



GESTIÓN MARÍTIMA DE VENEZUELA

Autor: Vanessa Campos Muelas

Director: Francisco Montero

Máster en Negocio y Derecho Marítimo

Octubre 2015

MADRID

Junio 2017

SUMARIO

INTRODUCCION.....	3
--------------------------	----------

CAPITULO PRIMERO

Desarrollo Histórico del Sector Marítimo de Venezuela

I.- Antecedentes.....	4
1.- La Colonia y las Actividades de Comercio Exterior.....	4
1.1.- Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.....	4
1.1.1.- Funciones de la Real Compañía Guipuzcoana.....	6
1.1.2.- Fin de las operaciones de La Real Compañía Guipuzcoana.....	7
1.2.- Período Agrícola, el café como principal producto de exportación.....	8
1.3.- Período Petrolero.....	9
1.3.1.- Descubrimiento e inicio de las actividades petroleras.....	9
1.3.2.- Actualidad petrolera.....	10

CAPITULO SEGUNDO

Geografía Marítima de Venezuela

2.- Ubicación Geográfica.....	13
2.1.- El Esequivo, Territorio en Reclamación.....	15
2.2.- Importancia Económica del Esequivo.....	17
2.3.- Espacios Marítimos.....	19
2.3.1.- Aguas Interiores.....	20
2.3.2.- Mar Territorial.....	20
2.3.3.- Zona Contigua.....	20
2.3.4.- Zona Económica Exclusiva.....	21
2.3.5.- Plataforma Continental.....	21
2.3.6.- Espacio Insular.....	21
2.4.- Hidrografía de Venezuela.....	23
2.4.1.- Cuencas Hidrográficas.....	24
2.4.1.1.- Cuenca del Litoral Caribe.....	24
2.4.1.2.- Cuenca del Lago de Maracaibo.....	24
2.4.1.3.- Cuenca del Cuyuní.....	24
2.4.1.4.- Cuenca del Río Negro.....	24
2.4.1.5.- Cuenca del Lago de Valencia.....	25

2.4.1.6.- Cuenca del Orinoco.....	25
2.4.1.6.1.- Importancia económica de la Cuenca del Orinoco.....	26
2.4.1.6.2.- El Transporte Fluvial y su Importancia en el Desarrollo.....	27

CAPITULO TERCERO

Puertos de Tráfico Internacional

3.1.- Organismo Rector, Bolivariana de Puertos.....	30
3.2.- Principales Puertos de Tráfico Internacional.....	32
3.3.- Situación Actual de los Puertos Venezolanos.....	35

CAPITULO IV

Legislación Marítima Venezolana

II Antecedentes.....	40
4.1. Derecho Privado.....	40
4.1.1.- La Colonia.....	40
4.1.2.- La Independencia.....	41
4.1.3.- La Gran Colombia.....	41
4.1.4.- La República.....	41
4.2.- Derecho Público.....	43
4.3.- Proceso de Modernización.....	45
4.4.- Proceso Constituyente.....	46
4.5.- Ley de Reactivación de la Marina.....	47
4.6.- Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.....	51
4.7.- Ley General de Marina y Actividades Conexas.....	52
4.8.- Ley General de Puertos.....	54
4.9.- Ley Reforma Parcial de la Ley General de Puertos.....	55
4.10.- Ley de Comercio Marítimo.....	57
4.11.- Ley de Zonas Costeras.....	58
4.12.- Ley de Pesca y Acuicultura.....	59
4.13.- Ley de Procedimientos Marítimos.....	60
4.14.- Ley de Canalización y Mantenimiento de las Vías de Navegación.....	60
4.15.- Ley de Tasas Portuarias.....	60

CAPITULO V

Recursos Humanos del Sector Marítimo

5.1.- Marina Mercante.....	61
----------------------------	----

5.2.- Formación Marítima.....	61
5.3.- Flota de Venezuela.....	62
5.4.- Legislación Reguladora de los Recursos Humanos del Sector.....	62
5.5.- INEA.....	62
CONCLUSIONES.....	66

Bibliografía y Portales WEB consultados

ANEXOS

INTRODUCCION

Este trabajo tiene como objeto fundamental cumplir con los requerimientos exigidos por la Universidad Pontificia de Comillas para optar al título de Magister en Negocio y Derecho Marítimo.

Para dar cumplimiento a este requerimiento se revisará la Gestión Marítima en Venezuela, esto nos permitirá ver en la realidad practicas los aspectos estudiados durante el desarrollo del Máster, ya que veremos el conjunto de elementos que conforman el negocio marítimo y su interrelación para que dichas actividades se gesten dentro de un marco jurídico idóneo y propicio para las actividades comerciales a nivel internacional.

Iniciaremos esta exposición en los antecedentes históricos de Venezuela, donde encontraremos el inicio de las actividades marítimas y comerciales durante el período colonial, en el que la Real Compañía Guipuzcoana ejercía todo el control de dichas actividades.

Veremos la evolución del comercio exterior, como de ser un país principalmente importador durante el período colonial poco a poco fue abriéndose paso como exportador, llegando a liderizar el mercado cafetalero a nivel internacional, para a principios del siglo XX con el descubrimiento del petróleo ubicarse en los primeros lugares como productor y exportador de crudo, posicionamiento se mantuvo durante el siglo XX y que en los últimos años se ha visto afectado debido a las políticas adoptadas por la OPEP que ha llevado a que sus miembros disminuyan su producción esto ha traído como consecuencia una caída significativa de los precios del crudo un promedio del 50% en los últimos 3 años.

Analizaremos la geografía marítima del país, en este punto hablaremos de las consecuencias económicas de perder el territorio esequibo ya que recientemente se ha descubierto un importante yacimiento de crudo ligero que representa un importante ingreso económico para la nación que sea la que ejerza la soberanía de esta región.

Aun cuando el tema central de este trabajo se ha fundamentado en lo concerniente al sector marítimo, haremos un paréntesis para tocar brevemente la cuenca hidrográfica del Orinoco por ser la principal arteria fluvial con la que cuenta el país. El río Orinoco tiene especial importancia económica ya que es vía de acceso para abastecer la región Sur de la nación, en donde actualmente están focalizados todos los proyectos de desarrollo de debido a que es en esta región donde se encuentra la Faja Petrolífera del Orinoco, principal reserva de crudo pesado con la que cuenta Venezuela.

Veremos los principales puertos venezolanos que intervienen en las actividades de comercio internacional.

En materia legislativa veremos el objeto de las principales leyes que rigen el sector marítimo y las actividades conexas.

Hablaremos de la Marina Mercante como organización encargada de agrupar todos los involucrados en las actividades marítimas y comerciales. En lo referido al factor humano, veremos cuál es el principal centro de formación de la gente de mar y la legislación que normaliza esta actividad profesional.

Finalmente quiero agradecer al Instituto Marítimo Español y a la Universidad Pontificia de Comillas, ICADE, por su invaluable apoyo y todos los conocimientos que me han facilitado para ampliar mi visión del sector y sus actividades conexas, lo que me permitirá ser una profesional integral, capaz de analizar las distintas situaciones que se presenten en el desarrollo de mis actividades laborales dando la solución más asertiva afianzada en las bases teóricas que he desarrollado durante mis estudios.

CAPITULO I

Desarrollo Histórico del Sector Marítimo de Venezuela

I.- Antecedentes:

Venezuela desde el siglo XVII mantiene relación comercial con distintos países de América y Europa. Durante la época colonial los principales productos de exportación eran agrícolas como cacao, café, tabaco entre otros. Con el descubrimiento del petróleo se sustituyó la exportación agrícola por la de hidrocarburos, ubicándose en el inicio de las exportaciones en el segundo país con mayor producción.

Una de las características de la economía es la no producción nacional, lo que convierte al país en un gran importador de la mayoría de los bienes de consumo.

Las primeras operaciones comerciales durante la época colonial se realizaban por el Puerto de La Guaira, La Real Compañía Guipuzcoana posiciono en esta localidad los dos primeros buques que operarían en el tráfico desde el puerto de la provincia hasta el Puerto de Cádiz en España.

Con el desarrollo del país y el crecimiento de la industria petrolera y el crecimiento de la población se fueron creando nuevos puertos, como son: Puerto Cabello, Maracaibo, El Tablazo, La Ceiba, Pertigalete, Guanta, Matanzas, Puerto Ordaz y Paula.

Para tener una visión más global y entender lo que es actualmente el país en materia marítima y portuaria a continuación se presenta una pequeña reseña histórica de lo que han sido las actividades comerciales desde la colonia hasta la actualidad.

1.- La Colonia y las Actividades de Comercio Exterior

1.1.- Real Compañía Guipuzcoana de Caracas

El 1 de agosto de 1498, el expedidor Cristóbal Colon llega a territorio continental, este primer encuentro lo tiene en su tercer viaje, cuando llegó a la desembocadura del río Orinoco después de haber pasado frente a la isla de Trinidad. Colón observó las corrientes del Orinoco y las selvas, y prosiguió su viaje por el golfo de Paria, bordeando la costa cerca de la isla de Margarita.

El año siguiente en 1499 Alonso de Ojeda realizó una expedición más extensa por la costa, y llegó al Cabo de la Vela en la península de La Guajira después de pasar por el golfo de Paria, la península de Paraguaná y el golfo de Venezuela.

Posterior a estas expediciones España inicia la colonización del país, la cual finaliza a finales del siglo XVI con el cabildo y la iglesia. Antes de la colonización la actividad comercial del país se fundamentaba en el trueque, que consistía en el intercambio de productos sin que en este intercambio hubiese una valoración monetaria por el bien

intercambiado. Durante la época colonial surge el comercio y la extracción de recursos minerales y naturales, siendo el cacao, añil y tabaco los principales productos de exportación a España.

Durante este período, así como florecía el comercio de igual forma tomaba fuerza el contrabando, por este motivo en 1728 el rey Felipe V, otorga una Real Cedula se crea la sociedad mercantil Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, cuyos fundadores eran de origen vasco y tendría como objeto principal ejercer el monopolio comercial en Venezuela.

La empresa opero en el período comprendido entre 1730 y 1785. Era la única autorizada para importar y exportar productos entre España y Venezuela, su objeto fundamental era la monopolización de las actividades comerciales.

Las operaciones de la sociedad mercantil inician con la llegada al Puerto de La Guaira de sus dos primeros buques cargados con mercancía europea que sería comercializada en la naciente colonia.

El primer punto de abastecimiento era Venezuela, posteriormente podías establecer relaciones comerciales con las provincias de: Cumaná, Margarita y Trinidad.

La empresa podía operar tanto en el Puerto de La Guaira como en Puerto Cabello. Se puede decir que los resultados de la Compañía Guipuzcoana fueron exitosos ya que lograron los principales objetivos de su creación que fueron:

- Ejercer el monopolio de las actividades comerciales con Venezuela que anteriormente beneficiaban a Inglaterra y a Holanda, por el contrabando de tabaco.
- Asegurar el envío de frutos a España, regularizando y amentando los embarques de cacao, tabaco y añil logrando rebajar los precios de estos productos en la Península.
- Controlar el contrabando que perjudicaba lo intereses de la corona.
- Promover la exploración del territorio venezolano.

1.1.1.- Funciones de la Real Compañía Guipuzcoana:

- Realizar despachos anuales de barcos con todo tipo de mercancía y material bélico.
- Comercializar los productos importados desde Europa con la provincia de Venezuela y otras provincias como Cumaná, Margarita y Trinidad, así como aquellos productos que obtuvieran por apresar a contrabandista, ya que por patente de corso la empresa podía disponer y vender la mercancía confiscadas como si fuese traída de España.

- Vigilar el litoral de la Guaira con el objeto de evitar la entrada de contrabandistas, holandeses, ingleses y franceses.
- Fueron los promotores de varios pesqueros y la colonización de otras provincias.
- Introdujeron al mercado local el añil de tinte, la caña de azúcar y el algodón.

1.1.2.- Fin de las operaciones de La Real Compañía Guipuzcoana:

En 1778 el Rey Carlos III refrenda la declaración del libre comercio, en el marco de las reformas borbónicas, esto conjuntamente con las presiones de Inglaterra marcaron el inicio del final de la compañía, que deja de operar en 1785, sin embargo, el vínculo comercial entre Venezuela y Pasaia – San Sebastián se mantuvo hasta finales del siglo XVIII.

Aun cuando la compañía operaba con todo el resguardo de la corona, encontró resistencia en el cabildo local de Caracas, con base en los argumentos siguientes:

- La compañía Interrumpía el desarrollo y el control de sus actividades económicas Atacaba directamente los intereses de los hacendados al tratar de impedir el contrabando.
- Intentaba apoderarse del comercio entre Venezuela y México, controlado por los productores de cacao.
- Bajaba los precios de los productos venezolanos.
- No pagaba sus compras con dinero, sino con mercancía a precios inflados.
- Usaba métodos arbitrarios en la adquisición de productos venezolanos y en la distribución de mercancías europeas.
- Desplazaba del comercio a todos los mercaderes, inclusive a los de Cádiz.
- Quiso controlar el comercio de esclavos.
- No mantenía abastecida a la provincia, lo cual perjudicaba hasta el comercio al detal.

Ante el descontento se fueron dando diferentes protestas y conspiraciones por parte de contrabandistas y de toda la provincia de Venezuela, la intención principal de estas acciones eran debilitar el excesivo control de la compañía sobre las actividades comerciales que se desarrollaban en ese momento.

Se puede decir que los dos movimientos más importantes se dieron en los años 1749 y 1750.

Rebelión de 1749: se logró despertar la desconfianza de la corona con respecto a la compañía, esto se vio reforzado ya que la sociedad mercantil no daba reporte de sus actividades ni aportaba dividendos a sus socios, además fueron denunciados algunos actos de corrupción asociados a la Capitanía General y al clero.

Rebelión de 1750: se solicita la liberación del mercado de cacao, la navegación y comercio con otros países.

Estas acciones no tuvieron el éxito esperado sin embargo trajeron importantes consecuencias, entre las que podemos mencionar:

- Las autoridades acogieron las acusaciones formuladas contra la Guipuzcoana durante la revuelta, y tomaron medidas para corregirlas.
- Se creó una junta de precios, formada por el gobernador, un representante del Cabildo y otro de la Compañía, para fijar los precios del cacao y otros rubros.
- Se aseguró a los hacendados y cosecheros un sexto de la capacidad de los barcos de la compañía para que remitieran por su cuenta frutos a España.
- Se garantizó a los cosecheros y mercaderes criollos el derecho de seguir comerciando con México y se le negó a la Compañía participar en este comercio.
- Después de la revuelta mejoraron los precios, del cacao y la compañía incremento sus exportaciones a España.
- Se permitió a los hacendados y mercaderes criollos adquirir acciones de la Compañía, y de esa manera, tener participación en los beneficios de la empresa.

1.2.- Período Agrícola, el café como principal producto de exportación:

Desde 1840 hasta 1909 el principal producto de exportación fue el café que se fue desplazando poco a poco por el cacao. Durante el reinado del cacao como principal producto de exportación el mismo se trasladaba del occidente al centro y particularmente al oriente a Carúpano convirtiéndolo en el principal Puerto de exportación de cacao, y convirtiendo a la ciudad en una de las plazas comerciales más importantes del país.

Por su parte el café dinamizaba política y económicamente las tierras andinas especialmente Táchira, dando un impulso importante al Puerto de Maracaibo, que actuaba como salida de las exportaciones de Los Andes venezolanos y el departamento colombiano del Norte de Santander.

La expansión del cultivo del café en Venezuela se gesta dentro de un escenario de grandes cambios en la producción y en el consumo. Durante el siglo XIX el consumo mundial de café se había incrementado rápidamente, especialmente en Estados Unidos, que importaba a principios del siglo unos 100.000 sacos anuales, menos del 10% de consumo mundial, elevándose al 30% entre 1855-1859 y al 40% entre 1880-1890. Notables crecimientos del consumo también se observaban en Alemania y Francia.

El desarrollo agrícola de la Región Andina, estimulo el flujo de los importadores de Colombia.

También potencio la Región Zuliana especialmente la ciudad de Maracaibo, donde para 1841 hacían vida al menos 60 comerciantes de origen alemán, algunos de ellos se dedicaban a la explotación y comercialización de la madera, otros a la exportación de café, de la que fueron casi pioneros, junto con otras casas comerciales extranjeras, como las italianas Riboli y Abbo. Hacia 1870 las firmas alemanas Minlos, Breuer (más tarde, en 1896 Breuer, Möller y Co.), Steinvorth; Van Dissel Thies (luego Van Dissel Rode), Blohm, Schmilinski, Feuner, etc., controlaban la exportación de café desde Maracaibo.

Pero no sólo eran exportadores, sino también importadores, prestamistas, almacenadores, transportistas, aseguradores, consignatarios, etc. A finales del siglo XIX, según Herwig, el comercio exterior desde Maracaibo estaba controlado por cinco casas comerciales alemanas: Blohm, Breuer, Van Dissel, H. Bornhorst y Schon-Willson.

1.3.- Período Petrolero:

1.3.1.- Descubrimiento e inicio de las actividades Petroleras

1904: se aprueba durante el gobierno de Cipriano Castro el nuevo Código de Minas y con ello se marca el inicio de la industria petrolera hasta su nacionalización en 1976. Este código facultaba al presidente para administrar y otorgar concesiones para la explotación petrolera sin el consentimiento del congreso, esta condición le permitió al gobierno central otorgar al menos 8 concesiones a empresas extranjeras para que realizaran actividades de explotación, producción y refinación de crudo.

1908: el nuevo presidente Juan Vicente Gómez, continua con la política de concesiones las cuales fueron entregadas a sus amistades cercanas y estas a su vez renegociarían con compañías petroleras extranjeras, ya que estas contaban con la tecnología necesaria para poder desarrollar las actividades otorgadas en concesión. Uno de los beneficiados de la política estatal fue Rafael Valladares que contrato a la empresa Caribbean Petroleum para que ejecutaran su proyecto de exploración de hidrocarburos. En 1914 se descubre el primer campo petrolífero de importancia Mene Grande, tras la finalización del pozo Zumaque 1. Gracias a este descubrimiento se despertó el interés de las demás transnacionales petroleras en Venezuela.

1917: se realizaron las primeras actividades de refinación en la Refinería de San Lorenzo y las primeras exportaciones significativas de petróleo venezolano salieron por la terminal Caribbean Petroleum en San Lorenzo.

1918: Aparece el petróleo por primera vez en las estadísticas nacionales de exportación. Luego de 20 años de la instalación del primer taladro de perforación Venezuela se había convertido en el primer país exportador de crudo y en el segundo productor mundial después de Estados Unidos.

1922: Luego de descubrir petróleo en el campo La Rosa en la Costa Oriental del Lago en Maracaibo, el presidente Juan Vicente Gómez permitió que los estadounidenses escribieran la primera ley petrolera en Venezuela.

A partir de este momento la base de la economía venezolana cambio de agropecuaria a energética.

