

## Venezuela ante el Derecho del Mar: una aproximación histórica



## Venezuela before the Law of the Sea: a historical approach

## Venezuela antes do Direito do Mar: uma abordagem histórica

Foghin-Pillin, Sergio

 **Sergio Foghin-Pillin** sfoghin@hotmail.com  
Universidad Pedagógica Experimental Libertador,  
Venezuela

**LEX, Revista de Investigación en Ciencias Jurídicas**  
Centro de Investigación y Desarrollo Ecuador, Ecuador  
ISSN: 2631-2883  
ISSN-e: 2631-2883  
Periodicidad: Trimestral  
vol. 4, núm. 11, 2021  
editor@revistalex.org

Recepción: 01 Octubre 2020  
Aprobación: 01 Diciembre 2020  
Publicación: 01 Enero 2021

URL: <http://portal.amelica.org/amelijournal/622/6224538002/>

DOI: <https://doi.org/10.33996/revistalex.v4i11.68>

**Resumen:** El mar fue el primer actor en la historia de Venezuela, cuando a través del Atlántico Colón arribara a tierras americanas. El mismo nombre del país tiene en el mar su origen, inspirado en la ciudad adriática que fuera potencia marítima. En 1852, sería Andrés Bello el primer jurista en sugerir controles por parte de los Estado ribereños, a fin de evitar los efectos de la sobrepesca, idea en la que asoma el concepto de lo que se denominaría mar territorial. En 1942, con la firma del tratado de Paria con el Reino Unido, Venezuela contribuiría notablemente a la jurisprudencia en esta materia. La participación de Venezuela en este campo alcanzaría su culminación en 1974, al ser designada Caracas sede de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Pese a su notable trayectoria, entrado el siglo XXI el país aún tiene pendientes importantes delimitaciones marítimas.

**Palabras clave:** Venezuela, derecho del mar, convención de las naciones unidas sobre derecho del mar, historia.

**Abstract:** The sea was the first actor in the history of Venezuela, when Columbus reached American lands across the Atlantic. The very name of the country has its origin in the sea, inspired by the Adriatic city that was a maritime power. In 1852, Andrés Bello would be the first jurist to suggest controls by the coastal States, in order to avoid the effects of overfishing, an idea in which the concept of what would be called territorial sea appears. In 1942, with the signing of the Paria treaty with the United Kingdom, Venezuela would notably contribute to the jurisprudence in this matter. Venezuela's participation in this field would reach its culmination in 1974, when Caracas was designated as the venue for the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. Despite its remarkable trajectory, into the 21st century the country still has important maritime delimitations pending.

**Keywords:** Venezuela, law of the sea, united nations convention on the law of the sea, history.

**Resumo:** O mar foi o primeiro ator na história da Venezuela, quando Colombo chegou às terras americanas do outro lado do Atlântico. O próprio nome do país tem origem no mar, inspirado na cidade do Adriático que foi uma potência marítima. Em 1852,

Andrés Bello sería o primeiro jurista a sugerir controles pelos Estados ribeirinhos, a fim de evitar os efeitos da sobrepesca, ideia na qual surge o conceito do que se chamaria de mar territorial. Em 1942, com a assinatura do tratado de Paria com o Reino Unido, a Venezuela contribuirá notavelmente para a jurisprudência nesta matéria. A participação da Venezuela neste campo culminaria em 1974, quando Caracas foi designada como sede da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Apesar de sua notável trajetória, no século XXI o país ainda tem importantes delimitações marítimas pendentes.

**Palavras-chave:** Venezuela, lei do mar, convenção das nações unidas sobre a lei do mar, história.

## INTRODUCCIÓN

Usualmente, un mapa físico-político del globo terráqueo representa los océanos y mares, que cubren cerca del 71 por ciento de la superficie del planeta Tierra, como una extensión azul sin otros límites que los bordes de las tierras emergidas, continentales e insulares, que los enmarcan. Esta inmensa extensión acuática abarca un total de más de 332 millones de kilómetros cuadrados, integrada por los océanos Antártico, Ártico, Pacífico, Atlántico e Índico, los cuales, junto con el mar Mediterráneo y el mar Caribe, conforman los célebres siete mares a los cuales siempre se han referido los navegantes (Delgado, 1998).

Las ciencias naturales han podido establecer que la vida comenzó en forma unicelular en el mar, hace unos 3.500 millones, para luego evolucionar hacia las formas más complejas, sobre todo a partir de la llamada “explosión cámbrica”, unos 550 millones de años antes del presente y posteriormente poblar las tierras emergidas (Kauffman, 1995; Kasting, 1998; Peters y Gaines, 2012).

Sin embargo, sobre el origen de esas inconmensurables masas de agua salada, aún no existe pleno consenso entre la comunidad oceanográfica mundial, si bien las investigaciones apuntan a su proveniencia extra-planetaria, a través de innumerables impactos de cuerpos celestes, como meteoritos y cometas, compuestos por enormes volúmenes de agua, cuando la Tierra se encontraba aún en formación, hace alrededor de 3.900 millones de años.

El largo proceso evolutivo culmina con la aparición de los homínidos, quienes hace más de un millón de años lograron el control del fuego y de los cuales descende la especie *Homo sapiens*, los humanos modernos, presentes en el planeta desde hace medio millón de años, cuando mucho, seres que, menos de diez mil años antes del presente, comenzaron a establecerse en comunidades sedentarias, seguidamente practicaron la agricultura y la cría de animales, crearon la división del trabajo y, milenios más tarde, dieron origen a las civilizaciones primigenias – Egipto, Mesopotamia, Acadia- las cuales, al inventar las primeras formas de escritura, marcaron la frontera entre la prehistoria y la historia (Childe, 2010).

