia de Paso Inocente.

<sup>52</sup> Incumplimiento por Buques de Guerra de las leyes y reglamentos del Estado ribereño.

<sup>53</sup> Relativo a la responsabilidad de Estado del pabellón por daños causados por un Buque de Guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales.

Por esta razón, se establece que cuando están prestando un servicio comercial ambos, deben regirse por la misma normativa para que existan las mismas condiciones, la duda surge cuando se genera un conflicto donde se ve involucrado un Buque de Guerra, ya que estos no pueden ser objeto de medidas judiciales debido a su Inmunidad por lo que entonces esta representaría una muestra de Competencia Desleal por su condición jurídica con relación a otros buques dedicados al Comercio Marítimo Internacional.

Estos conflictos pueden ser: aquellos donde el acreedor marítimo tenga la posibilidad de retener la embarcación y así poder presionar para que se pague la deuda, también pueden ser todos los conflictos jurídicos o de hecho, o de cualquier otra naturaleza, incluyendo aquellos que resulten como consecuencia de lo establecido en un contrato, o de su adquisición de derechos de título especial, o aquellos que resulten o que estén relacionados con el contrato o con una parte del mismo y que pueda afectar o que esté relacionado con una cláusula, así como aquel que pueda afectar la relación con otros contratos o Estados, etc.

Otro motivo en los cuales tienen ventajas con relación a los buques comerciales, y que puede ser entendido como Competencia Desleal, es el relativo a los costos, es decir, los Buques de Guerra tienen unos costos mucho menores en relación a otros, ya que el pago a quienes realizan la actividad, es decir a la tripulación del buque, está muy por debajo que aquellos que trabajan en buques comerciales, lo que genera mayor ganancia.

Ahora, es importante aclarar que la duda con respecto a estos buques se encuentra en que la normativa establece una cosa y la realidad establece otra. Un ejemplo de ello es el caso expuesto anteriormente en el Capítulo I, relacionado a la Fragata ARA Libertad, la cual aclara esta situación, que se

refiere al conflicto que se suscitó en un puerto de Ghana, donde se pretendió que esta Fragata fuese embargada por deudas contraídas con una empresa, llevándose dicho caso al Tribunal del Mar, y el cual determinó que no podía aplicarse dicha medida de embargo, sino que por el contrario debía ser indemnizada por el daño ocasionado. Ante este Tribunal Internacional Argentina pidió lo siguiente:

*“... Considerando que la Argentina en su notificación y pliego de peticiones del 29 de octubre de 2012, solicitó al tribunal que a constituirse conforme al anexo VII de la Convención que: declare que Ghana, al detener a la fragata ARA Libertad, buque de guerra, al mantenerla detenida, al no permitirle abastecerse de combustible y al adoptar distintas medidas judiciales en su contra: 1) viola la obligación internacional de respetar las inmunidades de jurisdicción y de ejecución de que goza este buque en virtud del artículo 32 de la Convención, del artículo 3 de la Convención de 1926 sobre unificación de ciertas reglas relativas a las inmunidades de los buques de Estado, y de reglas del derecho internacional general o consuetudinario bien establecidas al respecto; 2) impide el ejercicio de su derecho a salir de las aguas bajo jurisdicción del Estado ribereño y el ejercicio del derecho de libertad de navegación de que gozan el mencionado buque y su tripulación en virtud del artículo 18 parágrafo 1.b), del artículo 87 parágrafo 1.a) y del artículo 90 de la Convención; afirme la responsabilidad internacional de Ghana, en virtud de la cual este Estado debe cesar inmediatamente la violación de sus obligaciones internacionales antes descritas; 2) pagar a la República Argentina una compensación adecuada en reparación de todas las pérdidas materiales causadas; 3) rendir honores al pabellón argentino en reparación al perjuicio moral ocasionado; 4) infligir sanciones disciplinarias a los funcionarios de la República de Ghana directamente responsables de la detención; - Considerando que el 14 de noviembre de 2012 Argentina solicitó: al Tribunal una medida provisional: que Ghana autorice sin condición alguna que la fragata ARA Libertad, buque de guerra argentino, salga del puerto de Tema y de las aguas bajo jurisdicción de Ghana, y que*

*sea abastecida a estos efectos...*<sup>54</sup>

Este acontecimiento reciente, dejó bien claro que un Buque de Estado, no pierde su inmunidad en ningún momento, sin importar la actividad que realice, es decir, que un Buque de Guerra aunque preste servicios comerciales, no puede ser sancionado por incurrir en hechos de Competencia Desleal, ya que se estaría violando la inmunidad del Estado propietario del buque, y mucho menos pretender la aplicación de medidas o sanciones como embargos por deudas contraídas o la aplicación de algún otro tipo de medidas judiciales. En este sentido, queda claro que un Buque de Guerra, no puede ser embargado, enajenado, o sancionado por realizar actos de Competencia Desleal, por el simple hecho de que posee Inmunidad y no pueden ser ejecutados de ninguna forma ya que jamás pierden la inmunidad de la cual gozan. Estos buques pueden ser acusados de cometer actos desleales con relación a otros buques por el simple hecho de ser de guerra y tener privilegios que bajo ningún motivo pueden perderse.

Con relación a lo anterior, en el caso del ARA Libertad, cuando es llevado al Tribunal Internacional del Mar, se dio el fallo a favor de Argentina, porque de antemano las condiciones jurídicas de dicha Fragata no puede ejecutarse ninguna medida de embargo contra ella, y respetando lo establecido en el artículo 32 de la Convención antes citado el Tribunal Internacional del Mar decide por unanimidad lo siguiente:

*“... 1) Prescribe, a la espera de la decisión del tribunal arbitral previsto en el anexo VII, las medidas provisionales que se detallan, en virtud del artículo 290 parágrafo 5 de la Convención: Ghana debe proceder a liberar inmediatamente y sin condición alguna a la fragata ARA Libertad; lo debe*

---

<sup>54</sup> Sentencia del Tribunal Internacional del Mar. Fragata Ara Libertad. Caso N. 20 del 15 de Diciembre de 2012.