1.3.2.- Actualidad Petrolera:

En la actualidad la principal actividad económica del país es la extracción, producción, refinación, transporte y distribución de petróleo, actividades que gestiona la empresa estatal Petróleos de Venezuela, S.A. En la Constitución de 1.999 está contemplado que la empresa mantenga el monopolio exclusivo de los hidrocarburos que se encuentren en el subsuelo venezolano (petróleo, gas natural, entre otros) y que sus acciones no pueden ser vendidas a particulares.

Sin embargo, la empresa puede asociarse y entregar concesiones para la prestación de servicios relacionados con sus productos. Petróleos de Venezuela llegó a ser la tercera empresa en el mundo en capacidad de refinación, capaz de procesar 3,3 millones de barriles diarios de petróleo, aunque dicho nivel de producción se vio mermado en los últimos años hasta ubicarse en 2.729.000 b/d.⁹ Posee 24 refinerías en todo el mundo, 18 de ellas en el exterior y 6 en el país.¹⁰ Entre las instalaciones en suelo venezolano, destaca la segunda refinería más grande del mundo: el Complejo Refinador Paraguaná, ubicada en el estado Falcón, con una capacidad de procesamiento de 940.000 barriles diarios de crudo, así como las refinerías de Puerto La Cruz, con una capacidad de procesamiento de 200.000 barriles diarios y El Palito, que refina 130.000 barriles diarios.

PDVSA fue creada por decreto gubernamental el 30 de agosto de 1975, absorbiendo las operaciones y activos pertenecientes a la Corporación Venezolana del Petróleo el 2 de noviembre de ese mismo año y asumiendo a partir del 1 de enero de 1976 la planificación, coordinación y supervisión de todas las operaciones petroleras del país, bajo la tutela del Ministerio de Energía y Minas, conforme al marco legal establecido en la Ley Orgánica que reserva al Estado la Industria y el Comercio de los Hidrocarburos.

En sus inicios, ejerció principalmente las actividades de casa matriz de las empresas operadoras nacionalizadas, sucesoras de las 13 antiguas concesionarias privadas existentes a la fecha.

Con la creación de la filial Pequiven en marzo de 1978, PDVSA asume directamente la conducción de la industria petroquímica. La filial "Refinería Isla" se constituyó en octubre de 1985 para operar la refinería arrendada a Curazao. En 1986, PDVSA adquirió Carbozulia, anteriormente propiedad de Corpozulia, para explotar los mantos carboníferos de la formación Paso Diablo en el río Guasare. Para independizar las actividades de producción, transporte y comercialización del combustible Orimulsión-desarrollado conjuntamente por las filiales INTEVEP, Lagoven y Corpoven-, PDVSA estableció la empresa Bitor (Bitúmenes del Orinoco) en 1988, para producir, transportar y comercializar la Orimulsión. En 1990, se crea PDV Marina con el propósito de integrar el recurso humano, la flota, equipos y operaciones marítimas de PDVSA y sus filiales.

Actualmente la empresa cuenta con 16 empresas filiales, divididas en petroleras y no petroleras, entendiendo como no petroleras aquellas cuya actividad medular no se asocia a la extracción, producción y refinación de crudo o gas.

Filiales no Petroleras:

- Corporación Venezolana de Petróleo (CVP)
- INTEVEP
- BARIVEN
- DELTAVEN
- PDVSA Gas
- PDVSA TV
- PDVSA Naval
- PDVSA Marina
- PDVSA América
- PDVSA Agrícola
- PDVSA Industrial
- PDVSA Mantenimiento
- PDVSA Gas Comunal
- PDVSA Desarrollos Urbanos
- PDVSA Servicios Petroleros
- PDVSA Ingeniería y Construcción

Con el objeto de desarrollar la Faja Petrolífera del Orinoco, PDVSA ha realizado alianzas estratégicas con diferentes empresas petroleras internacionales, naciendo así

las empresas mixtas, las cuales se dedican a desarrollar actividades asociadas a la exploración y producción de crudo. Estas empresas están conformadas por capital mixto allí el origen de su nombre, 60% PDVSA y 40% empresa internacional. Algunas de estas empresas son:

- PETROJUNIN (PDVSA – ENI)
- PETROCARABOBO (PDVSA – REPSOL)
- PETROMIRANDA (PDVSA – TECNICAS REUNIDAS)
- PETROCEDEÑO
- PETROINDEPENDENCIA

Podemos decir que en los últimos 18 años el país ha desarrollado una importante economía de puerto, al dejar de lado la producción nacional se han fortalecido las actividades de importación no solo en los rubros que eran habituales sino también en otros que en su momento fueron producidos en el país.

Este comportamiento se ha visto afectado desde el 2013 hasta la fecha, debido a la política macroeconómica adoptada por la presidencia, en la que han estrangulado los pocos sectores productivos que quedaban en el país y las distintas trabas que han puesto a los empresarios para que puedan realizar las actividades de importación y exportación. Uno de los principales obstáculos que existen actualmente en el país para el desarrollo de las actividades de comercio exterior es el control cambiario que implementado desde el año 2003. En los últimos 4 años ha sido más restrictivo el acceso a las divisas, el organismo y el modelo que regula la venta de las misma ha sufrido diversas modificaciones bajo la premisa de optimizar el otorgamiento y control de las actividades con el objetivo de minimizar los ilícitos cambiarios, sin embargo en la práctica solo ha representado un bloqueo al acceso a la principal moneda de negociación extranjera, el dólar, lo que ha traído como consecuencia que la mayoría de las compras internacionales se realicen con divisas obtenidas en el mercado negro lo que ha desencadenado un proceso hiperinflacionario, incremento de los índices de pobreza y el desabastecimiento en un país en el que resultaba imposible pensar que una situación como está podría presentarse ya que cuenta con la mayor reserva petrolera del mundo.

CAPITULO II

Geografía Marítima de Venezuela

Iniciaremos este apartado indicando la ubicación geográfica del país y sus límites. Profundizaremos en lo que se refiere a sus costas y región insular, finalmente hablaremos de la geografía fluvial y lacustre de Venezuela.

2.- Ubicación Geografía:

Venezuela está ubicada en el norte de Suramérica, forma parte de la zona intertropical, sus límites son:

Norte: Mar Caribe

Sur: Brasil y Colombia

Este: Guyana

Oeste: Colombia





Por su mar patrimonial limita con el mar territorial de: Estados Unidos de América (Puerto Rico e Islas Vírgenes de los EE.UU.), el Reino de los Países Bajos (Aruba y Antillas Neerlandesas: Bonaire, Curazao, Saba, y San Eustaquio), la República Dominicana, Francia (Guadalupe y Martinica), Trinidad y Tobago, Colombia, San Cristóbal y Nieves, el Reino Unido, Dominica, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Granada y Guyana.

2.1.- El Esequibo, Territorio en Reclamación:

De acuerdo a los límites territoriales de la constitución de 1811, Guayana pertenece al territorio de Venezuela, como se muestra en el mapa anexo:



Esto se modifica en la constituyente de 1999, en la cual se realizó una revisión y modificación de la constitución de 1811, en este sentido el artículo de 10 establece:

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

Esta modificación viene a ratificar que el territorio en reclamación forma parte del territorio nacional ya que Venezuela desconoce la sentencia del Laudo Arbitral de París, en el cual se otorga el territorio oeste del Ezequibo a Gran Bretaña, este desconocimiento viene dado ya que la representación de Venezuela fue designada por Estados Unidos no representando al Estado Venezolano, adicionalmente se denunciaron vicios importantes que invalidan la decisión arbitral.

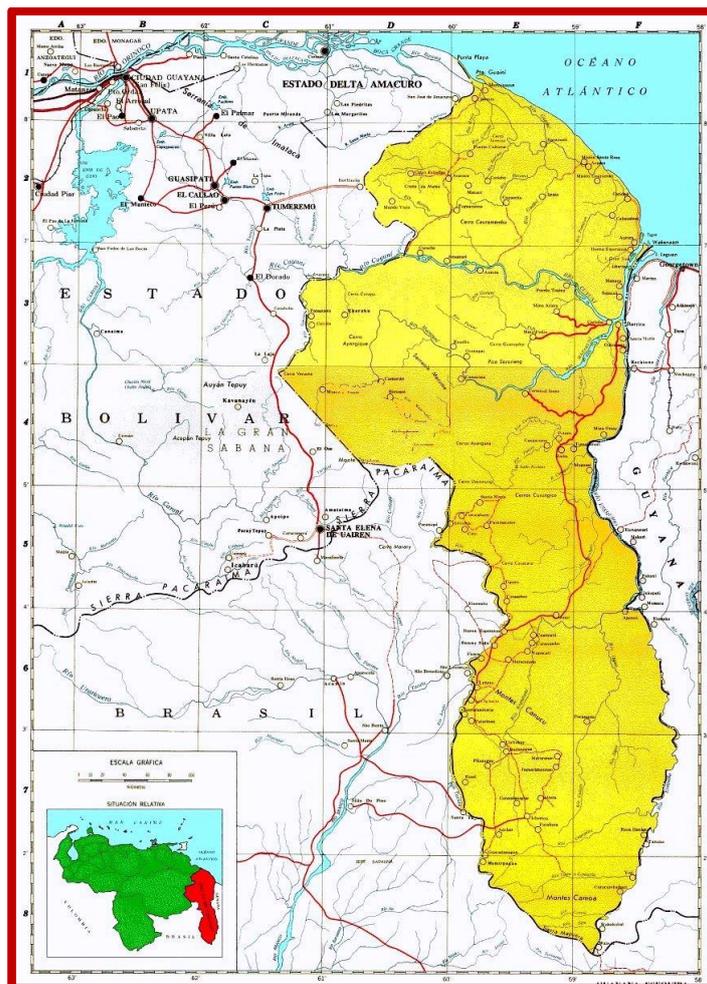
En 1966 se firma el Acuerdo de Ginebra en el que se acuerda designar una comisión mixta para poner fin al conflicto. Ese año la Guyana Británica se independiza y pasa a ser la República Cooperativa de Guyana asumiendo la naciente nación el conflicto de disputa del territorio oeste del río Esequibo.

Venezuela reconoce al nuevo país y su nuevo gobierno sin embargo se reserva el derecho de soberanía sobre el territorio en reclamación.

Por su parte Guayana también fija una posición con respecto al territorio en reclamación desde la época colonial, en la reforma de 1996 de su constitución de 1980 incluyen este territorio, indicando:

... "El territorio del Estado abarca las áreas que inmediatamente después del comienzo de esta Constitución fueron comprometidas en el área de Guyana junto con otras áreas que pudieren ser declaradas como parte del territorio del Estado por Ley del Parlamento".

Esta era el área que conformaba la Guyana Británica antes de su independencia en la cual se reconoce como límite occidental el río Esequibo el cual se otorgó a su favor en la distribución política de 1938.



2.2.- Importancia Económica del Esequibo:

Para visualizar la importancia económica que representa este territorio haremos un breve recorrido histórico por las recientes exploraciones de petróleo que se han realizado en el área.

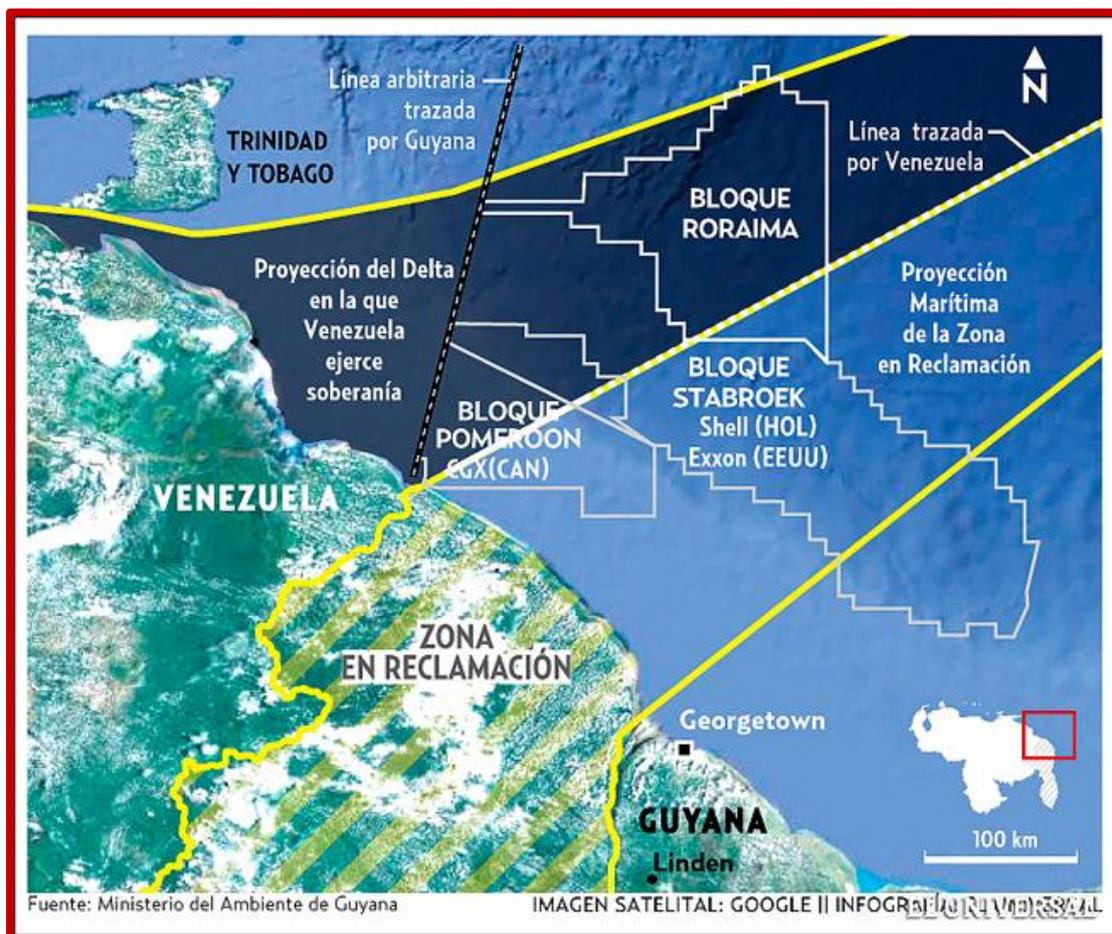
Año 2.000: Con base en los datos recogidos por los satélites que analizan la estructura geológica en alta mar, Estados Unidos anuncia que Guyana tiene 95% de probabilidades de tener alrededor de 454 campos petroleros con al menos 1 millón de barriles. Este porcentaje se repite al referirse al Gas, para el que estiman 1.139 campos con unos 6 millones de pies cúbicos del mismo.

Año 2.015: La principal petrolera estadounidense Exxon Mobil anuncia el descubrimiento de un yacimiento en su pozo LIZA-1 ubicado en el bloque Stabroek en el área costera entre la frontera de Guyana y Venezuela.

De acuerdo al informe suministrado por la consultora especialista en temas petroleros Wood Mackenzie a la BBC Mundo, se estima que el valor neto presente y potencial comercial del yacimiento se ubica en 1.000 millones de dólares.

La consultora sostiene que el yacimiento no está en las aguas que se encuentran en disputa entre Venezuela y Guyana. Sin embargo, son conscientes de las tensiones que este descubrimiento desencadenara entre ambas naciones, ya que parte del yacimiento está en el territorio en reclamación. Ante este descubrimiento Venezuela fija posición, indicando que entre tanto no se resuelva el conflicto territorial existente no se deben realizar actividades de explotación de ningún área frente a las costas del territorio Esequibo.

En el mapa que mostramos a continuación podemos ver el área marítima que abarca cada uno de los bloques petroleros de explotación en el que cada país fija franjas de limitación del área marítima en disputa.



La petrolera considera que los conflictos fronterizos entre ambas naciones deben ser resueltos bajo el marco diplomático de ambos países mediante discusiones bilaterales y organizaciones internacionales pertinentes.

La ubicación del yacimiento está a gran profundidad en el Océano, por lo que para que el mismo tenga viabilidad económica el precio internacional del crudo debe estar en al menos 70 US/barril.

Si la explotación de este yacimiento se concretara con la actual distribución territorial y limitación fronteriza impactaría de forma muy favorable la economía Guyanesa ya que sus exportaciones en la actualidad se ubican en 1.300 millones de dólares, lo que representa el 1,6% de las exportaciones de Venezuela que se ubican en 83.200 millones y su principal producto de exportación es crudo.

Ante el impacto que tendría la explotación de esta región tendría para el país poseedor de este territorio es entendible que ninguna de las partes quiera flexibilizar las condiciones de negociación para la resolución de la disputa territorial.

En la actualidad la viabilidad de las actividades de explotación no es factible ya que el precio del crudo por barril se ubica en promedio en 51,39 dólares, 27% por debajo del mínimo aceptable para que el proyecto sea viable y rentable.

Fuente: ver el enlaces: <https://blog.bankinter.com/economia/-/noticia/2016/8/25/prevision-petroleo>
http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/05/150526_economia_venezuela_guyana_if

Con base en el informe de Estrategias de Inversión para el 3er trimestre de 2016 de Bankinter podemos decir que el escenario propicio para la explotación de crudo en la región no será favorable en los próximos dos años ya que el precio máximo de venta de crudo que estiman se ubica entre 45 y 50 dólares por barril.

2.3.- Espacios Marítimos:

La zona costera de Venezuela tiene una extensión de 2.394 Kilómetros, con una excelente ubicación estratégica para el tráfico marítimo internacional.

Cuenta con una Zona Económica exclusiva de aproximadamente Posee una gran Zona 580.000,00 Km², 1/5 de la superficie total del caribe, con un alto potencial económico gracias a su gran reservorio pesquero, inmensas reservas petroleras y de otros minerales.

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

Situación Geoestratégica de Venezuela

Delimitaciones marítimas al norte de Venezuela.

Zona económica exclusiva de Venezuela



El espacio marítimo de cualquier país está conformado por:

2.3.1.- Aguas Interiores:

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

2.3.2.- Mar Territorial:

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

2.3.3.- Zona Contigua:

Es la extensión desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Es la franja de alta mar que limita con el mar territorial. Tiene una

extensión de 22.2km. Sobre su superficie el estado no ejerce soberanía plena y solo tiene jurisdicción en material político, aduanera, física, sanitaria y migratoria.

2.3.4.- Zona Económica Exclusiva:

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

2.3.5.- Plataforma Continental:

Esta es la prolongación natural del territorio de Venezuela hasta 200 millas o hasta el borde exterior del margen continental (Plataforma + Talud y Emersión Continental), y en caso que se exceda de dicha distancia, tiene un límite máximo de 350 millas náuticas o de 100 millas marinas contadas a partir de los 2.500 metros de profundidad. Venezuela ejerce soberanía sobre aproximadamente 98.500 km. de plataforma continental.