Las relaciones iniciales que aquellos primitivos seres humanos establecieron con el mar estuvieron, sin lugar a dudas, vinculadas exclusivamente con la alimentación, como lo indican los abundantes restos de peces y moluscos encontrados en numerosos sitios arqueológicos de 40.000 años de antigüedad,

pertencientes al período Paleolítico (Buitrago, 1996). Ya en tiempos históricos, la intensa navegación por las costas del Mediterráneo, del continente africano y del Atlántico septentrional, fue fundamental en el surgimiento y expansión de sociedades talasocráticas, como la fenicia, la griega, la cartaginesa y, desde luego, la romana, como lo prueban los numerosos restos de naufragios descubiertos e investigados en esos mares, desde finales del siglo XIX (Bass, 1976). Centurias más tarde serían las ciudades-estados denominadas “repúblicas marítimas”, como Amalfi, Pisa, Génova y Venecia, a competir por el dominio sobre la cuenca del Mediterráneo y a contribuir, tras múltiples batallas navales libradas principalmente contra el expansionismo islámico, al enriquecimiento de los tesoros arqueológicos submarinos del Mare Nostrum (Benvenuti, 2007).

En el ámbito mundial, tras los viajes de Cristóbal Colón (Morison, 1991), también el mar Caribe comenzaría a custodiar en sus fondos abundantes y valiosísimos testimonios de las crecientes relaciones del ser humano con el Mar-Océano, ya no limitado a los usos del mar-despensa y del mar puerto, sino en vías de convertirse, a escala global, en el mucho más complejo mar-puente (Arciniegas, 1964; Nweihed, 1973).

Durante todo el extenso período aludido, sobre los mares conocidos y sobre los que se iban sucesivamente incorporando a las cartas náuticas de las potencias marítimas, prevaleció siempre, como norma, la libertad en el ejercicio de las dos actividades marítimas fundamentales, vale decir la navegación y la pesca, principio que, a inicios del siglo XVII, defendió brillantemente el jurista holandés Hugo Grocio, en su célebre obra *Mare Liberum*, en la cual rechaza las pretensiones de monopolio marítimo por parte de Portugal y España, en el océano Índico (Martínez, 2017).

Desde tiempos remotos, dichas libertades excluían una franja de aguas costeras sobre la que los Estados ribereños ejercían dominio más o menos exclusivo, en la medida de sus circunstancias políticas y militares. Cabe señalar que, aunque la expresión *Mare Nostrum* de los tiempos de la dominación romana, implicaba todo el Mediterráneo, en ella podría estar subsumida la idea de la propiedad exclusiva del mar que sirvió de base a la expansión del poderío de Roma y, por tanto, representar el espíritu de lo que después configuró el concepto jurídico de mar territorial (Carpio, 1971).

A comienzos del siglo XVIII, el jurista holandés Cornelius Van Bynkershoeck propuso el ancho de dicha zona como de tres millas náuticas –equivalentes a una legua inglesa-, a partir de la línea de costa, distancia basada en el alcance de fuego de una batería costera. Hacia finales del mismo siglo, el jurista sardo Domenico Alberto Azuni crearía el concepto de mar territorial, aplicable a la franja de aguas litorales antes citada (Nweihed, 1973b), concepto aún en uso y de aplicación prácticamente mundial, aunque con una anchura de doce millas náuticas establecida en la Convención de la Organización de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (ONU, 1982). Dicha convención estableció así mismo la anchura de la zona contigua en otras 12 millas náuticas, a partir del límite exterior del mar territorial; la zona económica exclusiva en 200 millas náuticas y la plataforma continental hasta los 200 metros de profundidad (Jacobson y Rieser, 1998). Estos términos y otros relacionados se definirán a continuación.

Algunos conceptos básicos Aguas interiores

Las aguas interiores son las aguas del lado terrestre de las líneas de base a partir de las cuales se mide la amplitud del mar territorial. En el caso de Venezuela se utiliza a estos efectos las líneas de base recta. Cada Estado costero ejerce plena soberanía sobre sus aguas interiores, similarmente a su territorio terrestre. El derecho de paso inocente no se aplica en aguas interiores. Los ejemplos de aguas interiores incluyen bahías, estuarios e incluso lagos que están conectados al mar.

En el caso de Venezuela algunos ejemplos de aguas interiores son el golfo de Venezuela al sur del paralelo de Castilletes y el lago de Maracaibo; el golfo de Cariaco y bahías como Turiamo, Cata y Mochima (Contramaestre, 2004; Delgado, 1998; IGVS, 2001).

#### Alta mar

La alta mar se compone de todas las áreas marinas que no están incluidas en la zona económica exclusiva, el mar territorial o las aguas internas de un Estado, o en las aguas archipelágicas en los casos de Estados archipelágicos (Harrison, 2011).

