



LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
EN SU NOMBRE
EL TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA

MAGISTRADO PONENTE: LUIS FERNANDO DAMIANI BUSTILLOS

Mediante escrito presentado en la Secretaría de esta Sala el 19 de julio de 2021, los abogados **ABIEL ELI PEREIRA BRICEÑO** y **AMÍLCAR ALEXIS SILVA GUERRA**, titulares de las cédulas de identidad números V.-13.382.207 y V.-8.852.431, inscritos en el Instituto de Previsión Social del Abogado bajo los números 141.117 y 218.709, respectivamente, actuando en nombre propio, interpusieron demanda de colisión de leyes entre la Regla II/2 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y el artículo 280, numeral 1 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, de conformidad con lo establecido en el artículo 336, numeral 8 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y el artículo 25, numeral 8 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia.

Por auto de la misma fecha, se dio cuenta en Sala del presente expediente y se designó ponente al Magistrado Luis Fernando Damiani Bustillos.

El 27 de abril de 2022, se constituyó esta Sala Constitucional en virtud de la incorporación de los Magistrados designados por la Asamblea Nacional en sesión ordinaria celebrada el 26 de abril de 2022, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.696 Extraordinario del 27 de abril de 2022, quedando integrada de la siguiente forma: Magistrada Gladys María Gutiérrez Alvarado, Presidenta; Magistrada Lourdes Benicia Suárez Anderson, Vicepresidenta; Magistrados y Magistradas Luis Fernando Damiani Bustillos, Calixto Antonio Ortega Ríos y Tania D'Amelio Cardiet.

Mediante diligencia del 18 de mayo de 2022, el abogado Amílcar Alexis Silva Guerra, anteriormente identificado, solicitó a la Sala que se abocara al conocimiento de la causa y manifestó interés procesal en que se decidiera la demanda ejercida. Ese mismo día, se dio cuenta en Sala de tal actuación y se ordenó agregarla a los autos.

El 27 de septiembre de 2022, vista la licencia autorizada por la Sala Plena de este Alto Tribunal al Magistrado Calixto Ortega Ríos y la incorporación de la Magistrada Michel Adriana Velásquez Grillet, esta Sala quedó constituida de la siguiente manera: Magistrada Gladys María Gutiérrez Alvarado, Presidenta; Magistrada Lourdes Benicia Suárez Anderson, Vicepresidenta; y los Magistrados Luis Fernando Damiani Bustillos, Tania D'Amelio Cardiet y Michel Adriana Velásquez Grillet.

Los días 4 de octubre y 13 de diciembre de 2022, el mencionado abogado solicitó a la Sala que se abocara al conocimiento de la causa y manifestó su interés en que se decidiera la misma. En esas fechas, se dio cuenta en Sala de tales peticiones y se ordenó agregarlas al expediente judicial.

Los días 13 de febrero, 26 de junio y 18 de diciembre de 2023, el abogado Amílcar Alexis Silva Guerra reiteró los pedimentos anteriores. Por autos de las mismas fechas, se dio cuenta en Sala y se acordó agregar dichas actuaciones a los autos.

El 17 de enero de 2024, se reunieron las Magistradas y los Magistrados Doctores Tania D'Amelio Cardiet, Presidenta de la Sala Constitucional, Lourdes Benicia Suárez Anderson, Vicepresidenta, Gladys María Gutiérrez Alvarado, Luis Fernando Damiani Bustillos, y Michel Adriana Velásquez Grillet, quienes fueron electos con tal carácter en reunión de Sala Plena del Tribunal Supremo de Justicia de esta misma fecha, de conformidad con lo establecido en los artículos 19 y 20 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia, quedando constituida de la siguiente manera: Doctores Tania D'Amelio Cardiet, Presidenta de la Sala Constitucional, Lourdes Benicia Suárez Anderson, Vicepresidenta, Gladys María Gutiérrez Alvarado, Luis Fernando Damiani Bustillos y Michel Adriana Velásquez Grillet.

Los días 19 de febrero y 1° de julio de 2024, el abogado Abiel Pereira, actuando en nombre propio, manifestó interés en la resolución de la causa y solicitó pronunciamiento.

El 14 de octubre de 2024, visto el beneficio de jubilación otorgado por la Sala Plena a la Magistrada Dra. Gladys María Gutiérrez Alvarado y la incorporación de la Magistrada Dra. Janette Trinidad Córdova Castro, esta Sala quedó constituida de la siguiente manera: Magistrada Dra. Tania D'Amelio Cardiet, Presidenta; Magistrada Lourdes Benicia Suárez Anderson, Vicepresidenta; el Magistrado y Magistradas Luis Fernando Damiani Bustillos, Michel Adriana Velásquez Grillet y Janette Trinidad Córdova Castro, ratificándose la ponencia al Magistrado Luis Fernando Damiani Bustillos, quien con tal carácter suscribe el presente fallo.

El 14 de noviembre de 2024, el abogado Amílcar Alexis Silva Guerra, manifestó interés en la resolución de la controversia y solicitó pronunciamiento.

Realizado el estudio individual de las actas que conforman el expediente, esta Sala pasa a decidir previas las siguientes consideraciones.

