

**DIRECTOR**

*Henry Rosales*

**COORDINADOR ACADEMICO**

*Carlos Ramírez Arana*

**COORDINADOR DE INVESTIGACION**

*Mery Rosales Ovalles*

**COORDINADORES DE POSTGRADO**

*Lyzzi Davalillo*

*Alexi Marcano*

**COORDINADORES DE LINEAS DE INVESTIGACION**

*Lya Neuberger*

*Miguel López*

*Reynaldo Montes de Oca*

*Emma Peraza*

**EDITORIAL**

Las revistas académicas desempeñan un papel dual en la creación y difusión del nuevo conocimiento; por una parte, son el medio por el cual la comunidad científica certifica el nuevo conocimiento; por otra, sirve a los autores que publican en ellas para reclamar prioridad por los nuevos descubrimientos, teorías y contribuciones. Como es sabido, ninguna teoría, descubrimiento o contribución pueden considerarse completos hasta que son dados a conocer al resto de la comunidad académica en un área determinada. La mayor parte de las revistas académicas cuentan con un equipo editorial, además de un equipo de árbitros, que son los encargados de velar por la calidad de los trabajos que se envían para su publicación. Estos árbitros son científicos o especialistas de gran prestigio en sus respectivos campos. Reconociendo la conveniencia de una función editorial especializada y las ventajas de una revisión por pares de los documentos a seleccionar para su publicación, los derechos de autor y la reputación atribuida han multiplicado el valor de la publicación científica ante bibliotecas, universidades, institutos y alumnos lectores. La publicación en este tipo de medios es uno de los factores que permiten la promoción profesional de los investigadores, ya que las revistas impresas han supuesto un cauce inmejorable para la expresión y la comunicación de la calidad académica.

Para nuestro equipo editorial son relevantes las sugerencias de los lectores en cuanto a la riqueza de los contenidos y en concreto de la pertinencia de la Universidad con su entorno empresarial y social en general, que permita reforzar la categoría científica de los contenidos. En este número les brindamos un Índice de los artículos publicados en números anteriores, mirada histórica de Doctum que se propone como ejercicio reflexivo encontrar las similitudes y diferencias del pasado con respecto a los nuevos escenarios marítimos.

*Henry Rosales Pañiles*

## DOCTUM

Revista Marítima Venezolana de Investigación y Postgrado  
Volumen 7, No. 1, Enero – Diciembre 2004

---

### DIRECCION

*Henry Rosales*

### COORDINACION GENERAL

*Mery Rosales Ovalles*

### REVISION Y ESTILO

*Luis Enrique Gavazut Bianco*

### ARBITRAJE

*Lizzy Davalillo Bolívar*

*Miguel López García*

*Guillermo Álvarez Arráiz*

*Francisco Villarroel*

*Manuel Pérez Álvarez*

---

**DOCTUM** no se hace solidaria de las ideas expresadas por los colaboradores. La información aquí publicada puede ser reproducida total o parcialmente siempre que se indique la fuente.

---

### CORRESPONDENCIA:

Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe  
Dirección de Investigación y Postgrado.  
3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Chacao,  
Dpto. Federal, 1060 - 027, Venezuela.

**Depósito Legal: pp 199802DF400 / Copyright: UMC**  
**Diseño y Diagramación: NeoAnálisis, C.A.**  
**Impreso en Venezuela por Magraphi Impresores, C.A.**

# Doctum

Vol. 7, No. 1

REVISTA MARITIMA VENEZOLANA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

### NORMAS PARA LA PUBLICACION DE TRABAJOS

- 1º Se recibirá para su publicación artículos que constituyan el producto de una investigación finalizada, propuestas de modelos e innovaciones para el sector marítimo, tesis de grado y trabajos de ascenso.
- 2º Todo artículo será sometido a un proceso de arbitraje.
- 3º Los artículos podrán tener un mínimo de 15 y un máximo de 30 cuartillas a doble espacio.
- 4º La primera página del artículo deberá contener: título del artículo, nombre del autor, el organismo a que pertenece, dirección postal y número de teléfono del autor.
- 5º Cada artículo debe ser precedido por un resumen entre 100 y 200 palabras de extensión, el cual contendrá: título, nombre del autor(es), institución a la cual pertenece, el propósito del trabajo, la metodología utilizada y las conclusiones más relevantes. Debe agregarse una versión en inglés. Al final debe incluirse las palabras claves o descriptores del artículo.
- 6º Los trabajos deben presentarse a doble espacio en hojas de tamaño carta, con su respaldo electrónico. Utilice procesador de palabras Microsoft Word para Windows.
- 7º Para la redacción, presentación de tablas y gráficos, citas, señalamientos de autores, referencias bibliográficas, ajustarse a las especificaciones de las Normas APA.
- 8º Los trabajos deben enviarse a la Dirección de Investigación y Postgrado de la UMC, 3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Chacao, Dpto. Federal, 1060 - 027, Venezuela. También podrán ser entregados en la propia sede o enviarse a través de correo electrónico a la siguiente dirección: [coorinv@umc.edu.ve](mailto:coorinv@umc.edu.ve).

# Contenido

Vol. 7, No. 1

REVISTA MARITIMA VENEZOLANA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

<b>Actualidades</b>	<b>7</b>
Lineamientos Estratégicos para coadyuvar al Desarrollo de la Marina Mercante Venezolana <i>Reynaldo Montes de Oca y Miguel López García</i> .....	9
Calidad y Pertinencia en la Educación Superior Venezolana: Dos Caras de la misma Moneda <i>Miguel López García</i> .....	25
<b>Comercio, Logística y Transporte</b>	<b>39</b>
Macroeconomía y Comercio Marítimo Internacional <i>Milton Guzmán C. y Luis Morales La Paz</i> .....	41
Incidencia de la Administración Marítima en el Desarrollo de la Gestión de la Seguridad Marítima. Caso Código PBIP <i>María del Cielo Sánchez F.</i> .....	73
Análisis de los Efectos Económicos y Comerciales del Nuevo Marco Jurídico Marítimo Venezolano en el Servicio de Pilotaje <i>Milva C. Belloso López</i> .....	93
El Incentivo Fiscal como Instrumento para reactivar el Transporte Marítimo Nacional (Años 2000-2003) <i>Ricardo A. García Brito</i> .....	121
Estudio de Factibilidad para la Creación del Parque Marítimo Recreacional del Caribe <i>José Jesús Marcano Fernández</i> .....	153
<b>Derecho</b>	<b>183</b>
Procedimiento ante el Tribunal Superior Marítimo <i>Freddy Belisario Capella</i> .....	185

Análisis Jurídico de las Competencias en Materia Ambiental aplicables a la Actividad de los Puertos Públicos de Uso Comercial en Venezuela <i>Adriana Méndez B.</i> .....	209
Comentarios a la Reforma Parcial del Decreto con Fuerza de Ley General de Marina (sic) y Actividades Conexas <i>Anna María Veltri Moyano</i> .....	241
Laudo Arbitral: Aceros Laminados, C.A. vs. Adriática de Seguros, C.A. <i>Julio Sánchez-Vegas</i> .....	261
<b>Institucionales</b>	<b>277</b>
Análisis al Eje de Investigación de la Maestría en Transporte Marítimo <i>Dorelís Macías Gómez</i> .....	279
Estudio de Factibilidad para la Creación de una Empresa de Servicios para la Universidad Marítima del Caribe <i>Diamaris Silva de Napolitano</i> .....	299
Indice de Artículos Publicados (1998-2003) .....	331

## Actualidades

Lineamientos Estratégicos para coadyuvar al Desarrollo  
de la Marina Mercante Venezolana

Por: Reynaldo Montes de Oca \*  
Miguel López García \*\*

**ABSTRACT**

Strategic Guidelines to achieve the Development  
of Venezuelan Merchant Marine

The aim of this paper is to present a body of strategic guidelines that, once implemented, contribute to the development of Venezuelan Merchant Marine, framed that guidelines obviously into international trade of the country. It is important to bring out that maritime community has discuss this matter a lot, but the actions to be intended for a truly development of the Merchant Marine in Venezuela are exiguous. For that purpose, it is understood that it should be produced, as a first step, an approaching and interaction between this binomial: Maritime Administration – Shipping Company. By virtue of the exposed, a first approach permit to empirically secure that some of the writings about this matter makes evident the absence of profundity, academic rigourosity and truly knowledge of study's object (Merchant Marine). A reflex of this is appreciated into the Organic Act of Insular and Aquatic Spaces which has the National Marine

---

\* Profesor de la Universidad Marítima del Caribe. Investigador de Accidentes Marítimos. Magíster en Gestión del Transporte Marítimo (UMC). Especialista en Inspecciones Navales (IUMM). Capitán de Altura (IUMM). Licenciado en Ciencias Náuticas, Mención Ingeniería (IUMM). Inspector Internacional de Contenedores acreditado 1997-2001- IICL (Institute of Internacional Container Lessors).

\*\* Licenciado en Ciencias Náuticas (IUMM-ENV), Capitán de Altura (EESMM), Especialista en Docencia en la Educación Superior (UCV), Especialista en Transporte Marítimo (EESMM), Magíster en Desarrollo Organizacional (UCAB), Candidato a Doctor en Estudios del Desarrollo (UCV-CENDES), Profesor Titular de la UMC y Coordinador de la Línea de Investigación: Calidad y Productividad.

as application scope, confounding so the object with the environment, that is to say the ship with the water.

**Keywords:** Merchant Marine, Development, Strategies, Maritime Transport, Maritime Administration.

### RESUMEN

Este trabajo tiene como propósito presentar un cuerpo de lineamientos estratégicos que, de ser implementados, coadyuven al desarrollo de la Marina Mercante Venezolana, obviamente enmarcados en el comercio internacional del país. Es importante destacar que sobre este tema se ha debatido mucho en el seno de la comunidad marítima, pero son exiguas las acciones encaminadas a un verdadero desarrollo de la Marina Mercante en Venezuela. A tal efecto, se entiende que como primer paso debería darse un acercamiento e interacción del binomio: Administración Marítima – Empresa Naviera. En virtud de lo expuesto, una primera aproximación permite asegurar de manera empírica que algunos de los escritos sobre este tema evidencian ausencia de profundidad, rigurosidad académica y verdadero conocimiento del objeto de estudio (Marina Mercante). Un reflejo de ello se aprecia en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, la cual tiene como ámbito de aplicación la Marina Nacional, confundiendo así el objeto con el medio, es decir, el buque con el agua.