#### Derecho del mar

Este concepto define un cuerpo del derecho internacional que rige los deberes y derechos de los estados en el ámbito marítimo. Trata de materias como los derechos de navegación, los reclamos de minerales presentes en los fondos marinos y de la jurisdicción de las aguas costeras. Aunque se fundamenta en una serie de costumbres, tratados y acuerdos internacionales, el moderno derecho del mar deriva en gran medida de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), efectuada en 1982 y en vigencia desde 1994, la cual generalmente se acepta como una codificación de la costumbre internacional. El derecho del mar es la contraparte de derecho público del derecho de almirantazgo o derecho marítimo, que se aplica a aspectos marítimos privados, como el transporte de mercancías por mar, derechos de salvamento, colisiones de buques y seguros marítimos (Harrison, 2011, p 1-2).

Dado que Venezuela aún no ha concluido sus delimitaciones con Colombia al noroeste del territorio nacional (Golfo de Venezuela), el país no se adhirió a la Convención, por cuanto en su artículo 309 ésta prohíbe la formulación de reservas sobre los artículos relacionados con la delimitación de áreas marinas y submarinas, condición que no impide a Venezuela disfrutar de gran parte de los beneficios de la Convención, ni la exime de respetar la mayoría de las disposiciones aprobadas en dicho cuerpo de normas (Delgado, 1998).

#### Mar territorial

El mar territorial de un Estado ribereño se prolonga hasta un máximo de 12 millas náuticas desde la línea de base. Dentro de esta zona, el Estado ribereño ejerce una soberanía total sobre el espacio aéreo, sobre el mar, así como sobre el fondo marino y su subsuelo. Cualquier Estado ribereño puede legislar sobre asuntos relativos a la seguridad de la navegación, la preservación del medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación independientemente de las normas internacionales en la materia. Todos los Estados tienen el derecho de paso inocente a través del mar territorial de otro Estado, aunque este derecho no se extiende al espacio aéreo. El paso inocente implica el desplazamiento a través del mar territorial de manera que no cause ningún tipo de perjuicio para la seguridad del Estado ribereño (IGVS, 2001, p. 6; ONU, 1982, 23-26).

#### Plataforma continental

El concepto de plataforma continental implica tanto elementos geomorfológicos como jurídicos. Los Estados costeros tienen una plataforma continental constituida por el fondo marino y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial, a lo largo de la prolongación natural de su territorio terrestre, hasta el borde exterior del margen continental, o a una distancia de 200 millas náuticas desde sus líneas de base cuando el borde exterior del margen continental no se extiende hasta esa distancia.

Dondequiera que el borde exterior del margen continental de un Estado ribereño se extienda más allá de 200 millas náuticas desde sus líneas de base, puede establecer el límite exterior de su plataforma continental de conformidad con el Artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La porción de la plataforma continental de un Estado costero que se encuentra más allá del límite de 200 millas náuticas suele denominarse plataforma continental extendida.

Un Estado ribereño tiene derechos soberanos y jurisdicción exclusiva sobre su plataforma continental con el propósito de explorarla y explotar sus recursos naturales. Los recursos naturales de la plataforma continental consisten en los minerales y otros recursos no vivos del fondo marino y el subsuelo, junto con organismos vivos que pertenecen a especies sedentarias, es decir, organismos que, en la etapa de cosecha, se encuentran fijos en o debajo del fondo marino (Delgado, 1998).

Desde el punto de vista geomorfológico, frente a las costas venezolanas la plataforma continental presenta características disímiles en los diferentes tramos costeros. En el caso del litoral central, la plataforma tiene escasa extensión, mientras que en el borde litoral atlántico se extiende por cientos de kilómetros mar adentro (Vila, 1960). Es interesante señalar que accidentes tectónicos como la fosa de Cariaco, frente a las costas de los estados Miranda y Anzoátegui, interrumpen la plataforma continental en su acepción geomorfológica más sin afectar la norma jurídica de 200 millas náuticas (Carpio, 1971; Delgado, 1998).

#### Zona contigua

Cada Estado costero puede reclamar una zona contigua adyacente y más allá de su mar territorial que se extiende hacia el mar hasta 24 millas náuticas desde sus líneas de base. En su zona contigua, un Estado ribereño puede ejercer el control necesario para evitar la infracción de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios dentro de su territorio o mar territorial, y sancionar la infracción de las leyes y reglamentos cometidos dentro de su territorio continental o marítimo. Adicionalmente, para controlar el tráfico de objetos arqueológicos e históricos recuperados del mar, un Estado ribereño puede declarar que su extracción del fondo marino de la zona contigua sin su consentimiento es ilegal (Delgado, 1998; IGVSN, 2001; ONU, 1982).

Ya en 1956, Venezuela había establecido una zona contigua de tres millas náuticas a partir del límite exterior de su mar territorial (Gaceta Oficial Extraordinaria No. 496, 1956).

#### Zona económica exclusiva

Cada Estado costero puede reclamar una zona económica exclusiva más allá y adyacente a su mar territorial que se extiende hacia el mar hasta 200 millas náuticas desde sus líneas de base (o hasta un límite marítimo con otro Estado costero). Dentro de su zona económica exclusiva, un Estado ribereño

tiene: (1) derechos soberanos con el propósito de explorar, explotar, conservar y gestionar los recursos naturales, vivos o inanimados, del fondo marino y subsuelo, así como de las aguas adyacentes, además de otras actividades para el explotación económica y exploración de la zona, como la producción de energía de mareas, corrientes y vientos; (2) jurisdicción según lo dispuesto en el derecho internacional con respecto al establecimiento y uso de islas, instalaciones y estructuras artificiales, investigación científica marina, así como la protección y preservación del medio marino, y (3) otros derechos y deberes previstos bajo el derecho internacional (Delgado, 1998; Harrison, 2011; ONU, 1982).