*hacer de manera que la fragata, su comandante y su tripulación puedan salir del puerto de Tema y de las zonas marítimas bajo jurisdicción ghanesa; debe velar por que la fragata ARA Libertad sea abastecida a este fin;*

*2) Decide que cada parte se hará cargo de sus propias costas”.*

Con esto queda claro que en vista de los privilegios de los Buques de Guerra de un Estado, y de su condición jurídica, resulta evidente que es mucho más rentable para los países la utilización de dichas Naves de Guerra para ejercer el Comercio Internacional de bienes y servicios con otros países, ya que se reducen los costos y los barcos se encuentran protegidos contra cualquier conflicto que pueda surgir en el intercambio comercial.

Es importante para esta investigación, dar una posible solución a este problema, la cual puede conducir a que se produzca una mayor seguridad entre las partes al momento de tener una relación comercial. Esta consiste en establecer mediante un Acuerdo la manera en que se va a realizar dicho comercio con Buques de la Armada, como fue el caso de Venezuela con Antigua y Barbuda, y de Venezuela con Grenada, donde a través de Acuerdos por medio de Notas Diplomáticas, ambas partes convencidas de la falta de transporte marítimo comercial, decidieron celebrar este Acuerdo para estimular y fortalecer el intercambio comercial entre ambos países, con lo que se estableció una ruta de Transporte Marítimo Comercial por Buques de la Armada venezolana , y los cuales sin perjuicio del estatuto jurídico que conforme al Derecho Internacional corresponde a los Barcos de Guerra, los Buques de la Armada de Venezuela estarían sujetos, en cuanto se refiere al transporte comercial de mercancías, a las reglamentaciones, tasas, e impuestos normalmente aplicables conforme a la legislación del otro Estado.

De esta manera se evitaría posibles disputas que puedan darse debido a la condición jurídica del Buque de Guerra que cumpla funciones comerciales en el ámbito internacional.

## CAPITULO IV. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.

### 4.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

El problema a estudiar en la siguiente investigación, va a partir desde las definiciones básicas de lo que es la Inmunidad específicamente de los Buques de Guerra , para así desarrollar esta condición más a profundidad ya que representa el evento central de estudio y lograr determinar claramente las diferencias existentes entre estos buques con respecto a los Buques Mercantes, con el propósito de conocer los privilegios de los cuales gozan, y de esta manera poder realizar un análisis en relación al tema planteado.

En vista de que existen muchas dudas en relación a la utilización del Buque de Guerra en operaciones comerciales, estando esta actividad solo reservada para los Buques Mercantes, se busca indagar en el tema de la inmunidad de los Buques de Guerra, por ser esta considerada su principal característica o privilegio, la cual viene dada por el hecho de pertenecer a un Estado, quedando establecido en distintas convenciones, una de ellas es *la Convención de Alta Mar de 1958* en la cual se definen a los buques de Guerra como:

*“... aquellos que pertenecen a la Marina de Guerra de un Estado y ostentan los signos exteriores distintivos de los Buques de Guerra de su nacionalidad. El Comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el escalafón de Oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar”<sup>55</sup>.*

---

<sup>55</sup> CONVEMAR 1982.

Esta Convención en sus artículos 8 y 9 habla acerca del tema de la inmunidad, donde de manera clara establece, que ningún otro Buque de Guerra de distinto pabellón puede ser visitado y registrado en Alta Mar debido a la inmunidad que poseen, algunos autores como **Rousseau** (1982) en su obra de *Derecho Internacional Público* dice, que en ellos preside el principio de la extraterritorialidad, aunque en la doctrina lo sustituye por la inmunidad, es decir, que a bordo de estos buques el Derecho de su propio Estado es quien rige únicamente; pero aun así, existen muchas dudas en relación al tema de los privilegios de los Buques de Guerra, especialmente cuando estos buques son destinados a realizar una actividad comercial en el ámbito internacional, ya que por estar artillados representan a simple vista una amenaza potencial, por lo que es importante conocer toda la problemática que se genera con relación a países con los cuales se tienen relaciones comerciales y profundizar en el aspecto de si de alguna manera acarrear, o no, hoy en día consecuencias negativas a nivel internacional, en este caso para Venezuela país donde se orienta la investigación.

Si bien los Buques de Guerra de la Armada gozan de completa inmunidad cuando están cumpliendo alguna misión del Estado, que no esté relacionada con una función comercial, bien sea en aguas nacionales o internacionales, entonces cabe hacerse la siguiente pregunta, ¿qué ocurre con la inmunidad del Buque de Guerra propiedad del Estado, cuando está destinado a realizar alguna actividad comercial fuera del ámbito nacional, pierden o no su inmunidad?

La Inmunidad de los Buques de Guerra, es importante aclararlo, puesto que en muchos casos resulta un tanto confuso y aún más cuando nos referimos al tema de su utilización en el terreno del Comercio Internacional. Por esto hay que prestar especial atención a su situación jurídica, ya que el problema

radica específicamente, en si éstos buques aun realizando funciones de Comercio Internacional siguen gozando de dicho privilegio o son tratados como un buque comercial, en vista de que los Buques que pertenecen a un Estado en este caso los Buques de Guerra venezolanos que son el objeto de estudio, por el privilegio que les otorga la inmunidad no pueden ser objeto de ninguna medida judicial como es el caso de embargos, secuestros, persecución etc., y por lo tanto es fundamental determinar si actualmente cuando los Buques de Guerra realizan actividades comerciales, si estos pueden perder la inmunidad y por ende tener un trato igual a un buque comercial o buque mercante.