**Palabras Clave:** Marina Mercante, Desarrollo, Estrategias, Transporte Marítimo, Administración Marítima.

### FUNDAMENTACION

La historia demuestra que distintos pueblos (Egipcios, Minoicos, Fenicios, Cretenses, Romanos, Europeos -destacándose los Españoles e Ingleses- y otros), han logrado su desarrollo, y en tiempos pretéritos su expansión, mediante el transporte marítimo. En la actualidad, la inequívoca separación y delimitación de las marinas civil y de guerra, así como la interacción de figuras administrativas marítimas basadas en la internacionalización del negocio naviero y las tecnologías de punta, representan el nuevo escenario de las actividades marítimas en el mundo. En esta

realidad debe insertarse nuestra Marina Mercante, si pretende emprender el camino que implique un desarrollo sostenible.

Por realizarse en un ambiente internacional, esta actividad adquiere una importancia estratégica de primer orden, principalmente para el suministro de materias primas o elaboradas, bienes de capital y consumos no producidos localmente, que aseguren la alimentación y el desarrollo económico. Además, su efecto multiplicador en la economía es importante, ya que da lugar a la existencia de una serie de empresas productoras de bienes para la industria de la construcción de embarcaciones y reparaciones de buques y, en general, empresas de servicio, tales como agentes navieros, aduanales, comercializadoras, consolidadores de carga, almacenes, remolcadores, aseguradoras, clasificadoras, certificadoras, suministros, actividad portuaria, gestión legal y otras muchas.

El transporte marítimo es cada vez más una industria de carácter esencialmente internacional, constituyéndose en enlace entre los distintos sectores de la economía. Otro de los importantes factores del transporte internacional radica en que tiene lugar por vía marítima, debido a que, en promedio, el costo del transporte marítimo es de 0,3 a 4,0 centavos de dólar por tonelada/milla (varía dependiendo del tamaño del buque), en comparación con 9,5 centavos del costo del transporte por carretera y de 45 centavos de costo en el transporte aéreo (**Banco Mundial, 1993**).

#### Según Arias (1997),

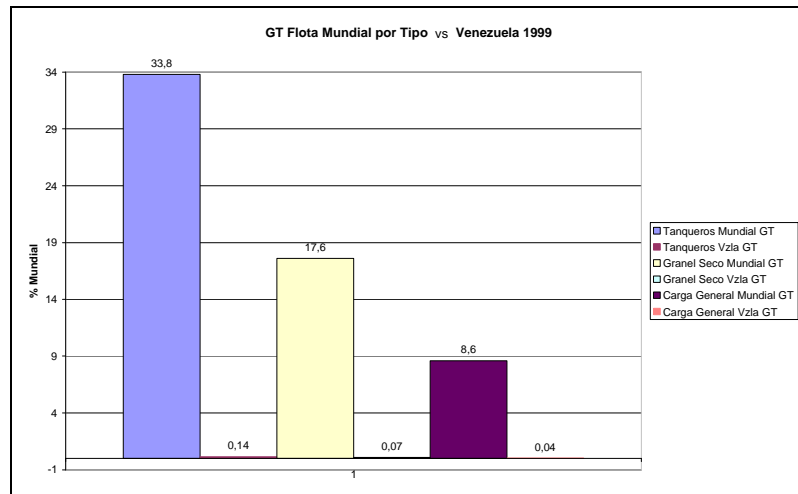
El factor regulador de fletes que representa la marina mercante es de suma importancia ya que incide positivamente sobre la balanza de pagos de un país en relación proporcional al volumen de carga transportado por ese medio. Los factores: estratégico y regulador de fletes se ven favorecidos por la ubicación y características geográficas, sus facilidades, capital humano y legislación, en dependencia a las zonas propias o de influencia de producción y consumo.

Asimismo, Lloyd's Register of Shipping destaca que, para el año 2002, la flota mundial contaba con 89.010 buques y 585,58 MM *Gross Tonnage* (GT) de Arqueo Bruto. No es menos cierto lo elocuente de los

datos presentados por UNCTAD (2002), según los cuales en los últimos quince años se evidenció un aumento en el tonelaje mundial (GT) a una tasa de 2,8% anual y de 1,2% en el número de buques, que en cifras absolutas representan un aumento de 181.177.000 millones de toneladas y 13.330 buques en ese período.

Con 657.400 GT al final de 1999, Venezuela se ubicó en el puesto No. 52 de 62 países marítimos en relación a su flota total, y de No. 41 en términos de flota de tanqueros (ver Gráfico 1).

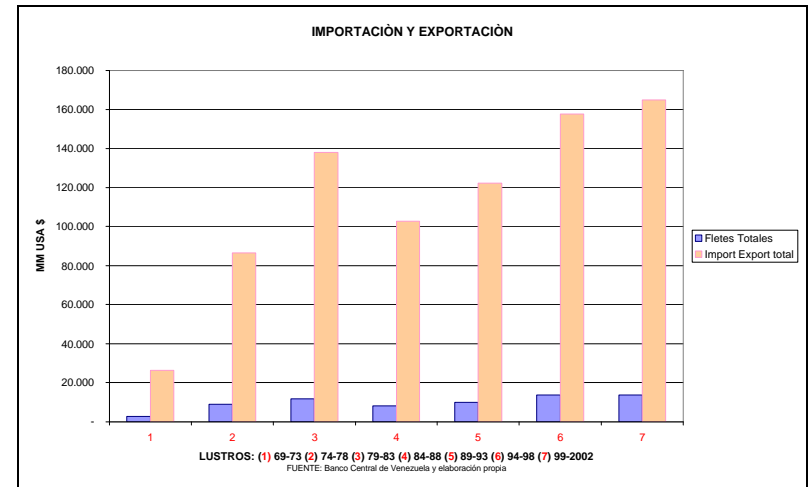
**Gráfico 1. Flota Mundial por Tipo de Buque vs. Flota Venezolana**



Fuente: LRS World Statistical Table, London (2000).

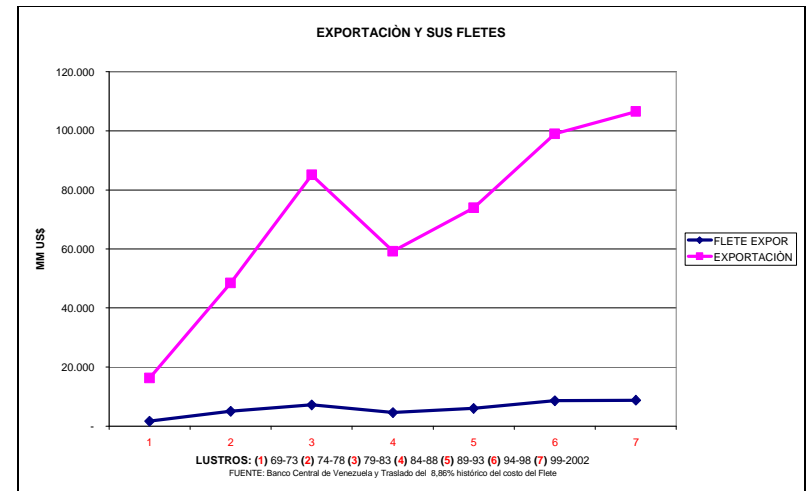
Otro factor fundamental que implica un desarrollo de la Marina Mercante es el importante volumen comercial que genera nuestro país; en cifras de BCV (2002) representó más de 30.000 millones de US\$ para ese mismo año, considerándose más o menos entre 8% y 10% el valor (flete) del transporte marítimo (ver Gráficos 2, 3 y 4).

**Gráfico 2. Importación y Exportación, Venezuela**

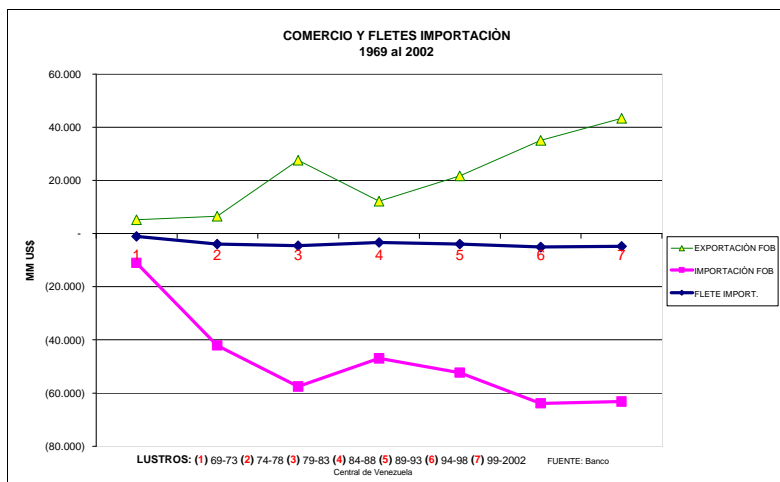


Fuente: Banco Central de Venezuela.

**Gráfico 3. Exportación y sus Fletes, Venezuela**



Fuente: BCV, trasladando 8,86% histórico del costo del flete.

**Gráfico 4. Comercio y Fletes de Exportación, Venezuela, 1969-2002**

Fuente: Banco Central de Venezuela.

Los datos reflejados en esta sección nos muestran cuantitativamente la importancia y significación del Transporte Marítimo, por cuanto es el eslabón más importante con que cuenta el Comercio Internacional.

#### AMBITO DE INFLUENCIA DE LA MERCANTE VENEZOLANA: 10 DE LAS AREAS MAS IMPORTANTES

**Cuadro 1. Areas más Importantes en el Ambito de Influencia de la Marina Mercante Venezolana**

AREAS	SECTOR MARITIMO
	SERVICIOS VINCULADOS
FLOTA	Tanqueros, Quimiqueros, Gaseros, Graneleros, Carga general, Portacontenedores, Roll on Roll off, Pasajeros, Plataformas off shore...
PUERTOS	Oceánicos, Lacustres, Fluviales, Generales, Especializados, Por calado, Marinas...
ADMINISTRACION	Capitanías, Certificaciones, Faros y Boyas, Pi-

REYNALDO MONTES DE OCA Y MIGUEL LOPEZ GARCIA

AREAS	SECTOR MARITIMO
	SERVICIOS VINCULADOS
MARÍTIMA	lotaje, Inspecciones...
PESCA	Industrial, Artesanal...
EDUCACION	Media, Pregrado, Postgrado, Continua, Investigación...
INTERMEDIACION COMERCIAL	Armadores, Agenciamiento Naviero, Aduanal, Comercialización, Almacenaje, Consolidación de cargas, Seguros, Fletadores, <i>Brokers</i> , Remolcadores, Lanchaje, Proveedores, Estibadores...
MARINA DEPORTIVA	Embarcaciones, Clubes, Recreación y Turismo...
DIQUES Y ASTILLEROS	Construcción, Mantenimiento mayor y menor, Reparación, Modificaciones, Desguace...
GESTION LEGAL	Representaciones, Asesorías, Actividad Tributaria...
VIAS DE NAVEGACION	Dragado, Balizaje...