I DE LA DEMANDA DE COLISIÓN DE LEYES

Los abogados Abiel Eli Pereira Briceño y Amílcar Alexis Silva Guerra, anteriormente identificados, actuando en nombre propio, interpusieron demanda de colisión de leyes entre la Regla II/2 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, comúnmente identificado por sus siglas en inglés “STCW 78/95”, y el artículo 280, numeral 1 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, con base en las razones de hecho y de derecho que se transcriben a continuación:

Que “(...) la República [Bolivariana de Venezuela] reconoce el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, [de] 1978, conocido comúnmente por sus siglas para la gente de mar (Código de Formación), 1995, emanado de la Organización Marítima Internacional, organismo internacional asesor del sistema de las Naciones Unidas, de la cual la República forma parte. Este Convenio Internacional fue debidamente ratificado por la República mediante su publicación en la

Gaceta Oficial (...) número 5.752, Extraordinaria de fecha 03 de enero de 2005 (...)". (Corchete de la Sala).

Que "(...) *esta norma internacional ratificada por Venezuela (...)*", establece los requisitos mínimos aplicables para la titulación de capitanes y primeros oficiales de puente de los buques de arqueo bruto.

Que "(...) *con posterioridad, la República emit[ió] una norma interna denominada Decreto 1.445 con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marina y Actividades Conexas (Sic), publicado en la Gaceta Oficial Nro. 6.153 Extraordinaria del 18 de noviembre de 2014, que entre otras materias regula la titulación de la gente de mar por parte de la autoridad acuática nacional, conocido como INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS (INEA) (...)*". (Corchete agregado).

Que "(...) *en esta ley nacional se establece una similitud con respecto al Convenio STCW 78/95, en cuanto a los requisitos exigidos para obtener el título, específicamente para los oficiales de la marina mercante nacional que deben embarcar como capitán y primer oficial de puente de buque con arqueo bruto comprendido entre 500 y 3000 de Unidades de Arqueo Bruto (UAB), tal y como lo contempla el artículo 279 numerales 1 y 3 (...)*".

Que "(...) *el Convenio STCW 78/95 no establece limitaciones geográficas para la navegación de [la] Gente de Mar (...)*". (Corchete de la Sala).

Que "(...) *la Ley de Marinas y Actividades Conexas (Sic) venezolana no exige limitaciones geográficas para el Primer Oficial de la Marina Mercante, en concordancia con las disposiciones del Convenio STCW 78/95, pero sí limita geográficamente al Capitán Costero, oficial de la Marina Mercante quien tiene una mayor responsabilidad de mando y navegación tanto en materia civil [y] administrativa como penal (...)*". (Negrillas y corchete agregados).

Que "(...) *existe una discriminación en el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas (Sic), que es una norma jurídica interna, al establecer una limitación geográfica a los Oficiales que han obtenido su titulación ante las [a]utoridades [a]cuáticas de Venezuela, específicamente en el caso del título de Capitán Costanero (art. 280, numeral 1), con respecto a sus símiles que han obtenido la titulación en otros países que también son sig[natarios] del Convenio STCW 78/95 y que sólo acogen las disposiciones de dicho Convenio, sin requerirles otros requisitos ni establecer nuevas o mayores limitaciones para su desempeño diferentes a la de la [R]egla II/2 del Convenio citado (...)*". (Corchetes de la Sala).

Que "(...) *comparando los artículos 280.1 y 279.3 de la ley nacional, se exige mayores requisitos para obtener el título de capitán costanero que para el de primer oficial, a pesar de que ambos tienen funciones de navegación y comando contempladas tanto en el Convenio STCW 78/95 como en la [l]ey interna, sin embargo, en la legislación interna nacional se incorpora en este artículo 280 numeral 1, una limitación geográfica de*

desempeño en el mando de buques cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 3000 unidades de arqueado bruto, que no se contempla en otras legislaciones internacionales de los países que también son signatarios (Sic) del [C]onvenio STCW 78/95, siendo así Venezuela una de las excepciones en cuanto al establecimiento de limitaciones geográficas (...)". (Corchetes agregados).

Que "(...) con la aplicación de las limitaciones geográficas que estableció el artículo 280.1 de la ley interna nacional y que a su vez son inexistente[s] en el Convenio STCW 78/95, que también es ley nacional, se aprecia que los capitanes costaneros venezolanos pueden ejercer navegación ultramar por parte del Mar Caribe, Centroamérica e inclusive en áreas del océano pacífico, en cambio dichas limitaciones geográficas no abarcan áreas de navegación en espacios del territorio nacional como la fachada del [A]tlántico en la Zona de Reclamación con Guyana, o en algunas áreas de navegación fluviales del Río Orinoco, siendo esto una total incongruencia, tanto práctica como jurídica (...)". (Corchetes de la Sala).

Que "(...) se aprecia igualmente una contravención con el [p]rincipio [g]eneral del Derecho 'QUI POTEST PLUS, POTEST MINUS' que significa 'el que puede lo más, puede lo menos', ya que un capitán costanero que obtiene su título en Venezuela debe cumplir con el requisito de haber cumplido con un período de embarque a bordo de por lo menos [treinta y seis] (36) meses teniendo su título limitaciones geográficas de acuerdo con la ley interna nacional (art. 262), en cambio para un primer oficial se le exige haber cumplido con un período de embarque a bordo de por lo menos [veinticuatro] (24) meses sin tener ningún tipo de limitaciones geográficas para su desempeño (art. 255), ejerciendo ambos oficiales de la marina mercante funciones de navegación y comando (...)". (Corchetes de la Sala).

Con base en los alegatos expuestos, la parte actora solicitó a la Sala que se pronunciara sobre los siguientes particulares:

Que "(...) existe una COLISIÓN DE LEYES, entre el Convenio STCW 78/95 emanado de la Organización Marítima Internacional, organismo internacional asesor del sistema de las Naciones Unidas, de la cual la República forma parte, y que ha sido debidamente ratificado por la República mediante su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela número 5.752 Extraordinaria, de fecha 03 de enero de 2005, y el Decreto 1.445 con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marina y Actividades Conexas (Sic), publicado en la Gaceta Oficial Nro. 6.153 Extraordinaria del 18 de noviembre de 2014 en cuanto a las limitaciones geográficas establecidas en el final de ese ordinal (...)".