Ahora bien, si por el contrario, los Buques de Guerra no pierden su inmunidad al realizar funciones comerciales con otros países, entonces, es primordial conocer cuál es la posición de Organizaciones Internacionales como el caso de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en relación al tema, ya que como ésta es la encargada de regular el Comercio Internacional entre los países, es importante estar al tanto de las normativas existentes en relación a esta situación para lograr establecer como son consideradas estas prácticas dentro del Comercio Internacional de mercancías hacia las islas del Caribe, y también si estas actividades comerciales de manera reiterada, por parte de algunos Estados representan un hecho de “*competencia desleal*” en relación al resto de los países que conforman la OMC.

Otra pregunta importante es ¿Por qué utilizar buques de guerra para realizar el comercio con otros países y no buques mercantes los cuales han sido diseñados para esa función? Tal vez porque pudieran representar para el Estado más beneficios económicos por constituir una reducción significativa de los costos de transporte y gastos de tripulación, así como también generar mayor productividad en lo relacionado con la capacidad, maniobrabilidad y

velocidad de los mismos con relación a un buque comercial convencional, pero puede ser lo contrario, como no son diseñados para esta función, pudiera ser que no poseen la capacidad para el transporte de mercancías, a diferencia de los Buques Mercantes que por lo general son aquellos encargados de llevar a cabo las actividades comerciales de un país, que si poseen la infraestructura logística adecuada, por lo que hay que determinar las razones de su utilización en el Comercio Internacional, siendo esto algo que se busca profundizar en la investigación.

Si bien es cierto que Venezuela lleva años realizando actividades comerciales con Buques de Guerra, es importante analizar su condición en funciones de Comercio Internacional, y también conocer cuáles son los Estados que realizan este tipo de prácticas centrándonos específicamente en países de América Latina y el Caribe.

Tendríamos que preguntarnos lo siguiente ¿De qué manera puede influir la utilización de las Naves de Guerra venezolanas y su inmunidad dentro del Comercio Internacional con las islas del Caribe? Es decir, determinar si esto conduce a consecuencia negativa a nivel internacional, como se menciona anteriormente de estar incurriendo en hechos catalogados como *competencia desleal* o bien en cualquier otro acto que no esté permitido por las organizaciones que se encargan de regular las relaciones comerciales entre Estados. Para ello hay que conocer cómo se realiza el comercio internacional marítimo, es decir, cuáles son las rutas más importantes bien sean aquellas por donde se trasladan las mercancías, o también aquellas que revistan gran importancia por motivos geopolíticos aunque no sean rentables económicamente para Venezuela.

Por lo antes expuesto, hay que procurar conocer cómo funcionan los mecanismos de integración entre Venezuela y el Caribe, profundizar un poco en cuanto a los beneficios para cada una de las partes dentro del esquema integracionista. La investigación va dirigida a esclarecer si realmente Venezuela ha suscrito Acuerdos en relación al tema de “*la Inmunidad de los Buques de Guerra en funciones de Comercio Internacional*”, y de ser así, dar a conocer cuáles son las áreas reguladas por dicho Acuerdo en materia de Comercio Marítimo Internacional en la actualidad, así como también conocer alguno de los casos de países que realizan estas actividades comerciales con Buques de Guerra de su Armada como son los casos de Perú, Chile y Argentina, por lo que es fundamental determinar las razones de la utilización, así como también indagar en cual ha sido la experiencia de estos países antes mencionados en relación a la utilización de sus Buques de Guerra para el comercio, y por ende todos los pro y contras que esta situación trae consigo jurídicamente y con relación a la integración dentro ámbito internacional.

#### **4.2. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO DEL OBJETO. PERTINENCIA O RELEVANCIA.**

En la actualidad, se están realizando actividades de Comercio Internacional mediante Buques de Guerra refiriéndonos específicamente a aquellos pertenecientes a la Armada venezolana. Estos buques para poder realizar dichas funciones han sido autorizados y aprobados previamente por el Gobierno Nacional para desempeñar actividades de Comercio Internacional. Tanto es así, que desde hace casi veinte años, en Venezuela surgió la necesidad de crear un Servicio Autónomo, que tuviese la función de ser el encargado de ejecutar operaciones de transporte marítimo comercial, así como servicios portuarios, agenciamiento naviero, y todo en apoyo a la Fuerza Armada Nacional como también a organismos públicos y privados.

Dicho esto, es importante mencionar que todos los Buques de Guerra siempre que hayan sido autorizados y aprobados por el Gobierno Nacional, y que sean utilizados para el Comercio Internacional, no están exentos de cumplir con los requisitos exigidos para los Buques Mercantes que realicen la misma actividad.

Es así como en el año 1993, se funda la Oficina Coordinadora de Apoyo Marítimo de la Armada (OCAMAR) la cual fue creada para realizar operaciones comerciales con Buques de Guerra, cuyo propósito principal es la participación activa del componente naval en el Desarrollo Integral de la Nación, ya que tanto en la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas Nacionales (LOFANB) y en el Proyecto Nacional Simón Bolívar se establece la participación activa de las Fuerzas Armadas Nacionales (FANB) en el Desarrollo Integral de la Nación, es así como la OCAMAR a través de la Armada venezolana busca cumplir con el resguardo de la carga de sus clientes con una mejor plataforma logística y tecnológica, y contribuir con el desarrollo de las actividades comerciales en el área del Caribe para el fomento de las exportaciones no tradicionales con el único fin de incrementar las relaciones con los países caribeños, a través de la ejecución de operaciones de transporte marítimo comercial no solo a organismos públicos sino también a organismos privados.

