



El Faro

El Faro de Cayo Borracho.

Isletas del Parque Nacional
Morrocoy -Venezuela

El Faro de Cayo Borracho

(Lo llaman Cayo Borracho por las agitadas aguas que lo rodean y que provocan mareos cercanos a la embriaguez). Arriba del faro, se contempla la isla de Cayo Borracho, una de las isletas del Parque Nacional Morrocoy (Estado Falcón), es la maternidad donde el caimán de la costa y las tortugas desovan en un acto de empecinamiento por evitar su extinción. En esta isleta están prohibidas las visitas, ya que es una isla custodiada por la Guardia Nacional Bolivariana e INPARQUES para evitar la caza indiscriminada de caimanes y tortugas los cuales están en peligro de extinción. (Información tomada OCHINA).

Si quieres visitar esta región natural de Venezuela para ver la fauna y flora de este cayo, contacta a INPARQUES para más información.



Vista Aérea del Faro Cayo Borracho



Faro Cayo Borracho

Contenido:

Los Cambios en Aduana II. Prof. Franco Avendaño	2-3
El nuevo Capítulo XIII del Convenio SOLAS. Prof. María del Cielo Sánchez Froilán.	4
Geografía Económica y Transporte Marítimo. Prof. Emperatriz Nieves.	5
La Reserva de Carga en el contexto del Desarrollo del Sector Acuático Nacional. Prof. Marcos Pérez Pacheco	6

Director del Boletín: Prof. Rosana Salama Benazar. Coordinadora de Creación Intelectual
 Editor del Boletín: Prof. Emma Peraza, encargada de la Línea de Investigación de Derecho Marítimo
 Diagramación, Diseño y Estilo: Ángel Flores y Prof. Emma Peraza
 www.creacionintelectualumc.wordpress.com
 e-mail: creacionintelectualumc@gmail.com
 Twitter: @EESMMUMC Teléfono (0212) 285 - 26 - 29
 Dirección: Tercera Avenida con Décima Transversal de los Palos Grandes
 Caracas-Venezuela



LOS CAMBIOS EN ADUANA II

Prof. Franco José Avendaño Sánchez



Continuando con la discusión sobre normas que regulan el tráfico de bienes del comercio exterior en Venezuela y sus recientes cambios en virtud de la reforma de la Ley Orgánica de Aduanas promulgada mediante **Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Aduanas**, mediante Decreto N° 1.416, publicado en Gaceta Oficial N° 6.155, Extraordinaria, el 13/11/2014, con una **Vacatio-Legis** de 60 días, entrando en vigencia el 12 de enero del año 2015, nos vemos forzados a puntualizar dos (2) hechos a mi parecer importantes.

El primero es sobre la serie de discusiones que la aplicación o puesta en vigencia de la ley ha traído, los cuales abundan en la prensa escrita y electrónica sobre la sorpresa de las nuevas regulaciones o cambios y la necesidad, a esta fecha no concretada de intentar recursos de nulidad y algunos de interpretación en su aplicación, aduciendo siempre lo intempestivo de su puesta en vigencia, en este sentido queremos llamar a reflexión sobre los procesos de publicación de las leyes y de esta en particular, hubo un plazo para su estudio, eso es innegable pero nada se hizo en ese tiempo, se espero la entrada en vigencia, lo que apunta hacia una deuda que los gremios que agrupan a los posibles afectados por esta norma, tienen con sus agremiados, *¿Por qué esperar la entrada en vigencia para la revisión de la norma y la formulación de objeciones a los posibles efectos lesivos que contenga y las posibilidades de corrección?* Estos efectos resultan por lo general de la errónea interpretación de las normas, por ello se hace necesario adoptar la costumbre de revisar la actividad normativa o reguladora antes de su entrada en vigencia para por lo menos ponernos de acuerdo en su interpretación.