La posición geográfica de Venezuela permite que su zona económica exclusiva “incluya gran parte del Caribe Sur y alcance en total una extensión de aproximadamente 650.000 kilómetros cuadrados” (Cervigón, 1995, La ampliación de los espacios marítimos tras la Convención de 1982 implica que en el mar Caribe y océano Atlántico, Venezuela tiene límites con los siguientes países: Colombia, República Dominicana, Antillas Neerlandesas (Curazao, Bonaire, Saba y San Eustaquio), Aruba, Estados Unidos de Norteamérica (Puerto Rico e Islas Vírgenes, Saint Kits- Nevis, Reino Unido (Montserrat), Francia (Guadalupe y Martinica), Dominica, Santa Lucía, San Vicente, Grenada, Trinidad y Tobago y Guyana, con un total aproximada de unos 5.500 kilómetros de líneas limítrofes (Jaffé, 1996; Martínez, 1981; Olivo, 1989).

La contribución de Venezuela al Derecho del Mar contemporáneo por medio del tratado del golfo de Paria en 1942

Respecto a los aportes de Venezuela al Derecho del Mar, es históricamente relevante recordar que el primer intelectual en advertir acerca del posible agotamiento de los recursos vivos del mar, fue el ilustre intelectual venezolano Andrés Bello, quien ya en 1852 señaló la sobrepesca como una situación inconveniente y abogó por algún tipo de control por parte de los Estados ribereños, de tal manera que no resulta exagerado calificar a Bello como el “Padre espiritual del mar patrimonial” (Nweihed, 1973a).

Las tres etapas de la vida de Bello, repartidas entre Caracas, Londres y Santiago de Chile, le permitieron apreciar las tres visiones marítimas que posteriormente llegaron a integrar el concepto de mar patrimonial: en Venezuela, su país de origen, el mar significaba seguridad y defensa; en Londres, representaba el comercio y la navegación; mientras que en Santiago

sugería generosidad e infinitud. Estos tres períodos en la rica y luminosa vida de un hombre cuyas ideas siempre han dado luces a los latinoamericanos en su conjunto, constituyen los tres pilares del concepto contemporáneo del mar patrimonial.

Venezuela, país que en 1974 fuera el anfitrión de la primera etapa de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, puede enorgullecerse también de haber sido pionero en la presentación de uno de los reclamos más antiguos y respetables en América Latina, con relación al orden legal de los océanos. Estas dos instancias, separadas por una generación y treinta años, atestiguan las principales contribuciones de Venezuela a un largo y paciente proceso legislativo universal, en el que se alternan la costumbre y la convención para consolidar un orden público emergente del mar: superficie, aguas, fondo y subsuelo.

La prospección petrolera podrá reconocerse en el futuro como uno de los hechos económicos más trascendentes del siglo XX. En julio de 1923, cuatro perforadores estadounidenses encontraron petróleo bajo las aguas del lago de Maracaibo, en una concesión conocida entonces como “la franja del kilómetro”, puesto que esa era la anchura estipulada para la concesión, a lo largo de la ribera oriental del Lago. Al menos en Venezuela, esa sería la primera “entrada al mar del hombre, en búsqueda de nuevos espacios para el desarrollo acelerado del combustible básico para su civilización y sus anhelos” (Martínez, 1981, p. 12).

La experiencia de Maracaibo tuvo una fuerte repercusión en la industria petrolera, pero no influyó en el Derecho del Mar por la simple razón de que todo el lago de Maracaibo se encontraba bajo la soberanía nacional de un Estado, pero sí confirió a Venezuela la fama de un país extraordinariamente dotado de petróleo, tanto en tierra como bajo el mar.

Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial en 1939, en el otro extremo del territorio nacional no se habían emprendido perforaciones en alta mar. Sin embargo, existía la sospecha de que el Golfo de Paria, entre Venezuela y Trinidad, podría revelar otro fabuloso hallazgo, especialmente al considerar que la región oriental venezolana también sostenía una producción de alto nivel, en ricos campos petroleros como Oficina, Jusepín y Quiriquire, por citar algunos ejemplos.

Sería la escasez de petróleo durante las primeras etapas de la Segunda Guerra Mundial, la razón principal detrás del impulso de Gran Bretaña para explorar las áreas submarinas cercanas al golfo de Paria, entre Trinidad y Venezuela, donde Cristóbal Colón viera por primera vez a la tierra sudamericana, en su tercer viaje. En una época en que tanto Venezuela como Gran Bretaña reclamaban sólo tres millas de mar territorial, no habría sido consistente para la posición de ninguno de los dos países pretender convertir en aguas interiores un espacio marítimo abierto a la libre navegación.

Dado que la intención de explorar las áreas submarinas tenía que ser legalmente justificada, Gran Bretaña se acercó a Venezuela cuya actitud, al principio, fue cautelosamente receptiva. Después de una pausa que permitió al gobierno venezolano considerar la realidad geológica del área en términos de la economía del país y en consideración de las circunstancias bélicas

imperantes, continuaron las negociaciones entre el Ministro de Relaciones Exteriores de Venezuela, doctor Caracciolo Parra Pérez y el señor D. S. Claim Gainer, Ministro británico residente en Caracas.