En lo relativo a las políticas de la OCAMAR se establece que los Buques de Guerra de los cuales pueda disponer la misma, no son solo para realizar las operaciones comerciales, sino también el transporte marítimo hacia las islas caribeñas y también ejercer la presencia naval en dicha ruta con fines de geopolítica.

En el caso venezolano, un ejemplo de la utilización de los Buques de Guerra

para el comercio, ocurre abiertamente a partir del año 2008, cuando comienzan a realizarse actividades comerciales con Buques de Guerra pertenecientes a la Armada Nacional, como fue el caso de la utilización de ocho buques cargueros multipropósito, lo que deja en evidencia que Venezuela ha utilizado estos Buques de Guerra para el ejercicio de funciones de Comercio Internacional con otros países. Basándonos en este antecedente, el cual fue en cierta forma el motor de la investigación y el cual llevo a querer profundizar en el tema el cual realmente tiene mucha importancia porque constituye un hecho actual y del cual depende el comercio con el Caribe fundamental para el desarrollo, económico, social de la Nación porque de alguna manera a través de él, se fortalecen los vínculos entre Venezuela y el Caribe y por ende la integración, y así mostrar que en la actualidad existe una práctica reiterada por parte de Venezuela en el uso de sus Buques de Guerra para el Comercio Internacional de mercancías.

En este punto es importante conocer cuál es la normativa existente en relación al uso de los buques propiedad del Estado para esta actividad comercial a fin de estar al tanto de si existe una regularización específica en relación al problema planteado y muy significativo es saber cuáles son las rutas de navegación marítima utilizadas por Venezuela para el comercio con el Caribe y determinar si estas resultan rentables o no en relación a los beneficios económicos, o bien si estas islas representan más un punto estratégico por razones de geopolítica como son los casos de las islas caribeñas de Granada, San Vicente, Barbados y Dominica.

El tema de la Inmunidad de los Buques de Guerra en funciones de Comercio Internacional es muy relevante dentro de lo que es el Derecho Internacional, por lo cual la investigación representa un aporte importante, a la Especialización de Derecho Internacional Económico y de la Integración, en

vista de que existe muy poca literatura referente al tema, así como también en alguna medida, contribuirá dentro de la evolución del Derecho Internacional Público y por consiguiente a la Seguridad y Defensa de la Nación como a los procesos de integración latinoamericanos.

Este tema reviste gran importancia puesto que constituye una ayuda al estudio de un aspecto de la soberanía que ha sido muy poco estudiado como es el de “La inmunidad refiriéndonos, a los Buques de Guerra en el Comercio Internacional”, lo cual refuerza un aspecto importante dentro del ámbito del Derecho del Mar, un ejemplo de ello, sería saber claramente cuáles son los alcances de la Inmunidad de los Buques de la Armada Nacional venezolana actualmente, dependiendo de la actividad que realicen, y de esta forma hacer un aporte a la Especialización de Derecho Internacional Económico y de la Integración, en la medida en que se aclaren aspectos en los cuales existe muy poca bibliografía y estudios en relación al tema.

Los escasos estudios realizados, en lo que se refiere a los aspectos legales y comerciales que puedan tener las Naves de Guerra venezolanas en el Comercio Internacional de mercancías en el ámbito caribeño, conllevan a un profundo interés por todas las dudas que aún no han sido aclaradas de ahí la relevancia de la investigación en relación a la inmunidad de dichos buques en el Comercio Internacional.

También es primordial conocer que es lo que representa políticamente esta actividad con Buques de la Armada venezolana, es decir, si cabe la posibilidad de que exista alguna otra razón, por la cual se utilizan estos buques para el comercio desde el punto de vista político, ya que dentro de la ley Orgánica de las Fuerzas Armadas Nacionales se encuentra establecido que estas deben asegurar la soberanía plena y jurisdicción de la Republica en

todos sus espacios para así defender los puntos geoestratégicos que garanticen el buen desenvolvimiento de las actividades en los distintos ámbitos.

El tema no solo es esencial para el desarrollo comercial de la Nación venezolana, sino que hay que conocerlo más profundamente y analizarlo, porque representa un punto cardinal en la evolución de las relaciones comerciales con las islas del Caribe; las cuales conforman el principal mercado para Venezuela por su situación geográfica y porque la mayoría del comercio no solo venezolano sino del mundo se realiza a través del mar.

Hay que prestar atención a los esquemas de integración existentes entre Venezuela y el Caribe, para lograr conocer la rentabilidad económica que genera para el país, y si no es tal, entonces determinar las razones por las cuales se navega por estas rutas que si bien no representan un gran beneficio económico, entonces evidentemente constituyen gran interés en el aspecto geopolítico para Venezuela.

### **4.3. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS.**

#### **4.3.1. GENERAL.**

Analizar la situación jurídica de los Buques de Guerra de la Armada de Venezuela, con respecto a la Inmunidad del Estado que en la actualidad prestan servicios comerciales.

#### **4.3.2. ESPECÍFICOS.**

- 1.- Determinar la situación jurídica del Buque de Guerra en el Derecho Internacional actual.

- 2.- Determinar la situación actual de las Inmunidades del Estado en el Derecho Internacional.
- 3.- Establecer la situación jurídica de la Inmunidad de un Buque de Guerra dedicado a las actividades comerciales.

#### **4.4. MARCO TEÓRICO.**

##### **4.4.1 ANTECEDENTES.**

Para el año de 1993, surge la necesidad de establecer una ruta comercial para las islas del Caribe por parte del Gobierno de Venezuela, por lo cual crean la Oficina Coordinadora de Apoyo Marítimo de la Armada (OCAMAR) para realizar funciones comerciales con Buques de Guerra, pero es más adelante cuando comienza a realizarse formalmente el comercio de mercancías con Buques de la Armada venezolana.