#### CONCEPTUALIZACION

En Venezuela se evidencia poca información escrita sobre la conceptualización de lo que es Marina Mercante; sin embargo, los escritos hasta la fecha reflejan una respuesta que ha tenido poca aceptación general. Su relación con el transporte marítimo, el comercio internacional, la balanza de pagos y la economía del país no ha tenido el enfoque holístico que permita vislumbrar su importancia, al igual que la necesidad de su fortalecimiento, a través de políticas que orienten las estrategias para su desarrollo.

La conceptualización acerca de lo que es Marina Mercante es en la actualidad algo difusa y suelen presentarse dudas acerca de lo que es Transporte Marítimo; a tal efecto, **López (1999)** considera a la Marina

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS PARA COADYUVAR AL DESARROLLO...



Mercante como: "Un sistema o unidad cohesionada de buques, puertos, empresas navieras, gente de mar y actividades conexas que permiten la realización del Transporte Marítimo de cargas y pasajeros". Ahora bien, el Transporte Marítimo, tal como lo conocemos en la actualidad, va más allá de la simple movilización de carga por mar desde un puerto de origen a otro de destino. El Transporte Marítimo es ante todo "un transporte de masas, capaz de trasladar a largas distancias grandes toneladas de mercancías, con tarifas de fletes relativamente bajas, adaptándose a todas las categorías de demanda que exige el Comercio Internacional" (López, 1999).

Se ha tornado tan complejo el transporte marítimo que la misma **Organización Marítima Internacional (OMI, 1998)**, señala que

...en los últimos treinta (30) años el sector naviero ha experimentado transformaciones más profundas que en cualquier período de la historia. En 1959, el mundo de la navegación no era muy diferente del que había existido 20 años atrás. Aunque en 1958 se botó por primera vez un buque que superaba las 100.000 tons. de peso muerto, todavía se consideraban grandes aquellos de más de 20.000 tons.

Lo cierto es que hoy puede asegurarse que se ha producido una verdadera transformación en el sector naviero. Los buques portacontenedores que aparecieron en los años 60', son ahora muy comunes; y en muchas partes del mundo los buques de trasbordo rodado dominan las rutas marítimas cortas. Hace 30 años los buques podían dividirse en buques tanque, graneleros y de carga seca; actualmente, el número de buques especializados de alta tecnología es cada vez mayor.

Estas reflexiones nos introducen en la complejidad de la Marina Mercante moderna, la cual debe tomarse en cuenta para cualquier propuesta, caso contrario se estaría proponiendo ideas descontextualizadas, es decir, para tiempos pretéritos.

### DIAGNOSTICO

En referencia a América Latina debe destacarse que desde la década de los ochenta se han vivido sucesivas explosiones financieras; como resultado, los países deudores del continente han tenido que imponer políticas deflacionarias, que incluyen cortes severos en el gasto público, control del crédito, devaluación y otras medidas diseñadas para mejorar

la competitividad internacional.

La región requiere generar más comercio y obtener más ganancias de la exportación de sus productos, a fin de equilibrar la balanza de pagos y reducir su déficit financiero; pero también requiere de nuevos capitales nacionales, nuevas fuentes crediticias y brindar más aliento y énfasis en la atracción de *inversión foránea*.

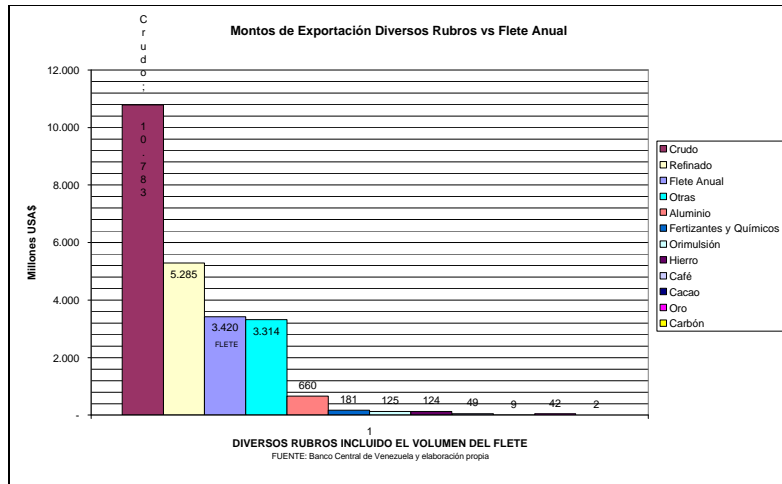
En la actualidad, las mercancías son fabricadas donde existen condiciones más favorables para la producción respecto a la calidad, costo, capital humano, facilidad de transporte, infraestructura portuaria y la creación de ventajas adicionales, como por ejemplo las ventajas multimodales. Es difícil que los inversionistas extranjeros se sientan atraídos a invertir en una región, si ésta no cuenta con adecuados servicios de transporte marítimo como parte de los servicios de transporte multimodal.

#### De acuerdo con Graterol (1994)

En Venezuela, el 95% del volumen total de importaciones y exportaciones se hace por vía marítima. No obstante, son escasos los beneficios que dicha situación ha producido, dado que Venezuela tradicionalmente ha sido un país importador, además de tener muy reducida participación de flota nacional en el tráfico de exportación e importación.

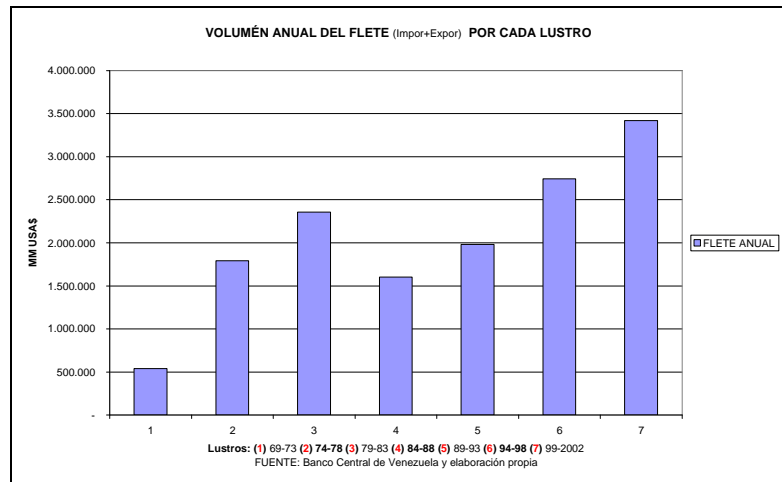
El transporte marítimo es en realidad parte integral del proceso de producción que tiene influencia directa y profunda en la economía y el desarrollo del país. No obstante, la dirigencia política nunca se interesó en este tan importante sector, a tal punto que el mismo representa el cuarto factor de la economía venezolana, después de: Petróleo y sus derivados, Productos Siderúrgicos, Telecomunicaciones y *Transporte Marítimo* (ver *Gráfico 5*). Es el caso, que el volumen de comercio venezolano según cifras del Banco Central de Venezuela, representó para el período 1999/2002 (4 años) un valor de 174.864 MM\$ americanos; esto generó, sin incluir los montos por cabotaje, 13.679 MM\$ en fletes, es decir, el transporte marítimo representa aproximadamente el 8,86% del comercio exterior de Venezuela, dato este que resulta del promedio de los últimos 30 años. De acuerdo a las cifras antes indicadas, el país ha producido en fletes en el período 1999/2002, la cantidad de **3.419 MM\$ por año** (ver *Gráfico 6*), representando unos 11,9 \$ por cada tonelada transportada en 2002, sólo considerando al granel seco, los cuales casi en su totalidad han salido del país por haberse realizado el transporte en flota mercante extranjera.

**Gráfico 5. Montos de Exportación Diversos Rubros vs. Flete Anual, Venezuela**



Fuente: Banco Central de Venezuela.

**Gráfico 6. Volumen Anual del Flete (Imp. + Exp.) por Cada Lustró**



Fuente: Banco Central de Venezuela.

Cualquier esfuerzo hacia el desarrollo de la flota nacional representará una participación e incidencia en la regulación de los fletes, proporcional a la cantidad de buques que participen en el transporte que genera el comercio del país. A manera de ejemplo: quedaron reflejados en el año 2000 los altos costos del flete sobre las cargas de importación en la costa norte de Sudamérica. Esto representó un 10,52%. Se evidencia un aumento del 2% en el costo del flete, lo cual incidió negativamente en la cadena de comercialización hasta el consumidor final.

De cualquier manera, es de absoluta importancia que el sector de transporte marítimo nacional cuente con planes del Estado para un desarrollo equilibrado, ya que la posición geográfica de Venezuela ofrece características estratégicas muy relevantes para el comercio latinoamericano y mundial, además por supuesto del nacional. En este sentido, la inyección de capital privado que permita mejorar las condiciones actuales y enrumbar el servicio hacia una mayor eficiencia, a los fines de hacerlo competitivo, debe ser la columna vertebral de esta planificación, ya que el desarrollo del sector no depende exclusivamente de un sistema de incentivos.

Estos planes deberían ir acompañados de una política de Marina Mercante. En virtud de que el Transporte Marítimo y, como tal, el Negocio Naviero, son actividades en general muy dinámicas y competitivas en el entorno internacional, y dado que dicho sector se encuentra regido por convenios internacionales, en su mayoría Leyes de la República e instrumentos legales establecidos que han sido modificados y actualizados en función del desarrollo que ha experimentado la tecnología de los buques y el comercio marítimo internacional, es necesario, por una parte, definir claramente las políticas que requiere la actividad naviera nacional y la Marina Mercante en general, para lograr igualarse con los niveles de esta actividad a nivel mundial, lo que ya se ha logrado en Venezuela en lo que se corresponde a la formación de capital humano para el sector. Por otra parte, es obligante el cumplimiento de los compromisos que a nivel internacional tiene suscritos la nación; para ello, y a fin de hacer más eficientes y eficaces las instituciones de Marina Mercante, es imprescindible e impostergable profesionalizar la *dirección, gerencia y operación* de estas instituciones.