Un año después, el informe presentado por el Canciller venezolano ante el Congreso planteó un problema particularmente importante. De acuerdo a dicho informe, las negociaciones con Gran Bretaña referidas al reconocimiento de la soberanía de Venezuela sobre la isla de Patos y sobre la delimitación de las áreas submarinas de Paria, habían comenzado en 1936. Venezuela insistió en recuperar la pequeña isla de Patos, islote originalmente venezolano localizado en el estrecho septentrional, bajo control británico, el cual, de otro modo, habría reforzado la posición negociadora de Gran Bretaña y probablemente incrementado su parte en la delimitación, en detrimento, desde luego, de los intereses venezolanos. Resuelto este problema de manera favorable para Venezuela, el primer tratado para la delimitación de áreas submarinas del Derecho Internacional se firmó en Caracas el 26 de febrero de 1942.

Cabe destacar que el tratado del Golfo de Paria fue pionero y precursor con relación a los aspectos que se apuntan de seguidas.

- El establecimiento de la regla de que las áreas submarinas (plataforma continental) de un Estado costero comenzarían legalmente fuera del mar territorial y en ningún caso a lo largo de la línea de costa donde comienza el mar territorial. Hay que precisar que el tratado no expresa ninguna consideración respecto al límite exterior de la plataforma.

- La afirmación de una cierta relación legal entre el Estado costero y las áreas submarinas correspondientes (plataforma continental), de tal manera que se interprete como anexión absoluta.

- La restricción implícita de los recursos objeto de cualquier explotación futura de las áreas submarinas (plataforma continental) para petróleo y productos asociados, distintos y opuestos a los orgánicos naturales y recursos renovables, como especies ictícolas demersales o crustáceos. Sin embargo, ni se expresaba la palabra “recursos” ni se mencionaba especialmente la pesca, aparte de estar implicada como una actividad superficial que requiere paso y navegación.

- La separación explícita entre los derechos recién adquiridos de las potencias contratantes a sus respectivas áreas submarinas (plataforma continental) y la libertad de paso y navegación inherente al estatus de las aguas suprayacentes. Este principio estaba vinculado a acompañar todo el proceso de la plataforma continental jurídica, anunciando el comienzo de un nuevo orden legal del espacio submarino, basado en el respeto de las libertades tradicionales del espacio marítimo superficial correspondiente.

- El reconocimiento, en interés de la contraparte, de ciertas limitaciones en el ejercicio por parte del Estado ribereño de su recién adquirido derecho, con los siguientes propósitos: 1.) Prevenir la contaminación del medio marino, no sólo por el propio Estado ribereño, sino también por los concesionarios que pudieran actuar en su nombre. Aunque la protección contra la contaminación estaba dirigida a las aguas territoriales de la parte opuesta, debido a la ausencia de terceros en esa área en particular, la posterior mención de ‘aguas navegables’ implica la primera reserva general de este tipo contra la contaminación marina resultante de la explotación del fondo marino. 2.) Salvaguardar la navegación de la posibilidad de ser cerrada o impedida por obras o instalaciones que pudiesen erigirse, las cuales, eventualmente, deberán construirse, señalarse e iluminarse de tal manera que no constituyan obstáculos ni peligros para la navegación.

- La omisión de cualquier referencia al método aplicado por Venezuela y Gran Bretaña en la delimitación del Golfo de Paria. El propio Tratado es un ejemplo de que el acuerdo obtenido y la división prescrita allí sólo era posible a través de la negociación. Este es un punto extremadamente importante ya que muchas partes interesadas en controversias posteriores, han señalado que se había empleado el método de la equidistancia. Tal afirmación es absolutamente Incorrecta y engañosa (Nweihed, 1974b).

Debe tenerse en cuenta que el Tratado anglo- venezolano de 1942, no fue únicamente el resultado del interés de una de las partes en la plataforma continental. Tal vez represente una imagen más objetiva y auténtica de la realidad del mundo hace más de treinta años, asumir que Gran Bretaña fue el socio más interesado en resolver el problema de aquella delimitación. Cuando el Tratado se examina a la luz de la contribución de Venezuela al Derecho del

Mar contemporáneo (Jaffé, 1996; ONU, 1982; ONU, 2001), el papel de Gran Bretaña no puede ser subestimado ni mal entendido, haciéndose hincapié en el hecho de que posteriormente el Reino Unido siguió la misma política al extender los límites de casi todas sus colonias potencialmente ricas en petróleo, desde Brunei en el sudeste asiático, hasta las islas Malvinas, en el extremo sur de Argentina.

Sus aliados árabes a lo largo del Golfo Pérsico, emitieron una serie de declaraciones en 1949, anexándose el fondo marino y el subsuelo bajo las aguas de la alta mar contigua a su territorio, actuando indudablemente inspirados en el modelo del Tratado de Paria, transmitido por Gran Bretaña a través de su vasto sistema imperial.

Sin embargo, hay una diferencia fundamental entre las actitudes de Gran Bretaña y Venezuela con relación al mismo acuerdo. Mientras Gran Bretaña adoptó el principio para sus colonias ultramar en Asia y América (Trinidad y Tobago accedió a las disposiciones del Tratado al independizarse en 1962), se había resistido a la adopción de cualquier medida especial para proclamar soberanía o jurisdicción sobre sus propios dominios submarinos insulares y propios hasta 1964, cuando, casi simultáneamente, se convirtió en parte de la Convención de Ginebra.

Venezuela, por otro lado, promulgó su propia ley sobre la plataforma continental y otras áreas marítimas en mediados del siglo XX (República de Venezuela, 1956), en un momento en que hubo suficiente consenso internacional como para justificar una apreciación casi universal de la doctrina.