Si bien es cierto que las rutas comerciales son factibles, no solo para el comercio de mercancías sino por la parte de visitas a estas islas caribeñas, el hecho de que se hayan utilizado las Naves de Guerra de la Armada para estas operaciones comerciales, fue por el hecho de haber sido autorizadas por el Gobierno Nacional mediante un decreto Presidencial lo cual evidencia la utilización de estos Buques para el Comercio Internacional Marítimo. Donde establecen que:

*“las unidades estarán obligadas a cumplir las leyes y reglamentos del país ribereño en cuanto a materia de sanidad, aduana y seguridad de la navegación, lo cual no significa que pierda la inmunidad o condición natural de Buque de Guerra”*

#### 4.4.2. ASPECTOS LEGALES.

De acuerdo al Derecho Público **el empleo de los Buques de Guerra en rutas comerciales es factible bajo la figura jurídica de un servicio autónomo**, la Oficina Coordinadora de Apoyo Marítimo de la Armada (OCAMAR), según el *Decreto Presidencial N°3289* posee un carácter de servicio autónomo, tiene como finalidad la ejecución de funciones de Comercio Internacional con Buques de Guerra de la Armada venezolana conforme a las condiciones que establezca el Ministerio de la Defensa a través del Comandante General de la Armada y esto en apoyo tanto al sector público como al sector privado.

Los Buques de Guerra, según *La Ley Aprobatoria de la Convención sobre Alta Mar de 1958* establece que son *"los que pertenecen a la Marina de Guerra de un Estado y ostentan los signos exteriores distintivos de los Buques de Guerra de su nacionalidad..."* por otro lado un Buque Comercial o Buque Mercante es todo buque destinado a operaciones comerciales aunque sea propiedad del Estado, quedando evidenciada la función de cada uno donde el de guerra posee un privilegio que es la inmunidad y el mercante carece de ella, donde se buscara profundizar en esta condición, para aclarar si cuando el Buque de Guerra efectúa operaciones comerciales es considerado como un Buque Mercante, es decir si pierde o no la inmunidad.

Nieves –Croes (1992) dice en su *Manual de Derecho del Mar para la Armada de Venezuela*, que la principal duda se presenta en el tema de la Inmunidad de los Buques de la Armada cuando realizan funciones comerciales, ya que la inmunidad es reconocida no solo por el Ordenamiento Jurídico Internacional, sino también por la Costumbre. *La Ley Aprobatoria de la Convención de Alta Mar de 1961*, ratificada por Venezuela establece que:

***“todo Buque de Guerra perteneciente a los Estados o explotados por él y que sean destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial gozaran en Alta Mar de completa inmunidad”.***

La inmunidad se presenta en dos modalidades, *la inmunidad de jurisdicción* donde el Estado extranjero no puede ser condenado ni sometido a juicio ante los tribunales de otros Estados, y *la inmunidad de ejecución*, donde el Estado y sus bienes no pueden ser objeto de medidas de ejecución, o de aplicación de las decisiones judiciales y administrativas de los órganos del Estado territorial.

Con relación a lo antes mencionado, *la Convención de Derecho Internacional Privado de 1932*, que hace referencia a los Buques Mercantes establece que dichos Buques no pueden ser tratados como bien inmueble, es decir, no puede aplicársele ninguna medida judicial, lo cual contradice la norma de *Derecho Internacional Público* que se refiere a la Inmunidad de los Buques de Guerra.

*La Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982*, en sus artículos 32, 95 y 96, se refiere a la inmunidad de los Buques de Guerra y de los Buques destinados a un servicio oficial *no comercial*, mientras que en *la Convención de Bruselas de 1926*, se establece que en determinados supuestos dichos buques a los de propiedad privada, los excluye de la inmunidad de jurisdicción.

Existe realmente una gran duda con respecto a la inmunidad del Buque de Guerra ya que desde el año de 1812, el *Juez Marshall quien fuera presidente del Tribunal Supremo*, luego de afirmar el carácter pleno y absoluto de la jurisdicción de los Estados dijo que: ***“Esta perfecta igualdad y absoluta independencia de los soberanos y este interés común que los induce a***

***mantener relaciones mutuas y a prestarse servicios recíprocos, han dado lugar a una categoría de situaciones en las que se entiende que cada soberano renuncia al ejercicio de una parte de esa jurisdicción territorial plena y exclusiva de la que se ha dicho que es un atributo de todas las Naciones***". Esto evidencia que existen situaciones confusas en relación al tema, y hasta contradictorias, por lo cual la investigación pretende hacer un aporte, aclarando este importante aspecto relativo a la soberanía de los Estados.

*Por otra parte, La Convención sobre las Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados en su Artículo 16 referente a los Buques propiedad de un Estado o explotados por él dice que "1. Salvo que los Estados interesados convengan otra cosa, ningún Estado que sea propietario de un buque o que lo explote **podrá hacer valer la inmunidad de jurisdicción** ante un tribunal de otro Estado, por lo demás competente, en un proceso relativo a la explotación de ese buque si, en el momento de producirse el hecho que haya dado lugar a la acción, **el buque fuere utilizado para fines que no sean un servicio público no comercial.***

También aclara que esto "2...no se aplica a **los buques de guerra y buques auxiliares**, ni tampoco se aplica a otros buques de propiedad de un Estado o explotados por él y utilizados, **por el momento, exclusivamente para un servicio público no comercial**". Es decir que esta Convención establece que siempre que los Buques no estén realizando ninguna función comercial pueden hacer valer su inmunidad de jurisdicción salvo que acuerden lo contrario.