Que "(...) como consecuencia de la colisión entre las leyes objeto de esta acción, [solicita que] se establezca la relevancia del Convenio STCW 78/95 sobre el Decreto 1445 con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas (Sic), específicamente en su artículo 280.1, prevaleciendo lo dispuesto en la primera norma jurídica (...)". (Corchete agregado).

Que “(...) esta Sala Constitucional, determine como consecuencia de la colisión existente entre las normas jurídicas objeto de esta acción, que la parte final del artículo 280, numeral 1 del Decreto 1445 con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marina y Actividades Conexas (Sic), publicado en la Gaceta Oficial Nro. 6.153 Extraordinaria del 18 de noviembre de 2014 que establece una limitación geográfica, es innecesaria, incongruente y discriminatoria para el desarrollo de las funciones de navegación y comando de la Gente de Mar que poseen [el] título de Capitán Costanero obtenido en Venezuela (...)”. (Corchete de la Sala).

Que “(...) esta Sala Constitucional, como consecuencia de la colisión existente entre las normas jurídicas objeto de esta acción, ordene la supresión de la parte final del artículo 280, numeral 1 del Decreto 1445 con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marina y Actividades Conexas (Sic), publicado en la Gaceta Oficial Nro. 6.153 Extraordinaria del 18 de noviembre de 2014, quedando redactada de la siguiente manera: ‘Artículo 280: Los títulos de Marina Mercantil facultan para desempeñar a bordo, las siguientes funciones: 1. Capitán Costanero: para ejercer el mando de buques cuyo arqueado bruto esté comprendido entre quinientas unidades (500 AB) y tres mil unidades (3.000 AB)’ (...)”.

Que “(...) se ordene la publicación del Decreto 1445 con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marina y Actividades Conexas (Sic), con la supresión acordada por esta Sala Constitucional, en un solo texto en la Gaceta Oficial, todo de conformidad con el artículo 218 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (...)”.

Por último, la parte accionante promovió pruebas documentales, testimoniales, prueba de informes y prueba de reproducciones, copias y experimentos con el objeto de evidenciar la plausibilidad de su pretensión y la necesidad de que se declare con lugar la demanda de colisión de leyes ejercida.

II DE LA COMPETENCIA

Planteado lo anterior, corresponde a la Sala pronunciarse sobre su competencia para conocer el presente recurso y, en tal sentido, observa que según el artículo 336, numeral 8 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y el artículo 25, numeral 8 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia, es una atribución de este órgano jurisdiccional resolver las colisiones que existan entre diversas disposiciones legales, determinando en cada caso, cuál de ellas debe prevalecer en el ordenamiento jurídico venezolano. Por lo tanto, habiéndose ejercido una demanda de colisión entre la Regla II/2 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y el artículo 280, ordinal 1 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, la Sala resulta competente para su conocimiento y decisión. Así se declara.

III DE LA ADMISIBILIDAD

Determinada la competencia, pasa la Sala a pronunciarse sobre la admisibilidad de la pretensión ejercida y, al respecto, observa que ella no se subsume ni encuadra en ninguna de las causales de inadmisibilidad establecidas en el artículo 133 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia, ya que no se acumularon pretensiones que se excluyan mutuamente; se acompañaron los documentos indispensables para su admisión; la parte actora tiene capacidad procesal para solicitar este tipo de pronunciamiento; no hay cosa juzgada constitucional ni litispendencia y no contiene conceptos ofensivos o irrespetuosos, por lo que se admite cuanto ha lugar en derecho la demanda de colisión de reglas incoada. Así se declara.

IV

DE LA DECLARATORIA DE MERO DERECHO

Precisado lo anterior, se observa que en el caso bajo examen, el asunto sometido al conocimiento de la Sala versa sobre la presunta colisión existente entre dos enunciados normativos que forman parte integrante del ordenamiento jurídico venezolano, por lo que resulta necesario tener en cuenta que el procedimiento de mero derecho procede cuando la controversia se circunscribe a cuestiones de mera doctrina o a la interpretación de textos legales, cláusulas contractuales o instrumentos públicos o privados, es decir, cuando el examen que efectúa este órgano jurisdiccional para resolver la denuncia de inconstitucionalidad o de colisión esgrimida por la parte actora, es de carácter objetivo y abstracto y se hace en el plano lógico sin requerirse la demostración de algún hecho o situación fáctica concreta que amerite la actividad probatoria de las partes. (*Vid.* Sentencias de esta Sala números 591 y 1.077 de fechas 22 de junio y 22 de septiembre de 2000).

En el caso bajo examen, el alegato de colisión debe resolverse en el plano formal-normativo, resultando innecesaria la sustanciación del procedimiento previsto en los artículos 135 al 144 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia, procediéndose directamente al examen de la controversia planteada en abstracto según el marco jurídico aplicable. En función de lo anterior, la Sala juzga inadmisibles por manifiestamente impertinentes los medios probatorios promovidos por la parte actora en el escrito recursivo, de conformidad con lo establecido en el artículo 398 del Código de Procedimiento Civil. Así se declara.

V

CONSIDERACIONES PARA DECIDIR

Corresponde a la Sala, examinar la denuncia de colisión de reglas efectuada por la parte actora y, en ese sentido, juzga necesario pronunciarse sobre los siguientes particulares: (1) la naturaleza del recurso de colisión de normas; (2) la vigencia del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, comúnmente identificado por sus siglas en inglés “STCW 78/95”, y de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, y (3) el supuesto de colisión normativa, con el objeto de determinar cuál disposición debe prevalecer en el sistema jurídico venezolano.