El proceso de la Corte Internacional de Justicia sobre los Casos de la Plataforma Continental en el Mar del Norte, 1967-69, así como la opinión individual de los jueces (Nweihed, 1974b) rescataron el Tratado de Paria de un relativo olvido y lo vincularon permanentemente a la historia de la nueva doctrina. Para Gran Bretaña fue inicialmente un instrumento de política colonial y posteriormente fue legado al legítimo sucesor. Para Venezuela, en cambio, fue un instrumento de política nacional que sirvió de base para sus futuras actuaciones en materia de Derecho del Mar (Jaffé, 1996; Nweihed, 1973b; 1974a; 1975; 1976), bases que, tres décadas más tarde, le conducirían a ser el país anfitrión de una fundamental sesión de la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La tercera conferencia de la Organización de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

La Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar estaba programada para efectuarse en Santiago de Chile. Los trágicos sucesos acontecidos en el Palacio de La Moneda, el 11 de septiembre de 1973, determinaron que la República de Chile renunciara a ser sede de la Conferencia, a raíz de lo cual las ciudades de Ginebra y de Viena aspiraban a ser la sede sustituta de un evento que se estimaba podría reunir tres mil delegados y numerosos organismos internacionales.

A pesar de que en Venezuela se encontraba en sus meses finales el Gobierno del presidente Rafael Caldera y, por tanto, se preparaba una cercana convocatoria a elecciones presidenciales, los órganos diplomáticos venezolanos obtuvieron el beneplácito de la Organización de las Naciones Unidas para que el país caribeño

fuese la sede sustituta de la Conferencia, a cual se instalaría en Caracas, a mediados de julio de 1974.

Tras la elección de Carlos Andrés Pérez como Presidente de la República, se acordó la creación de una Comisión Organizadora de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, comisión que encabezaría el ex candidato presidencial y diplomático Miguel Ángel Burelli Rivas, quien integró un equipo de especialistas del mayor nivel, con los que se iniciaron las actividades de coordinación con la ONU y los trabajos de preparación de la infraestructura que en Caracas acogería las sesiones de la Conferencia, además de la logística para atender a los delegados y a todo el personal de apoyo en Caracas.

La Conferencia, presidida por el embajador de Sri Lanka, H. S. Amerasinghe, se inauguró el 12 de junio de 1974 y tuvo una duración de diez semanas, con la asistencia de los representantes de 137 Estados. Entre los delegados internacionales figuraba el embajador de la República de Malta, doctor Arvid Pardo, impulsor de la tesis de la internacionalización de los fondos marinos (Jacobson y Rieser, 1998).

El temario de la Conferencia se organizó en tres comisiones principales que tratarían respectivamente los temas relacionados con los fondos marinos, los aspectos jurídicos y aquellos relacionados con la preservación del medio marino, área que lograba por primera vez un tratamiento autónomo en el proceso de la codificación del Derecho del Mar.

La Conferencia tuvo una destacada cobertura por parte de los medios de comunicación tanto internacionales como nacionales. Entre estos últimos destacan una serie de artículos de prensa publicados en los principales diarios capitalinos por el Profesor Kaldone G. Nweihed, docente e investigador, cofundador del Instituto de Tecnología y Ciencias Marinas de la Universidad Simón Bolívar.

La sesión de Caracas de 1974 echó las bases para la elaboración de los textos requeridos para la negociación en el seno de cada una de las tres comisiones mencionadas, Sin embargo hubo de realizarse otras convocatorias para una nueva fase, la cual se efectuó en Ginebra en 1975 y sólo en 1982 se logró el acuerdo de un texto único para las negociaciones y que se pudiera firmar la Convención, la cual no fue suscrita por Venezuela dado lo imperativo de la norma que impedía vetar algunos artículos del mayor interés para el país, en vista, sobre todo, a sus diferencias con Colombia en el tema de la delimitación de las áreas marinas y submarinas en el golfo de Venezuela (Nikken, 1980; Nweihed, 1975).

#### Sinopsis histórica del marco legal

En resumen, los principales instrumentos legales relacionados con el Derecho del Mar y que han regido o rigen lo atinente a los espacios marinos y submarinos venezolanos, son los que se enumeran a continuación (IGVSB, 2001).

- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, publicada en la Gaceta Oficial No. 36.860, del 30 de diciembre de 1999, particularmente en sus artículos 10, 11 y 12 en los que se trata del espacio geográfico y la división política.
- Decreto Presidencial que fija aguas territoriales de la República de Venezuela y cierra las bahías y golfos con una línea de base recta a través de sus aperturas. Gaceta Oficial No. 19.981, del 16 de septiembre de 1939.