#### **4.4.3. ASPECTOS COMERCIALES.**

De acuerdo a lo establecido dentro de la normativa de Organismos Internacionales encargados de regular el Comercio Internacional entre los países como es el caso de la Organización Mundial del Comercio (OMC), se estipula la *Competencia Desleal*, por lo cual es importante para la investigación realizar un análisis en cuanto a esta, para determinar si la realización de la actividad comercial por medio de Buques de Guerra de la Armada es considerada por esta organización, como un hecho de competencia desleal y por ende por los países que la conforman, es fundamental indagar en la existencia de normas que contribuyan a aclarar las dudas con respecto al tema, ya que resulta bastante confuso el hecho de si pierden o no la inmunidad cuando realizan funciones comerciales con otros países.

#### **4.5. PREGUNTAS DE LA INVESTIGACIÓN.**

La investigación busca fundamentalmente responder las siguientes preguntas, las cuales resultan confusas cuando nos referimos al tema de inmunidad en relación a los Buques de Guerra de la Armada de un Estado, cuando son utilizados para el Comercio Internacional, en vista de que existen contradicciones muy marcadas y poco claras en relación al tema planteado.

¿Los Buques de Guerra propiedad del Estado, cuando realizan funciones de Comercio Marítimo Internacional pierden o no su inmunidad?

¿Estos Buques pueden tener el mismo trato que un Buque Mercante en el ámbito del Comercio Internacional con otros países?

¿Qué posición toma la Organización Mundial del Comercio (OMC), frente a

esta actividad que se viene realizando desde hace varios años por muchos países, estos actos son catalogados como una forma de Competencia Desleal?

#### **4.6. METODOLOGÍA.**

La metodología utilizada en la investigación será aquella que permita lograr el objetivo general y los objetivos específicos, la cual se va a centrar específicamente en el análisis de los instrumentos jurídicos suscritos por Venezuela, en relación a la materia de Derecho Marítimo, en el escenario internacional, así como también en los Convenios, y Resoluciones para la realización del Comercio Internacional, y de cómo se maneja en la actualidad la utilización de Buques de Guerra en la actividad comercial.

Para lograr los objetivos de este trabajo de investigación, será asumida la de carácter descriptivo, documental, a través de la cual se busca aclarar con éxito las interrogantes del tema planteado.

En cuanto a los recursos, serán de documentación y bibliográficos como informes, publicaciones y textos disponibles relacionados con el tema a investigar, así como también las opiniones de expertos en relacionados con la materia.

Otro recurso muy importante, es que se cuenta con un tutor quien es especialista en la materia de Derecho del Mar.

##### **4.5.1. FASES DE LA INVESTIGACIÓN.**

**La primera fase:** para realizar la investigación consiste en realizar un arqueo de las fuentes, para determinar cuál es la bibliografía existente respecto al tema de manera exhaustiva para establecer de manera selectiva una

adecuada utilización de la misma de forma que sirva de apoyo para la realización del proyecto.

**La segunda fase:** se basa en el análisis de la normativa jurídica que regula la materia relativa a los Buques de Guerra especialmente en el aspecto concerniente a su inmunidad.

**La tercera fase:** será determinar la situación jurídica del buque en el Derecho Internacional, estableciendo la situación jurídica de los buques propiedad del Estado que llevan a cabo funciones comerciales, concretamente de los que pertenecen a la Armada venezolana en el comercio con el Caribe.

**La cuarta fase:** Se dará a conocer como se realiza el Comercio Marítimo con el Caribe, así como también cuales son las rutas establecidas para realizarlo, y conocer cuáles son aquellos países latinoamericanos que utilizan sus Buques de Guerra para operaciones de Comercio Internacional.

**La quinta fase:** corrección final, transcripción y reproducción de la tesis.

**La sexta fase:** presentación del trabajo de investigación.

## **CONCLUSIONES.**

El presente trabajo de investigación permitió obtener una serie de conclusiones que se relacionan directamente con los objetivos planteados y fundamentados en un conjunto de apreciaciones recogidas a lo largo de la elaboración de dicha investigación, y la cual ayudó a establecer la base para la orientación de futuros trabajos que puedan emanar del mismo, y con lo que se puede concluir lo siguiente:

Comenzamos, refiriéndonos a lo que es el Comercio Internacional, donde puede existir una intransigencia por parte de los países que conforman la Organización Mundial del Comercio, es decir, por parte de la Comunidad Marítima en este caso, ya que la utilización para el comercio con esta clase de Buques representa claramente para esta Organización competencia desleal, porque, existe una desigualdad con respecto a los buques mercantes esto debido a la inmunidad de la cual gozan por ser propiedad de un Estado. Los Buques de Guerra, no aplican en los Convenios de Comercio Internacional, ya que dichos Convenios son aquellos creados para regular la actividad comercial, y estos son aplicables solo a los Buques Mercantes y no a los Buques de Guerra que basándose en la legislación actual no deberían realizar estas actividades de Comercio Internacional.

A este respecto, la realidad es que muchos de estos Buques de Guerra se dedican a la actividad comercial, en este caso hacia las Islas del Caribe, y los cuales vienen realizando esta actividad desde hace mucho tiempo, obviamente esto genera suspicacia en aquellos países con quien se tienen relaciones comerciales, ya que son buques que por su condición de Buque de la Armada, carecen en muchos casos de seguro para el resguardo de la carga, y lo cual es imprescindible para el traslado de mercancías en el ámbito

marítimo, en este sentido, también resulta mucho más rentable para el país su utilización, ya que los costos del transporte como también de su tripulación son mucho más bajos. En el caso de la utilización de dichas Naves de Guerra las cuales se encuentran bajo la protección de la inmunidad, estas no deberían hacer uso de este privilegio dentro de lo que constituye el Comercio Marítimo Internacional, ya que esto le da una gran ventaja con relación a los Buques Mercantes y cuya ventaja genera un hecho de competencia desleal, desigual con respecto a los demás buques, por lo que no deberían invocar su inmunidad cuando realice funciones de Comercio Internacional y deberían apegarse a la normativa existente y al fiel cumplimiento de las obligaciones que regulan a los buques mercantes en el comercio de bienes; como lo son los impuestos, las tasas, las reglamentaciones, etc. que correspondan al país ribereño.