Otra ventaja nacional desaprovechada es el capital humano. Venezuela cuenta con profesionales muy bien formados para las actividades de Marina Mercante, con proyecciones para ser aún mejores, gracias a la Universidad Marítima del Caribe (UMC), Alma Mater de la Marina Mer-

cante Venezolana. No obstante, a estos profesionales no se les ha permitido dirigir y controlar el sector, el país ha utilizado y aún utiliza para estos efectos a profesionales de otras áreas.

#### MATRIZ DOFA DE LA MARINA MERCANTE VENEZOLANA

<p><b><u>FORTALEZAS</u></b></p> <p>Carga cautiva. Ubicación geográfica. Capital Humano (profesionales Civiles especializados). Estatus jurídico actualizado. Trayectoria y existencia de instituciones. Descentralización portuaria. Sensibilidad social hacia la Marina Mercante. Convenios internacionales marítimos ratificados por Venezuela. Educación Marítima de pre y post grado de avanzada. Productor de materia prima para la construcción de buques. Contribuye al equilibrio de la balanza de pagos.</p>	<p><b><u>DEBILIDADES</u></b></p> <p>Infraestructura y facilidades portuarias deficientes. Administración marítima desprofesionalizada. Instituciones no efectivas. Restricciones de calado: Orinoco / Maracaibo / Puertos. Concepción no comercial de las políticas de Marina Mercante. Adscripción militar por ley, de organizaciones marítimas. Trabas aduanales (repuestos, materiales, equipos). Legislación laboral venezolana. Inseguridad personal, piratería. Sensibilidad y riesgo ambiental.</p>
<p><b><u>OPORTUNIDADES</u></b></p> <p>Generador de empleo. Generador de recursos financieros. Amplio volumen comercial (diversidad y cantidad). Desarrollo de flota nacional. Exportar RR.HH. Compromiso con el país. Potencialidad turística.</p>	<p><b><u>AMENAZAS</u></b></p> <p>Intereses políticos. Intereses internacionales. Solapamiento de competencias entre instituciones gubernamentales. Competidores en el área.</p>

#### ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO

1. Orientar la concepción comercial de la Marina Mercante para la generación de recursos financieros.
2. Aprovechar el gran volumen de fletes para incentivar la creación, abanderamiento y control de flota de ultramar y de cabotaje.
3. Reconstruir infraestructura portuaria, generadora de fuentes de empleo y manejo de carga.
4. Mejorar los canales de navegación, permitiendo aumentar el volumen del comercio, así como el abaratamiento de los costos.
5. Aprovechar la descentralización y características geográficas para la adecuación de los puertos y sus facilidades a las grandes rutas de navegación, y su interrelación con actividades marítimas regionales, locales y domésticas.
6. Diseñar e instrumentar competitivamente los planes de mantenimiento de los canales de navegación principales (Maracaibo, Orinoco), al igual que las profundidades operativas portuarias. Adquisición y uso de dragas nacionales, participación en el mercado internacional.
7. Transferir el control, dirección, gerencia, operaciones de las instituciones y actividades del sector marítimo a profesionales civiles especializados.
8. Destacar la concepción comercial de la Marina Mercante para interesar a la dirigencia política.
9. Equilibrar las funciones de la Administración Marítima, haciendo énfasis en una mayor función rectora que controladora.
10. Diseñar e instrumentar políticas de Marina Mercante con sentido y amplitud comercial, que permitan sensibilizar las inversiones foráneas y nacionales, a fin de desarrollar flota y facilidades portuarias.
11. Estimular y promover el desarrollo de organizaciones competitivas con estándares de calidad, seguridad y protección, que hagan atractivo el sector.
12. Fortalecer la Policía Marítima, incluso para acciones SAR.

13. Aprovechar la ubicación geográfica para ampliar y diversificar el intercambio comercial.
14. Aprovechar el capital humano para generar recursos y empleos.
15. Utilizar el control de flota como medio regulador de fletes y su consecuente contribución al equilibrio de la balanza de pagos, así como para disminuir la dependencia de naciones extranjeras que el país tiene en esta área.
16. Continuar, al propio tiempo que adecuar, hacia la nueva sociedad del conocimiento, la capacitación y formación del personal tanto profesional, como de apoyo a las organizaciones marítimas inteligentes, usando para ello a plenitud los recursos institucionales existentes.
17. Aprovechar el gran nivel de capital intelectual nacional y su aceptación en el mercado internacional de trabajo a bordo, para flexibilizar las exigencias legales del número mínimo de tripulantes nacionales, lo cual coadyuve al abanderamiento de buques en Venezuela.
18. Diseñar e implementar una estrategia fiscal y aduanal adecuada, moderna y competitiva, que apoye la inversión privada en el sector marítimo, facilite la comercialización y permita redirigir recursos para actualizar las facilidades portuarias y la flota.
19. Aprovechar el ingreso de recursos financieros propios (INCANAL, INEA, Faros y Boyas) para eficientemente adecuar su organización, gestión, operación y estructura.

### CONCLUSIONES

Como se expuso al inicio de este trabajo, su intención ha estado encaminada a presentar información relevante sobre un importante campo de la economía del país, como es el Transporte Marítimo y la Marina Mercante, con el objeto de contribuir en la toma de decisiones para lograr un desarrollo armónico del sector.

A continuación, se sintetiza las principales conclusiones a las que han llegado los autores:

1. No sólo en Venezuela, sino a nivel internacional, la tendencia ha sido a la apertura de los mercados; pero también toda nación

- marítima, independientemente del tamaño de su flota mercante, ha otorgado alguna forma de asistencia directa y/o indirecta a su Transporte Marítimo. El desarrollo de la Marina Mercante Venezolana debe contar con la iniciativa e impulso del Estado, a fin de *incentivar la inversión privada nacional e internacional*.
2. Es de absoluta importancia que el sector de transporte marítimo nacional cuente con *planes y políticas del Estado* para un desarrollo armónico de la Marina Mercante.
3. Se debe destacar que el país cuenta con un volumen de comercio tal, que hace atractivo para los inversionistas la posibilidad de abanderar buques en Venezuela. Los fletes que se generan en el país por las cargas de exportación e importación *representan alrededor de 3.419 MM\$ americanos por año*.
4. El desarrollo y progreso de las naciones siempre ha estado relacionado con la expansión de su comercio exterior, siendo irrefutable la relación intrínseca de éste con el transporte marítimo, ya que *el transporte marítimo, históricamente hablando, ha constituido un factor de orden estratégico*.
5. La importancia de poseer una flota propia suficiente, eficiente, oportuna y moderna se debe a que el transporte marítimo participa directamente en el comercio exterior, movilizandolo la carga desde y hacia los puertos venezolanos, ejerciendo una función reguladora en los fletes, contribuyendo así con el *equilibrio de la balanza de pagos y disminuyendo la dependencia que el país tiene en esta área* de las naciones extranjeras.
6. Los datos y cifras indicados a lo largo del trabajo reflejan una perspectiva positiva para desarrollar una sólida Marina Mercante en Venezuela. Se destaca el crecimiento del tonelaje y la flota mundial a partir de la Primera Guerra Mundial, con gran énfasis en *los últimos catorce años a una tasa de crecimiento interanual de 1,2% el número de Buques, 2,2% el Gross Tonnage (GT) y 2,6% el comercio mundial*.

Lo expuesto permite aseverar que *la Marina Mercante en Venezuela presenta potencialidades para hacer de este sector uno de los factores más importantes de la economía*, contribuyendo así de manera decidida al desarrollo integral de Venezuela.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Arias, Arturo (1997). *Comportamiento del Comercio Exterior y el Transporte Marítimo en Venezuela, en Escenarios de Política Comercial Proteccionista y de Libre Comercio*. (Trabajo de Grado). Caracas: EESMM.
- Banco Central de Venezuela (2004). *Boletín Estadístico (2002)*. Caracas. Venezuela.
- Banco Mundial (1993). *La Crisis del Transporte Marítimo*. (Papel de Discusión). Washington: Banco Mundial.
- Graterol, Ramón E. (1994). *Influencia del Comercio Marítimo Internacional en la Balanza de Pagos Venezolana*. (Trabajo de Grado). Caracas: EESMM.
- López, Miguel (1999). La Marina Mercante: Baluarte para Impulsar el Desarrollo Económico de Venezuela. *DOCTUM*, Vol. 2, No. 2. Caracas: UMC.
- Lloyd's Register of Shipping (2003). *Anuario Estadístico 2002*. Londres.
- Organización Marítima Internacional (1999). *Cincuentenario de la OMI/1998*. Londres.
- UNCTAD (2002). Revista *El Transporte Marítimo*. Ginebra.

Calidad y Pertinencia en la Educación Superior Venezolana:  
Dos Caras de la misma Moneda

Por: Miguel López García \*

## ABSTRACT

Quality and Pertinence in the Venezuelan Higher Education:  
Both Sides of the same Coin

The key purpose of this paper is to discuss the quality and social pertinence as part of venezuelan higher education policies. It is analyzed if it is possible with coherent courses of action to contribute to give answers to the national development challenges by means of quality and social pertinence, into the frame of the new international stages. In the same way, the magnitude of the changes that are emerging on the organization of the research and learnings, on the net structures and on the relationships with the social recipient sector, repercute into the venezuelan universities; from there the importance that has the referent of the quality and pertinence, which has been converted into an essential concern in higher education. Stating that, quality, besides of being related to the degree of participant's satisfaction, is also related to the impacts occasioned in the environment, from where derive its link with pertinence. In this study it is emphasized, as part of the changes that must be generated into the venezuelan university, and in the light of quality and social pertinence, the necessity of fomenting a complete *philosophy of education service*, framed into the cultural environment of our universities. Today, the social and university priorities should point to improve or implant quality management systems.

\* Licenciado en Ciencias Náuticas (IUMM-ENV), Capitán de Altura (EESMM), Especialista en Docencia en la Educación Superior (UCV), Especialista en Transporte Marítimo (EESMM), Magister en Desarrollo Organizacional (UCAB), Candidato a Doctor en Estudios del Desarrollo (UCV-CENDES), Profesor Titular de la UMC y Coordinador de la Línea de Investigación: Calidad y Productividad.

Keywords: Quality, Pertinence, Higher Education, Policies, Changes.