El segundo tema digno de analizar es la razón a la cual obedece el cambio, sea éste beneficio o lesivo y por supuesto constatar si puede ser desaplicado, en este punto nos vemos compelidos a señalar que Venezuela pertenece a una generalidad de comunidades que conforman los países existentes en los distintos continentes del globo terráqueo, y éstos a su vez forman bloques mediante acuerdos o pactos bilaterales, multilaterales y aún más sofisticados como integraciones, y en nuestro caso hemos recientemente denunciado el acuerdo de integración de la CAN e ingresado al Mercosur, siendo este el hecho, se hace necesaria la adecuación de nuestro sistema normativo, que en materia de aduanas estaba adecuado a la Comunidad Andina, para adecuarlo al Sistema Normativo del Mercosur, comunidad de integración suramericana de la cual pretendemos formar parte. Tal como se indica en El Tratado de Asunción, Protocolo de Ouro Preto, **Decisión N° 26/06 del C del M C;** Es este el fundamento principal de la reforma de la Ley Orgánica de Aduanas, permitido por el propio texto de la Ley reformada en su **Artículo Segundo**, y de larga tradición en cuanto a su existencia desde la promulgación de la Inicial Ley Orgánica de Aduanas en 1.973, por lo que es irracional atacar la reforma sin atacar el fondo o raíz del verdadero problema, debido a que ésta es consecuencia de nuestro ingreso al Mercosur; Otra cosa sería, plantearnos la mejor forma de adecuarnos a esa exigencia comunitaria y establecer cuáles serían los errores de interpretación que en su aplicación generan lesiones a los intereses de los usuarios de la gestión de los regímenes aduaneros, antes operaciones aduaneras, sería interesante, discutir cada caso de manera individual e ir depurando su interpretación y para ello existen normas internas aplicables que pueden evitar las aberraciones en el tema sancionatorio. En materia penal existen normas que ,



LOS CAMBIOS EN ADUANA II

Prof. Franco José Avendaño Sánchez

impiden la aplicación de sanciones reiterativas o profusas como el tema de la sanción al importador y al agente aduanal por error en la declaración u declaración tardía, el espíritu de la norma debe ser el de castigar al infractor y no al participante, no pueden ser castigados ambos, uno debe ser el responsable y receptor del castigo, para ello hemos abierto en la página www.grupoavendano.com.ve, un foro que ponemos a su disposición para estas discusiones y aportar soluciones a nuestros problemas, en cuanto a ello, de manera individual podemos seguir tratán- doles en este espacio que nos ceden gentilmente pa- ra expresar nuestra opinión. Se anexa la normativa de Mercosur que exige la adecuación de nuestro acervo normativo a sus directrices .



VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Decisión Nº 26/06 del C del M C. (Norma de Mercosur que da origen a los cambios en materia de Aduana y por supuesto genera la reforma);

CONSIDERANDO:

Que la implementación de una aduana moderna, en el contexto actual, debe permitir la agilidad de los flujos del comercio exterior y por otra parte debe controlar el cumplimiento de las obligaciones aduaneras, tributarias y de otras disposiciones cuya aplicación o ejecución sea de competencia o responsabilidad de las aduanas.

Que para cumplir los roles de facilitación y control, se hace necesario la utilización de técnicas de análisis de riesgo, que permitan mantener un nivel adecuado de control sin perjuicio de la agilidad del comercio internacional legítimo. Que los controles deben basarse en normas y criterios armonizados para la selección de mercaderías y operadores económicos, a fin de minimizar los riesgos a que están expuestos los Estados Partes y sus ciudadanos. Que la aplicación de técnicas de análisis de riesgo debe ofrecer mayores facilidades a los operadores de comercio exterior que posean antecedentes de cumplimiento de la normativa aduanera.

LA COMISIÓN DE COMERCIO DEL MERCOSUR APRUEBA LA SIGUIENTE DIRECTIVA

Art. 1 - Se establece la “Norma Relativa a la Gestión de Riesgo Aduanero”, que figura como anexo y forma parte de la presente Directiva.

Art. 2 - La presente Directiva deberá ser incorporada a los ordenamientos jurídicos internos de los Estados Partes antes de 30/VI/09.