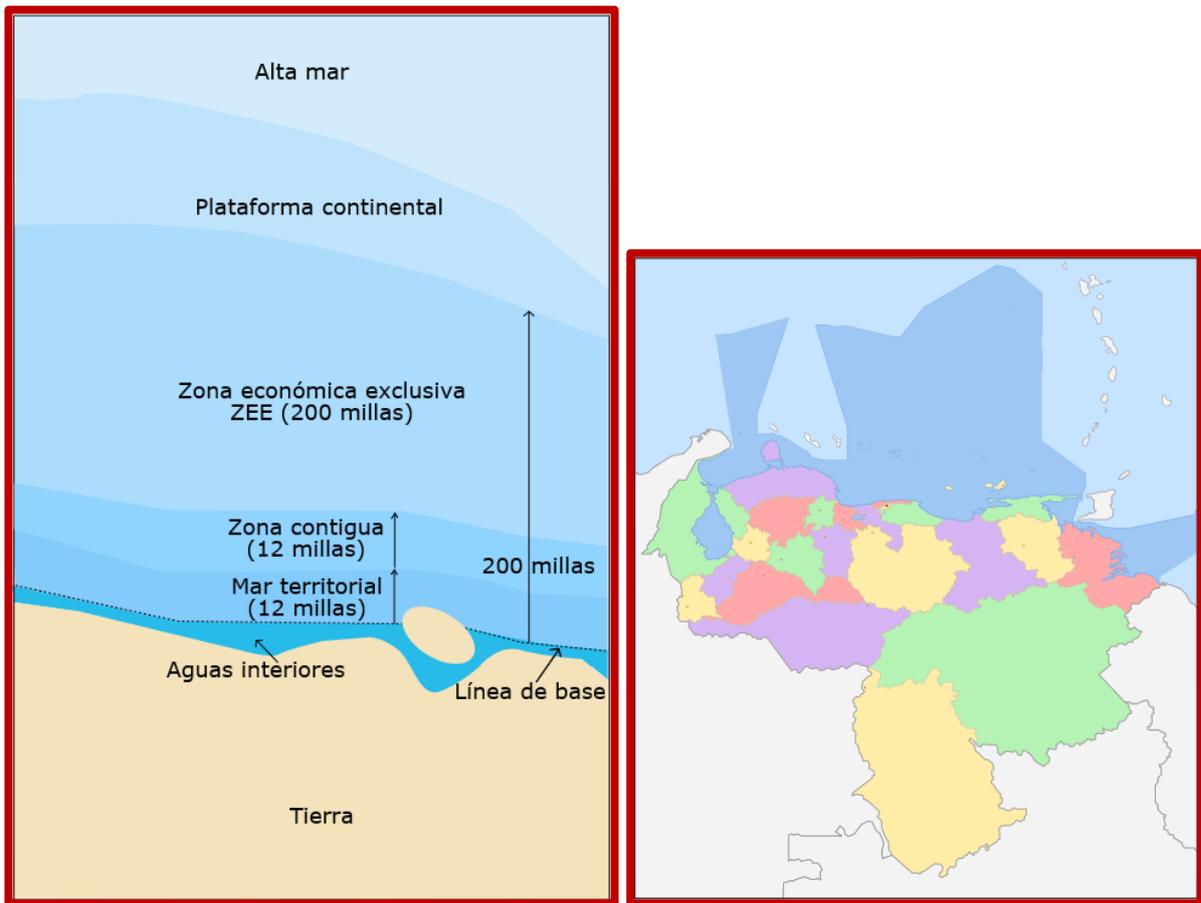
2.3.6.- Espacio Insular:

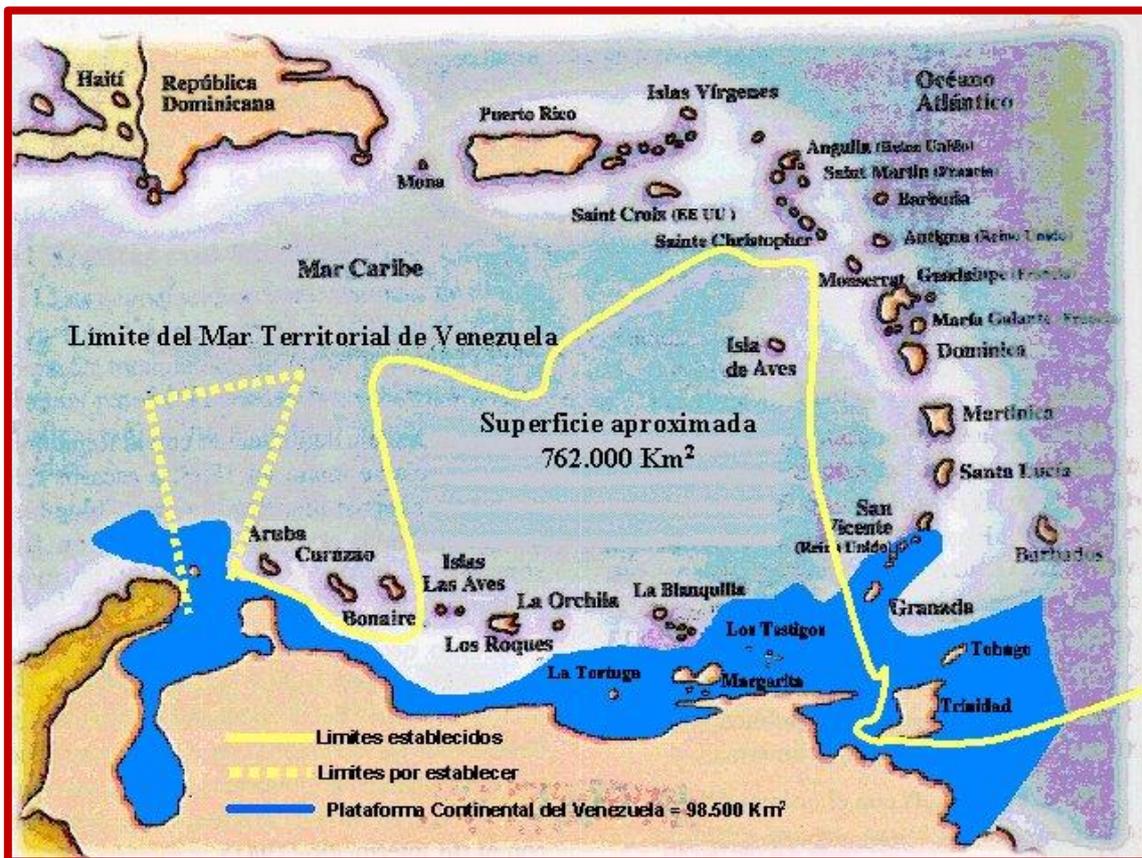
De acuerdo con el artículo 11 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, el espacio insular de Venezuela comprende el archipiélago de Los Monjes, archipiélago de Las Aves, archipiélago de Los Roques, isla La Orchila, isla La Tortuga, isla La Blanquilla, archipiélago Los Hermanos, isla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

La importancia estratégica de estos territorios es invaluable, ya que gracias a ellos Venezuela se extiende en el mar Caribe hasta las coordenadas 15°40'00"N 67°37'00"O, donde se localiza la isla de Aves (520 km al norte del estado Nueva Esparta), dando a Venezuela un arco insular con una costa de 2.718 kilómetros y una Zona Económica Exclusiva de 200 millas náuticas generadas por las más de 314 islas, cayos e islotes de la dependencias federales en el Mar Caribe, Caribe y el Océano Atlántico, incluyendo la porción marítima del Territorio Esequibo.

En los espacios marítimos de Venezuela el país es limítrofe con la mayoría de los estados con los que tiene fronteras, incluyendo Trinidad y Tobago, Granada, Dominica y Montserrat (Gran Bretaña); San Vicente y Granadinas, Santa Lucía, Guadalupe y

Martinica (Francia); Puerto Rico e Islas Vírgenes (Estados Unidos de América), República Dominicana; San Cristóbal y Nieves; Colombia, y Aruba, Curazao, Saba, San Eustaquio y Bonaire (Países Bajos). Lo que representa un total de 5500 kilómetros de límites marítimos.





2.4.- Hidrografía de Venezuela:

Aun cuando la base de este trabajo es lo referido a los espacios marítimos y todo lo que esto abarca, haremos un paréntesis para revisar brevemente la hidrografía del país ya que la principal cuenta hidrográfica tiene relevancia en las actividades de comercio marítimo internacional de Venezuela y cuenta con un gran potencial de desarrollo como zona alternativa logística para el abastecimiento de la zona sur del país.

La hidrografía del país está formada por dos vertientes hidrográficas la vertiente del Atlántico y la del Caribe, sumándose un pequeño porcentaje de ríos que desembocan en la cuenca endorreica del Lago de Valencia. Existe un Lago subterráneo ubicado en el Parque Nacional Cueva de la Quebrada del Toro y el Parque Nacional Crisóstomo Falcón.

Venezuela tiene 5 cuencas exorreicas, la más importante es la Cuenca del Orinoco, siendo la de mayor superficie. El río Orinoco es uno de los más extensos del mundo, en Venezuela es el de mayor importancia seguido por los ríos Apure, Meta, Caroní, Caura y Catatumbo. EN el sur encontramos un fenómeno hidrológico el canal de Casiquiare que enlaza las cuencas del Orinoco y del Amazonas.

Las cuencas de los ríos más grandes del país abarcan más de 1000 Km², estos han sido clasificados según su ubicación geográfica y características como sigue:

- Ríos de montaña (ubicados sobre la cordillera andina)
- Ríos llaneros (ríos ubicados sobre Los Llanos)
- Ríos guyaneses (ubicados al sur del país)

2.4.1.- Cuencas hidrográficas

A continuación, nombraremos y explicaremos las seis cuencas exorreicas dejando de último la Cuenca del Orinoco ya que siendo la de mayor importancia requiere una mayor atención.

2.4.1.1.- Cuenca del Litoral Caribe

Constituye la agrupación de gran cantidad de cuencas menores, es comúnmente dividida en las porciones Noroccidental, norcentral y nororiental abarcando aproximadamente 80.000 km² del litoral caribeño. La mayor parte de sus ríos provienen del lado septentrional de las Cordilleras de los Andes en el noroeste de Venezuela, la Cordillera de la Costa y el Macizo Oriental de la misma Cordillera de la Costa.

2.4.1.2.- Cuenca del Lago de Maracaibo

La cuenca del lago de Maracaibo es una cuenca exorreica en la que drenan al menos 150 ríos perennes, de extensión media pero gran caudal, provenientes de la Sierra de Perijá y la Cordillera de Mérida. Abarca un área aproximada de unos 80.000 km² tanto en Venezuela como en Colombia siendo sus principales afluentes los ríos Catatumbo, Palmar, Santa Ana, Escalante, Limón, Motatán y Chama.

Cuenca del Parque Nacional Cueva de la Quebrada del Toro y Parque Nacional Juan Crisóstomo Falcon

Las aguas de sus recursos hídricos provienen de las vertientes de Lara y de las aguas filtradas en cuevas de caliza, también de las nubes y vapores que se condensan en la Sierra de Falcón que dan origen al lago subterráneo más importante de Venezuela.

2.4.1.3.- Cuenca del Cuyuní

La cuenca del río Cuyuní constituye un importante margen de la cuenca alta del río Esequibo, abarcando aproximadamente 40.000 km² dentro del extremo oriental de Venezuela, en la frontera con la «Zona en Reclamación» de la Guayana Esequiba. Sus principales afluentes son los ríos Yuruán, Yuruari y Venamo.

2.4.1.4.- Cuenca del Río Negro

La cuenca del río Negro abarca unos 42.000 km² dentro de Venezuela y constituye un vínculo entre las cuencas del río Orinoco y el río Amazonas a través del río Casiquiare.

Véase también: Cuenca del Amazonas

2.4.1.5.- Cuenca del Lago de Valencia

La única de las grandes cuencas sin salida al mar abarca una pequeña área de 3100 km² alrededor del Lago de Valencia, en el que drenan sus aguas principalmente ríos de montaña provenientes de la ladera sur de la Serranía del Litoral y de la ladera norte de la Serranía del interior. Sus principales afluentes son los ríos Tapa Tapa, Güigüe, Tocarón, Aragua y Mariara.

2.4.1.6.- Cuenca del Orinoco

Esta cuenca tiene una superficie de casi 989 000 km², de los que 643 480 km² (el 65 %) quedan en territorio venezolano, y el 35 % restante queda en territorio colombiano, en los Llanos y la vertiente oriental de la Cordillera Oriental, un tramo de la gran Cordillera de los Andes. Esta región colombiana recibe el nombre de Orinoquía. De la parte localizada en Venezuela, algo más de la mitad se extiende desde los Andes venezolanos y la Cordillera de la Costa hasta la ribera noroccidental del propio río Orinoco (la margen izquierda), formando la mayor parte de los Llanos venezolanos y el Delta del Orinoco. Y la parte sur de la cuenca recoge la mayor parte de las aguas que proceden de la Guayana Venezolana.

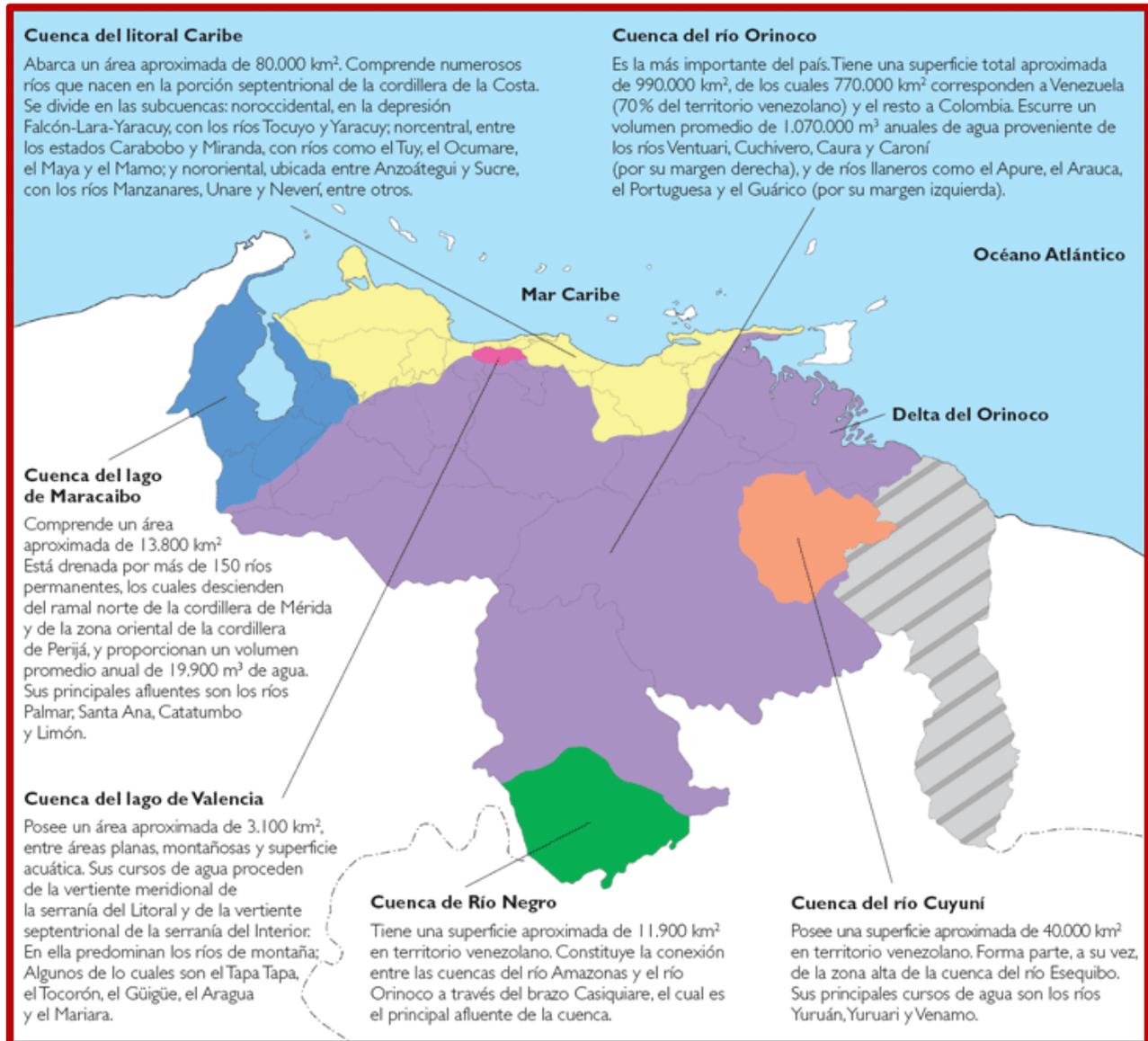


2.4.1.6.1.- Importancia Económica de la Cuenca del Orinoco:

En la actualidad, la cuenca es explotada en el aspecto forestal, siendo Ciudad Bolívar capital del Estado Bolívar el gran centro comercial conjuntamente con Ciudad Guayana. Asimismo se explotan yacimientos de hierro en toda la zona de confluencia con el río Caroní,⁶ en el Cerro Bolívar y el cerro San Isidro. Los puertos de Palúa y los puertos de atraque de las empresas básicas en Ciudad Guayana son los centros de manejo y embarque del mineral de hierro. Por otro lado, en la margen izquierda, se extraen hidrocarburos, que se transportan desde la población de El Tigre hasta el Complejo Industrial José y Puerto la Cruz mediante oleoductos y gasoductos. Es asimismo de cierta importancia la explotación del oro en las minas de El Callao. Las ciudades próximas al río son sedes de empresas mineras, metalúrgicas e hidroeléctricas las cuales han evolucionado como una pujante región bien planificada, incluyendo empresas básicas como Alcasa, Venalum, Carbonorca (productoras de aluminio primario, alúmina y ánodos de carbón para la industria del aluminio, respectivamente), Bauxilum y Ferrominera (extracción, procesamiento y comercialización de bauxita y mineral de hierro) y la Siderúrgica del Orinoco (acero). En Ciudad Guayana tienen su sede la empresa Electrificación del Caroní, C. A. (Edelca) y la Corporación Venezolana de Guayana. Edelca construyó, opera y administra la Central Hidroeléctrica Simón Bolívar (esta última es, por ahora, la tercera más grande del mundo, en cuanto a capacidad de generación hidroeléctrica se refiere, y dio origen al embalse de Guri,⁷ el segundo lago más grande de Venezuela, ubicado a unos 80 km aguas arriba de su confluencia con el Orinoco. Edelca también maneja varias centrales hidroeléctricas sobre el río Caroní: Macagua I, Macagua II y Caruachi, las tres ubicadas dentro del límite urbano de Ciudad Guayana.

Planes de Desarrollo de la Faja Petrolífera del Orinoco:

Mapa de las Cuencas Hidrográficas:



2.4.1.6.2.- El Transporte Fluvial y su Importancia en el Desarrollo:

Para explicar este punto hemos tomado la publicación de BITTAN moisés, «El Transporte Fluvial y su Importancia en el Desarrollo», *Economía y Negocio el Mundo*, del Grupo Editorial Últimas Noticias (<http://www.elmundo.com.ve/firmas/moises-bittan/el-transporte-fluvial-y-su-importancia-en-el-desar.aspx>). que citamos a continuación:

...“El transporte fluvial ha tomado mucha relevancia en las regiones con grandes lagos, canales y ríos anchos caudalosos y regulares, con profundidad adecuada e infraestructuras suficientes, convirtiéndolos en importantes vías de para el desarrollo local. Hoy día el sector naviero divide su actividad en varios servicios: los regulares, sin trayecto fijo, industriales y petroleros.