### RESUMEN

El presente trabajo tiene como propósito fundamental el de abordar la calidad y la pertinencia social como parte de las políticas de la educación superior venezolana. Se analiza si con cursos de acción coherentes es posible mediante la calidad y la pertinencia social contribuir a dar respuestas a los retos del desarrollo nacional en el marco de los nuevos escenarios internacionales. Del mismo modo, la magnitud de los cambios que están emergiendo en la organización de la investigación y los aprendizajes, en las estructuras en red y en las relaciones con el sector social receptor, repercuten en las universidades venezolanas, por ello la importancia que tiene el referente de la calidad y pertinencia, las cuales se han convertido en una preocupación esencial en la educación superior. En tal sentido, la calidad, además de estar relacionada con el grado de satisfacción de los participantes, tiene que ver también con los impactos ocasionados en el entorno, de allí su vinculación con la pertinencia. En este estudio, se destaca como parte de los cambios que se deben generar en la universidad venezolana, a la luz de la calidad y la pertinencia social, la necesidad de que se fomente toda una *filosofía del servicio educativo*, en el marco del contexto cultural que se vive en nuestras universidades. En la actualidad, las prioridades sociales y de carácter universitario deberían apuntar a mejorar o implantar sistemas de gestión de la calidad.

Palabras Clave: Calidad, pertinencia, educación superior, políticas, cambios.

Primeramente, se analizará las políticas (pertinencia social y calidad), las cuales forman parte del documento titulado "Políticas y Estrategias para el Desarrollo de la Educación Superior en Venezuela, 2000-2006", editado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes en diciembre de 2001. Así mismo, se desprende de los principios (Equidad, Pertinencia, Calidad e Internacionalización) señalados por la UNESCO en su Conferencia de 1998.

La política pertinencia está dirigida a lograr una pertinencia social en los distintos ámbitos territoriales. A continuación se describe los aspectos más importantes de cada una de las estrategias que conducirían al logro de dicha política:

- Desarrollar acciones orientadas al afianzamiento de los procesos de descentralización y regionalización de la educación superior.
- Diseñar y ejecutar planes regionales orientados a la igualdad entre las instituciones de Educación Superior.
- Realizar estudios que permitan determinar las características de las regiones.
- Promover alianzas estratégicas entre las instituciones de Educación Superior, al igual que entre éstas y los sectores gubernamentales y productivos.

Para la **UNESCO (1995)**, la pertinencia hace referencia al "papel desempeñado por la enseñanza superior como sistema y por cada una de sus instituciones con respecto a la sociedad, y también desde el punto de vista de lo que la sociedad espera de la educación superior" (p. 29).

El término, por tanto, hace referencia a los nuevos tipos de relación, vinculación y contacto con el conjunto de relaciones internacionales, sociales y económicas hacia la educación superior. Ello se concentra, fundamentalmente, en las funciones centrales de una institución educativa moderna: la producción y transferencia de conocimientos. Para **Gibbons (1998)**, la oferta y demanda de conocimientos está imponiendo a las universidades respuestas inéditas para su desarrollo y la conformación de nuevas estructuras y funciones en el mediano plazo:

La esencia de la tesis que se presenta aquí es que la expansión paralela que se produjo en la cantidad de posibles productores de conocimiento -la oferta- y en las necesidades de conocimiento especializado -la demanda- está creando las condiciones para que surja una nueva modalidad de creación de conocimiento, que tiene repercusiones para todas las instituciones interesadas en el tema, sean universidades, establecimientos estatales de investigación o laboratorios industriales... (p.39).

En la misma línea de pensamiento, **Didriksson (2000)** afirma:

Las repercusiones de estos cambios hacia las universidades dan cuenta de la importancia que tiene el referente de la pertinencia. Ello implica cambios muy importantes en la organización de la investigación y los

aprendizajes, de la cooperación y las estructuras en red, de los vínculos con sectores de la economía, grupos sociales y nuevas formas de financiamiento y gestión (p. 79).

Para ubicar el por qué de las políticas Pertinencia Social y Calidad en Venezuela, es conveniente señalar que en la definición de tales políticas y estrategias por parte del Ministerio, fue considerada la interrelación entre los retos que a escala mundial plantean los cambios derivados del vínculo entre globalización y conocimiento, así como los generados por el desarrollo económico, científico, tecnológico, social, político y cultural de la sociedad venezolana; pues en este intercambio complejo y contradictorio se sitúan las nuevas exigencias a las que deben responder las instituciones de Educación Superior. Aunado a ello, se hace impostergable el reconocimiento del dilema, por un lado, del extraordinario desarrollo de la Educación Superior, lo cual ha permitido comprender mejor su vital importancia para el desarrollo económico y social; pero, por otro lado, la crisis que prácticamente vive la educación superior en todos los países del mundo. Ante este panorama (tendencias, dilemas y nuevos desafíos), la educación superior en Venezuela ha iniciado el camino para afrontar las nuevas prioridades de cara al futuro, por ello la pertinencia social y la calidad juegan un papel relevante a fin de poder impulsar un proceso de cambio y desarrollo de la educación superior en el país. Pese a lo anterior, se está consciente de que en la educación superior venezolana el problema de la pertinencia, calidad y los cambios en el terreno de los conocimientos no se ha concentrado ni siquiera en lo referente a la transformación desde la lógica de la evaluación y la acreditación (SEA), camino ya recorrido por varios países en Latinoamérica.

Desde el punto de vista de **Pérez Juste, López Rupérez y otros (2000)**, se podría hablar de cuatro grandes enfoques del término *Calidad en Educación Superior*: dos de ellos, el absoluto y el relativo, el tercero, el integrado, como una visión más completa y profunda. Más profunda, porque recoge ambos aspectos, y más completa porque integra los medios en las metas. El cuarto, se refiere a los enfoques de lo que puede denominarse movimientos de la calidad, que se podrían integrar con los anteriores.

Para estos autores, en el marco del enfoque absoluto, la calidad afecta la naturaleza de las cosas, sean éstas productos, bienes o servicios que se presta. Por tanto, la calidad en sentido absoluto se refiere a la excelencia del producto, bien o servicio, excelencia que no es otra cosa que la posesión plena de las notas que lo caracterizan o definen.

En relación a este enfoque, existen discrepancias. **Tünnermann (1998)** señala contrariamente que:

...el concepto de calidad no es un concepto absoluto, sino relativo. En el mismo va implícito el de apreciación o evaluación. Para apreciar o evaluar la calidad de un objeto, en sentido genérico, es preciso hacerlo en función de ciertas normas o estándares preestablecidos, que nos permitan juzgar su mayor o menor adecuación a los patrones o modelos de referencia.

Para Tünnermann, el tema de la calidad en la educación superior debe ocupar un lugar destacado en la discusión sobre las políticas en este nivel educativo; de hecho, dicho autor afirma que: "...la crisis actual de la educación superior, que en un momento pudo caracterizarse como una 'crisis de expansión', es hoy día más que todo una 'crisis de calidad', el reto fundamental, en este final de siglo, será mejorar substancialmente la calidad de la educación superior".

A juicio del autor de este trabajo, ambos enfoques (absoluto y relativo) son complementarios e integrados, no uno ú otro; puesto que si en el enfoque absoluto se admite que la calidad es algo que está en la naturaleza de las cosas en sí mismas, en el relativo se analiza el término desde la perspectiva de que es una cuestión de grado. Cabe, en efecto, entender que un servicio como el educativo se debe prestar dentro de un continuo de calidad, lo que permite establecer grados.

En efecto, de acuerdo con la definición de calidad señalada por **Orozco y Cardoso (2004)**, en el marco del modelo UNESCO/IESALC – RAP, que descansa sobre tres conceptos básicos: calidad, servicio público y efectividad de las instituciones y programas académicos, la calidad es: "el grado de consistencia entre el contenido de la misión y la práctica diaria de la institución o programa académico". Esta definición permite inferir que debe existir congruencia entre el deber ser y el ser de la institución.

Igualmente, se señala que el modelo propuesto busca ser un instrumento útil a las instituciones para identificar el *grado de calidad y excelencia* de los programas académicos que ofrecen a la comunidad. El modelo comprende características y variables de tipo cuantitativo y cualitativo, en el entendimiento de que el proceso educativo tiene como finalidad última la formación integral de la persona. Asume, también, que las instituciones de educación superior tienen responsabilidades respecto a la producción de conocimiento y al desarrollo de cada país, en razón de lo cual procuran ser un factor de equidad social y cumplir con sus funciones

propias en un marco de integridad, competencia, equidad, pertinencia y consistencia con su respectiva misión y visión de futuro que se proponen.

Cuando Orozco y Cardoso definen la calidad hablando acerca de la consistencia entre misión y práctica diaria de la institución o programa académico, queda la sensación de que el concepto de calidad requiere ser desagregado para analizar sus componentes y luego poder actuar sobre los mismos: el currículo, los métodos de enseñanza, los medios, la formación de los profesores, el clima institucional, la investigación, la cultura organizacional.

Visto esto, se presenta la definición de calidad educativa de **Tünnermann (1998)**, la cual contiene de forma desagregada los componentes esenciales de la calidad:

...el conjunto de cualidades de una institución u organización estimada en un tiempo y situación dados. Es un modo de ser de la institución que reúne las características de integralidad (incluye todos los factores necesarios para el desarrollo del hombre), coherencia (congruencia entre fines, objetivos, estrategias, actividades, medios y evaluación) y eficacia (logro de fines mediante la adecuada función de todos los elementos comprendidos).

Por todo lo expuesto, se debe resaltar que la pertinencia de la educación superior en Venezuela apunta hacia la búsqueda de la congruencia entre las expectativas del sector social receptor y la oferta institucional, Así como la correspondencia entre los fines y objetivos de la universidad y su capacidad de proceso.

Partiendo de la premisa "congruencia entre las expectativas del sector social receptor y oferta institucional", así como del hecho de que la calidad se fundamenta en una orientación clara hacia la satisfacción de las necesidades del sector social receptor, se puede aseverar que la calidad y la pertinencia son dos caras de la misma moneda, por cuanto ambas se dirigen a la búsqueda de soluciones a las necesidades y problemas de la sociedad. En este sentido, **Chitoran (1998)** indica que: "...la calidad no se centra exclusivamente en los productos, sino también en los procesos llevados a cabo por el sistema, que funciona como un todo coherente para garantizar esta pertinencia social". Ciertamente, calidad y pertinencia son diferentes; sin embargo, el análisis lleva a inferir que la calidad y la pertinencia son inseparables.

Calidad y pertinencia se han convertido en una preocupación esencial en la educación superior, por ello la calidad, además de estar relacionada con el grado de satisfacción de los participantes, así como con la validez de las competencias y logros producidos en las personas implicadas, tiene que ver también con los impactos ocasionados en el entorno, incluidos los efectos indirectos o secundarios, es decir, la adecuada respuesta a las expectativas, intereses, necesidades y demandas de los destinatarios. En este punto, la calidad juega un papel relevante, por cuanto, "...aspira la transformación de un sistema de programas en un sistema de servicios, que son una respuesta a las necesidades sociales planteadas desde la posición de 'espera', es decir, de disposición a prestar ayuda a quien la demanda" (**Pérez, López y otros, 2000**).