El nuevo Capítulo XIII del Convenio SOLAS

Prof. María del Cielo Sánchez Froilán

La Convención internacional para la seguridad de la vida en el mar de 1974, mejor conocida como SOLAS, en sus siglas en inglés (Safety of Life at Sea), es un instrumento internacional emanado de la Organización Marítima Internacional (OMI) que tiene por objeto asegurar, mediante reglas uniformes, que desde el punto de vista de la seguridad humana, los buques sean adecuados para el servicio que se destina y seguros para la vida humana en el mar. Dado que la tecnología y la seguridad están continuamente evolucionando, lo mismo le ocurre al convenio SOLAS. Su artículo VIII contempla el mecanismo para enmendarse indicando que, para modificar el texto de los artículos del convenio y del Capítulo I del Anexo se requiere de la aceptación expresa (Protocolo modificador), pero si se crean, modifican o extinguen nuevas reglas de los otros capítulos del Anexo la vía a utilizar es el mecanismo de aceptación tácita.

Teniendo en cuenta lo anterior, el 22 de mayo de 2014, mediante la Resolución MSC.366(93) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, se crea el nuevo Capítulo XIII del Anexo, relativo a la “Verificación del Cumplimiento”, el cual entrará en vigor el primero de enero de 2016. Este capítulo tiene por objeto dar ejecución obligatoria al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Asamblea de la OMI mediante la Resolución A.1070(28) aprobada el 04-12-2013. Este Código, según su propio texto, “tiene por objeto incrementar la seguridad marítima y la protección del medio marino en todo el mundo y ayudar a los Estados a implantar los instrumentos de la OMI”. Entre los aspectos a tratar se encuentran:

1) La seguridad de la vida humana en el mar
 2) La prevención de la contaminación por los buques;
 3) Las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar;
 4) las líneas de carga;
 5) El arqueo de buques;
 6) Las reglas para prevenir los abordajes.

- 1) Definiciones;
- 2) Aplicación del Código por parte de los Gobiernos Contratantes para el desempeño de sus funciones tal como lo indica el SOLAS
- 3) Verificación del cumplimiento, en donde se menciona que la OMI realizará auditorías periódicas a todos los Gobiernos Contratantes con la finalidad de verificar el cumplimiento y la implantación del SOLAS.

Esas auditorías se realizarán tomando como base el calendario general establecido por el Secretario General de la OMI, de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización (Código III). Asimismo, se indica en esta regla que “Todo Gobierno Contratante será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices adoptadas por la Organización”.

- Las definiciones que contempla el capítulo son:
- Auditoría:** proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.
- Plan de auditorías:** el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización (resolución A.1067(28)).
- Código de implantación:** el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).

Norma de auditoría: el Código de implantación. En pocas palabras, el Código III que antes era de cumplimiento potestativo de los Gobiernos Partes de la OMI, desde el primero de enero del 2016, se hace obligatorio por el SOLAS.

el Código de implantación. En pocas palabras, el Código III que antes era de cumplimiento potestativo de los Gobiernos Partes de la OMI, desde el primero de enero del 2016, se hace obligatorio por el SOLAS.

el Código de implantación. En pocas palabras, el Código III que antes era de cumplimiento potestativo de los Gobiernos Partes de la OMI, desde el primero de enero del 2016, se hace obligatorio por el SOLAS.



Prof. Emperatriz Nieves



Los procesos económicos contemporáneos se encuentran influenciados por una diversa gama de aspectos, entre los que no se pueden dejar de mencionar las manifestaciones de la naturaleza y las actividades socio-económicas realizadas por el hombre,

y cómo éstas condicionan de cierta manera tales manifestaciones. Es así como interviene la geografía económica, con el objeto fundamental de analizar todas las actividades y etapas del proceso económico desde la perspectiva de su relación con los factores físicos del medio natural, con respecto a la producción, la circulación y el consumo. (Ayllón, 2004)

Dentro de los aspectos que estudia la ciencia indicada, se encuentran múltiples campos a saber: el medio, las condiciones económicas, y como se señaló en el párrafo anterior, las actividades productivas, la circulación y el consumo. De los cuales se hará especial mención a la circulación, motivado a que se circunscribe a los aspectos que caracterizan el transporte; sector en el que descansan relevantes elementos que inciden en el crecimiento económico.