La privilegiada situación de Venezuela al Norte de América del Sur, le convierte en la puerta de entrada al Continente Suramericano, además, lo sitúa prácticamente en el

centro del continente americano, casi equidistante de las costas de Norteamérica, Europa y África; e interconectándose con tres grandes cuencas hidrográficas latinoamericanas: los ríos Amazonas, Orinoco y de La Plata. El estado venezolano con miras a lograr el equilibrio poblacional estableció tres grandes ejes de desconcentración: Los ejes Oriental, Occidental y Orinoco-Apure. El desarrollo del Eje Orinoco-Apure, radica en la importancia que tiene esta área y los recursos naturales con que cuenta, teniendo influencia directa sobre 12 de los 24 estados venezolanos, y que producirá una interrelación regional que proporcionara el transporte fluvial como elemento central que permitirá que se exploten áreas como: agricultura, minería, ganadería, yacimientos minerales, electricidad, turismo y otros. Todo esto redundará en el desarrollo socioeconómico de la parte Sur del país y su conexión con la región norte costera, donde se encuentra la mayor concentración de la población.

De los principales corredores de transporte fluvial en la mayoría de países de América del Sur podemos mencionar: la Cuenca del Orinoco, que comprende la hidrovía del Orinoco, con 1.191 km desde Boca de los Navíos hasta Puerto Ayacucho; se complementa con el río Apure, navegable hasta por 660 Km y el río Portuguesa, navegable hasta por 250 Km. De nuestra vecina Colombia no podemos dejar de mencionar el río Magdalena como su principal vía fluvial con desembocadura en Boca de Cenizas en el Mar Caribe.

Cuenca del río Amazonas: se cuenta la Hidrovía Amazonas-Solimoes que es navegable por grandes embarcaciones en casi 3.800 Km desde el pueblo de Nauta (Perú) hasta el Atlántico. Sus afluentes por el norte, está el río Negro: navegable desde su confluencia con el Amazonas hasta la frontera con Venezuela, por casi 1.260 Km.; el río Branco: navegable por 440 Km desde su confluencia con el río Negro hasta Caracaraí. Sus afluentes hacia el Este: está el río Trombetas: navegable por 260 Km., el río Jari: navegable por 150 Km. Hacia el Oeste: El río Japurá-Caquetá: navegable en la parte brasilera, por 750 Km., el río Putumayo-Iça: navegable en la casi totalidad de sus 1.850 Km. Los ríos Tigre, Pastaza, Morona y Santiago que discurren de Ecuador hacia Perú pueden ser navegados por cortos tramos, en sus cursos inferiores. Y sus afluentes por el Sur: el río Juruá: navegable por casi 2.500 Km., el río Purús: tiene 3.300 Km, en gran medida navegables, el afluente a dicho río, está el río Acre, navegable por más de 620 Km hasta Brasileia. El río Madeira: navegable hasta Porto Velho, por 1.100 Km. Tiene también 1.600 Km navegables por los afluentes del Madeira: el río Mamoré y el río Guaporé-Itenez. El río Tapajos: navegable por 345 Km hasta Sao Luis de Tapajos y en un futuro cercano su navegación se va a extender hasta 1.043 Km. El río Xingú:

navegable por 420 Km. y los ríos navegables Marañón (hasta Saramiriza) y Ucayali hasta el sur de Pucallpa en el Perú.

Cuenca del río Tocantíns: El río Tocantíns: navegable hasta la represa de Tucuruí, por 250 Km, y puede ser navegable por casi 1.000 Km. aguas arriba de esta represa con calados menores. El río Araguaia: afluente del Tocantíns, va a ser navegable por una extensión de casi 1.525 Km.

Cuenca del río San Francisco: Navegable por tramos por un total de casi 1.700 Km, siendo el último de 208 Km entre Piranhas y el Atlántico. La Hidrovía Paraguay-Paraná: que es navegable por trenes de barcas por casi 3.442 Km de longitud y constituye el eje más importante de unión fluvial entre Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay. La Hidrovía Tieté-Paraná: constituye un nexo importante Este-Oeste en el Brasil y con la construcción de esclusas está garantizando una longitud navegable de 2.400 Km.

Con respecto a los Proyectos de hidrovías y puertos fluviales, en Venezuela: la hidrovía del Orinoco se está complementando con la navegación del río Apure y el río Portuguesa hasta el Puerto de El Baúl. Además, se está estudiando la interconexión del río Casiquiare con el Río Negro y la solución de los malos pasos de Atures y Maipures para poder desarrollar el transporte desde el río Orinoco hasta el Amazonas, habrá que aportar alguna solución intermodal para reforzar esta vía fluvial.

En Brasil se dio un gran impulso a la navegación fluvial con el programa Brasil en Acción, en el cual se va a impulsar y mejorar la navegación fluvial de los ríos Madeira, Tocantíns, Araguaia y San Francisco, así como la Hidrovía Tieté-Paraná. Todo este programa va a continuar con el nuevo plan: Avanza Brasil. La implementación del tráfico fluvial en estas hidrovías está creando una nueva generación de puertos fluviales a lo largo de las mismas en Brasil, Argentina y Uruguay y pronto se producirá lo mismo en Bolivia y Paraguay.

El transporte fluvial, es reconocido mundialmente por ser menos invasivo en términos de impacto ambiental, su infraestructura está básicamente adaptado a los canales naturales de ríos y lagos. Desde tiempos ancestrales ha sido crucial para la comunicación de los pueblos y no dudo que así lo será para toda nuestra amazonía y colindantes”.

CAPITULO TERCERO

Puertos de tráfico internacional:

3.1. Organismo Rector, Bolivariana de Puertos:

En el año 2009 el presidente en ejercicio Hugo Chávez autoriza por decreto presidencial número 38.146 la creación de una empresa del estado bajo la figura de sociedad anónima cuya denominación sería la de Bolivariana de Puertos y estaría adscrita al Ministerio del Poder Popular para las Obras Publicas y Viviendas.

El objeto principal de esta empresa sería el de acondicionar, administrar, desarrollar, mantener y aprovechar los bienes y servicios que conforman la infraestructura portuaria, entendida como las obras que constituyen el ámbito operacional de los puertos con el propósito de garantizar el tránsito marítimo con seguridad, fluidez, eficacia, economía, calidad de servicio y en beneficio de la comunidad.

Esta empresa ejercería 3 funciones primordiales:

1. Formular propuestas de nuevas infraestructuras portuarias y de navegación marítima.
2. Dirección, coordinación, explotación y gestión de los servicios de seguridad de los puertos.
3. Fomento y desarrollo de todas las actividades que estén relacionadas de forma directa o indirecta con lo dispuesto en el artículo 2 de este decreto.

Esta empresa 100% venezolana sigue operando en el país y sigue teniendo las mismas funciones que se le asignaran en el momento de su fundación.

Actualmente la empresa estatal administra y gestiona 7 puertos públicos, los cuales nombraremos a continuación:

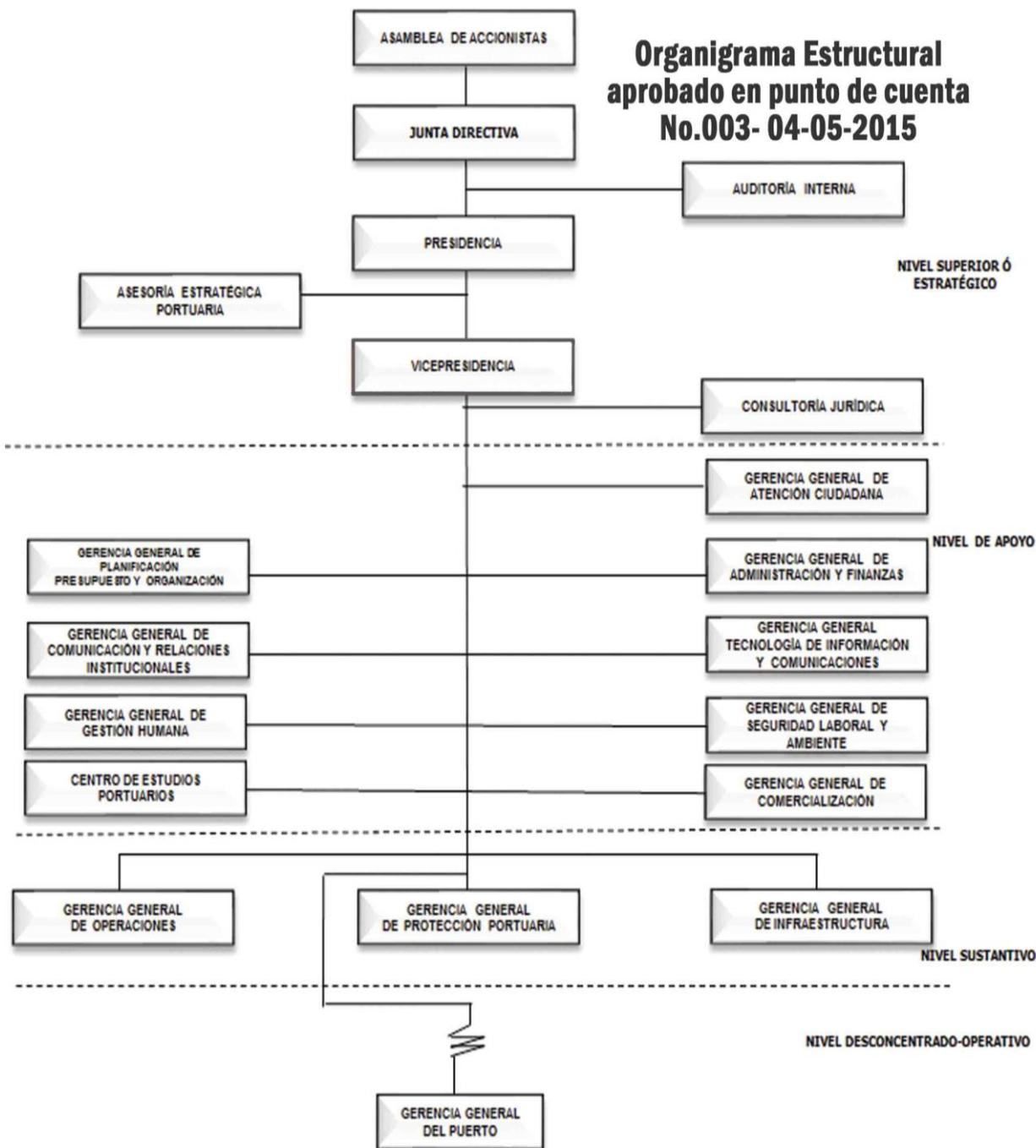
1. Puerto Cabello (Estado Carabobo)
2. La Guaira (Estado Vargas)
3. Maracaibo (Estado Zulia)
4. Puerto Int. Del Guamache (Estado Nueva Esparta)
5. Guanta (Estado Anzoátegui)
6. La Ceiba (Estado Trujillo)
7. Eulalia Buroz (Anzoategui)

El modelo de Gestión que actualmente rige las operaciones marítimas en Venezuela es Bajo Tutela Militar, el organigrama actual de la empresa estatal de puertos es la siguiente:

Fuente: GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, AÑO CXXXVI, MES VI, número 38.146. Caracas, miércoles 25 de marzo de 2009.

Estructura Organizativa

**Organigrama Estructural
 aprobado en punto de cuenta
 No.003- 04-05-2015**



Fuente: portal web de Bolivariana de Puertos, www.bolipuertos.gob.ve, sección Quienes Somos.

3.2.- Principales Puertos de Tráfico Internacional:

Los puertos más relevantes en materia de comercio internacional son La Guaira y Puerto Cabello, ya que es por ellos donde se realizan la mayor cantidad de operaciones marítimas para satisfacer las obligaciones comerciales que resultan de las importaciones y exportaciones de la nación.

A continuación, veremos una comparativa entre las características de ambos puertos:

Aspecto	Puerto	La Guaira	Puerto Cabello
Condiciones Climatológicas			
Tipo de Clima:		Sabana Tropical	Sabana Tropical
Temperatura Promedio Anual:		28° C	25° C
Periodo de Lluvia:		Septiembre – Marzo	Junio – Octubre
Rango de Oscilación de Marea:		0.3 m	0.3 m
Valores de Precipitación:		600 – 800 mm/anual	1108 mm/anual
Vientos Predominantes:		Alisios	Alisios
Dirección de los Vientos:		Nor-Este de 3.0 m/s	Este de 8.0 m/s
Ubicación			
Geográfica		Región Centro Norte Costera, Estado Varga	Región Centro Norte Costera. Estado Carabobo.
Latitud:		10° 36' 10" N	10°28'00" N
Longitud:		66° 55' 59" O	68°11'00" O
Dimensiones			
Terreno:		88 Hectáreas	184 Hectáreas
Rompeolas:		1096 m de largo	
Profundidad de entrada:		12 m	
Calado Máx.:		11,00 m	10,7 m
Facilidades Portuarias			
26 Puestos de atraque:		24 con diferentes usos comerciales, 1 pesquero y 1 militar	32 Puestos de atraque con diferentes usos comerciales
Áreas Techadas:		8.7 Hectáreas	36 Hectáreas
Áreas Abiertas:		23.8 Hectáreas	59 Hectáreas
		Complejo de Silos con capacidad de 13.092 Ton	Complejo de Silos con capacidad de 119.550 Ton
Sectores y Areas			

Muelle Norte	Principal motor de servicio para la atención de carga contenerizada.	Área I: Comprendida por BOLIALMACÉN 1 al 7, BOLIPATIO 12 al 15, Almacén SENIAT, Comando Antidroga, Vigilancia Costera, Bomberos Marinos, Terminal Turístico y Oficinas Principales de BOLIPUERTOS. Cuenta con 11 Puestos de Atraque que sirven principalmente a cruceros y transbordadores.
Sector Este	Servicios de acopio de contenedores, carga in-bond, exportación, cabotaje y almacenaje de carga a granel en las instalaciones del complejo general de silos.	Área II: Comprendida por BOLIPATIO 11, VENXIMCA, tiene un puesto de atraque de cabotaje y un puesto de atraque Roll ON Roll Off .
Muelle Sur	Servicios de acopio de contenedores, carga consolidada y carga suelta.	Área III: Conformada por Guardia Nacional, BOLIPATIO 6, 7, 9 y 10, VENXIMCA, Oficina de Facturación y Oficina de Seguridad de BOLIPUERTOS. Cuenta con 8 Puestos de Atraque.
Terminal Marítimo	Embarque y desembarque de pasajeros, oficinas administrativas de PLC S.A., Servicios de carga consolidada.	Área IV: Comprendida BOLIPATIO 8, BOLIPATIO de Exportación, Área Libres, BOLIRAMPA 22 a la 24. Cuenta con 3 Puestos de Atraque.
Sector Oeste	Almacenamiento de carga contenerizada y refrigerada.	Área V Conformada por BOLIPATIO 5. Cuenta con 1 Puesto de Atraque.
		Área VI Conformada por acceso al Puerto, BOLIPATIO del 1 al 4, BOLISILO 1, Patio de Camiones y Gandolas, Planta de Tratamiento de Aguas Negras, TERMINAL SANTANA, Arco SENIAT, Comando de la Guardia Nacional. Cuenta con 8 Puestos de Atraque y sirven principalmente a graneleros.
Almacenes In-Bond		
Zonas Portuarias	Con 54.471,56 m2 conformado por almacenes y patios:	Con un área total de 3.594,34 m2 conformado por galpones y patios:
	-S-ALFA-1 (4.322,56m ²).	-BOLIPATIO N° 05 (680m ²)
	-S-ALFA-2 (37.792,65m ²). Nivel Terraza.	-BOLIPATIO N° 06 (773,18m ²)
	-S-ALFA 4 (12.356,54 m ²).	-BOLIALMACÉN N° 04 (1.141,16m ²)

	Dentro del área de 317.631,47m2 autorizada como AGD.	-BOLIALMACÉN N° 05 (600m²).
	(N° SNAT/INA/GRA/DAA/URA/2009-E208 de fecha 23 de noviembre 2009)	-BOLIALMACÉN N° 06 (200m²).
		-BOLIALMACÉN N° 07 (200m²).
		Todos dentro del área de 634.368,80m2 autorizada como Extensión de AGD.
	(N° SNAT/INA/GRA/DAA/URA/2009-E186 de fecha 23 de octubre 2009)	

Características de los Silos

Capacidad total para Ensilar	13.092 Ton.	119.550 Ton.
Mecanismos de Descarga	Tolvas.	Equipos Neumáticos: 2 Súper Tower de Fabricación Americana, Marca Christianson con una capacidad Instalada de 500 TM. /Hora (En la actualidad está trabajando 1 (una) y a un 50% de su rendimiento). Descarga Directa: (de Buque a Camión) Seis (06) Clamghell, Cinco (05) tolvas y maquinarias Una (01) Oruga y (02) Dos cargadores frontales "Pailober".
Correas Transportadoras	2 correas Transportadoras con Capacidad de Ensilaje de 100 Tons. por horas (aprox.), Cinta 1 (C1) y Cinta 2 (C2).	1 correa transportadora y 1 correa por cadena
Capacidad para Despachar	1600 Ton. Diarias.	4800 Ton. Diarias
Número de Silos, Intersilos y Celdas	12 Silos, 6 Intersilos y 8 Celdas.	46 silos y 8 intersilos
Porcentaje de Capacidad Operativa	Actualmente los silos cuentan con un porcentaje operativo del 90%, debido a que el elevador uno (1) no está operativo para trabajar con la correa transportadora 3	60% de su capacidad por desgaste y deficiencia en los equipos.

3.3.- Situación Actual de los Puertos Venezolanos:

La crisis que se vive actualmente en Venezuela se ve claramente reflejada en las operaciones portuarias del país, en la reseña histórica que se muestra al inicio de este trabajo se evidencio la importancia de los puertos para la economía nacional hasta hace unos 5 años atrás cuando por políticas del gobierno central se comenzó a limitar las actividades de importación de productos terminados de consumo por la población, lo que ha desembocado en un profundo desabastecimiento incluso de los productos básicos. Las importaciones eran lo que motorizaba las actividades comerciales del país. Las exportaciones son fuertes a nivel industrial principalmente en el sector petrolero que son las que general los ingresos que sustentan la economía nacional a nivel macroeconómico.

Me limitaré en mostrar las estadísticas oficiales porque en mi criterio son manipuladas ya que no es conveniente para el ejecutivo que se sepa con certeza cual es la realidad que viven los venezolanos, en contra parte citare un artículo de Daniel Pardo publicado en el portal BBC Mundo que me parece que expone de forma ponderada y realista como son las operaciones portuarias actualmente en el país. Aun cuando el artículo es del 12 de octubre de 2015 lo considero vigente incluso creo que pudiera estar desactualizado más no alejado de lo que hoy sucede, ya que actualmente la crisis es superior a la que se vivía en el momento en el que se hizo esta publicación.