1.- Naturaleza del recurso de colisión de normas

Según el enfoque positivista generalmente aceptado, el Derecho como fenómeno normativo puede ser comprendido y estudiado a partir de los siguientes rasgos definitorios: (a) se trata de un conjunto de enunciados normativos, generalmente denominados “*normas*”, de los cuales unos se infieren lógicamente de otros, de manera tal que al menos uno de ellos constituye una “*norma primaria*”, es decir, una proposición que correlaciona una circunstancia fáctica o supuesto de hecho con una determinada consecuencia jurídica o sanción [la nota coactiva aducida por Hans Kelsen para que el sistema sea “jurídico”], prohibiendo u obligando la realización de alguna acción, ya que en todo sistema jurídico contemporáneo, hay formulaciones que prescriben actos coactivos, mandatos u órdenes de hacer o no hacer y formulaciones que establecen definiciones o atribuyen potestades públicas, las cuales son catalogadas como “*normas secundarias*” [según H.L.A. Hart]; (b) dicho conjunto se encuentra formalmente institucionalizado en una comunidad política soberana, en el sentido de que el uso de la violencia a través del aparato coactivo, se encuentra reservado al Estado; (c) es dinámico sin perder su carácter sistémico, es decir, no es fijo ni estático, puesto que algunas instituciones tienen la potestad de dictar (mediante la promulgación de leyes u otros actos normativos), derogar o anular enunciados jurídicos, y (d) hay una entre tales instituciones, el Poder Judicial, que está obligada a aplicar tales preceptos a los casos particulares resolviendo definitivamente las controversias y a ejecutar sus decisiones aun en contra de la voluntad del obligado para preservar la paz social y la estabilidad del propio sistema.

De tales elementos, destacan tanto el carácter unitario del conjunto de proposiciones normativas concebidas bajo una relación de dependencia lógica entre ellas como la división del poder expresada por la técnica fundamental y el papel del Poder Judicial en la creación de Derecho. Respecto del primero se ha señalado que, a pesar de las pretensiones de congruencia de todo sistema jurídico contemporáneo, siempre puede darse el caso de que existan lagunas normativas, es decir, casos no regulados, así como contradicciones entre las diversas formulaciones; aunque ciertamente ello no se da con tanta frecuencia como pudiera pensarse en un primer momento. Sobre el segundo, el Derecho se sirve de la técnica fundamental para dividir el poder garantizando no solo su propia existencia sino la coherencia de un sistema jerarquizado de disposiciones que provienen de diferentes fuentes (técnica formal). Por su parte, el Poder Judicial y, particularmente esta Sala como órgano especializado dentro del sistema de justicia constitucional, juega un papel esencial en la interpretación de los principios, derechos y garantías fundamentales por disposición expresa del artículo 335 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, y en la anulación de enunciados jurídicos con efectos generales, aludiéndose con esto último a la actividad hermenéutica de la Sala que constituye una fuente formal de Derecho.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Sala juzga necesario señalar que el recurso de colisión de leyes, cuya consagración constitucional más remota se encuentra en el artículo 89, ordinal 9º de la Constitución de 1864, actualmente está previsto en el artículo 336, numeral 8 de la Constitución de 1999. En el Texto Fundamental vigente, también se concibió este tipo de pretensión procesal como un elemento de regulación y corrección de las antinomias dentro del sistema jurídico, atribuyéndosele a este órgano jurisdiccional la potestad de resolver con carácter definitivo las contradicciones que existan entre diversas disposiciones de ley en

sentido formal dictadas en ejecución directa e inmediata de la Constitución, con el objeto de determinar cuál de ellas debe prevalecer en el derecho venezolano. Su fundamento normativo, ya permite entrever que tal contradicción se verifica entre reglas cuando en ellas se prevén idénticos supuestos de hecho o hipótesis fácticas (antecedentes) con consecuencias jurídicas (consecuentes) diferentes e incompatibles [representada lógicamente como p y -p], de manera tal que resulta imposible aplicar una de ellas sin violentar o desconocer la ejecución de la otra. (*Vid.* Sentencia de este órgano jurisdiccional N° 2.947 de fecha 14 de diciembre de 2004).

No obstante, en cualquier clase de proceso puede plantearse una contradicción entre diversas disposiciones normativas, lo que obliga al juez competente a precisar, en primer término, su vigencia simultánea en el sistema jurídico, ya que podría darse el caso de que se trate de una colisión aparente y no real cuando, por ejemplo, se dicta un instrumento legal que regula la misma materia o asunto sin que se haya previsto en él una *cláusula derogatoria expresa* del anterior, pero es dable sostener que ha operado una *derogación tácita o implícita*. De allí la importancia de determinar si al conflicto planteado, puede aplicársele alguna variante del principio de derogación de leyes expresado en los artículos 218 de la Constitución de 1999 y 7 del Código Civil. Luego, verificada tal circunstancia, el órgano jurisdiccional debe corroborar que efectivamente estén previstas las mismas hipótesis fácticas con consecuencias jurídicas irreconciliables, ya que aquí sí se estaría frente al caso paradigmático de colisión de leyes y no en el supuesto de las diferencias hermenéuticas respecto del sentido de los enunciados. En caso de colisión, el juzgador tiene a su alcance los otros dos principios jurídicos generalmente utilizados para la resolución de antinomias: (a) la especialidad y (b) la jerarquía. (*Vid.* Sentencias de esta Sala números 265, 848 y 120 de fechas 25 de abril de 2000, 25 de abril de 2002 y 22 de febrero de 2012, respectivamente).