En concordancia con lo descrito, Rodrigue, Comtois y Slack (2013) expresan que el propósito fundamental del transporte es geográfico, ya que facilita los movimientos entre diferentes ubicaciones. De igual manera puntualizan que la Geografía del Transporte es una sub-disciplina de la geografía enfocada en atender los movimientos de mercancías, personas e información; vinculando las restricciones espaciales, la ruta, la extensión, la naturaleza y el propósito de los movimientos; los cuales generalmente tienen fines económicos como generadores de renta.

Bajo el contexto antes referido y con motivo de que para la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2013), a nivel mundial el 80% de la actividad total del comercio

internacional de mercancías fue trasladado vía marítima; es que se origina la importancia de la geografía económica y el transporte marítimo de forma particular. La combinación de ambas variables es esencial para analizar el funcionamiento económico de los países como condición de crecimiento y desarrollo.

El interés de la geografía económica en el transporte marítimo radica en que éste necesita infraestructuras para su funcionamiento, terminales, equipos y redes que constituyen un sistema espacial complejo; que implica la construcción y/o acondicionamiento de puertos y sus correspondientes vías terrestres de acceso, como facilitadores de las operaciones de carga, descarga, traslado y distribución de mercancías.

En ese sentido se puede afirmar que el servicio de transporte marítimo es uno de los principales factores que inciden en la representación económica del espacio geográfico, en términos de la localización industrial y de los costos de desplazamiento asociados a la distancia, elemento que en definitiva condiciona de forma relevante los precios del traslado de mercancía y en consecuencia el precio unitario del bien ofertado.

Referencias Bibliográficas.

Ayllón María Teresa (2004). Geografía Económica. Editorial Limusa. México.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) (2013). Review of Maritime Transport. Documento UNC-TAD/RMT/2013. Publicaciones de las Naciones Unidas. Ginebra – Suiza.

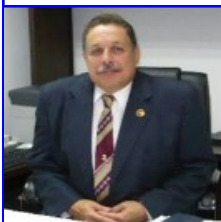
Rodrigue Jean- Paul, Claude Comtois y Brian Slack (2013). The Geography of Transport Systems. Routledge. London.

La Reserva de Carga en el contexto del Desarrollo del Sector Acuático Nacional

El Faro Volumen 6, N° 2

Página 6

Prof. Marcos Pérez Pacheco



La Autodeterminación y soberanía de los pueblos se concretan en una práctica social e histórica que trasciende la nominación racional de ambos conceptos y el significado sociopolítico de la unidad indivisible que está conformada en su continua, dinámica y permanente interrelación. En la realidad concreta del devenir sociohistórico, la autodeterminación y la soberanía de los pueblos no se alcanza por separado porque ambas realidades sociales se despliegan en una interacción holística, dialéctica e interdependiente. Los pueblos se fortalecen y diversifican su autodeterminación en la medida que consolidan y multidimensionan su soberanía en función de la cantidad y la cualidad de los niveles de esta autodeterminación que desarrollan y ejercen. En términos societales la independencia y la soberanía de los pueblos valoran el desarrollo equilibrado de niveles integrales de calidad de vida que dignifican la condición ciudadana y aseguran para toda la población el disfrute social de los derechos de: alimentación, vivienda, educación, desarrollo económico y participación política, entre otros.