... “La crisis en cifras

Entre 2013 y 2014 el tráfico de contenedores total en los cinco puertos principales de Venezuela cayó en un 34%, según cifras de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), que hace un índice anual.

De 2015 no se tienen cifras, pero, según la Cámara de Comercio de la ciudad de Puerto Cabello, por ejemplo, donde está el puerto más grande, en el primer trimestre del año hubo una caída de la actividad portuaria del 50% respecto a 2014.

Y, según la Cámara de Comercio del Estado Vargas, donde está La Guaira, el puerto está inactivo en un 90%.

La economía venezolana ha visto cómo sus reservas e ingresos han caído por la crisis económica general que vive el país hace dos años y por el bajón en el último año del 60% del precio del petróleo, que es la fuente de 95% de los ingresos del país.

Venezuela importa más de la mitad de lo que consume, así que la falta de divisas ha significado un aumento importante de la escasez de bienes y, por consiguiente, un golpe a la antes pujante actividad portuaria.



Puerto Cabello en 2012, según imagen satelital de Statfor.



El centro de estudios financieros Statfor, con base en Texas, EE.UU., publicó recientemente imágenes satelitales de Puerto Cabello, donde se ve una diferencia en actividad entre 2012 y 2015.

La soledad del puerto

Los patios de contenedores vacíos, las grúas apagadas, el escaso tránsito dentro del complejo: el ambiente, a pesar de la magnitud de las instalaciones, es desolador en el Puerto de La Guaira.

"Acá hace rato que no está pasando nada", dice entre risas un vigilante que con pereza se levanta de su silla a alzar la barrera para dar entrada a uno de los patios.

Mientras tanto en Puerto Cabello apenas un tercio de los puestos de atraque están descargando, en su mayoría granos, carne, pollo y leche: los bienes prioritarios por los que los venezolanos hacen horas de fila.

Nuestras operaciones han decrecido en el mismo número porcentual del puerto", le dice a BBC Mundo José Manuel Rodríguez, de Venecia Ship Service, una empresa de remolcadores en Puerto Cabello. "Pasamos de tener 350 a 150 empleados y de 24 a 8 remolcadores", señala.

Centralización y escándalos

Como parte de un proceso de nacionalizaciones en 2009, el entonces presidente Hugo Chávez ordenó la centralización de los puertos venezolanos bajo la figura de Bolivariana de Puertos, mejor conocida como Bolipuertos.

"Vamos a crear una corporación de puertos nacionales y una corporación de aeropuertos nacionales e internacionales, bajo control, como siempre ha debido ser, del Estado", dijo Chávez en marzo de 2009.

Para este reportaje BBC Mundo solicitó en varias ocasiones –a través del mecanismo oficial del ministerio de Comunicaciones– entrevistas con los ministros de Transporte, Giuseppe Yoffreda, y de Comercio, Isabel Delgado, pero no obtuvo respuesta en los tres meses transcurridos desde la primera comunicación hasta la publicación de esta nota.

Quizá ninguna otra dependencia del gobierno venezolano en los últimos años ha sido objeto de tantos escándalos de corrupción como Bolipuertos.

En Puerto Cabello, por ejemplo, el empresario Walid Makled montó una compleja operación de tráfico de drogas con la supuesta colaboración de altos funcionarios del gobierno, según les dijo a las autoridades de Colombia, donde lo arrestaron y extraditaron, en 2011, a Venezuela.

En febrero de 2015, Makled fue condenado por un tribunal de Caracas a 14 años de cárcel por delitos de narcotráfico y blanqueo de capitales.

Otro episodio, en 2010, que muchos venezolanos recuerdan con facilidad es el escándalo de "Pudreval", cuando al menos 130.000 toneladas de alimentos podridos

fueron encontradas en Puerto Cabello después de que habían sido importadas por Pdval, una empresa de supermercados de la estatal Petróleos de Venezuela (PDVSA). Los alimentos, en su mayoría carne, habían sido abandonados por sus responsables, que al día de hoy no están plenamente identificados, pese al breve arresto de tres directivos de PDVAL en ese momento.

La comisión de la Asamblea Nacional que esperaba investigar el caso fue disuelta en 2011 y hoy no se sabe cuánto dinero se perdió en las importaciones o los alquileres del escándalo.

Y también está el más reciente caso de los ferrys: en marzo, el exministro de Transporte, el mayor general Hebert García Plaza, y el exvicepresidente de Bolípuertos, Antonio González, fueron imputados por la Fiscalía por peculado doloso y concierto con contratista en un caso que investiga la millonaria adquisición de tres buques que supuestamente fueron comprados con 12 años de uso pero declarados como nuevos.

García Plaza negó la acusación y dijo –desde el exterior– que lo pretendían usar como chivo expiatorio de la lucha contra la corrupción.

"Trabas burocráticas"

"Los puertos siempre han sido focos de corrupción, solo que antes lo hacían los empresarios privados bajo la vanagloria de las gobernaciones de cada Estado, y ahora es con gobierno central directamente y a mayor escala", le dijo a BBC Mundo un alto exfuncionario de Bolípuertos que pidió no revelar su nombre.

Expertos del sector y agentes aduaneros consultados por BBC Mundo coinciden en que la corrupción en los puertos tiene, sobre todo, dos facetas, que han sido detalladas por investigaciones periodísticas en diversos medios venezolanos.

Una, señalan, es el fraude cambiario realizado por las llamadas "empresas fantasma", que consiste en usar las divisas baratas que el gobierno tiene destinadas para bienes prioritarios, e importar productos caducados o contenedores vacíos.

Luego cambian las divisas en el mercado negro a una tasa mucho más alta que la preferencial (y oficial) y obtienen una ganancia millonaria.

En una carta abierta de marzo del año pasado, el exministro de Planeación y asesor de Chávez Jorge Giordani certificó esas versiones, según las cuales a través del control de cambio se robaron US\$20.000 millones.

Por otro lado, los expertos se refieren a las también conocidas "trabas burocráticas", que han sido criticadas una y otra vez por organizaciones como Consecomercio, la principal asociación de comerciantes, que las han descrito como un incentivo de "corrupción y la escasez".

Los agentes aduaneros consultados por BBC Mundo explican que esos trámites retrasan la salida de las mercancías del puerto y, eventualmente, llevan a algunas empresas a sobornar a funcionarios para agilizar los despachos.

La semana pasada el exvicepresidente e influyente dirigente chavista José Vicente Rangel denunció que 7.000 toneladas de leche y 1 millón de toneladas de trigo, aceite y soya estaban retenidas en puertos y no han sido desembarcados debido a "múltiples problemas y trabas burocráticas".

Un sonriente empleado de una empresa privada en Puerto Cabello al que muchos de los funcionarios conocen y saludan, dice "haberlo visto todo" en términos de corrupción. De repente, mientras damos un recorrido por el puerto, vemos a unos funcionarios tomándose fotos en un contenedor y dice, indiferente: "Ahí están tramando algo".

"Yo llevo 35 años trabajando acá, y casos de corrupción que no salieron a la luz pública hay suficientes para hacer un museo".

Como se puede evidenciar, la nacionalización de los puertos y la centralización de las actividades en una empresa dirigida y controlada en su totalidad por el estado sin que exista el adecuado equilibrio ha contribuido a la crisis del país que está fundamentada en las decisiones erróneas que se han tomado en distintas áreas, decisiones que no han sido tomadas sin antes ser pensadas y analizadas, que no han estado alineadas con el beneficio nacional y el avance para equipararse con las mejores prácticas a nivel mundial en materia portuaria si no con la intención de favorecer algunos sectores.

CAPITULO CUARTO

Legislación Marítima de Venezolana:

II Antecedentes:

Iniciaremos este capítulo tomando como referencia una publicación realizada en noviembre de 2012 por portal de internet el espacioacuaticovenezolano.com, en este reportaje denominado La Experiencia de la Ley de Navegación en Venezuela, escrito por Julio Alberto Peña Acevedo, se hace un recuento histórico del carácter y fundamentos de la legislación Marítima de Venezuela.

Algunos juristas ubican al derecho marítimo dentro del derecho mercantil por lo que indirectamente forma parte del derecho privado bien sea civil o mercantil.

Las actividades especiales del comercio marítimo como actos objetivos de comercio, están reguladas en la Ley de Comercio Marítimo. Lo concerniente a la naturaleza comercial, privado y mercantil están reguladas por el derecho mercantil positivo.

No es discutible que las actividades propias del derecho privado deben estar sujetas a la tutela y control por parte de los Estados, como es el caso de la navegación por aguas debido a que toca de forma simultánea muchos aspectos como son: económicos, soberanía, seguridad del Estado entre otros, esto le da carácter de interés público, esto lo podemos denominar “normativa marítima de carácter público”.

Lograr este instrumento legal no fue fácil ni se gestó en un corto período de tiempo, para visualizar de una manera sencilla esta evolución histórica lo presentaremos en 4 etapas: Colonia, Independencia, Gran Colombia y República de Venezuela.

4.1.- Derecho Privado

4.1.1.- La Colonia:

Durante el período colonial, las directrices para regular la actividad comercial marítima provenían de España. Los instrumentos legales de la época fueron:

- 18 de mayo de 1680: Las leyes de Indias, tomo III, libro IX.
- Regulación del Derecho Marítimo de 1680
- 2 de diciembre de 1737: Las ordenanzas de Bilbao, dictadas por Felipe V, basadas en las Ordenanzas Francesas de 1681 y en el Consulado del Mar.
- 3 de junio de 1793, por Real Cédula se crea el Consulado de Caracas en el cual se determina que el Tribunal conocía de todos los “...pleitos y diferencias que ocurran entre comerciantes o mercaderes, sus compañeros y factores sobre...entre otros el comercio marítimo...”; en cuanto a la aplicación de la ley,

se estableció el siguiente orden: La Real Cédula de Erección; las Ordenanzas de Bilbao, Las Leyes de Indias y por último las Leyes de Castilla.

4.1.2.- La Independencia:

La Constitución de 1811 en su capítulo IX establece que: ...“Entretanto se verifica la composición de un Código Civil y Criminal acordado por el Supremo Congreso del 8 de mayo último adaptable a la forma de gobierno establecido en Venezuela, se declaran en su fuerza y vigor el Código que hasta aquí nos ha regido en todas las materias y partes que directa o indirectamente no se opongan a lo establecido en esta Constitución...”

Esto deja claro que lo referente a la materia mercantil y por ende el Comercio Marítimo, se regirían por las Ordenanzas de Bilbao.

4.1.3.- La Gran Colombia:

- El 30 de agosto de 1821 el Congreso Constituyente de Villa del Rosario de Cúcuta sanciona la Constitución de Colombia[4], la cual en su artículo 188, establecía que: “Se declaran en toda su fuerza y vigor las leyes que hasta aquí han regido en todas las materias y partes, que directa o indirectamente no se opongan a esta Constitución, ni a los decretos y leyes que expidiese el Gobierno”
- El 10 de julio de 1824 se dictan normas para determinar el modo de conocer las causas de comercio, de sustanciarlas y determinarlas. En estas normas se establecen los juzgados de comercio y las mismas contienen un precepto fundamental para el desarrollo de nuestra legislación mercantil, al ordenarse que las causas de comercio se decidirán por las Ordenanzas de Bilbao.
- El 13 de mayo de 1825 se promulga una ley que regula el procedimiento civil en tribunales y establece el siguiente orden de aplicación de las leyes: las decretadas por el Poder Legislativo; las pragmáticas cédulas, órdenes, decretos y ordenanzas del Gobierno Español sancionadas hasta el 18 de mayo de 1808 que estaban en observancia bajo el mismo Gobierno Español en el territorio que forma la República.

4.1.4.- La República de Venezuela:

- El 14 de octubre de 1830, el Congreso Constituyente de Venezuela dicta un decreto donde ordena que: “En el orden judicial continuarán observándose las leyes y decretos expedidos por los Congresos de Colombia vigentes para entonces, que no fueran contrarios a la Constitución ni a las leyes sancionadas por el Constituyente”.

- El 12 de mayo de 1836, el Congreso de Venezuela promulga el Código de Procedimiento Judicial (conocido como el Código Aranda[5]), donde se establece el orden de observancia de las leyes, a saber así: las decretadas o que decretare el Congreso; las decretadas por el Congreso de Colombia hasta 1827; las leyes españolas en el orden establecido en la citada ley del 13 de mayo de 1825.
- El 15 de febrero de 1862, el General en Jefe José Antonio Páez promulga el primer código de comercio en Venezuela. El mismo fue publicado con fecha 1º de marzo de 1862, en la edición N° 21 del Registro Oficial. Dicho proyecto estuvo siendo estudiado desde 1840 hasta su promulgación, siendo evidente la influencia, en un primer plano, del Código francés de 1807 y en segundo plano por el Código español de 1829. El Libro III, Títulos I al IV, regulaba todo lo relativo al Comercio Marítimo.
- El mismo no indicaba la fecha de entrada en vigencia, cuestión resuelta por el propio Páez, cuando dicta el 27 de junio de 1862 un decreto disponiendo que: "...desde el 5 de julio del presente año comenzará a regir en la República, el código de Comercio que se ha publicado en el registro oficial y que, firmado por mí, está depositado en el departamento de lo Interior de mi Secretaría General (Art 1) y que se tendrá por promulgado dicho Código con la publicación indicada (Art 2)..."
- 11 de agosto de 1862. En esta fecha el Ejecutivo Nacional dicta un decreto donde se fija la jurisdicción de los Tribunales Mercantiles. En el mismo se determina que el Tribunal de Puerto Cabello tendría jurisdicción en las provincias de Carabobo, Cojedes y Yaracuy. El Tribunal de Maracaibo tendría jurisdicción en las Provincias de Maracaibo y Coro. El Tribunal de Ciudad Bolívar tendría jurisdicción en las provincias de Guayana, Maturín, Apures y Barinas.
- 29 de agosto de 1862, en esta fecha se promulga un nuevo Código de Comercio, el cual solo corrige errores de forma del Código anterior.
- 8 de agosto de 1863, el General Juan Crisóstomo Falcón dicta un decreto en el cual se declara en su fuerza y vigor las leyes civiles y criminales que estaban vigentes hasta el 15 de marzo de 1858, en todo lo que no se oponga al Sistema Federal proclamado por los pueblos. En un párrafo único de este artículo 1º se expresa que: "...queda exceptuado el Código de Comercio, el cual se declara vigente..."
- 20 de febrero de 1873, el General Antonio Guzmán Blanco promulga el Código de Comercio que derogaba el de 1862, notablemente mejorado y ampliado, a

entender de los historiadores, pero sin ningún tipo de cambio en lo referente al Comercio Marítimo.

- 20 de enero de 1904, el General Cipriano Castro eleva al Congreso Nacional el proyecto de un nuevo Código de comercio, el cual es promulgado el 8 de abril de 1904, cuya entrada en vigencia sería el 19 de abril del mismo año. En relación al Comercio Marítimo, se introduce en el mismo lo referente al contrato de Transporte de Pasajeros.
- Sucesivamente se promulgan otros Códigos de Comercio, ninguno con cambios significativos en lo referente al Comercio Marítimo, A saber, los siguientes:
 - 23 de junio de 1819.
 - 4 de julio de 1938.
 - 17 de agosto de 1942.
 - 1º de septiembre de 1945
 - 23 de julio de 1955.

4.2.- Derecho Público

De acuerdo a lo expresado en el documento “Régimen administrativo de la navegación, El Derecho Marítimo”, podemos definir el Carácter Público de esta legislación como:

“...la parte del derecho marítimo que se ocupa de las relaciones jurídicas que por razón de la navegación acuática en general y las circunstancias que la rodean surgen entre el Estado y los particulares; y el derecho marítimo positivo de carácter público como el conjunto de normas de distinto grado que constituyen, regulan y modifican dichas relaciones...”

En las etapas identificadas como Colonia, Independencia, Gran Colombia y hasta bien entrada la época republicana, todo lo referente al Derecho Público, estuvo contenido en los mismos códigos y normas ya descritas anteriormente en el análisis del Derecho Privado y en una serie de dispersas normativas establecidas en Decretos y Resoluciones del Ejecutivo, obviamente sin categoría de leyes.

Se encuentran referencias desde el 10 de mayo de 1842, cuando se publica decreto sobre Nacionalización y Arqueo de Buques, la cual sule a las anteriores del 29 de septiembre de 1821 y la del 1º de mayo de 1826 y posteriormente el 24 de julio de 1904, cuando se promulga el Código de la Marina de Guerra, Institución que históricamente mantuvo el ejercicio de la Autoridad Marítima, la cual se apuntala con las reformas del estamento legal Venezolano iniciados a partir de los años finales de la dictadura de Juan Vicente Gómez, mediante la promulgación de la Ley Orgánica del

Ejército y la Armada del 21 de julio de 1933, 8 de julio de 1934, en 1941 y modernamente el 4 de julio 1944, publicada en la Gaceta oficial extraordinaria N° 84.

Es el 18 de julio de 1941 cuando se promulga la primera Ley de Navegación, la cual es modificada en 1944[6] y en 1988[7]

Es así como la Ley de Navegación es sólo uno de diversos instrumentos que componen el derecho marítimo positivo de carácter público. Constituye, sin embargo, aun cuando ley especial, el instrumento de regulación de carácter general, el centro o eje de ordenación en torno al cual giran los restantes de su propia jerarquía y aquel del cual derivan en secuencia reglamentaria buen número de los de jerarquía inferior.

El objeto de dicha ley es el siguiente[8]:

Además de fijar el campo de la aplicación de la ley y dar cabida expresamente a las obligaciones internacionales que, en la materia, tendrá Venezuela, de proveer al total funcionamiento de las capitanías de puerto y de dar una mejor distribución y ubicación al articulado, en este capítulo se amplía jurisdicción del ministro de guerra y marina y la intervención de la autoridad marítima. En esta forma la ley permitirá una vigilancia y un control efectivos y regulares

La reforma de la Ley de Navegación en 1998[9], logró un paso importante mediante los artículos 15 y 152, en el primero de ellos se estableció la posibilidad de matricular en Venezuela, buques operados bajo contrato de fletamento a casco desnudo, siempre y cuando se trate de contratos superiores a dos años, al igual que aquellos buques adquiridos bajo la figura del leasing. Por otra parte, el artículo 152 de la Ley de Navegación había previsto la exoneración de los impuestos establecidos en la Ley de Impuestos al Consumo Suntuario y a las Ventas al Mayor, y en el Decreto Ley de Activos Empresariales.

Conjuntamente con la Ley de Navegación, fueron promulgadas desde 1941 hasta el año 2000, los siguientes instrumentos legales:

Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante; Ley de Privilegios e Hipotecas Navales; Ley de Pilotaje; Ley sobre Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección a la Pesca y Espacio Aéreo; Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a lo Largo de las Costas Continentales e Insulares de la República de Venezuela; Ley de Pesca; Ley de Títulos, Licencias y Permisos de la Marina Mercante; Ley Orgánica de la Hacienda Pública Nacional; Ley Orgánica de Aduanas; Ley Penal del Ambiente; Ley Orgánica del Servicio Consular; Ley sobre Admisión y Permanencia de Naves de Guerra Extranjera en Aguas Territoriales y Puertos de Venezuela; Ley de Faros y Boyas.