En el caso de la atribución prevista en el artículo 336, numeral 8 de la Constitución y el artículo 25, numeral 8 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia, se trata de una pretensión autónoma que constituye una especial categoría de “*acción*” y que da lugar a una decisión judicial mero declarativa mediante la cual la Sala Constitucional resuelve la contradicción, declarando de forma vinculante para todos los operadores públicos y privados, es decir, con efectos *erga omnes*, cuál o cuáles disposiciones normativas deben prevalecer y ser aplicadas en el ordenamiento jurídico venezolano, introduciendo certidumbre y abonando el principio de seguridad jurídica. Por ello, en estos casos, este órgano jurisdiccional no efectúa una interpretación de postulados constitucionales según lo establecido en sentencia N° 1.077 del 22 de septiembre de 2000, ni lleva a cabo un examen sobre la validez de la disposición legal enjuiciando su constitucionalidad. (*Vid.* Sentencia de la Sala N° 741 del 13 de julio de 2010).

2.- Vigencia de las reglas en conflicto

Al momento de abordarse el problema relacionado con la colisión propuesta, el juez debe iniciar su análisis determinando si efectivamente se verifica la vigencia simultánea de ambas formulaciones normativas. La noción de vigencia, hace referencia al hecho de que un determinado precepto legal ha sido (a) promulgado; (b) publicado en los órganos de divulgación oficiales correspondientes según el órgano de que se trate [Gaceta Oficial, Gaceta

Oficial del estado o Gaceta Municipal]; (c) no ha sido derogado por otra disposición, y (d) no ha sido anulado por un juez competente para ello, surtiendo, por lo tanto, plenos efectos jurídicos dentro del sistema. Comprobado lo anterior, resta precisar en qué términos se presenta la antinomia, ya que en este ámbito, no se trata de proponer una interpretación que haga plausible la aplicación de una formulación sobre otra ni de anular el enunciado o una parte de él como si se tratara de una pretensión de nulidad sino de determinar cuál de ellas, en su totalidad, prevalece sobre la otra.

2.1.- El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, (en adelante el Convenio), también conocido como el Convenio de Formación (STCW) por sus siglas en inglés, es un convenio multilateral de la Organización Marítima Internacional (OMI), aprobado el 7 de julio de 1978, que entró en vigencia a nivel mundial el 28 de abril de 1984. Su principal objetivo, es uniformar las funciones y competencias del personal embarcado en las naves de tráfico internacional elevando los estándares de profesionalismo, los niveles de seguridad de la vida humana y de los bienes, la eficacia de la navegación y la protección del medio marino, ya que, anteriormente, cada país establecía sus propias normas sin remitirse a las prácticas de los demás Estados. De allí que este Convenio contenga las normas mínimas que los países signatarios están obligados a cumplir en esta materia.

Para facilitar su comprensión, debe señalarse que el Convenio es un libro que consta de tres Secciones. La primera, está representada por los *artículos* en los cuales se establecen unas definiciones mínimas, el ámbito de aplicación y las responsabilidades legales que deben cumplir las partes como signatarias del Convenio. La segunda, el *anexo*, contiene los detalles técnicos sobre cómo se deben cumplir las responsabilidades legales a las que se hace referencia en los artículos y, la tercera, el *Código STCW* que especifica con mayor precisión los detalles técnicos contenidos en el anexo; a su vez, está subdividido en la *Parte A* y la *Parte B*. La parte A, contiene las normas vinculantes y obligatorias de formación, titulación y guardia para todos los Estados. La parte B, expresa pautas y recomendaciones (no obligatorias) sobre formación, titulación y guardia para la gente de mar.

En su versión original de 1978, el Convenio fue incorporado al derecho interno venezolano, mediante Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, publicada en la Gaceta Oficial N° 3.878 Extraordinario, del 15 de agosto de 1986. Ahora bien, con el propósito de mantenerlo actualizado, el Convenio ha sido revisado de manera sustancial en dos ocasiones, destacando, primeramente, la enmienda efectuada en Londres, Inglaterra, en 1995. Esta primera revisión a fondo, se hizo necesaria para aclarar determinadas normas de competencia, establecer los requisitos de cualificación profesional aplicables a los formadores y asesores, prever mecanismos de aplicación eficaces e imprimir una mayor flexibilidad a la asignación de funciones a bordo del buque. Ella, fue incorporada en nuestro ordenamiento jurídico mediante Ley Aprobatoria publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.752 Extraordinaria, de fecha 3 de enero de 2005, en los siguientes términos:

“ARTÍCULO ÚNICO

Se aprueba en todas sus partes y para que surta efectos internacionales en cuanto a Venezuela se refiere, la Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, en su forma enmendada de 1995 (STCW 78/95).

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada en 1995 (Convenio de Formación)

Incluidas el Acta Final de la Conferencia de 1995 de las Partes en el Convenio de Formación, 1978, y las Resoluciones 1 y 3 a 14 de la Conferencia y

Código de Formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación)

Incluida la Resolución 2 de la Conferencia de 1995 (...)”.