Bajo esta premisa, es importante resaltar que el Mar tiene una característica intrínseca en su navegabilidad. Ésta brinda beneficios incalculables y es aprovechable al máximo, ya que a través de él surcan gran cantidad de embarcaciones, incrementando los beneficios para los Estados. Esta característica, lo eleva respecto al valor circulatorio de los espacios terrestre y aéreo. Así mismo, su grandeza según la idiosincrasia de los pueblos, ha producido efectos positivos cuando hombres decididos se lanzaron a vencer las inmensidades oceánicas logrando para sus naciones ventajas económicas, políticas y militares; así como efectos negativos sobre aquellas naciones cuyos habitantes no abandonaron sus costas ya que para ellos el Mar representaba una barrera. Resulta significativo destacar que la explotación de las riquezas animales, minerales y vegetales

que contiene el Mar y la industrialización de las mismas, la navegación con sus beneficios comerciales, las industrias derivadas y conexas con ésta, los servicios portuarios, entre otros, dan al Mar un valor económico. Esta cuantía sumada a los valores circulatorio y psicológico, le imprimen un coste unificador, dentro y fuera del territorio nacional. Con la Revolución Industrial y el auge del Capitalismo aumenta el interés de algunas naciones por tener o desarrollar su propia Flota (Marina Mercante) no sólo por el interés de mantener una Balanza Comercial favorable, sino que además le permita desarrollar este sector como piedra angular para el crecimiento económico y garantizar una suerte de suficiencia en materia de controlar su transporte marítimo dentro del contexto de la Seguridad y Defensa Nacional. Desde el punto de vista etimológico, para así aumentar la comprensión sobre el significado preciso de las palabras, el concepto de la figura de ***Reserva de Carga en Venezuela***, es simple: consiste en atesorar o retener para buques de bandera nacional el transporte de determinadas cargas. Es decir la posibilidad de transportar cargas reservadas constituirá un beneficio que se otorga con respecto a ciertas mercancías a determinados buques. En consecuencia esta consideración quedará supeditada a dos grandes factores; a los buques que se aplica y a los tipos de carga que excluye. En Venezuela, las medidas de protección a la Marina Mercante relacionadas con la Reserva de Carga, fueron establecidas, por vez primera, en la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional del 24 de Julio de 1973, reglamentada mediante Decreto N° 1.570 del 9 de Enero de 1974. En su articulado se fijaba posición proteccionista lo cual permitió un crecimiento interesante de la Flota y de las Empresas Navieras que prestaban sus servicios en las diferentes aristas del Comercio Marítimo Internacional. Para mediados de los años 80's, la Flota Mercante Venezolana estaba compuesta por ochenta y dos (82) buques mayores de mil (1000) Unidades de Arqueo



La Reserva de Carga en el contexto del Desarrollo del Sector Acuático Nacional

Prof. Marcos Pérez Pacheco

Bruto. A pesar de esta garantía que tenía el Estado para su transporte marítimo, el Gobierno Nacional, decretó la entrada en vigencia las Decisiones 288 del 04 ABR 1991 y 314 de 11 FEB 1992 del Acuerdo de Cartagena, hoy en día, denominada Comunidad Andina de Naciones (CAN), mediante las cuales se derogaron disposiciones expresas de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, y se abrió irrestrictamente el acceso a las cargas de importación y exportación generadas por Venezuela, lo cual trajo como consecuencia que para el mes de Enero de 1993, la flota se redujo a treinta y cinco (35) buques mayores de mil (1000) unidades de Arqueo Bruto; en 1995, la situación empeoró aún más a causa de la quiebra de la Compañía Anónima Venezolana de Navegación (CAVN), hecho éste que redujo la flota pública y privada a veintisiete (27) unidades, de los cuales sólo seis (6) eran buques de carga general. Estas cifras no podían ser más aterradoras como consecuencia de la apertura irrestricta, en términos absolutos, en el ciclo señalado. Que ha acontecido en este periodo (1995-2015), ya han transcurrido veinte años, donde se han fortalecido Empresas Transnacionales que controlan todo el espectro del transporte marítimo internacional. Un ejemplo claro fue cuando en los eventos del año 2002, estas empresas de manera unilateral y por condiciones contractuales decidieron dejar las cargas que estaban consignadas a Venezuela en diferentes puertos del Caribe, a expensas de los Consignatarios, lo cual generó un desabastecimiento de materias primas y productos terminados de importación y comprometiendo de la misma manera la exportación. Esta situación, y ante múltiples denuncias efectuadas por los Gremios, Profesionales vinculados al Sector, en una política del relanzamiento de éste, no sólo se promulga la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, se crean las bases legales para impulsar el desarrollo del sector acuático, se crea el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) y la Universidad Nacional