4.3.- Proceso de Modernización[10]:

En mayo de 1999 se integra el equipo de trabajo inicial en CORDIPLAN para el desarrollo sustentable de los espacios acuáticos y en el mes de septiembre de 1.999, se efectúa el primer seminario sobre los espacios acuáticos en la sede de OCAMAR en la calle los baños de Maiquetía, Estado Vargas. De allí surge un documento el cual fue elevado a la Asamblea Nacional Constituyente, a través del Dr. Manuel Vadell, a fin de que fueran tomadas en cuenta en la redacción de la nueva Constitución las conclusiones de dicho seminario, las cuales se resumen a continuación:

La complejidad de la Administración Marítima y el Ejercicio de la Autoridad Marítima, exige una organización administrativa basada en una excelente estructura del ordenamiento legal que rijan la materia, siendo los tratados internacionales el punto de referencia obligatoria para lograr la funcionalidad de ese esquema jurídico, tomándose como premisa la “definición del espacio acuático” y la definición exacta de las funciones de cada uno de los Organismos del Poder Público responsables por el correcto cumplimiento de todos los tratados internacionales y la legislación Nacional relacionadas con la administración Marítima, y por otra parte, una visión futura de la utilización de ese espacio acuático como polo de desarrollo sostenido de la Nación, reflejado en los planes de ordenamiento del territorio.

Esa indiscutible complejidad asoma la posibilidad de considerar la creación de una Ley Orgánica que norme todo lo relativo a los espacios acuáticos, la navegación y la infraestructura portuaria del Estado.

El propósito de esa necesaria Ley, pudiera ser:

- Regular las funciones del Estado en cuanto a la administración Marítima en el Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, Aguas Interiores, Costas y Dependencias Federales, en materia de Seguridad y Defensa, Salvaguarda, pesca y cultivos marítimos, fluviales y lacustres, explotación de salinas y ostrales de perlas, Salvamento y Seguridad de la Vida Humana en la Mar, protección del ambiente, exploración y explotación de los recursos naturales renovables o no, extracción de restos y protección del patrimonio arqueológico de la Nación, investigación y desarrollo, construcción y reparaciones navales, navegación marítima fluvial y lacustre, política naviera del estado, estructura portuaria, canales de navegación, etc.
- El Seguimiento y cumplimiento de todos los tratados internacionales suscritos por la Nación, referentes a la actividad marítima.

- De esta Ley Orgánica se derivarían todas las leyes ordinarias que rijan la materia.

4.4.- Proceso Constituyente:

En 1999 se inicia un proceso constituyente sin precedente en la historia de Venezuela, esta reforma constitucional tuvo tres propósitos fundamentales:

- Acelerar la redistribución de los recursos de Venezuela para beneficiar a los pobres
- Descentralizar el poder político para otorgar a los ciudadanos mayor decisión en sus asuntos
- Esbozar una base legal para un nuevo modelo más equitativo de desarrollo y democracia

En el marco de este proceso se estableció una nueva concepción del espacio geográfico del país, en el cual se amplía el concepto de soberanía y se precisa el campo de aplicación de esa soberanía.

El espacio geográfico que se contempla se refiere: al territorio continental, territorio insular, espacio acuático y espacio ultraterrestre subyacente.

Con esta reforma constitucional por primera vez se equipará la importancia de los efectos del ordenamiento territorial con los planes de desarrollo del país, los territorios continentales con los territorios insulares al igual que los espacios fronterizos y acuáticos.

El proyecto refleja las tres maneras en que el estado venezolano visualiza su actuación en esos espacios geográficos:

1. Ejercicio pleno de su soberanía
 - Territorio -continental
 - Territorio insular
 - Espacio aéreo
 - Suelo
 - Subsuelo
 - Mar territorial
 - Áreas marinas interiores, históricas y vitales
2. Derechos exclusivos de Soberanía, Vigilancia y Control
 - Espacios acuáticos
 - Espacios aéreos
 - Costas
 - Fronteras

- Espacio ultraterrestre, Subyacente
3. Responsabilidad para preservar y desarrollar:

- Espacios: Fronterizos, insulares y marítimos

El capítulo referido al Espacio Geográfico de la República, fue redactado tomando como base el derecho internacional y los tratados, laudos y convenios no viciados de nulidad, cuidando que su redacción fuese de fácil comprensión manteniendo el carácter de áreas marinas históricas y vitales y el derecho ineludible e incuestionable del Estado sobre estos espacios.

4.5.- Ley de Reactivación de la Marina[11]:

En febrero de 2.000 surge la discusión sobre la redacción de una Ley de Reactivación de la Marina Mercante, en el seno de la Sub Comisión de Política Interior de la Comisión Legislativa Nacional.

Se redactó una propuesta sobre el artículo 8 del proyecto de Ley de Reactivación de la Marina Mercante, un mes después la redacción del artículo quedó como sigue a continuación:

“El Ministerio de Infraestructura, conjuntamente con el Consejo Nacional de la Marina Mercante, oída la opinión de los entes vinculados al sector marítimo, elaborará dentro de los noventa días siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, los lineamientos de la política acuática del Estado, y presentará las propuestas para desarrollar el Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, y las que se requieran para la adecuación de la Legislación Marítima Nacional a la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela”.

El Artículo 8° de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante contempla que:

1. El Ministerio de Infraestructura con el Consejo Nacional de la Marina Mercante, oída la opinión de los entes vinculados al sector marítimo elabora dentro de los noventa días siguientes a la publicación de la Ley:

- Las Políticas Acuáticas de Estado.
- Las Propuestas que Sustentarán el Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.
- La Adecuación de la Legislación Marítima Nacional.

En la Gaceta Oficial N.º 36.989 del 10 de julio de 2.000, se promulgó la Resolución Ministerial MINFRA N.º 109 del 10 de julio de 2.000 y posteriormente en la Gaceta Oficial N.º 37.004 del 1º de agosto de 2.000, la cual modifica la primera, se promulgó la Resolución Ministerial MINFRA nº 112 del 31 de julio de 2.000, donde se designa la Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la

Marina Mercante (LEMM), comisión de la cual tuve el inmenso honor de ser su Presidente.

El 10 de julio de 2.000, fue juramentada por el Presidente de La República Bolivariana de Venezuela la Comisión Relatora en el acto mediante el cual se le otorgó la condición de Universidad Nacional Experimental al Instituto Universitario de la Marina Mercante, con el nombre de “Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UMC), en Catia La Mar, Estado Vargas.

La Comisión Relatora designada por el Ministro de Infraestructura, llegó a la conclusión que la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, debería estar vinculada directamente a otras cinco (5) leyes:

1. Ley General de Marina y Actividades Conexas[12].
2. Ley de Comercio Marítimo[13]
3. Ley de Procedimiento Marítimo[14].
4. Ley de Pesca y Acuicultura[15].
5. Ley General de Puertos[16].
6. Ley de Zonas costeras[17].

Con este esquema el Estado buscaba garantizar un marco legal adecuado que aportará a inversionistas nacionales y foráneos, un ámbito jurídico solido que les brindara la confianza de tener reglas claras de competencia y estabilidad en cuanto a las leyes nacionales ya que están armonizadas con las regulaciones internacionales que rigen la actividad.

Los objetivos que se perseguían con eran:

- Convertir a Venezuela, país de vanguardia en cuanto a su legislación marítima, excelente bandera para flotas, no una mera “bandera de conveniencia”, sino que los beneficios fiscales y aduaneros sean evidentemente superiores en competitividad a la de otros países, la profesionalización de los hombres de mar, lo referente a la protección social del oficial de marina, una educación náutica a la par de las mejores del mundo, la consolidación de la universidad del mar, la modernización del ejercicio de la autoridad marítima, una excelente capacidad de respuesta la preservación de la vida en los espacios acuáticos, la vigilancia y control efectivo de todos nuestros espacios acuáticos, la integración del espacio insular a los planes de desarrollo del sector.
- En el nuevo esquema legal el Estado se reserva los recursos del dominio público, el régimen de navegación marítima fluvial y lacustre, así como el régimen de puertos e infraestructura portuaria, igualmente se reserva los

servicios de pilotaje, lanchaje, remolcadores, los servicios de búsqueda y salvamento acuático, la señalización acuática, las labores hidrográficas, meteorológicas, oceanográficas, la cartografía náutica, canalización y mantenimiento de las vías navegables. Todo lo anterior bajo el esquema de la no participación del Estado en estas actividades en funciones que no sean la de promoción, protección y control de las actividades citadas, dejando en manos de empresas particulares concesionadas o autorizadas por la administración acuática, la operación de los servicios indicados.

De esta manera se crean las siguientes figuras:

1. El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos como máximo organismo asesor del Ejecutivo Nacional en materia de fomento y desarrollo de la marina mercante, la industria naval, el desarrollo de los canales de navegación en ríos y lagos, la investigación científica y tecnológica del sector acuático, la formación, capacitación, actualización y certificación de los recursos humanos de dicho sector, además de ser un órgano de participación de la sociedad civil organizada en el asesoramiento para la formulación y seguimiento de políticas, planes y programas del citado sector acuático.

2. El Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos, cuya dirección estará a cargo de un Consejo Directivo, el cual estará destinado al financiamiento de proyectos y actividades que persigan el desarrollo de la Marina Nacional, de canalizaciones, de hidrografía, meteorología, oceanografía, de cartografiado náutico, de las ayudas a la navegación, de seguridad acuática, de la Investigación y exploración científica acuática, el desarrollo, reparación, modernización, mantenimiento de los puertos, construcciones, maquinarias y equipos portuarios, la construcción, modificación y reparación de buques y embarcaciones, accesorios de navegación, la formación, capacitación y actualización de recursos humanos del sector acuático, la protección y seguridad social del hombre de mar y en general de todas las actividades inherentes o conexas relacionadas directamente con la actividad acuática y naviera nacional.

3. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, con carácter de instituto autónomo, adscrito al Ministerio de Infraestructura, cuya dirección estará a cargo de un Consejo Directivo, el cual será el órgano rector de la navegación marítima, fluvial y lacustre, de las actividades económicas, industriales y de servicios acuáticos, de los puertos e infraestructura

portuaria, de la formación, capacitación, actualización y certificación de los recursos humanos del sector acuático, la investigación hidrográfica, meteorológica, oceanográfica, científica y tecnológica, en concordancia con los planes nacionales que establezca el Ejecutivo Nacional y estrecha coordinación con todos los Despachos del Ejecutivo Nacional.

4. La jurisdicción marítima con competencia sobre todo el espacio acuático nacional, sobre los buques y accesorios inscritos en el Registro Naval Venezolano (RENAVE) independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren y sobre los buques y accesorios de navegación extranjeros que se encuentren en aguas bajo jurisdicción nacional; y conocerá en igual forma de los derechos y acciones derivadas de las operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias y sobre cualquier otra actividad que señale la ley. A tales efectos se crean tres (3) tribunales superiores y cinco (5) tribunales de primera instancia.

5. El Registro Naval Venezolano (RENAVE), el cual dependerá del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos y será llevado localmente, en todo lo atinente a su jurisdicción, en cada una de las Capitanías de Puerto, la ley respectiva regulará todo lo referente a este registro.

En la actualidad el ordenamiento jurídico en Venezuela en materia marítima se divide en: una ley orgánica y 8 leyes ordinarias, las cuales iremos explicando a lo largo de este apartado. Iniciaremos este recorrido legislativo en orden de importancia.

Fuente: Julio Alberto Peña Acevedo, Caracas, 03-11-2012. <https://elespacioacuaticovenezolano.com/2012/11/21/la-experiencia-de-la-ley-de-navegacion-en-venezuela-sectoracuatico/> [1] Conferencia dictada el 5 de noviembre de 2012, en el marco del XVII Congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, en Río de Janeiro, Brasil. [2] GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo. Manual de Derecho de la Navegación. 3ª Edición, Editorial De Palma, Buenos Aires 1979, pp. 35. [3] Régimen Administrativo de la Navegación. El Derecho Marítimo Régimen Administrativo de la Navegación. Ediciones Marítimas Venezolanas. Caracas, 1993. 15 Julius von Gierke, [4] <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13690>, [5] http://www.msinfo.info/default/acienpol/bases/biblo/texto/boletin/1936/BolACPS_1936_1_1_2_60-66.pdf [6] 9 de agosto de 1944, Gaceta Oficial N° 21.479 [7] 17 de septiembre de 1998 Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.263 [8] Ver Exposición de Motivo en el siguiente enlace: <https://docs.google.com/document/d/1PtCShvc2yFIPfCChFlk4SvWzPzSjchU8pBBtQxu7Wk0w/edit> [9] Ver Exposición de Motivo en el siguiente enlace: <https://docs.google.com/document/d/1iBcPqgr6hJhf562bCmjZOMBb-ffwkB-NL8SrvZAVZY/edit> [10] Muchos documentos originales de ese proceso, pueden ser vistos en el siguiente enlace: <https://elespacioacuaticovenezolano.com/documentos-de-importancia/> [11] Ver en el siguiente enlace: https://docs.google.com/document/edit?id=1h8k4voudjmSnKlth7vYtUQPmcZbXpIEf9_xQZgiar8 [12] Ver en el siguiente enlace: <https://docs.google.com/document/edit?id=1V4WHZuXdlJ67OZnUJKxErzASGEDxLVqKvSkKRb6m0> [13] Ver en el siguiente enlace: <https://docs.google.com/document/edit?id=1QWZe6Dtu0bzfzrFQs49jPRTIVDxEJKH9YgZiskOWPK> [14] Ver en el siguiente enlace: https://docs.google.com/document/d/1T1gm7f9HVMVZMfbZrUXIFUOQdhSSg_KujTxb9oemoA/edit [15] Ver en el siguiente enlace: <https://docs.google.com/document/edit?id=1SZ9vqjMt9tDicOu5USvHyHKCECz1qSteUFJOIcJRD28> [16] Ver en el siguiente enlace: <https://docs.google.com/document/edit?id=1cT6Sd0glmAPhk2QpZF4p8kyT5vsEdZDgKrm2XZauyd7w> [17] Ver en el siguiente enlace: <https://docs.google.com/document/edit?id=1tR3T0uTT7VrHMI1yYt6CuwKgnCkt3btwO6e110xQTK>, http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/05/150526_economia_venezuela_guyana_f

4.6.- Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos:

Es la más relevante de las leyes ya que tiene rango constitucional, tiene como objeto regular el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control de los espacios acuáticos, en concordancia con el derecho interno e internacional, así como regular y controlar la administración de los espacios acuáticos, insulares y portuarios del país.

Su estructura se compone de 13 títulos subdivididos en capítulos para un total de 128 artículos, con disposiciones derogatorias, transitorias y final, para visualizar mejor su ámbito de aplicación presentaremos su estructura a continuación:

Título I: Disposiciones Generales

Título II: Espacios Marítimos

Capítulo I: Mar Territorial

Capítulo II: Paso Inocente

Capítulo III: Buques de Guerra

Capítulo IV: Zona Contigua

Capítulo V: Zona Económica Exclusiva

Capítulo VI: Plataforma Continental

Capítulo VII: Zona más allá de la Jurisdicción Nacional

Título III: Espacio Insular

Título IV: Patrimonio Cultural y Arqueológico Submarino

Título V: Investigación Científica

Título VI: Administración de los Espacios Acuáticos

Capítulo I: Órgano Rector

Capítulo II: Ente de Gestión

Capítulo III: Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos

Título VII: Fondo de Desarrollo Acuático

Título VIII: Actividades Conexas

Título IX: Navegación de Cabotaje y Doméstica

Título X: Gente de Mar

Título XI: Beneficios Fiscales

Título XII: Participación Comunal

Título XIII: Tribunales Marítimos

Disposición Derogatoria

Disposiciones Transitorias

Disposiciones Finales

4.7.- Ley General de Marinas y Actividades Conexas:

Esta Ley se decreta con rango valor y fuerza de ley en noviembre de 2001, con el objeto de regular el ejercicio de la autoridad acuática, en lo que se refiere al régimen administrativo de navegación y la gente de mar, así como lo concerniente a buques de bandera venezolana tanto en aguas nacionales como internacionales o jurisdicción de otros estados.

En ella se establecen los fundamentos de constitución, funcionamiento y desarrollo de la marina mercante y actividades conexas, teniendo una función reguladora de la ejecución y coordinación de las actividades públicas y privadas.

Está estructurada en 6 Títulos, subdivididos en capítulos compuestos por un total de 301 artículos, tal y como se detalla a continuación:

Título I: Disposiciones Generales

Título II: Régimen Administrativo de la Navegación

- Capítulo I: De la Autoridad Acuática en General
- Capítulo II: De los buques
- Capítulo III: Del Rol de los Tripulantes
- Capítulo IV: De los Certificados
 - Sección I: De los Certificados y Documentación Exigibles
 - Sección II: Del Arqueo de Buques
- Capítulo V: De la Recepción y Despacho de Buques
- Capítulo VI: De la Utilización de los Buques
 - Sección I: De la Utilización de los Buques en General
 - Sección II: De las Libertades de Acceso a las Cargas
 - Sección III: Del Transporte de Pasajeros
- Capítulo VII: Del Personal, Actos, Orden y Disciplina a Bordo
 - Sección I: Del Personal
 - Sección II: De los Actos a Bordo
 - Sección III: Del Orden y la Disciplina a Bordo
- Capítulo VIII: Del Uso de la Bandera y Distintivos de los Buques
 - Sección I: De la Arribada Forzosa
 - Sección II: De los Accidentes de Navegación de la Búsqueda y el Salvamento
 - Sección III: De la Construcción de Vías o Canales de Navegación
 - Sección IV: De la Prevención de la Contaminación

Título III: Del Registro Naval Venezolano

- Capítulo I: Generalidades
- Capítulo II: Inscripción de Títulos y Otros Documentos
- Capítulo III: De los Asientos Registrales, Tradición, Forma y Efecto
- Capítulo IV: Rectificaciones de Asientos
- Capítulo V: De la Extinción de las Inscripciones
- Capítulo VI: De la Publicidad Registral, Certificaciones e Informes
- Capítulo VII: De los Buques Nacionales
- Capítulo VIII: De la Navegación, Licencias y Permisos Especiales
- Capítulo IX: De la Caducidad de la Patente de Navegación, Licencia de Navegación y Permisos Especiales Restringidos
- Capítulo X: De los Derechos que Causa el Registro de Buques y la Expedición de los Documentos que Autorizan la Navegación

Título IV: De las Actividades Conexas y Servicios

- Capítulo I: Generalidades
- Capítulo II: De la Educación Náutica
- Capítulo III: De la Construcción, Modificación, Reparación y Desguace de Buques
- Capítulo IV: De las Actividades Subacuáticas
- Capítulo V: Del Servicio de Canalización y Mantenimiento de las Vías Navegable
- Capítulo VI: Del Sistema Nacional de Ayudas a la Navegación Acuática
- Capítulo VII: Del Servicio de Hidrografía, Oceanografía, Meteorología y Cartografiado Náutico
- Capítulo VIII: Del Servicio de Pilotaje
 - Sección I: Generalidades
 - Sección II: Del Personal de Pilotaje
 - Sección III: De la Supervisión del Servicio de Pilotaje
 - Sección IV: De las Tarifas del Servicio de Pilotaje
- Capítulo IX: Del Servicio de Remolcadores
- Capítulo X: Del Lanchaje
- Capítulo XI: De la Gestión de Seguridad y el Servicio de Inspecciones Navales
- Capítulo XII: De las Compañías Navieras, Certificadoras, de Agenciamiento Naviero, Operadoras y Agenciadoras de Carga, Consolidadoras de Carga, de Transporte Multimodal y de Corretaje Marítimo

Título V: De los Títulos, Licencias y Permisos de la Marina Mercante de Pesca y Deportiva

- Capítulo I: De los Títulos Licencias y Servicios
- Capítulo II: De los Requisitos para Optar a los Títulos y Licencias
- Capítulo III: De las Funciones
- Capítulo IV: Del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante

Título VI: De las Responsabilidades, Penas y Procedimientos

- Capítulo I: De las Responsabilidades
- Capítulo II: De los Procedimientos

Disposiciones Transitorias

Disposiciones Finales

4.8.- Ley General de Puertos:

Esta ley nace con el fin de estructurar los pilares sobre los que se rige el régimen de puertos de Venezuela y su infraestructura, dentro del marco de los lineamientos establecidos en los planes de la nación.