Aunque el referido Convenio fue nuevamente revisado de forma sustancial en la conferencia celebrada en junio de 2010 en la ciudad de Manila, capital de Filipinas, con el objeto de incluirle los cambios relativos a las nuevas tecnologías, irregularidades, interpretaciones y revisiones de disposiciones que resultaban anticuadas, dicha enmienda no ha sido incorporada al derecho interno venezolano, por lo que, cuando se habla del Convenio, se está haciendo referencia al instrumento original de 1978 en su forma enmendada en 1995. Con base en lo anterior, debe concluirse que tiene plena vigencia y es de obligatorio cumplimiento, **la Regla II/2 sobre la titulación de los capitanes de buques de arqueo igual o superior a quinientas (500) toneladas.**

2.2.- Por su parte, el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas, fue publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.153 Extraordinario, de fecha 18 de noviembre de 2014. En su Disposición Derogatoria Única, se previó expresamente la derogación de la Ley de Reforma Parcial del Decreto con Fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.570 del 14 de noviembre de 2002, “(...) *así como todas las disposiciones legales y reglamentarias que colidan con el presente Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley (...)*”. En su Disposición Final, dispuso que ella “(...) *entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela (...)*”. Por lo tanto, este es el instrumento legal vigente que contiene las disposiciones sancionadas dentro de la República Bolivariana de Venezuela sobre las funciones que pueden ejercer los miembros de la marina mercante, particularmente el **artículo 280, numeral 1 referido a las facultades que puede ejercer el capitán costanero.**

Según el artículo 1, el objeto de esta ley es regular el ejercicio de la autoridad acuática en lo concerniente al régimen administrativo de la navegación y de la gente de mar, lo pertinente a los buques de bandera nacional en aguas internacionales o jurisdicción de otros Estados, estableciendo los principios fundamentales de constitución, funcionamiento, fortalecimiento y desarrollo de la marina mercante y de las actividades conexas, así como

regular la ejecución y coordinación armónica de las distintas entidades públicas y privadas en la aplicación de las políticas y normas diseñadas y que se diseñen para el fortalecimiento del sector. Como puede apreciarse, la ley sancionada en Venezuela desarrolla esta importante materia y complementa en muchos aspectos lo establecido en el Convenio.

Ahora bien, dado el lenguaje técnico que se requiere para la resolución de la controversia, la Sala juzga necesario citar algunas definiciones establecidas tanto en el Convenio como en la Ley de Marinas y Actividades Conexas. Según los artículos 17 y 18 de este último instrumento legal, se entiende por buque “(...) *toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad* (...)”, aclarándose que “(...) *toda construcción flotante carente de medio de propulsión, se considera accesorio de navegación*”. De este concepto, destaca un atributo fundamental: la navegabilidad, es decir, que el buque sea firme, seguro y se encuentre bien equipado para hacerle frente a las adversidades de un viaje. En Venezuela, los buques pueden ser clasificados según su **nacionalidad**, como nacionales o extranjeros; su **propiedad y afectación** como privados o públicos; de acuerdo con su **destinación** como buques de pasaje, carga, tanques, pesqueros, nucleares, deportivos, de recreo, científicos o de investigación, guerra y servicio, y según su **propulsión** como mecánica o nuclear, eólica y de sangre.

En el Acta Final de la Conferencia, Resolución 1, anexo relativo a las enmiendas del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, Capítulo I, Regla I/1, se establecen las siguientes definiciones y aclaraciones:

a.- *Capitán*: la persona que tiene el mando de un buque. Es, según el artículo 51 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, la máxima autoridad a bordo, razón por la cual, en aguas extranjeras y en alta mar, son considerados delegados de la autoridad pública, responsables de la conservación del orden y la seguridad del buque, así como de la seguridad y preservación de pasajeros, tripulantes y carga, debiendo adoptar, en caso de ser necesario, las medidas extraordinarias pertinentes en situaciones de gravedad, hasta que pueda hacerse presente la autoridad competente. En materia de comercio marítimo, el artículo 18 de la Ley de Comercio Marítimo, publicada en la Gaceta Oficial N° 38.351 del 5 de enero de 2006, se establece que el capitán es el representante del propietario del buque o del armador, según sea el caso, y como tal, los representa judicial o extrajudicialmente. También es representante de los cargadores a los efectos de la conservación de la carga y resultado de la expedición.

b.- *Oficial*: un tripulante, que no sea el capitán, así designado por la legislación o la reglamentación del país de que se trate o, en su defecto, por acuerdo colectivo o por la costumbre.

c.- *Primer oficial de puente*: el oficial que sigue en rango al capitán y que en caso de incapacidad de éste habrá de asumir el mando del buque. Esta categoría se inscribe dentro de la especialidad de navegación.

d.- *Primer oficial de máquinas*: el oficial que sigue en rango al jefe de máquinas y que en caso de incapacidad de éste, asumirá la responsabilidad de la propulsión mecánica, así como del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas del buque.

Para comprender mejor las definiciones anteriores, resulta esencial señalar que según el artículo 245 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, los títulos que se pueden expedir en Venezuela son los siguientes:

“**Artículo 245.** Son títulos de la marina mercante:

1. *En la especialidad de navegación:*

- a. *Capitán de Altura.*
- b. *Primer Oficial.*
- c. *Segundo Oficial*
- d. *Tercer Oficial.*
- e. *Capitán Costanero.*
- f. *Patrón de Primera.*
- g. *Patrón de Segunda.*
- h. *Patrón Artesanal.*

2. *En la especialidad de máquinas*

- a. *Jefe de Máquinas.*
- b. *Primer Oficial de Máquinas.*
- c. *Segundo Oficial de Máquinas.*
- d. *Tercer Oficial de Máquinas.*
- e. *Motorista de Primera.*
- f. *Motorista de Segunda”.*

De lo establecido hasta el momento, puede colegirse que en el Convenio sólo existe una única figura de capitán, tenido como aquel tripulante de más alto rango dentro de un buque. Según el Convenio como de la Ley de Marinas y Actividades Conexas existen dos especialidades: *navegación* y *máquinas*. No obstante, en la legislación sancionada en Venezuela, se estableció una clasificación entre el *Capitán de Altura* y el *Capitán Costanero*. Esta categorización es usual en la legislación interna de otros países que también hacen una distinción similar pero con otras denominaciones.