Bajo la perspectiva de calidad y pertinencia social, cabe pensar en términos de servicio educativo, resultando esta una de las más importantes consecuencias de escoger este enfoque, ya que la Educación Superior no puede contentarse con ser eficaz en relación con los objetivos fijados por los educadores, sino que tiene que ser pertinente y de calidad en relación con las necesidades de los estudiantes y el mundo del trabajo en sentido amplio.

Como parte de los cambios que se debe generar en la universidad venezolana, a la luz de la calidad y la pertinencia, está la implantación de toda una filosofía de servicio. En el marco del contexto cultural que se vive en nuestras universidades, se debería fomentar con habilidad el establecimiento de relaciones de esta índole, puesto que no siempre se acepta bien tener que situarse como un proveedor al servicio de un usuario.

Promover calidad y pertinencia en la Educación Superior sólo se asumirá plenamente si ambas son percibidas como un reconocimiento de la responsabilidad y si es libremente aceptada la relación de servicio. Es importante este criterio de servicio para la Universidad, por cuanto la Educación Superior puede ser eficaz sin presentar una oferta pertinente, es decir, puede alcanzar sus objetivos sin que éstos respondan a las expectativas de la sociedad en que opera. Para adoptar una política de pertinencia y calidad en Venezuela es menester preguntarse si el usuario (alumno y sector social receptor) ha recibido el servicio (conocimientos, competencias y desarrollo humano) que esperaba.

En este sentido, a través de la calidad y la pertinencia se espera que las instituciones de Educación Superior en Venezuela adquieran más



capacidad de respuesta a los problemas generales con que se enfrenta nuestra sociedad y que sean más pertinentes con los problemas específicos del país o de una comunidad determinada; por ello, a juicio del autor de este trabajo, se requerirá una nueva visión de la educación superior en la cual se combinen las demandas holísticas de la educación superior y el imperativo de una mayor calidad y pertinencia para responder a las expectativas de la sociedad.

De las ideas plasmadas en este trabajo se puede vislumbrar la nueva dimensión que está adquiriendo la pertinencia y la calidad, por cuanto las actividades económicas de la sociedad venezolana y mundial requieren graduados capaces de actualizar constantemente sus conocimientos y poseer conocimientos nuevos que les permitan no sólo encontrar trabajo, sino también generar empleos en un mercado en constante cambio. “Dicho sea con pocas palabras: en una época en que la igualdad ‘título = empleo’ ya no se aplica, lo que se espera de la educación superior es que produzca graduados que puedan no sólo buscar empleos, sino ser también **empresarios y creadores de empleos** eficaces” (UNESCO, 1995).

En el ámbito de la política, es significativo destacar la tímida importancia que se le da a las relaciones con el sector empresarial e industrial del país, en virtud de que, el mundo del trabajo está en constante transformación, y gran parte de los conocimientos específicos que adquieren los estudiantes durante su formación inicial pierden rápidamente vigencia. Por tanto, es esencial mantener relaciones constantes e interactivas con el sector productivo no académico, integrándolas en las actividades generales de las Organizaciones de Educación Superior.

En el marco de las políticas y estrategias para el desarrollo de la educación superior, el Ministerio de Educación Superior viene diseñando y ejecutando varios proyectos, entre los cuales se destaca el Proyecto: Actualización de las Universidades para la Pertinencia Social, el cual tiene como objetivos, los siguientes:

1. Capacitar al personal docente y de servicio de las Universidades Nacionales.
2. Rediseñar y armonizar los currículos y planes de estudio ofrecidos en dichas casas de estudio.
3. Articular redes de interacción entre las universidades y demás centros de educación superior y los gobiernos regionales.

4. Aportar la dotación e infraestructura necesaria para el funcionamiento eficiente de las Universidades Nacionales.

Y sus componentes son:

1. Administración del proyecto: Unidad Coordinadora del Proyecto (UCP) y gastos de ejecución.
2. Formación de Formadores.
3. Capacitación del personal docente, administrativo, técnico y de servicios.
4. Estudios de pertinencia de los currículos.
5. Red de instituciones de educación superior y gobiernos regionales.
6. Dotación e Infraestructura.

En cuanto a los objetivos y componentes del Proyecto antes citado, se puede apreciar que la orientación apunta en una sola dirección, es decir, desde el punto de vista del papel desempeñado por la educación superior como sistema con respecto a la sociedad; pero se evidencia la ausencia desde el punto de vista de lo que nuestra sociedad espera de la educación superior, esto se refiere a las respuestas esperadas por la sociedad en virtud de las demandas planteadas, como son entre otras: la democratización del acceso y mayores oportunidades de participación en la educación superior, la preparación de personas para ser buenos ciudadanos y para responder a las exigencias y necesidades del mercado global de trabajo, proporcionar a la gente una oportunidad inmediata de aprender cosas novedosas a fin de poder funcionar en la sociedad moderna y contribuir válidamente a sus exigencias, la participación de la comunidad en la búsqueda de soluciones a los problemas humanos apremiantes como el medio ambiente, la pobreza, la demografía, el desempleo, la seguridad personal y el acceso a la información, y algo de suma importancia es reconocer a los posibles empleadores como parte interesada en la educación superior, procurando formar alianzas estratégicas a fin de promover su participación con ayudas para contribuir como fuente alterna de financiamiento de la educación superior y en las necesidades de su fuerza de trabajo.

Obviamente, las respuestas a las demandas de la sociedad tienen por fuerza una dimensión educativa. Por ello, resulta conveniente que en las políticas para la educación superior venezolana se encuentren ubica-

das, entre otras, la pertinencia social y la calidad.

Para comprender la estrecha vinculación que debe existir entre la educación superior y el sector productivo no académico es conveniente significar que esta relación está determinada por dos caminos paralelos. De acuerdo con la **UNESCO (1995)**:

Por un lado, la enseñanza superior tiende a transformarse en sistema de escolarización de masas a medida que las economías modernas pasan a utilizar de modo más intensivo el conocimiento y necesitan, por lo tanto, cada vez más graduados de la enseñanza superior, que constituyen una "fuerza de trabajo intelectual". Los graduados han de aceptar por otro lado, la necesidad de tener empleos que se transforman, de actualizar sus conocimientos y de adquirir nuevos conocimientos especializados.

Lo expresado por la UNESCO permite una reflexión en torno a las transformaciones que está experimentando el mundo del trabajo, puesto que los conocimientos adquiridos por los estudiantes en los primeros semestres de las carreras pierden rápidamente actualidad. En opinión del autor de este trabajo, han de considerarse prioritarias las materias que contribuyan al desarrollo de habilidades del pensamiento, más que a la simple transferencia de conocimientos "enlatados", a fin de que los alumnos vayan adaptándose razonablemente a los cambios tecnológicos, económicos y culturales. Todo ello apunta a que esos estudiantes, al momento de egresar, se desenvuelvan mejor como profesionales en una sociedad que se orienta al conocimiento.

Como dice **García Guadilla (1998)**, para la formación:

...ya no representará la culminación de un esfuerzo, sino el inicio de un aprendizaje para toda la vida, pues la alternancia entre estudio y trabajo constituirá la esencia de la nueva sociedad de aprendizaje continuo. El lapso inicial de la educación universitaria –el pregrado- también cambiará: ya no se tratará de enseñar a los estudiantes qué pensar, sino cómo pensar, y sobre todo a pensar. El nuevo paradigma educativo exige procesos de aprendizaje diversificados y autorregulados, con técnicas de aprendizaje basadas en la resolución de problemas, y donde la enseñanza se centrará en enseñar a aprender y a aprender (**pp. 15-16**).

Obviamente, estas ideas implican transformaciones relevantes en materia de organización y gestión de nuestras universidades, como por ejemplo: nueva oferta de perfiles de egreso, nuevas competencias e in-formación entre quienes realizan una carrera universitaria y la transdisci-

plinaria en los planes de estudio, todo esto en correspondencia con una pertinencia social. Ahora bien, la poca capacidad de auto-transformación mostrada por nuestras universidades en las tres últimas décadas, hace emerger grandes interrogantes y preocupación, ¿Existirá en nuestra Educación Superior la suficiente capacidad de cambio que permita el surgimiento de una nueva forma de pertinencia social innovadora? o ¿Cómo lograr la calidad en la educación superior?

Las preguntas del párrafo anterior se presentan por cuanto más allá de tenerse políticas en el papel, lo que importa es su desarrollo, a fin de no dejarlas en letra muerta, como tradicionalmente ha ocurrido en nuestra educación superior. De acuerdo con la apreciación de la Dra. María E. Castellano, ex Viceministra de Educación Superior y codiseñadora de dichas políticas, pareciera no poder asegurarse que existe hoy día un verdadero seguimiento y promoción de las políticas de educación superior, entre ellas la de pertinencia social y calidad, de ser así se perderá una gran oportunidad de cambio y continuará el período estático de nuestras universidades.

Se entiende que la responsabilidad debe ser compartida entre Estado y Universidad, esta última debería mirar hacia el futuro y no vivir en el pasado. Puede estar satisfecha con lo que ha logrado ser y no aspirar más; sin embargo, los logros del pasado no aseguran el éxito del futuro, en virtud de que se vive tiempos de cambio acelerado, aunado a esto debe agregarse la saturación excesiva de la política en nuestras instituciones de Educación Superior.

Desde el punto de vista del autor de este trabajo, cabe concluir de todo lo expuesto, lo siguiente:

1. Primeramente, se debe aseverar que la pertinencia social y la calidad de la educación superior se han convertido en un punto clave para la reflexión de los cambios que están ocurriendo, en virtud de que se hace referencia a las nuevas relaciones entre la universidad y la sociedad, la economía y el mundo del trabajo en su conjunto.
2. Otro aspecto a destacar es que existe gran interés por parte de las autoridades de educación superior en nuestro país, a fin de implementar las políticas de Educación Superior, en particular las que son objeto de este estudio; sin embargo, no se cuenta con evidencias objetivas que demuestren el avance en el desarrollo de la pertinencia social y la calidad.