El ámbito espacial en el que opera la citada ley no es otro que los puertos y construcciones afines, ya fueren estos marítimos, fluviales o lacustres, de interés general o particular, de propiedad o uso público o privado, o destinado a actividades comerciales, pesqueras, deportivas o de investigación dentro de lo que conforma el Estado de Venezuela. Se excluyen de esta enunciación los puertos militares siempre que en ellos no se efectúen operaciones distintas a las castrenses.

Está estructurada en 5 Títulos, subdivididos en capítulos compuestos por un total de 110 artículos, tal y como se detalla a continuación:

Título I: Disposiciones Generales

Título II: Del Ejercicio de las Competencias del Poder Público en Material Portuaria

- Capítulo I: Del Sistema Portuario Nacional
- Capítulo II: Funciones y Atribuciones de la Autoridad Acuática
- Capítulo III: De las Concesiones, Habilitaciones y Autorizaciones
- Capítulo IV: De la Conservación, Administración y Aprovechamiento de Puertos Públicos de uso Público
- Capítulo V: De la Gestión Ambiental
- Capítulo VI: De la Gestión de Seguridad Portuaria

Título III: De la Administración Portuaria y de las Operaciones Portuarias

- Capítulo I: De la Administración Portuaria
- Capítulo II: De las Operaciones Portuarias

Título IV: Del Régimen de Responsabilidad

Título V: De las Sanciones

Disposiciones Derogatorias

Disposiciones Transitorias

4.9.- Ley Reforma Parcial de la Ley General de Puertos:

En esta ley se modifican los artículos 9, 17, 24, 42 y se agrega el 46. En el cuadro comparativo que se presenta a continuación se pueden ver con mayor facilidad las modificaciones realizadas a la legislación:

Artículo	Ley General de Puertos	Ley Reforma Parcial de la General de Puertos
9	<p>La competencia del Poder Público en materia portuaria comprende el régimen de los puertos y su infraestructura; la regulación, formulación y seguimiento de políticas en materia de puertos y construcciones de tipo portuario; el establecimiento de normas y procedimientos técnicos para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria; los estudios y proyectos de desarrollo, construcción, modernización, y el mantenimiento de los puertos y construcciones de tipo portuario, conservación, administración, conservación, aprovechamiento y defensa de los puertos, así como la posibilidad de intervención.</p> <p>El Ejecutivo Nacional a través del órgano con competencia en la materia, tendrá la potestad de revertir, por razones estratégicas, de mérito, oportunidad o conveniencia, la administración de la actividad portuaria.</p> <p>La competencia del Poder Público en materia portuaria comprende el régimen de los puertos y su infraestructura; la regulación, formulación y seguimiento de políticas en materia de puertos y construcciones de tipo portuario; el establecimiento de normas y procedimientos técnicos para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria; los estudios y proyectos de desarrollo, construcción, modernización, y el mantenimiento de los puertos y construcciones de tipo portuario, conservación, administración, conservación, aprovechamiento y defensa de los puertos, así como la posibilidad de intervención.</p> <p>El Ejecutivo Nacional a través del órgano con competencia en la materia, tendrá la potestad de revertir, por razones estratégicas, de mérito, oportunidad o conveniencia, la administración de la actividad portuaria.</p>	<p>La competencia del Poder Público en materia portuaria comprende el régimen de los puertos y su infraestructura; la regulación, formulación y seguimiento de políticas en materia de puertos y construcciones de tipo portuario; el establecimiento de normas y procedimientos técnicos para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria; los estudios y proyectos de desarrollo, construcción, modernización, y el mantenimiento de los puertos y construcciones de tipo portuario, conservación, administración, conservación, aprovechamiento y defensa de los puertos, así como la posibilidad de intervención.</p> <p>El Ejecutivo Nacional a través del órgano con competencia en la materia, tendrá la potestad de revertir, por razones estratégicas, de mérito, oportunidad o conveniencia, la administración de la actividad portuaria.</p> <p>La competencia del Poder Público en materia portuaria comprende el régimen de los puertos y su infraestructura; la regulación, formulación y seguimiento de políticas en materia de puertos y construcciones de tipo portuario; el establecimiento de normas y procedimientos técnicos para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria; los estudios y proyectos de desarrollo, construcción, modernización, y el mantenimiento de los puertos y construcciones de tipo portuario, conservación, administración, conservación, aprovechamiento y defensa de los puertos, así como la posibilidad de intervención.</p> <p>El Ejecutivo Nacional a través del órgano con competencia en la materia, tendrá la potestad de revertir, por razones estratégicas, de mérito, oportunidad o conveniencia, la administración de la actividad portuaria.</p>
17	<p>El Poder Público Nacional y el Poder Público estatal coordinarán entre sí el ejercicio de sus competencias en la materia portuaria. A tales fines, la Autoridad Acuática y las administraciones portuarias estatales cooperarán en la planificación de la utilización del espacio portuario nacional y en la realización e implantación de los estudios y proyectos necesarios para la integración de un sistema nacional de transporte.</p>	<p>La coordinación entre los distintos niveles del Poder Público en el ejercicio de las competencias en materia portuaria, se desarrollará bajo la rectoría y lineamientos del Ejecutivo Nacional, así como en los términos previstos en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.</p>
24	<p>Son funciones y atribuciones de la Autoridad Acuática en materia portuaria: 1. Formular las políticas y lineamientos en materia portuaria y verificar la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo Portuario. 2. Supervisar el cumplimiento de las políticas, lineamientos y normas para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura portuaria. 3. Definir los objetivos del sistema portuario nacional y los lineamientos económicos, técnicos y tarifarios para el desarrollo de la actividad portuaria. 4. Garantizar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en particular las referidas al ambiente y la seguridad, que tengan incidencia en materia portuaria. 5. Representar a la República en los eventos de carácter nacional e internacional relacionados con los puertos y la actividad portuaria. 6. Mantener información actualizada sobre los puertos y construcciones de tipo portuario que conforman el sistema portuario nacional. 7. Elaborar informes periódicos sobre evaluación del sistema portuario y la formulación de recomendaciones y proposiciones para su corrección y mejoramiento. 8. Otorgar las concesiones de funcionamiento, habilitaciones y autorizaciones establecidas en el Capítulo III de este Título. 9. Imponer las sanciones establecidas en este Decreto-Ley. 10. Supervisar la actividad de los entes públicos o privados, a quienes les haya sido otorgadas concesiones, habilitaciones o autorizaciones para la construcción, operación, administración, y mantenimiento de puertos o cualquier otra construcción de tipo portuario. 11. Dictar las políticas y lineamientos para la elaboración de los planes de contingencia, a los fines de afrontar casos eventuales de paralización total o parcial del servicio. 12. Proponer las políticas y lineamientos en materia de estadísticas portuarias y consolidarlas, procesarlas y difundirlas de acuerdo a lo establecido en la Ley de la Función Pública de Estadística y difundirla. 13. Elaborar, consolidar y procesar los parámetros en materia de estadísticas portuarias y consolidarlas. Velar por el desarrollo del sistema portuario y la correcta prestación de las operaciones portuarias, salvaguardando los recursos ambientales y la calidad de vida de los centros urbanos directamente relacionados con la actividad portuaria. 14. Promover la formación y capacitación del personal portuario, con el propósito de que las administraciones portuarias y las empresas de servicios portuarios cuenten con el personal calificado para la prestación eficiente de sus servicios. 15. Promover la formación y capacitación del personal portuario, con el propósito de que las administraciones portuarias y las empresas de servicios portuarios cuenten con el personal calificado para la prestación eficiente de sus servicios. 16. Las demás que le atribuyan este Decreto-Ley y las demás leyes o reglamentos sobre la materia.</p>	<p>Son funciones y atribuciones de la Autoridad Acuática en materia portuaria: 1. Formular las políticas y lineamientos en materia portuaria y verificar la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo Portuario. 2. Supervisar el cumplimiento de las políticas, lineamientos y normas para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura portuaria. 3. Definir los objetivos del sistema portuario nacional y los lineamientos económicos, técnicos y tarifarios para el desarrollo de la actividad portuaria. 4. Garantizar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en particular las referidas al ambiente y la seguridad, que tengan incidencia en materia portuaria. 5. Representar a la República en los eventos de carácter nacional e internacional relacionados con los puertos y la actividad portuaria. 6. Mantener información actualizada sobre los puertos y construcciones de tipo portuario que conforman el sistema portuario nacional. 7. Elaborar informes periódicos sobre evaluación del sistema portuario y la formulación de recomendaciones y proposiciones para su corrección y mejoramiento. 8. Mantener información actualizada sobre los puertos y construcciones de tipo portuario que conforman el sistema portuario nacional. 9. Imponer las sanciones establecidas en esta Ley. 10. Supervisar la actividad de los entes públicos o privados, a quienes les haya sido otorgadas concesiones, habilitaciones o autorizaciones para la construcción, operación, administración, y mantenimiento de puertos o cualquier otra construcción de tipo portuario. 11. Dictar las políticas y lineamientos para la elaboración de los planes de contingencia, a los fines de afrontar casos eventuales de paralización total o parcial del servicio. 12. Proponer las políticas y lineamientos en materia de adiestramiento y desarrollo del personal portuario. 13. Elaborar, consolidar y procesar los parámetros en materia de estadísticas portuarias y difundirlas de acuerdo a lo establecido en la Ley de la Función Pública de Estadística. 14. Velar por el desarrollo del sistema portuario y la correcta prestación de las operaciones portuarias, salvaguardando los recursos ambientales y la calidad de vida de los centros urbanos directamente relacionados con la actividad portuaria. 15. Promover la formación y capacitación del personal portuario, con el propósito de que las administraciones portuarias y las empresas de servicios portuarios cuenten con el personal calificado para la prestación eficiente de sus servicios. 16. Las demás que le atribuyen esta Ley, su reglamento y demás instrumentos jurídicos que regulen la materia.</p>
42	<p>Se entiende por puertos de uso comercial, todos los puertos públicos de uso público e interés general. Los estados ejercerán esta competencia de conformidad con este Decreto-Ley y con lo que dispongan las leyes sancionadas por los respectivos Consejos Legislativos Estadales, debiendo constituir un ente descentralizado que se encargue de la administración del puerto, u otorgarlo en concesión o habilitación.</p>	<p>Se entiende por puertos de uso comercial, todos los puertos públicos de uso público e interés general. Los estados, bajo la rectoría y lineamientos establecidos por el Ejecutivo Nacional, ejercerán esta competencia de conformidad con esta Ley y con lo que dispongan las leyes sancionadas por los respectivos Consejos Legislativos Estadales, debiendo constituir un ente descentralizado que se encargue de la administración del puerto, u otorgarlo en concesión o habilitación.</p>
46	<p>Los estados darán cumplimiento a la obligación de mantener el puerto, dentro de los parámetros y en los términos y condiciones que establezca la Autoridad Acuática, de conformidad con la ley. A tales fines, la Autoridad Acuática deberá: 1. Evaluar los proyectos para el mantenimiento, ampliación o modificación de la infraestructura portuaria se realice de acuerdo con las normas de mantenimiento de instalaciones portuarias que al efecto determine el reglamento.</p>	<p>De la reversión por razones estratégicas</p> <p>El Ejecutivo Nacional podrá revertir por razones estratégicas, de mérito, oportunidad o conveniencia, la transferencia de las competencias establecidas en los artículos anteriores, conforme a las disposiciones previstas en el ordenamiento jurídico y el instrumento que dio origen a la transferencia.</p>

4.10.- Ley de Comercio Marítimo:

En ella se estipulan las disposiciones legales para el ejercicio comercial de las actividades marítimas.

Título I: Disposiciones Generales

Título II: Los Sujetos de la Navegación

- Capítulo I: El Capitán
- Capítulo II: El Agente Naviero
- Capítulo III: El Armador
 - Sección I: Normas Generales
 - Sección II: Responsabilidad del Armador
 - Sección III: Limitación de Responsabilidad del Armador
 - Sección IV: Procedimiento de Limitación de Responsabilidad y de la Constitución del Fondo
- Capítulo IV: Copropiedad Naval
- Capítulo V: Coparticipación Naval

Título III: El Embargo Preventivo de Buques

Título IV: Privilegios e Hipotecas

- Sección I: Hipoteca Naval

Título V: Los Contratos de Utilización del Buque

- Capítulo I: Disposiciones Generales
- Capítulo II: Contrato de Arrendamiento y Fletamento
 - Sección I: Disposiciones Generales
 - Sección II: Arrendamiento a Casco Desnudo
 - Sección III: Fletamento a Tiempo
 - Sección IV: Fletamento por Viaje
- Capítulo III: Transporte de Mercancías por Agua
 - Sección I: Disposiciones Generales
 - Sección II: Obligaciones y Responsabilidad del Porteador
 - Sección III: Obligaciones y Responsabilidad del Cargador
 - Sección IV: Documentos de Transporte
 - Sección V: Ejecución del Contrato
 - Sección VI: Reclamaciones y Acciones
 - Sección VII: El Flete
 - Sección VIII: Privilegios, Embargos y Deposito Judicial de las Mercancías

- Sección IX: Acción Ejecutiva para Exigir la Entrega de la Carga
- Capítulo IV: Resolución del Contrato
- Capítulo V: Transporte de Pasajeros
 - Sección I: Disposiciones Fundamentales
 - Sección II: Resolución del Contrato de Transporte de Pasajeros
 - Sección III: Obligaciones y responsabilidades del Porteador
- Capítulo VI: Contrato de Remolque

Título VI: Riesgos de la Navegación

- Capítulo I: Abordajes y Otros Accidentes
 - Sección I: Disposiciones Fundamentales
- Capítulo II: Salvamento
 - Sección I: Disposiciones Fundamentales
 - Sección II: Recompensa y Compensación
- Capítulo III: Las Averías
 - Sección I: Definiciones
 - Sección II: Reglas Generales

Título VII: Los Seguros Marítimos

- Capítulo I: Disposiciones Generales
- Capítulo II: Seguro Sobre Buques
- Capítulo III: Seguro sobre Mercancías
- Capítulo IV: Otros Seguros
- Capítulo V: Abandono de los Bienes Asegurados
- Capítulo VI: Indemnización y Pago Provisorio
- Capítulo VII: De la Prescripción

Disposiciones Derogatorias

Disposiciones Transitorias

Disposiciones Finales

4.11.- Ley de Zonas Costeras

Título I: Disposiciones Generales

Título II: Del Plan de Ordenación y Gestión Integrada de las Zonas Costeras

Título III: De la Conservación de las Zonas Costeras

Título IV: Organización Institucional

Título V: De las Concesiones Y Autorizaciones Administrativas

Título VI: Régimen Sancionatorio

- Capítulo I: Sanciones Administrativas
- Capítulo II: Del Procedimiento

Disposiciones Derogativas

Disposiciones Transitorias

4.12.- Ley de Pesca y Acuicultura

Título I: Disposiciones Generales

Título II: De la Pesca, la Acuicultura y Actividades Conexas

- Capítulo I: De la Pesca
- Capítulo II: De la Acuicultura

Título III: Del Régimen Económico y Social de la Pesca, Acuicultura, y Actividades Conexas

- Capítulo I: Del Fomento
- Capítulo II: Del Régimen de Autorizaciones
- Capítulo III: De las Tasas

Título IV: Del Ordenamiento Pesquero

- Capítulo I: Del Ordenamiento de los Recursos Hidrobiológicos Normas de Ordenamiento
- Capítulo II: De los Buques Pesqueros, Métodos y Artes de Pesca Instalación de Equipos

Título V: Responsabilidad Comunal

Título VI: De la Administración de Pesca y Acuicultura

Título VII: De la Inspección Vigilancia y Control

- Capítulo I: Disposiciones Generales

Título VIII: De la Participación en Materia de Pesca y Acuicultura

- Capítulo I: De los Consejos Consultivos, De Seguimiento y Participación Social
- Capítulo II: De los Consejos de Pescadores y Pescadoras y de Acuicultores y Acuicultoras

Título IX: De las Infracciones y Sanciones

Título X: De los Procedimientos Administrativos

- Capítulo I: De los Principios de los Procedimientos
- Capítulo II: Del Procedimiento Sancionatorio
- Capítulo III: Procedimiento para la Resolución de Conflictos
- Capítulo IV: De la Ejecución de los Actos Administrativos

Disposiciones Transitorias

Disposición Final

4.13.- Ley de Procedimientos Marítimos

Título I: Del Procedimiento Marítimo

- Capítulo I: Disposiciones Generales
- Capítulo II: De la Jurisdicción y de la Competencia de los Tribunales Marítimos
- Capítulo III: Del Procedimiento

Disposiciones Transitorias

4.14.- Ley de Canalización y Mantenimiento de las Vías de Navegación

- Capítulo I: Disposiciones Generales
- Capítulo II: Órgano Rector
- Capítulo III: Instituto Nacional de Canalizaciones
- Capítulo IV: Mantenimiento y Administración de Canales y Vías de Navegación
- Capítulo V: Participación Comunal
- Capítulo VI: Daño a los Canales de Navegación

Disposición Derogatoria

Disposición Final

4.15.- Ley de Tasas Portuarias

Título I: Disposiciones Generales

Título II: De las Tasas Portuarias

- Capítulo I: Disposiciones Generales
- Capítulo II: Causación, Liquidación y Pago de las Tasas Portuarias

Sección I: Tasas por Derecho de Arribo

Sección II: Tasas por Derecho de Muelle

Sección III: Disposiciones Comunes al Derecho de Arribo y de Muelle

Sección IV: Tasas por Derecho de Embarque y Desembarque

Sección V: Tasas por Derecho de Uso de Superficie

Sección VI: Tasas por Derecho de Depósito

Sección VII: Tasas por Derecho de Almacenamiento

Sección VIII: Tasas por Derecho de Registro

Título III: De las Sanciones

Disposiciones Transitorias y finales.