Experimental Marítima del Caribe, antigua Escuela Náutica (Cuna del Pensamiento Azul) entre otras actividades. Así mismo, dentro del espíritu del legislador quedó sentada la importancia de un Comité Asesor al más alto nivel para presentar al Ejecutivo todas esas iniciativas de interés para coadyuvar al desarrollo. Se designaron varios subcomités, entre ellos el Sub Comité de Marina Mercante, quien trabajo con un grupo de Profesionales vinculados a la actividad marítima, y que presentaron un Proyecto que retomara la Reserva de Carga con fines muy claros de garantizar el crecimiento de la Flota Nacional, generar empleos a los Profesionales y tripulantes venezolanos, y por sobre todas las cosas garantizar la Seguridad Alimentaria del Pueblo y de Insumos para la industria Nacional. Por otro lado, el Ejecutivo crea la Corporación Venezolana de Navegación S.A. (VENAVEGA) mediante el Decreto 7.677 de fecha 15 de septiembre de 2010, constituida según Gaceta Oficial 39.899 de fecha 10 de abril de 2012, adscrito al Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo, la cual tiene como objeto "la explotación industrial y comercial de la navegación fluvial, costera y de altura entre los diversos puertos del país y del exterior que se consideren convenientes para los intereses de la nación, mediante naves de su propiedad y/o en fletamento así como sus accesorios de navegación". Esta cuenta con tres buques multipropósito, cada uno con una capacidad de carga de diecisiete mil toneladas de peso muerto (17.000 DWT) una capacidad máxima de novecientos sesenta y dos contenedores (962 TEUS), y tres grúas propias de sesenta toneladas (60 Ton) cada una, que facilitan sus operaciones. Es importante destacar que las características de estos buques son ideales para el transporte de Cargas Proyecto, las cuales son medulares para todos estos planes que están manejando en la industria petrolera, eléctrica, petroquímica y sin embargo para el tipo de transporte que están efectuando están siendo subutilizadas

La Reserva de Carga en el contexto del Desarrollo del Sector Acuático Nacional

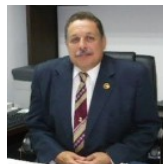
Prof. Marcos Pérez Pacheco

En este mismo orden de ideas, el Ejecutivo aprobó la política de Reserva de Carga en el Decreto Ley General de Marinas y Actividades Conexas, publicado en la Gaceta Oficial Extraordinaria Nro. 6.153 del 18 NOV 2014 con el fin de garantizar el flujo del Comercio Internacional en buques de Bandera Nacional Públicos o Privados; sin embargo no se ha reglamentado ni se ha dinamizado la ejecución del mandato legal, dejando el sector a merced de las grandes líneas navieras, en las que reposa el traslado de nuestra seguridad alimentaria, los insumos que requiere la industria petrolera, la producción nacional, frenando así, el desarrollo de la Industria Naval, la Generación de Empleos, el desarrollo de los Puertos, lo cual nos aleja de las líneas del Plan de la Patria 2013-2019. Basta con revisar los reportes emitidos por los diferentes organismos públicos y privados con relación al Comercio Internacional y las cifras del Banco Central de Venezuela en lo concerniente al área de transporte.

Para CA Alfred Tayer Mahan, Cito: ***“...la variable clave -controlar y gobernar la distribución de poder político a través de la tierra- estuvo en el pasado (y continuaría estándolo en el futuro...) fundamentada en la capacidad de los estados de manejar el uso de los océanos y pasos internacionales marítimos como un medio de transporte.... Una gran potencia marítima lo es por el volumen de tráfico mercante que es capaz de sostener (tráfico = ingresos)...”*** Fin de la Cita. MAHAN ALfred T.(2007) " Influencia del Poder Naval en la Historia". Ediciones Ministerio de la Defensa de España. Madrid. España



Figura de la M/N José Leonardo Chirinos. Pagina WEB de la VENAVEGA.



Dr. Marcos Pérez Pacheco
Docente UMC