3. En virtud de que las actividades económicas de la sociedad venezolana requieren graduados capaces de actualizar constantemente sus conocimientos y adquirir conocimientos nuevos que les permitan no sólo encontrar trabajo, sino también crear empleos en un mercado en constante cambio, se hace necesario que la pertinencia y la calidad adquieran una nueva dimensión.
4. Es importante significar la tímida importancia que se le da en Venezuela al sector productivo (empresas e industrias), en el marco de la política pertinencia social, siendo que la nueva situación del mundo del trabajo tiene incidencia directa en los currícula de la educación superior. Debería considerarse, pues, relaciones con el mundo del trabajo en una perspectiva a largo plazo y en términos amplios.
5. Preciso es resaltar, como parte de los cambios que se deben generar en la Universidad venezolana, a la luz de las políticas de Pertinencia Social y Calidad, la *implantación de toda una filosofía del servicio*. En el marco del contexto cultural que se vive en nuestras Universidades se debería fomentar con habilidad el establecimiento de relaciones de esta índole, puesto que no siempre se acepta bien tener que situarse como un proveedor al servicio de un usuario.
6. Las Universidades deberían convertirse en comunidades que estimulen y apoyen activamente la cooperación con la industria y la sociedad en general, a favor del progreso económico del país.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Chitoran (1998). *International Cooperation in Higher Education*. Paris: UNESCO. Paper of Synthesis of Regional Conferences.
- Didriksson, Axel (2000). *La Universidad de la Innovación*. Caracas: IESALC/UNESCO. Venezuela.
- García Guadilla, Carmen (1998). La Educación Superior en Venezuela: una Perspectiva Comparada en el Contexto de la Transición hacia la Sociedad del Conocimiento. *Cuadernos del CENDES*, Año 15, No. 37, segunda época, enero-abril. Caracas.
- Gibbons, Michael (1998). *La Pertinencia de la Educación Superior*. París: Banco Mundial.

- Ministerio de Educación Cultura y Deportes (2001). *Políticas y Estrategias para el Desarrollo de la Educación Superior en Venezuela 2000 – 2006*. Caracas. Venezuela.
- Orozco, L. E. y Cardoso, R. (2004). *La evaluación como estrategia de autorregulación y cambio institucional*. UNESCO/IESALC - RAP. p. 9.
- Pérez Juste, R.; López Rupérez, F.; Peralta, María D. y Municio, P. (2000). *Hacia una Educación de Calidad: Gestión, Instrumentos y Evaluación*. Madrid: Ediciones Narcea.
- UNESCO (1995). *Documento de Política para el Cambio y el Desarrollo en la Educación Superior*. Impreso en Francia. p. 29.
- UNESCO (1998). *La Educación Superior en el Siglo XXI*. Impreso en París, julio de 1998. ED-98/CONF.202/6. Original: francés.
- Tünnermann, B.C. (1998). Calidad y evaluación de la educación superior. En Tünnermann, B.C. (1998): *La Educación Superior en el Umbral del siglo XXI*. Caracas: IESALC\_UNESCO. pp. 99-118.

Comercio, Logística  
y Transporte

Macroeconomía y Comercio Marítimo Internacional \*

Por: Milton Guzmán C. \*\*  
Luis Morales La Paz \*\*\*

**ABSTRACT**Macroeconomics and International Maritime Trade

It is analyzed the effects of international trade flows on the maritime commerce, which is considered as a derived demand from the trade balance of the balance of payments, particularly, from the period 2001-2003. For this purpose, we make an international trade analysis from a macroeconomic perspective, in particular, we begin our analysis by assessing the world overview and its effects on international maritime trade activities, making a briefing mention to the Venezuelan case. The world economic recession in the last years, supported by the negative effects in regarding to the instability of the institutional framework recorded in the most important economies, have negatively affected

---

\* Resumen de la Ponencia presentada en el Primer Seminario de Negocio Marítimo, organizado por la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Marítima del Caribe, los días 21 de noviembre y 4 de diciembre de 2003.

\*\* Master of Science en Management por la Universitat Pompeu Fabra, Master of Science en Economía por la Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, España. Economista por la Universidad Central de Venezuela. Profesor de la Universidad Central de Venezuela y de la Universidad Católica Andrés Bello. Miembro de la Fundación Economía, Gestión y Sociedad.

\*\*\* Doctor en Economía Teórica y Cuantitativa por la Universidad Autónoma de Madrid, estudios de Master en Mercados Financieros por el Centro de Estudios Financieros de Madrid, Economista por la Universidad Católica Andrés Bello. Profesor de la Universidad Católica Andrés Bello y de la Universidad Alejandro de Humboldt. Investigador Asociado del Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales de la Universidad Francisco de Vitoria, Madrid, España. Miembro de la Fundación Economía, Gestión y Sociedad.

international maritime trade. Nevertheless, GDP recovery expectations in the coming years and the development of new international trade channels will make this important sector to record a rebound.

**Keywords:** International Trade Flows, International Maritime Trade Activities.

### RESUMEN

Partiendo de un análisis de la economía internacional desde una perspectiva macroeconómica, se analiza los efectos de los flujos comerciales internacionales sobre el comercio marítimo internacional como demanda derivada de la balanza comercial, fundamentalmente para el período 2001-2003. En particular, se parte de una evaluación de la situación mundial y sus efectos sobre la actividad de transporte marítimo internacional, haciendo breve mención al caso venezolano. La recesión económica mundial, aupada adicionalmente por los efectos adversos generados por la inestabilidad del marco institucional de importantes economías, ha impactado negativamente el comercio marítimo internacional. No obstante, las expectativas de crecimiento para los próximos años y el desarrollo de nuevos canales de comercio internacional, impulsarán nuevamente el crecimiento de este sector.

**Palabras Clave:** Fijos Comerciales Internacionales, Transporte Marítimo Internacional.

### ECONOMIA INTERNACIONAL

Según las estimaciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC), el volumen de las exportaciones mundiales de mercancías se redujo un 1% en 2001, tras haber aumentado un 11% en 2000. El incremento del PIB mundial fue ligeramente superior al 1% en 2001 y había registrado cerca del 4% el año anterior. Las estimaciones hechas por este organismo demostraron que a nivel mundial, se produjo un declive interrumpido del comercio. Los datos correspondientes al cuarto trimestre de 2001 para los países de la OCDE no dan ninguna indicación de que se detuviera la contracción comercial, lo que no es sorprendente si

se tiene en cuenta que el ritmo de crecimiento del PIB mundial seguía siendo débil para aquél entonces.

Uno de los factores que ayuda a explicar las bajas tasas de crecimiento económico y comercio a nivel mundial es el asociado al estancamiento de los gastos de inversión en los países de la OCDE. Contrariamente a la segunda mitad del decenio de 1990, en el que la firme expansión de la inversión fue superior al crecimiento del consumo, el fuerte descenso de los gastos de capital en el sector de la tecnología de la información registrado en 2001 hizo que la inversión fuera el principal factor de la desaceleración económica mundial. Pese a que el crecimiento del consumo privado y del gasto público se debilitó también, estos componentes de la demanda aumentaron, sin embargo, entre el 2 y el 2,5% en el mundo desarrollado. Si bien la inversión representa una parte del PIB muy inferior a la del consumo, se le atribuye más de la mitad de la reducción del crecimiento del PIB en los países desarrollados. En 2001 el descenso de la inversión fija y la fuerte disminución de las existencias tuvieron dramáticas repercusiones sobre las corrientes comerciales mundiales.

En cuanto a los flujos de comercio mundial, vemos que las exportaciones de mercancías de América del Norte registraron en 2001 su mayor descenso regional, a saber un 5%. La disminución de las exportaciones fue superior a la de las importaciones, lo que es relativamente sorprendente. Varios factores han dado lugar a este resultado: en primer lugar, el crecimiento económico de los principales interlocutores comerciales de América del Norte, en América Latina, Asia y Europa Occidental fue también débil y la fortaleza del dólar de los Estados Unidos hizo perder a este país una parte del mercado de mercancías tanto a nivel interno como externo. Se registró una reducción del 3% de los volúmenes de importación de los productos de la industria del automóvil pero las exportaciones de esta categoría se redujeron un 7,5%. Las importaciones de bienes de consumo siguieron aumentando en un 1,5% y las de petróleo en un 4%, mientras que las exportaciones correspondientes disminuyeron.

Por su parte, el crecimiento de los países en desarrollo fue de 2,1%, por encima del promedio mundial; las mayores tasas de crecimiento se observaron en el continente africano, expandiéndose 2,7%. En América Latina, el ritmo moderado del crecimiento global en 2001, 0,4% respecto al año 2000, mantuvo casi sin variaciones el volumen de sus importaciones de mercancías, mientras que el de las exportaciones aumentó cerca

de un 3%. Los resultados comerciales de las dos principales economías de la región fueron muy diferentes. Las exportaciones del Brasil aumentaron un 9% aproximadamente mientras que las de México se estancaron, en gran parte por la contracción de las importaciones de los Estados Unidos. La fuerte concentración de las exportaciones mexicanas en los mercados de los Estados Unidos y la apreciación real del peso dieron lugar a que por primera vez en más de 10 años los resultados de exportación de México fueran inferiores a los de todos los demás países latinoamericanos combinados. Las dificultades financieras de Argentina, cuya economía se contrajo 3,8%, contribuyeron también a este resultado.

La atonía del crecimiento económico en Asia y en sus principales mercados de exportación, América del Norte y Europa Occidental, junto con la contracción de la demanda mundial de la principal categoría de exportación de Asia – equipo de oficina y de telecomunicaciones – causaron el primer descenso de las exportaciones asiáticas en más de 25 años. Este descenso de las exportaciones de mercancías fue muy marcado en el Japón y en los países en desarrollo asiáticos que exportan principalmente productos de tecnología de la información. Por el contrario, China y la India registraron un fuerte crecimiento de las exportaciones aunque a un ritmo muy inferior al del año anterior. La disminución del volumen de importaciones de Asia, casi del 2%, fue inferior a la que se produjo durante la crisis financiera asiática del año 1998 e inferior también a la disminución de sus exportaciones. El hecho de que en Asia la reducción de las importaciones fuese inferior a la de las exportaciones provocó una reducción de las exportaciones netas de la región y en gran parte fue consecuencia de la evolución de los dos principales países comerciantes de la región, el Japón y China.

El volumen de las exportaciones e importaciones de Europa Occidental se aminoró considerablemente en 2001. Las estimaciones preliminares indicaron que el volumen de las exportaciones de la región se estancó y las importaciones disminuyeron. En el caso de la Unión Europea, se puede observar que el crecimiento del comercio entre los países miembros de la Unión Europea (UE) fue inferior al de las exportaciones hacia los países que no pertenecen a la UE. La crisis económica de Turquía provocó una contracción de sus importaciones de una cuarta parte aproximadamente, mientras que sus exportaciones aumentaron más del 10%. El Índice de Producción Industrial, calculado por la OCDE, se redujo en un 2,6% para el año 2001, respecto al año 2000, en particular, por el mayor peso relativo de Estados Unidos y Japón.