Ahora bien, en el caso del Buque ARA Libertad, ocurrido en el año 2012, este constituyo un caso emblemático, ya que condujo a despejar las dudas con respecto a la Inmunidad de dichos barcos en el Comercio Internacional, en este sentido esta Fragata, al ser retenida en el Puerto de Tema en la Republica de Ghana debido a unas deudas contraídas con una empresa denominada NML, debido a que aparentemente existía en el contrato una *“cláusula de renuncia de inmunidad”*, Argentina apela la decisión ante el Tribunal Internacional del Mar de la ciudad de Habsburgo, el cual estableció la liberación inmediata del buque y un pago por indemnización provocado por la violación de su inmunidad al ser retenido por las autoridades de Ghana. Dicho Tribunal Internacional determino de inmediato que bajo ningún concepto dicha Fragata podía ser objeto de medidas de embargo, lo cual le dio el derecho a Argentina de exigir una indemnización por daños causados. Lo que lleva a asegurar que a pesar de la Normativa Comercial Internacional, los Buques de la Armada por ser propiedad de Estado *“no pierden su inmunidad*

*de ninguna manera”.*

Es decir que, cuando un Buque de la Armada ejerce funciones de Comercio Marítimo Internacional, este debe ser tratado como cualquier Buque Mercante, y debe acatar la normativa internacional existente que regula el Comercio Marítimo, para no ser vistos como Competencia Desleal, por parte de otros países y de Organizaciones Internacionales, pero en la realidad está más que claro que la Inmunidad que poseen dichas naves de Estado “no se pierde”, y se debe respetar la condición jurídica de dicho buque y no permitir ningún tipo de violación a la soberanía de su país de origen, quedando confirmada y claramente establecida esta condición de los Buques de la Armada, con la decisión tomada por el Tribunal Internacional del Mar en el caso planteado anteriormente.

Para finalizar, la condición jurídica de dichos buques, constituyó el problema central de la investigación y la que a través del estudio de la normativa vigente en los Convenios Internacionales y de casos emblemáticos y actuales como el antes mencionado, quedo satisfactoriamente aclarado este asunto en el Comercio Marítimo Internacional y donde podemos afirmar que la Condición jurídica de estos barcos de la Armada “***jamás perderán su Inmunidad***”, sin importar la actividad que estén realizando para el Estado, así que por tal motivo, tampoco podrán ser objeto de ningún tipo de aplicación de medidas como embargos, enajenaciones, sanciones, ejecuciones, etc.

## **BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.**

- BAISTROCCHI, Alfredo. Arte Naval. Barcelona - Editorial Gustavo Gili S.A. 1952.
- DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA.
- ENCICLOPEDIA ESPASA. Enciclopedia Universal Ilustrada. Madrid. Espasa Calpe S.A. 1910.
- F. J. CARRERA HERNÁNDEZ, La inmunidad de ejecución de los Estados en la “Convención de Naciones Unidas sobre las inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes”, *Revista Española de Derecho Internacional*, núm. 2, julio 2006.
- FARIÑA Francisco y Guitián José Luis de Azcárraga Bustamante. Jurisprudencia Internacional Marítima. Consejo Superior de Investigaciones Científicas Madrid, España, 1964.
- G. HAFNER Y L. LANGE: “La Convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens”, *Annuaire Français de Droit International*, vol. L 2004.
- GUERRA IÑIGUEZ, D. Derecho Internacional Público. Editorial Amón C.A, sexta Edición, Caracas 1985.
- GONZÁLEZ Lebrero, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación Ediciones De palma Buenos Aires. Argentina. 1987.
- JIMENEZ-LANDI, Antonio .Barcos. Madrid, Ediciones Águila S.A.1973.
- INFORME DE LA COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL 1991, vol. II, Segunda Parte, cit. (nota 38), p. 29 (comentario 11 al artículo 7).
- J. FERRER LLORET, “La inmunidad de ejecución en la Convención de 2004.
- LÓPEZ Saavedra, Domingo M. Responsabilidad del Transportista por Agua (Según la Convención de Bruselas de 1924). La Ley. Sociedad Anónima Editora e Impresora. Buenos Aires. Argentina, 1971.

- NIEVES-CROES, Javier. Manual de Derecho del Mar para la Armada de Venezuela. Caracas Imprenta Naval. 1992.
- OLIVARES, José. La Armada Profundizara Intercambio Comercial con las Islas del Caribe. Ultimas Noticias. Pág. 54. 1994
- OLIVERA de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. Editorial Porrúa, B. A. México. 1981.
- PIERRE Tapia, Oscar. El Comercio Marítimo según el Código de Comercio Venezolano .Editorial Sucre Caracas, 1985.
- PONTI, Valery Historia de las Comunicaciones - Transportes marítimos. Navarra, Gráficas Stella S.A. 1974.
- RAY, José Domingo. Derecho de la Navegación .Abeledo Perrot. Buenos Aires. Argentina. 1992
- REMIRO BROTONS, ANTONIO Y OTROS, Derecho Internacional, Madrid, McGraw-Hill, 1997.
- REMIRO BROTONS Y R. RIQUELME, E. ORIHUELA, J. DIEZ-HOCHLEITNER, L. PÉREZ-PRAT, Derecho Internacional. España. 2010.
- SALVAT S.A. Ediciones Enciclopedia Salvat para todos. Gráfica Stella S.A. Navarra, 1978.
- SÁNCHEZ, Marco. Proyecto del Servicio Alterno para el Transporte Marítimo hacia el Caribe. Estado Mayor General de la Armada. Caracas 1993.
- VILLARROEL Rodríguez, Francisco Temas de Derecho Marítimo. Paredes Editores Caracas, Venezuela. 1992.