- Ley sobre el Mar Territorial, Plataforma Continental, protección de la pesca y Espacio Aéreo. Gaceta Oficial No. 496 Extraordinario, del 17 de agosto de 1956.
  - Ley Aprobatoria de la Convención sobre Plataforma Continental. Gaceta Oficial No. 26.614, del 31 de julio de 1961.
  - Ley Aprobatoria de la Convención sobre el Mar Territorial y l Zona Contigua. Gaceta Oficial No. 26.615, del 31 de julio de 1961.
  - Ley Aprobatoria de la Convención sobre Alta Mar. Gaceta Oficial No. 26.616, del 01 de agosto de 1961.
  - Decreto Presidencial No. 1.152 sobre la línea de base recta, sector línea divisoria del río Esequibo y Punta Araguapiche, Territorio Federal Delta Amacuro. Gaceta Oficial No. 28.672, del 09 de julio de 1968.
  - Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a lo largo de las costas continentales e insulares de la República de Venezuela. Gaceta Oficial No. 2.291, No. 5.263 Extraordinario, del 17 de septiembre de 1998
  - Ley de Reforma Parcial de la Ley de Navegación. Gaceta Oficial No. 5.263 Extraordinario, del 17 de septiembre de 1998.
  - Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. Gaceta Oficial No. 37.330, del 22 de noviembre de 2001.
- Este último instrumento legal establece una derogatoria de las siguientes leyes y artículos (República Bolivariana de Venezuela, 2001).
- La Ley del 21 de Julio de 1933 sobre Admisión y Permanencia de Naves de Guerra Extranjeras en Aguas Territoriales y Puertos de Venezuela, publicada en la Gaceta Oficial extraordinaria de la República de Venezuela sin número del 21 de julio de 1933.
  - Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a lo largo de las Costas Continentales e Insulares de la República de Venezuela, del 06 de julio de 1978, publicada en la Gaceta Oficial extraordinaria de la República de Venezuela N° 2.291 del 26 de julio de 1978.
  - Los artículos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 de la Ley sobre el Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección de la Pesca y Espacio Aéreo, del 27 de julio de 1956, publicada en la Gaceta Oficial extraordinaria de la República de Venezuela N° 496 del 17 de agosto de 1956.
  - Los artículos 3, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87 y 94 de la Ley de Navegación del 1° de septiembre de 1998, publicada en la Gaceta Oficial extraordinaria de la República de Venezuela N° 5.253 del 17 de septiembre de 1998.
  - El decreto No 2.072 de fecha 24 de septiembre de 1997, mediante el cual se dicta la Reforma Parcial del decreto No 509 del 27 de febrero de 1985, mediante el cual se crea el Consejo Nacional de la Marina Mercante, publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 36.308 del 08 de octubre de 1997.

## CONCLUSIONES

A pesar de la considerable tradición de Venezuela en materia de Derecho del Mar, desde hace algunos años se aprecia un decaimiento del interés académico por este campo, el cual involucra tanto las escuelas de Derecho como las de Historia y Geografía; prueba de esta afirmación se encuentra en el hecho de las

muy escasas tesis de grado y de postgrado que pueden encontrarse sobre el tema, en los repositorios universitarios disponibles en plataformas electrónicas.

En la actualidad, Venezuela aún tiene pendiente la delimitación de áreas marinas y submarinas con las islas caribeñas de Dominica, Granada, Montserrat, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía,

San Vicente y las Granadinas. Los derechos de Venezuela en esta región se fundamentan en la presencia de Isla de Aves, de sólo cuatro hectáreas de extensión, situada a unos 509 kilómetros al norte de la isla de Margarita (Nweihed, 1974c).

Igualmente se encuentra pendiente la delimitación en aguas atlánticas con Guyana, proceso que está sujeto a la reclamación venezolana, de larga data, sobre el territorio del Esequibo.

Probablemente la delimitación de mayor importancia que aún se encuentra sin resolución es la referida a los límites con la República de Colombia en aguas del golfo de Venezuela y del mar Caribe, diferendo que incluye la reclamación del reconocimiento de la territorialidad del archipiélago venezolano de Los Monjes.

En este proceso de reclamación de Venezuela de sus derechos en el Golfo, surgieron inclusive polémicas internas (Nikken, 1980) que alcanzaron una notoria publicidad a finales de la década de 1980, cuando surgió la llamada Hipótesis de Caraballeda. Circunstancias éstas que generaron fracturas internas aún no superadas y que, según la opinión de expertos en la materia, han sido quizá el mayor obstáculo para avanzar hacia una solución del diferendo (Jaffé, 2005).

Más allá de las divergencias políticas y geopolíticas, a futuro su localización geográfica impondrá a Venezuela la necesidad de valorar los inmensos recursos que guardan sus vastas extensiones marítimas, tanto en su superficie, como en sus espacios marinos y submarinos generados por sus costas continentales y por su antepaís insular (Carpio, 1981).

Algunas de las principales capitales venezolanas –Maracaibo, Coro-La Vela, Valencia-Puerto Cabello, Caracas-La Guaira, Barcelona-Puerto La Cruz, Cumaná, Tucupita y Ciudad Bolívar- a través de sus puertos cercanos –marítimos o fluviales-, algunas puertos ellas mismas, presentan una fachada marítima que las integra al Caribe y al Atlántico (Niño, 2000), y, por ende, a su dinámica geoeconómica.

Por múltiples razones, de índole muy diversa, el país que en su bautizo recibió el nombre de una república marinera, deberá volver a sus orígenes, entonces podrá encontrar inspiración en su historia como destacada protagonista de la evolución del Derecho del Mar, durante buena parte del siglo XX.