Según el Convenio Internacional sobre arqueo de buques de 1969, el concepto “*arqueo bruto*” es la expresión del tamaño total de un buque, determinada de acuerdo con las disposiciones de ese Convenio.

3.- Supuesto de colisión normativa

Habiéndose evidenciado la vigencia simultánea de ambas formulaciones normativas, corresponde a la Sala verificar si ellas prevén el mismo supuesto o hipótesis fáctica con una consecuencia jurídica distinta e irreconciliable entre sí, de modo que la aplicación de una negaría o contradeciría a la otra. Para ello, es menester citar, por una parte, tanto la Sección A-II/2 titulada “*requisitos mínimos aplicables a la titulación de los capitanes y primeros*

oficiales de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 500”, contentiva de las **normas de competencia**, y la Regla II/2 contentiva de los “requisitos mínimos aplicables a la titulación de los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo igual o superior a 500”, y, por la otra, el artículo 280, numeral 1 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas. En primer término, téngase en cuenta lo establecido en la Sección A-II/2 del Convenio de Formación, la cual establece lo siguiente:

“Normas de competencia

1. *Todo aspirante al título de capitán o primer oficial de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 500 habrá de demostrar su capacidad para llevar a cabo a nivel de gestión las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-II/2*

2. *Los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud exigidos para la titulación se enumeran en la comuna 2 del cuadro A-II/2. En ella se incluyen, amplían y profundizan las materias indicadas en la columna 2 del cuadro A-II/1 aplicables a los oficiales encargados de la guardia de navegación.*

3. *Teniendo presente que en última instancia el capitán ha de responder de la seguridad del buque y de los pasajeros, de la tripulación y de la carga, así como de la protección del medio marino contra la contaminación que pueda provocar el buque, y que el primer oficial de puente ha de estar en situación de asumir esa responsabilidad en cualquier momento, la evaluación en estas materias estará concebida con miras a verificar la capacidad de asimilar toda la información disponible que afecte a la seguridad del buque, los pasajeros, la tripulación y la carga, así como a la protección del medio marino.*

4. *El nivel de conocimientos de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-II/2 habrá de ser suficiente para que el aspirante pueda prestar servicios como capitán o primer oficial de puente.*

5. *El nivel de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud estipulados en las distintas secciones de la columna 2 del cuadro A-II/2 podrá variar según que el título sea válido para buques de arqueo bruto igual o superior a 3000 o para buques cuyo arqueo esté comprendido entre 500 y 3000.*

6. *La formación y experiencia requeridas para el nivel necesario de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud tendrán en cuenta las prescripciones pertinentes de esta parte del Código, así como las orientaciones que figuran en la parte B.*

7. *Todo aspirante al título habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-II/2.*

Viajes próximos a la costa

8. *La Administración podrá expedir un título restringido para el servicio en buques que realicen exclusivamente viajes próximos a la costa y, a tal efecto, podrá excluir las materias que no sean aplicables en las aguas o buques en cuestión, teniendo presente la seguridad de todos los buques que operen en las mismas aguas”.*

Como puede apreciarse de tales formulaciones normativas, en el Convenio de Formación se establecen un conjunto de requisitos y exigencias que deben satisfacer el capitán como el primer oficial de puente para obtener el título correspondiente, teniendo en cuenta que existen *funciones y niveles de responsabilidad*. En ese sentido, los aspirantes al título de capitán o de primer oficial de buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas, deben demostrar su capacidad a *nivel de gestión* en un gran cúmulo de tareas, cometidos y responsabilidades descritas en la columna 1 del “**CUADRO A-II/2**” y deben satisfacer los conocimientos mínimos, comprensión y aptitud enumerados en la columna 2 del mismo cuadro. Luego, se establece clara y expresamente en dicho enunciado que si el aspirante demuestra mediante pruebas teóricas y de aptitud idóneas, que domina las materias enumeradas en la columna 2 del referido cuadro, puede prestar servicios como capitán o primer oficial de puente, aclarándose que el nivel de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud **puede** variar dependiendo de si el título es válido para buques de arqueo bruto igual o superior a 3000 o para buques cuyo arqueo esté comprendido entre 500 y 3000.

Luego, la Regla II/2 contentiva de los “**requisitos mínimos aplicables a la titulación de los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo igual o superior a 500**”, consagra lo que se transcribe a continuación:

“Capitán y primer oficial de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 3000

1. Todo capitán y primer oficial de puente de buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 3000 tendrán un título idóneo.

2. Todo aspirante al título deberá:

1. satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 y haber desempeñado ese cargo durante un período de embarco aprobado, a saber:

1.1. no inferior a 12 meses, para el título de primer oficial de puente; y

1.2. no inferior a 36 meses, para el título de capitán; este período podrá ser reducido a un mínimo de 24 meses si se ha prestado servicio como primer oficial de puente durante un período de embarco no inferior a 12 meses; y

2. haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-II/2 del Código de Formación, por lo que respecta a los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 3000.

Capitán y primer oficial de puente de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3000

3. Todo capitán y primer oficial de puente de buques de navegación marítima de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3000 tendrán un título idóneo.

4. Todo aspirante al título deberá:

1. por lo que hace al título de primer oficial de puente, satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500; y

2. por lo que hace al título de Capitán, satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 y haber desempeñado ese cargo durante un período de embarco aprobado no inferior a 36 meses, este período podrá ser reducido a un mínimo de 24 meses si se ha prestado servicio como primer oficial de puente durante un período de embarco no inferior a 12 meses; y

3. por lo que respecta a los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3000, haber completado una formación reconocida y satisfacer las normas de competencia que se establecen en la Sección A-II/2 del Código de Formación”. (Negrillas de la Sala).