## **CONVENCIONES Y LEYES.**

- CÓDIGO DE COMERCIO VENEZOLANO. Gaceta N° 475 Extraordinaria del 21 de diciembre de 1955.
- CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL, DE 22 DE AGOSTO DE 1885.

- CÓDIGO BUSTAMANTE sobre Derecho Internacional Privado. Suscrito en La Habana, Cuba, en 1928 y publicado en la Gaceta Oficial 09 de abril de 1932.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. Publicada en Gaceta Oficial del jueves 30 de diciembre de 1999, Número 36.860.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DE GHANA. Adoptada el 8 de Mayo de 1992. Entrada en vigor el 7 de Enero de 1993.
- CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE ABORDAJES, Bruselas 1910.
- CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO. Bruselas 1910.
- CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS RELATIVAS A LA INMUNIDAD DE LOS BUQUES DE ESTADO. Bruselas, 1926.
- CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA ALTA MAR, Ginebra, 29 de abril de 1958.
- CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR Montego Bay, Jamaica 1982.
- CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, Bruselas 1924. Protocolo de Enmienda 1963.
- CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LAS INMUNIDADES JURISDICCIONALES DE LOS ESTADOS Y SUS BIENES, año 2005.
- DECLARACION SOBRE ASILO TERRITORIAL, adoptada por unanimidad por la Asamblea General de las Naciones Unidas 1967 (AGNU).
- DECLARACION UNIVERSAL DE DERECHOS HUMANOS. Adoptada y

proclamada por la Resolución de la Asamblea General 217 A (iii) del 10 de diciembre de 1948.

- CONVENCIÓN SOBRE EL ESTATUTO DE LOS REFUGIADOS. Ginebra 28 de Julio de 1951.
- REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJES EN EL MAR, en su anexo b relativo al Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar de 1948.
- RESOLUCIÓN 348 DEL MINISTERIO DE LA DEFENSA. Caracas 19 de Julio de 1994, referente a cuáles son los Signos Distintivos de los Buques de Guerra venezolanos.
- LEY ORGÁNICA DE LAS FUERZAS ARMADAS NACIONALES. Gaceta oficial de la República de Venezuela.4860, extraordinario, Febrero 22, 1995.
- LEY DE COMERCIO MARÍTIMO. Gaceta Oficial N° 5.551 de fecha 09 de noviembre de 2001. Decreto N° 1.506 30 de octubre de 2001.
- LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS. Gaceta oficial N° 37.570 de fecha 14 de noviembre de 2002.
- LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO. Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006. Última reforma publicada DOF 26-05-2011.

#### **BIBLIOTECAS Y CENTROS DE DOCUMENTACIÓN.**

- BIBLIOTECA CENTRAL. Dirección: Universidad Central de Venezuela. Caracas.
- BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS. Dirección: Universidad Central de Venezuela. Caracas.
- BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES. Dirección Universidad Central de Venezuela. Caracas.

- COMANDANCIA GENERAL DE LA ARMADA. Caracas
- MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LAS RELACIONES EXTERIORES. Caracas.
- OFICINA COORDINADORA DE APOYO MARÍTIMO DE LA ARMADA (OCAMAR). Dirección: Sede Puerto de la Guaira. Maiquetía. Estado Vargas.

**PAGINAS WEB.**

<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com>

<http://www.unctad.org>.

<http://www.pdvsa.com/index>.

<http://www.economia48.com/spa/d/competenciadesleal/cmpetncia-desleal.htm>

<http://www.wto.org/indexsp.htm>

<http://www.definicionabc.com/tecnologia/know-how.php#ixzz2x3MU748V>

<http://www.wipo.int/wipolex/es/details.jsp?id=9414>

<http://www.celac.org/>

<http://www.petrocaribe.org/>

<http://www.alba.com/>

<http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/>

## **CURRÍCULUM VITAE DE LA AUTORA.**

**KAREL PATRICIA GERIG CHAURIO**, Venezolana y portadora de la Cedula de Identidad número 14.354.896.

Egresada de la Escuela de Estudios Internacionales en el año 2006, de la Universidad Central de Venezuela en la Ciudad de Caracas, Distrito Capital, obteniendo el Titulo de LICENCIADA EN ESTUDIOS INTERNACIONALES, en la Promoción LXXXI “ Luisa Cáceres de Arismendi”.

A partir de ese momento ha realizado cursos y Talleres de Técnicas para el Aprendizaje y la Investigación, Técnicas de Negociación, Mercados de Competencia y Regulación Internacional, Ceremonial y Protocolo, Contratación Internacional, Solución de Controversias, Arbitraje Internacional, entre otros.

Se ha desempeñado como Coordinadora en la elaboración de Proyectos de Planificación Urbanos, los cuales son realizados para el Ministerio del Poder Popular para Obras Publicas Y Vivienda como Asesora de Proyectos Binacionales Fronterizos tanto en el área de desarrollo urbano como en el área de medio ambiente.

Cursa actualmente estudios en la Caribbean International University (CIU) a través de un convenio con el Centro Internacional de Educación Continua (CIDECE) en la Ciudad de Maracay, estado Aragua, para obtener el título en Derecho y Relaciones Internacionales.

**ANEXOS.**

**Tratados Públicos y Acuerdos Internacionales Venezuela -  
Grenada y Venezuela - Antigua y Barbuda.**