## REFERENCIAS

- Arciniegas, G., (1964). *Biografía del Caribe*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana
- Bass, G. F. (1976). *Naufragios históricos en el Mediterráneo*. En: *El mar, reto y esperanza*. P. 151-156. París: UNESCO
- Benvenuti, G. (2007). *Le repubbliche marinare*. Amalfi, Pisa, Genova e Venezia. Roma: Newton Compton Editori
- Buitrago, J. (1996). *La historia de la oceanografía*. Memoria de la Sociedad de Ciencias Naturales La Salle, 56(146), 3-22
- Carpio Castillo, R. (1971). *El Golfo de Venezuela. Mar territorial y plataforma continental*. Caracas: Ediciones República

- Carpio Castillo, R. (1981). *Geopolítica de Venezuela*. Caracas: Ariel-Seix Barral Venezolana
- Cervigón, F. (1995). *Las Dependencias Federales*. Caracas: Academia Nacional de la Historia
- Childe, G. (2010). *Los orígenes de la civilización*. México: Fondo de Cultura Económica
- Contramaestre Torres, A. (2004). El Derecho del Mar. *Aula y Ambiente. Revista de Investigación*, 4(7), 77-106
- Delgado, J. R. (1998). *Diccionario del mar venezolano*. Caracas: Editorial CEC.
- Harrison, J. (2011). *Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law*. Cambridge: Cambridge University Press
- Instituto Geográfico de Venezuela Simón Bolívar-IGVSB. (2001). *Los espacios marinos bajo soberanía y/o jurisdicción de Venezuela en el Caribe y en el Atlántico*. Caracas: Autor
- Jaffé Carbonel, A. (1996). *Venezuela y la evolución del Derecho del Mar en materia de delimitación marítima*. Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales
- Jaffé Carbonel, A. (2000). Las delimitaciones marítimas de Venezuela. En: *Venezuela y... Los países hemisféricos, ibéricos e hispanoparlantes*. P. 936-942. Caracas: Instituto de Altos Estudios de América Latina
- Jaffé Carbonel, A. (2005). La delimitación de las áreas marinas y submarinas venezolanas en el mar Caribe y océano Atlántico. En: *Geo- Venezuela*. P. 80-101. Caracas: Fundación Empresas Polar
- Jacobs on, J. L. & Rieser, A. (1998). The evolution of Ocean Law. *Scientific American*, 9(3), 100-105
- Kasting, J. F. (1998). The origins of water on Earth. *Scientific American*, 9(3), 16-20
- Kauffman, S. (1995). *At Home in the Universe: The Search for Laws of Self-Organization and Complexity*. New York: Oxford University Press
- Martínez, A. (1981). *La diferencia con Colombia*. Caracas: EDRECA
- Martínez T., J. A. (2017). «Gobernar el Mundo». La polémica *Mare Liberum* versus *Mare Clausum* en las Indias Orientales (1603-1625). *Anuario de Estudios Americanos*, 74(1), 71-96. Recuperado de [estudiosamericanos.revistas.csic.es](http://estudiosamericanos.revistas.csic.es)
- Morison, S. M. (1991). *Cristoforo Colombo*. Milano: Longanesi
- Nikken, P. (1980). *La costa seca favorece a Colombia*. Caracas: Ministerio de Información y Turismo
- Niño Araque, W. (2000). La parte caribeña de Caracas. *Revista Bigott*, 54-55, 46-53
- Nweihed, K. G. (1973a). Andrés Bello, padre espiritual del mar patrimonial. *Revista de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas de Cooperación*. 1, 33
- Nweihed, K. G. (1973b). La vigencia del mar. Una investigación acerca de la soberanía marítima y la plataforma continental de Venezuela dentro del marco internacional del Derecho del Mar. T1. Caracas: Equinoccio
- Nweihed, K. G. (1974a). La vigencia del mar. Una investigación acerca de la soberanía marítima y la plataforma continental de Venezuela dentro del marco internacional del Derecho del Mar. T2. Caracas: Equinoccio
- Nweihed, K. G. (1974b). Venezuela's Contribution to Law of the Sea. *San Diego Law Review*, 11(3), 603-633
- Nweihed, K. G. (1974c, noviembre 11). Soberanía Marítima: La Isla de Aves: Un Milagro en el Mar. *El Universal*, 2-3
- Nweihed, K. G. (1975). *La delimitación marítima al noroeste del golfo de Venezuela*. Caracas: Instituto de Tecnología y Ciencias Marinas. Universidad Simón Bolívar

- Nweihed, K. G. (1976). *La contaminación marina ante el Derecho Internacional. La protección y limpieza de los mares para normas y principios jurídico-internacionales*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República
- Olivo Chacín, B. (1989). *Geografía de la región insular y del mar venezolano*. Caracas: Ariel- Seix Barral Venezolana
- Organización de las Naciones Unidas. (1982). *Convención de la Organización de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Recuperado de [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf).
- Organización de las Naciones Unidas. (2001). *Manual de delimitación de fronteras marítimas*. Nueva York: Autor
- Peters, S. E. & Gaines, R. R. (2012). Formation of the 'Great Unconformity' as a trigger for the Cambrian explosion. *Nature*, 484(7394), 363-
- República de Venezuela. (1956). *Ley sobre mar territorial, plataforma continental, protección de la pesca y espacio aéreo*. Gaceta Oficial No. 496 Extraordinario. Caracas, 11 de agosto de 1956. Recuperado de <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ven83243.pdf>
- República Bolivariana de Venezuela. (2001). *Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares*. Gaceta Oficial No. 37330. Caracas, 22 de noviembre de 2001. Disponible en <https://www.ecolex.org/es/details/legislation/decreto-ley-no-143701-ley-organica-de-los-espacios-acuaticos-e-insulares-lex-faoc055090/>
- Vila, P. (1960). *Geografía de Venezuela T I*. Caracas: Ministerio de Educación