Según esta última formulación, se observa que los requisitos y exigencias para la obtención del título de capitán de buques de arqueo bruto igual o superior a 3000, son los mismos que los establecidos para el capitán de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3000, siendo que para el primer caso puede existir un nivel más exigente de conocimientos teóricos, comprensión y aptitud que en el segundo. Sin embargo, el empleo del término “*podrá*” refiere al plano optativo de cada Estado signatario del Convenio. De allí que sea plausible colegir que según este instrumento normativo, la diferenciación no radica en la denominación, puesto que sólo existe una (1) figura de capitán en él; la diferencia sustancial encuentra asidero a partir de la magnitud, medidas y capacidad del buque. Sin embargo, después de 500 toneladas, el capitán del buque debe tener una formación, un conocimiento, una experiencia y unas aptitudes similares. **Ninguna de las disposiciones citadas establece una limitación geográfica para el capitán titulado para ejercer sus funciones en buques de arqueo bruto igual o superior a 500.**

Ello, debe contrastarse con lo establecido en el artículo 280, numeral 1 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, el cual establece lo siguiente:

“Artículo 280. Los títulos de la marina mercante facultan para desempeñar a bordo, las siguientes funciones:

1. **Capitán costanero:** para ejercer el mando de buques cuyo arqueo bruto esté comprendido entre quinientas unidades (500 AB) y tres mil unidades (3000 AB), entre las zonas comprendidas entre los 7° y 19° latitud Norte y los 58° y 85° longitud Oeste y para montar guardia en buques que hagan esta misma navegación (...).” (Negrillas de la Sala).

En este enunciado normativo, se observa que el capitán costanero está facultado para ejercer el mando de buques cuyo arqueo bruto esté comprendido entre las 500 y 3000 unidades, estableciéndose una limitación o restricción geográfica respecto del área de navegación. De manera que, si el capitán costanero ha cumplido con todos los requisitos y exigencias referidas a los conocimientos teóricos y prácticos, así como a las aptitudes necesarias para titularse formalmente como capitán de buques cuyo arqueo bruto son superiores a 500 unidades, ello contradice lo establecido en el Convenio de Formación, ya que no puede existir una aplicación simultánea de una restricción de ese tipo con el régimen de

titulación previsto en el aludido Convenio. **Por lo tanto, el título de capitán costanero lo faculta para ejercer el mando de buques cuyo arqueado bruto esté comprendido entre quinientas unidades (500 AB) y tres mil unidades (3000 AB) en todos los mares sin restricción geográfica alguna.**

Con base en las consideraciones anteriormente expuestas, la Sala, en ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 336, numeral 8 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y el artículo 25, numeral 8 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia declara, para que surta efectos jurídicos de manera obligatoria, vinculante e inmediata para todos los Poderes Públicos y los particulares, que prevalece la Regla II/2 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar en su forma enmendada de 1995, sobre el artículo 280, numeral 1 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, por lo que no tiene aplicación la limitación geográfica establecida en esta última. Así se declara.

Dada la trascendencia de la decisión y sus efectos vinculantes, se ordena la publicación íntegra del presente fallo en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela y en la Gaceta Judicial, con la siguiente mención en su sumario:

“Sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia que declara con carácter vinculante que prevalece la Regla II/2 del Convenio de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar en su forma enmendada de 1995, sobre el artículo 280, numeral 1 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, por lo que no tiene aplicación la limitación geográfica allí establecida”.

VI DECISIÓN

Por las razones anteriormente expuestas, esta Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley, declara:

1.- Su COMPETENCIA para decidir la demanda de colisión de leyes entre la Regla II/2 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y el artículo 280, numeral 1 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, interpuesta por los abogados Abiel Eli Pereira Briceño y Amílcar Alexis Silva Guerra, anteriormente identificados, actuando en nombre propio.

2.- ADMITE cuanto ha lugar en derecho la demanda.

3.- DE MERO DERECHO el procedimiento.

4.- QUE EXISTE COLISIÓN y, por lo tanto, **PREVALECE** la Regla II/2 del Convenio de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar en su forma enmendada de 1995, sobre el artículo 280, numeral 1 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, por lo que no tiene aplicación la limitación geográfica establecida en esta última.

5.- SE ORDENA la publicación íntegra del presente fallo en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela y en la Gaceta Judicial del Tribunal Supremo de Justicia, con la siguiente mención en su sumario:

“Sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia que declara con carácter vinculante que prevalece la Regla II/2 del Convenio de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar en su forma enmendada de 1995, sobre el artículo 280, numeral 1 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, por lo que no tiene aplicación la limitación geográfica allí establecida”.

Publíquese y regístrese. Archívese el expediente. Cúmplase lo ordenado.

Dada, firmada y sellada en el Salón de Sesiones de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, en Caracas, a los 27 días del mes de noviembre de dos mil veinticuatro (2024). Años: **214º** de la Independencia y **165º** de la Federación.

La Presidenta de la Sala,

TANIA D’AMELIO CARDIET

La Vicepresidenta,

LOURDES BENICIA SUÁREZ ANDERSON

Los Magistrados,

LUIS FERNANDO DAMIANI BUSTILLOS
Ponente

MICHEL ADRIANA VELÁSQUEZ GRILLET

JANETTE TRINIDAD CÓRDOVA CASTRO

El Secretario,

CARLOS ARTURO GARCÍA USECHE

21-0364
LFDB