CAPITULO QUINTO

Recursos Humanos del Sector Marítimo:

5.1.- Marina Mercante

Podemos definir la Marina Mercante como una organización con presencia mundial, con fines únicamente comerciales destinadas al transporte y distribución de productos o pasajeros entre puertos de cualquier tipo, con el propósito de satisfacer la demanda comercial, está creada bajo un marco legal, sin fines políticos y está conformada por buques no militares que son operados por personal cualificado en gestión y operaciones acuáticas con certificación de la Organización Marítima Internacional.

La Marina Mercante venezolana tiene como función principal la movilización de combustible y petróleo a nivel mundial.

5.2.- Formación Marítima

El principal centro de formación con el que cuenta el país es la Universidad Marítima del Caribe. Desde 1944 la formación mercante se separó de la formación castrense por disposiciones legales, sin que esto tenga cumplimiento dadas las tendencias militarista de los gobiernos del país.

Su oferta académica en el sector es la siguiente:

- Ingeniería Marítima
- T.S.U. Transporte Acuático

Títulos de la Marina Mercante en Venezuela, con base en el Artículo 245° Ley de Marinas y Actividades Conexas Gaceta Oficial N° 6.153 de la República Bolivariana de Venezuela, Decreto N° 1.445 del 18 de noviembre de 2014.

NAVEGACION	MAQUINAS
Capitán de Altura	Jefe de Máquinas
Primer Oficial de Navegación	Primer Oficial de Máquinas
Segundo Oficial de Navegación	Segundo Oficial de Máquinas
Tercer Oficial de Navegación	Tercer Oficial de Máquinas
Capitán Costanero	Motorista de Primera
Patrón de Primera	Motorista de Segunda
Patrón de Segunda	
Patrón Artesanal	

5.3.- Flota Venezolana:

La flota mercante venezolana es operada por PDV Marina, filial de Petróleos de Venezuela que se encarga de la distribución y transporte por vía marítima del petróleo y sus derivados. La flota con la que cuentan en este momento no es propia por ello PDVA está trabajando en nuevas estrategias para optimizar sus operaciones, aumentar la rentabilidad y disminuir los costes, parte de estas estrategias es la adquisición de 42 buques nuevos que permitirán aumentar la capacidad de transporte y eliminar el fletamento de buques a terceros. Los buques de la filial no petrolera, no solo realizan viajes de Venezuela a puertos extranjeros, también mantienen una red de suministro de petróleo y derivados, mediante la navegación de cabotaje, adicionalmente traen petróleo de otros países para ser refinado en el país y reenviarlo a su país de origen.

Actualmente PDVSA está trabajando en nuevas estrategias para optimizar sus flotas, aumentar su rentabilidad y disminuir los costes por concepto de fletamento.

5.4.- Legislación Reguladora de los Recursos Humanos del Sector

Está contenida en la Ley Orgánica del Trabajo, en su Título IV De Las Modalidades Especiales De Las Condiciones De Trabajo, Capítulo VI Del Trabajo en el Transporte Sección Segunda: Del Trabajo en la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre.

Conformado por 63 artículos que van desde el 204 al 267, en los cuales se establece todo el marco normativo para regular las condiciones laborales del sector.

5.5.- INEA

Como parte del Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social de la Nación, en agosto de 2001 se crea la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares y a través de ella se creó el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, un instituto autónomo que tendría entre sus funciones el otorgamiento de patentes de navegación, licencias y permisos especiales establecidos en el Registro Naval venezolano a lo largo del territorio nacional.

Desde el año 2008 el INEA es el encargado de preservar y garantizar el mejor uso de los espacios acuáticos, insulares y portuarios, esto con base en las potencialidades y en los lineamientos generales definidos por la planificación central del país.

Organigrama:



CONCLUSIONES

Luego de ver el desarrollo de las operaciones comerciales y marítimas de Venezuela a lo largo de su historia desde la época colonial hasta el presente, podemos concluir que el país cuenta con las bases jurídicas sólidas que están alineadas con las normativas internacionales del sector.

Aun cuando existe una normativa sólida, el país no ofrece seguridad jurídica a los que intervienen dentro de la cadena operativa del sector, existe la constante incertidumbre si se dictará alguna medida impositiva que cercene sus derechos legalmente adquiridos, esto puede ir desde las expropiaciones hasta la derogación de las licencias y/o permisos de funcionamiento.

A continuación cerraremos los aspectos analizados a lo largo de este trabajo para que sea más sencillo su entendimiento.

- **Modelo de Gestión**: está centralizado con absoluto control por parte del gobierno central, es un modelo bajo tutela militar, las posiciones de mando son ejercidas por funcionarios retirados de la Fuerza Armada Nacional, hay poca o ninguna asignación de personal perteneciente a la sociedad civil en dichas posiciones en las instituciones portuarias, administración aduanera y otras cuyas actividades son conexas a las operaciones de comercio marítimo y son competencia del estado, esto deja al país fuera de las nuevas tendencias globales de gestión donde apuestan a sistemas de gestión más participativos y plurales donde exista presencia de todos los sectores involucrados lo que permite que las políticas aplicadas sean más equitativas y en lo posible sean favorables a todos los que intervienen en la cadena operativa.

- **Sistema Portuario**: en cuanto a infraestructura se ha modernizado en los últimos años, en especial sus principales puertos de tráfico internacional como son Puerto Cabello y La Guaira, sin embargo debido a la reducción del volumen de las importaciones actualmente las operaciones son mínimas en comparación con las que se manejaban en el año 2012, habrá tendencia a la mejora si se flexibilizan las políticas cambiarias que hay actualmente en el país, las cuales han bloqueado el flujo normal de las actividades inherentes al comercio internacional, específicamente las relacionadas a la importación, área en la que Venezuela ha sido especialmente fuerte ya que hay poca producción nacional lo que se ha incrementado en los últimos 5 años por el poco impulso que se ha dado a la industria local por parte del estado.

- **Tráfico Fluvial**: Venezuela cuenta con potencial para el desarrollo de este tipo de tráfico ya que existe la posibilidad de tener fácil conectividad con el tráfico marítimo gracias al Delta del Orinoco. Si esto se logra será muy favorable para el desarrollo de la

zona sur del país; región en la que están focalizados todos los planes de desarrollo industrial del gracias a que en ella está ubicada la franja petrolífera del Orinoco. Actualmente existen planes para mejorar las instalaciones portuarias que allí se ubican ya que facilitarían y el transporte de los materiales de proyectos necesarios para la construcción del parque industrial necesario para la expansión de la exploración y explotación de crudo, en términos monetarios representaría una reducción significativa de costes por concepto de transporte terrestre ya que los trayectos serían mucho más cortos que los actuales.

Sin duda el avance de estos planes tiene que estar apalancado por el estado, que aun cuando muestra interés y en teoría van en pro de estas expansiones resulta lento en la ejecución debido a las limitaciones burocráticas propias del sistema, a la disminución de los ingresos lo que degenera en poco presupuesto disponible para el desarrollo de obras importantes de infraestructura.

- **Situación Política y Económica:** Las políticas adoptadas por el gobierno central han estrangulado casi en su totalidad el comercio internacional. Para entender con mayor facilidad esta situación lo puntualizaremos y analizaremos cada aspecto por separado.

Control Cambiario: en el año 2003 se instauró el control cambiario que en sus inicios funciono con bastante flexibilidad y aun cuando se limitaba el acceso a las divisas había un flujo normal de transacciones para su obtención. Esta situación se mantuvo hasta el año 2012, lo que permitió que el comercio internacional fluyera sin mayores complicaciones, aun cuando debemos señalar que se empezaba a evidenciar cierta dificultad para conseguir algunos productos, debemos señalar que Venezuela es un país importador por naturaleza, ya que la producción nacional no ha sido uno de los aspectos a los que se enfoquen mayores recursos de desarrollo y en los últimos años el esfuerzo ha sido por deprimir cada día más la producción nacional y fortalecer las importaciones. Con la llegada al poder del actual presidente y la indetenible caída de los precios del crudo, el ejecutivo modifica las condiciones para el otorgamiento de las divisas y crea un nuevo sistema que sustituye a CADIVI, que en teoría optimizaría la gestión sin embargo esto en la práctica no es así y el problema no está en el nombre del organismo o en el funcionamiento del mismo, el problema central es que no hay divisas en el país, los ingresos nacionales se han visto mermados por la caída de los precios del crudo, el fondo chino que era el que estaba sustentando las operaciones de país en muchos ámbitos ha restringido la inyección de dinero debido a que el estado no justifica con claridad el uso que han dado a los últimos aportes que han realizado, es importante señalar que Venezuela hizo una venta a futuro de crudo al país asiático por 50 años.

Importaciones y Exportaciones: reflejan su mayor caída histórica los factores que han influido para ello son:

- No hay acceso a las divisas extranjeras por parte del sector empresarial.
- Economía regida por el mercado paralelo de divisas, cuyo valor está ubicado en 68% por encima del precio oficial, lo que incrementa el costo de las operaciones de compra internacional así como el precio de venta local de los productos importados, lo que ha degenerado en una inflación proyectada superior al 700%. Esto a su vez limita la importaciones ya que resulta sumamente costoso para el importador adquirir las divisas para los pagos internacionales, por ser un mercado fluctuante regido por la oferta y la demanda no hay estabilidad en los precios de compra.
- Por lo antes expuesto, se ha producido una caída significativa en las importaciones que para el año 2012 alcanzaron un record histórico y se ubicaron en 56.357 MM\$, siendo la aduana de mayor importancia la de Puerto Cabello. Al cierre del año 2016 las importaciones fueron de 12.241,4 MM\$ 21% por debajo de lo reportado en el año de mayor auge de dicha actividad. Como dato relevante podemos indicar que las importaciones nacionales tuvieron crecimiento sostenido hasta el año 2013 del 5% anual.

Para finalizar podemos señalar que aun cuando Venezuela cuenta con todas las facilidades geográficas para desarrollar un sistema de conectividad de los diferentes puertos que tiene el país, lo que facilitaría el transporte intermodal poco desarrollado en el país ya que solo abarca lo referente a trafico terrestre y marítimo pero no incluye en transporte ferroviario, el cual es factible incluir ya que durante la dictadura se hicieron avances en infraestructura para que esto fuera posible. No existe real disposición del estado en materializar estos avances sinónimo de progreso, se invierten grandes sumas de dinero en el desarrollo de estrategias, planes de desarrollo pero muy poco en la ejecución de los mismo.

Si en el futuro se pusiera la intención y los recursos en pro del desarrollo de las actividades portuarias y marítimas y se diera un vuelco a los modelos de gestión podría el país ser referencia regional en modernidad y evolución del sector y estar a la altura de las nuevas tendencias mundiales.

Bibliografía

AMEZAGA Y ARESTI, Vicente. Hombres de la Compañía Guipuzcoana. Capítulo II: El Director principal: José de Iturriaga". Caracas: 1963 (cit. en GRASES, 1968, tomo I, 91).
BAGLIO, Assunta. La Guaira, puerto Comercial de la Colonia. Infometro, XVIII(150): 17-19, 1996.

BASTERRA, Ramón de. Una empresa del siglo XVIII. Los Navíos de la Ilustración. Caracas: Imprenta Bolívar, 1925. (Reedición con prólogo de Guillermo Díaz-Plaja en "Cultura Hispánica", Madrid, 1970).

RAMOS PÉREZ, Demetrio. El Tratado de límites de 1750 y la expedición de Iturriaga al Orinoco. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Instituto Juan Sebastián Elcano de Geografía. Madrid, 1946. .I.

GUMILLA, (Padre) Joseph. El Orinoco ilustrado y defendido. Historia natural, civil y geográfica de este gran río y de sus caudalosas vertientes. Escrito en 1731. Ediciones posteriores: 1745, 1791 y 1882. Versión francesa, 1758. Caracas: Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, Nº 68, 1963. RODRÍGUEZ DÍAZ, Alberto J. *Desarrollo del eje de navegación Orinoco-Apure-Arauca*. Informe preliminar, vol. I. Caracas: MARNR (Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables), 1980, 219 p., con bibliografía, más 46 p. (Anexos).

RODRÍGUEZ DÍAZ, Alberto J. *Fronteras de Venezuela*. Caracas: 1995.

Portales web Consultados:

LOS DERECHOS VENEZOLANOS DE SOBERANÍA EN EL ESEQUIBO, p. 111. M.R.E., Venezuela. Consultado el 27 de junio de 2010

Fuentes, Fernando. «Guyana estudia demanda contra Venezuela en La Haya y abre nuevo frente para Maduro». Consultado el 18 de marzo de 2015.

Venezuela exige a Exxon Mobil detener exploraciones en aguas del Esequibo». *Panorama*. Consultado el 10 de junio de 2015.

«Exxon Mobil ratificó que su contrato es con Guyana». *Agencia Carabobeña de Noticias*. Consultado el 10 de junio de 2015.

<https://blog.bankinter.com/economia/-/noticia/2016/8/25/prevision-petroleo> PREVISION DE PRECIO DEL PETROLEO PROXIMOS 3 AÑOS.

<https://elespacioacuaticovenezolano.com/2012/11/21/la-experiencia-de-la-ley-de-navegacion-en-venezuela-sectoracuatico/>

<http://www.inea.gob.ve/>

ANEXOS

Gobierno Bolivariano inaugura Terminal Especializada de Contenedores en el Puerto de La Guaira.

(<https://revistamaritima.com/2017/05/08/gobierno-bolivariano-inaugura-terminal-especializada-de-contenedores-en-el-puerto-de-la-guaira/comment-page-1>)

Publicado por: Bolipuertos, 28/04/2017

“En el marco de la consolidación del 3er objetivo del Plan de la Patria, el Presidente de la República Bolivariana de Venezuela, Nicolás Maduro Moros inauguró la Nueva Terminal Especializada de Contenedores del Puerto de La Guaira, estado Vargas, actividad que contó con la presencia del Ministro del Poder Popular para el Transporte Ricardo Molina, la primera combatiente Cilia Flores, la Ministra para el Despacho de la Presidencia A/J. Carmen Meléndez, presidente, la Autoridad Única del Sistema Portuario Nacional, M/G. Efraín Velasco Lugo, y el Gobernador del estado Vargas G/J. Jorge Luis García Carneiro.

Para el Mandatario Nacional, es un gran logro de la revolución bolivariana la consolidación de la primera y única terminal portuaria con tecnología de punta en Venezuela, que garantizará operaciones y servicios de calidad que estén al nivel del transporte marítimo internacional.

Es la continuación y la consolidación de parte de un sueño que empezó el 24 de marzo de 2009, cuando el Comandante Eterno, Hugo Rafael Chávez Frías anunció la reversión de los Puertos y que hoy por hoy se ve reflejado en el reimpulso de la infraestructura portuaria.

“Con esta capacidad operativa, Venezuela se convierte en un gran centro de dirección de importación/exportación venezolana, un gran centro de comercio intra-caribe articulado con servicios de ventajas desde el punto de vista tecnológico, técnico y financiero”, acoto Maduro.

El primer mandatario nacional destacó, que con esta obra el Puerto de la Guaira se convierte en “Un puerto escuela”, referencia en la modernización del sistema portuario nacional e impulsando la minimización de la corrupción.

El evento se desarrolló con el recorrido realizado por el Jefe de Estado, acompañado del Ministro del Poder Popular para el Transporte, Ricardo Molina, la Autoridad Única del Sistema Portuario Nacional y el resto de las autoridades por los alrededores de las instalaciones de esta obra de gran envergadura que fue construida por el consorcio Texeira Duarte, a través de un convenio entre la hermana República de Portugal y Venezuela, en la que fueron invertidos más de 398 millones de dólares.

La Nueva TEC posiciona al Puerto de La Guaira como uno de los más avanzados y modernos del mundo, promoviendo un modelo portuario internacional de amplia

tecnología, donde se agilizará con mayor eficiencia el proceso de carga, acopio y descarga de contenedores, aumentando de esta manera la recepción de carga a 600 mil contenedores al año.

Entre sus características físicas más resaltantes, se encuentran su infraestructura de muelle, la cual posee una línea de 693 mts de longitud, ganándole 105 mil metros cuadrados al mar con una profundidad de 15 metros de calado, lo que la hace apta para recibir y atender hasta dos buques Post – Panamax simultáneamente.

También cuenta con 15 hectáreas de patio pavimentado para almacenaje de contenedores con un slot de 3 mil 252 unidades para un volumen total de 12 mil 730 Teus, de igual forma la Nueva Terminal de Contenedores está dispuesta para el manejo y almacenamiento de contenedores llenos, de materiales peligrosos, refrigerados y vacíos.

Gracias a los convenios y alianzas del Gobierno venezolano con otras naciones, se ha adquirido maquinaria de amplia tecnología y equipos especializados de última generación para garantizar operaciones y servicios de calidad, entre ellas seis unidades de grúas tipo pórtico para muelle (STS); 15 unidades de grúas transtainer sobre rueda (RTG) de 40 Toneladas; 40 tráiler, dos unidades de máquinas Reach Stacker, seis unidades de cargadores frontales de vacío de 9 toneladas y 32 cuñas tractoras.

La reducción de los tiempos de carga y descarga, la seguridad en el manejo de las operaciones y la efectividad en los procesos de entrega, son ventajas que le permiten ser competitivos al poseer un terminal atractivo para el mercado portuario a nivel mundial, que al estar constituido por grúas RTG con 25 metros de altura y 24 metros de ancho, les permiten realizar movimientos para organizar y movilizar 15 mil contenedores en el patio.

Del mismo modo, el tiempo de despacho será disminuido de 10 a 5 días, gracias al sistema automatizado de las grúas STS, las cuales cuentan con más de 70 metros de altura y pueden alzar contenedores de hasta 65 toneladas.

Esta terminal será operada por trabajadores capacitados para el manejo de grúas STS, de acuerdo a los estándares internacionales, además de ubicarse en una privilegiada ubicación geográfica que lo hacen ser considerado como un puerto de fácil acceso para el desarrollo de rutas marítimas.

De esta manera, Bolivariana de Puertos, con la inauguración de la TEC impulsa el comercio nacional e internacional, ofreciendo óptimas instalaciones para la recepción y despacho de carga, sumando esfuerzos en el avance y modernización de los puertos venezolanos para que las operaciones marítimas sigan contribuyendo de manera oportuna con el desarrollo de la Patria de Chávez y Bolívar”.

Fuente: © original Bolipuertos

Compártelo:

Publicado el 8 mayo, 2017 por Director/Editor

Publicado en Comercio Marítimo, Puertos, Transporte Marítimo

Etiquetado Bolipuertos, Carga contenerizada, Transporte Marítimo