En el año 2002, la recuperación económica mundial resultó ser menos sostenida que lo que se esperaba a principios del año. Entre las explicaciones más destacadas, y frecuentemente interrelacionadas, del retraso en la recuperación económica mundial están la erosión de la confianza en pilares institucionales como el buen gobierno público y privado, la disminución de la confianza de consumidores e inversores, y el incremento de los riesgos geopolíticos. Esta recuperación económica mundial resultó desigual entre los países, y perdió fuerza en el segundo semestre de 2002, con lo que el crecimiento quedó limitado a sólo el 1,5 por ciento. Las fuerzas impulsoras de la recuperación de la actividad económica mundial en 2002 fueron la pujanza de la recuperación de la demanda interna de los Estados Unidos y las economías avanzadas de Asia oriental. La expansión del PIB mundial también fue sostenida por China y las economías en transición, que continuaron registrando un ritmo de crecimiento económico mucho más rápido que el de la economía mundial. En fuerte contraste, Japón y Europa Occidental siguieron experimentando un estancamiento o declive del crecimiento de la demanda interna, en tanto que la economía de América Latina se hundió en una recesión ocasionada en gran parte por las crisis de la Argentina y Venezuela.

La recuperación de la actividad económica mundial coincidió con un repunte de las corrientes comerciales internacionales. De acuerdo a la OMC, las exportaciones mundiales de mercancías aumentaron en términos reales en un 2,5 por ciento en 2002, después de la contracción experimentada el año anterior. Aunque el comercio mundial se recuperó más rápidamente que la producción, el crecimiento fue inferior a la mitad del promedio registrado en el decenio de 1990. El comercio internacional reaccionó en 2002 frente a la contracción que había sufrido el año anterior y creció aproximadamente un 2,5 por ciento en volumen, lo cual ha sido superior al crecimiento de la producción mundial. La reacción se produjo a pesar de la debilidad de la recuperación económica mundial, a la marcada reducción de las corrientes de capital, a las importantes modificaciones de los tipos de cambio, a las crecientes restricciones de las transacciones comerciales internacionales para mitigar los riesgos del terrorismo, y a las crecientes tensiones geopolíticas. El crecimiento del comercio fue superior en Asia y en las economías en transición, lo cual es reflejo del mejoramiento de los resultados económicos en esas regiones. En cambio, el comercio se estancó en Europa Occidental y se contrajo en América Latina como resultado de las perturbaciones económicas en varios países de esa región. Las importaciones de América del Norte se recuperaron de acuerdo con una mayor demanda interna, en tanto que

las exportaciones siguieron disminuyendo en 2002.

De acuerdo con las cifras del Banco Mundial (2003), tras un crecimiento lento, de sólo un 0,4% en 2001, el PIB de Latinoamérica y el Caribe se contrajo un 1,3% en 2002 debido fundamentalmente a las profundas recesiones sufridas por Argentina, Uruguay y Venezuela. El conjunto de los otros países de la región creció un 1,6%, un ligero incremento con respecto al 1,1% experimentado en 2001. Para el año 2003, el Banco Mundial prevé un crecimiento del 1,8% en la región, lo que sin duda alguna arroja algunas dudas respecto de lo suficiente que esta tasa pudiera resultar para aliviar distintos problemas que aquejan a las sociedades latinoamericanas, entre ellos, el de las disparidades en el contexto del comercio mundial.

Es del consenso entre los distintos organismos internacionales, la percepción de que la situación general está mejorando: Argentina ha recuperado la senda de crecimiento económico en 2003 y ha vuelto la confianza a Brasil gracias a una recuperación de la confianza del público, ante la llegada del nuevo Presidente de ese País. Por su parte, Argentina sufrió una contracción del 10,9% en 2002 tras abandonar el plan de convertibilidad, una brusca devaluación de su moneda, el impago de la deuda pública, una severa crisis bancaria e institucional y una falta de consenso en un programa macroeconómico. Aunque habían indicios de recuperación en la segunda mitad de 2002, la crisis de este país perjudicó las exportaciones y el turismo a Uruguay, Paraguay y Bolivia.

Es relevante destacar, que el efecto cascada de la crisis económica Argentina afectó significativamente la economía uruguaya, llevando a dicho país a una contracción económica de casi el 11%. Mientras tanto, el conflicto político en Venezuela causó una caída significativa de la inversión: cuantiosos volúmenes de capital abandonaron el país y se produjo una huelga general a finales de 2002, todo lo cual resultó en una contracción del PIB de 8,9%.

Hubo también factores externos que afectaron a todos los países de la región. A pesar de las bajas tasas de interés en los países industrializados, el flujo de capital privado bruto bajó en US\$ 31 mil millones, lo que representa un 40% menos que el año anterior. En 1998, la inversión extranjera directa alcanzaba US\$ 650.000 millones en todo el mundo, principalmente en las áreas de infraestructura y procesos de privatización (Hoffmann, 2000). La inversión extranjera directa cayó de US\$ 69 mil millones en 2001 a US\$ 42 mil millones en 2002 para la región. El

lento crecimiento experimentado en los Estados Unidos y Europa también deprimió la demanda de exportaciones de América Latina y el Caribe, lo que forzó la baja del crecimiento en las exportaciones de la región a 1,2%, comparado con 11,9% en 2000. Los ingresos por concepto de turismo y envíos de remesas por parte de los trabajadores también disminuyeron.

Sobre las perspectivas de crecimiento en 2003 hay considerable incertidumbre. Las expectativas de una guerra en el Irak causaron un agudo incremento de los precios del petróleo en el primer trimestre de 2003, y tuvieron efectos perniciosos en la confianza comercial y en los mercados mundiales de capital. Los precios del petróleo empezaron a debilitarse en la segunda quincena de abril, pero se mantuvieron por encima del nivel del año precedente. La información sobre la actividad económica en los países industrializados en los primeros meses de 2003 ha dado lugar a una marcada revisión a la baja del crecimiento de la producción en 2003, en particular en Europa Occidental. Como Europa Occidental representa más del 40% del comercio mundial de mercancías y de servicios comerciales, el comercio mundial se verá afectado en consecuencia.

## COMERCIO MARITIMO INTERNACIONAL

El comercio marítimo internacional constituye un factor primordial para el crecimiento económico de las naciones desde tiempos remotos; estudios empíricos demuestran que el crecimiento económico mundial ha estado acompañado del desarrollo del sector marítimo, siendo el transporte marítimo un elemento potenciador de los procesos de especialización y de globalización económica. Los dos grandes subsectores del sector marítimo, el transporte de línea y el sector de graneles han evolucionado en busca de mayores economías de escala mediante la optimización de los volúmenes de carga y procesos de almacenamiento (Frías y Guisan, 2002).

Actualmente, el comercio marítimo internacional se desarrolla en un mercado sujeto a importantes restricciones y distorsiones en términos de oferta de servicios, como los acuerdos colusivos de las compañías navie-



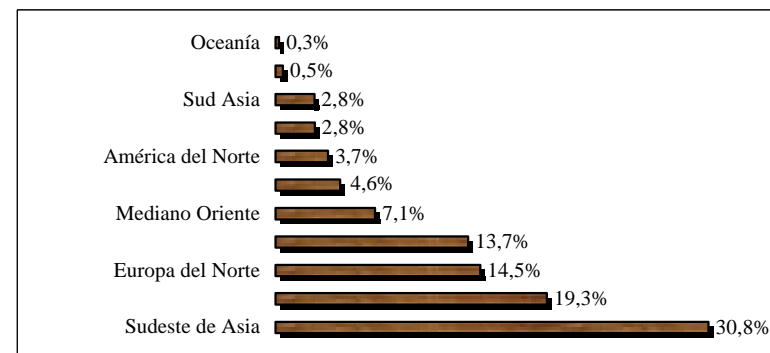
ras<sup>1</sup>, en particular en bloques regionales como el MERCOSUR, el NAFTA y la CAN, aunque esta última ha levantado las restricciones y ha abierto el tráfico internacional a buques de otras banderas, reservándose el cabotaje, medida de naturaleza proteccionista destinada a proteger las navieras nacionales<sup>2</sup>. La competencia por parte del transporte terrestre constituye también un factor importante en el desarrollo del comercio, pues aunque la capacidad de carga por este medio oscile entre 150 Kg. de carga por carretera o 333 Kg. por ferrocarril, mientras por vía acuática se mueven 4.000, el transporte terrestre goza de ventajas competitivas generadas en muchas ocasiones por subsidios o menores impuestos, a pesar de que las externalidades negativas de este tipo de transporte suelen ser mayores (por continuidad más que por magnitud por unidad) que las del transporte marítimo. En otros bloques comerciales, como la Unión Europea, el comercio internacional está abierto a todos los países, y en el transporte marítimo, el cabotaje está abierto a todos los armadores de los países miembros.

De acuerdo con ALADI (2002), estas restricciones también afectan el comercio marítimo entre los países miembros de estos bloques comerciales, debido a que afectan igualmente al tráfico de cabotaje de buques con banderas de países miembros en cada caso. En América Latina y el Caribe, el sector transporte ha estado tradicionalmente sometido a fuertes regulaciones, con miras a la obtención de economías de escala, eficiencia del sector, y sobre todo a maximizar la participación de las empresas locales dentro del sector, protegiéndoles con barreras al comercio internacional y sus servicios derivados, todo ello enmarcado dentro del modelo de sustitución de importaciones. Estas últimas políticas solían contradecir la búsqueda de economías de escala y menores costos de transporte marítimo.

<sup>1</sup> Las famosas "Conferencias", reconocidas por la regulación de Estados Unidos en 1998, llegaron a controlar el 90% de las rutas más importantes. Véase ALADI (2002), pág. 9.

<sup>2</sup> Se entiende por "Cabotaje", aquella navegación que se realiza próxima a la costa, entre cabos. ALADI (2002) distingue entre cabotaje mayor, que se realiza fuera de los cabos, hasta una distancia de 100 millas de la costa; y cabotaje menor, el que se genera entre cabos, bahías, golfos o ríos. El cabotaje nacional es aquel que se realiza entre puertos de un mismo país.

### Gráfico 1. Movimiento Portuario de Transporte en el Mundo



Fuente: Drewry Shipping Consultants, Container Market Outlook.

No obstante, el poder de mercado de estos carteles ha perdido terreno como consecuencia del ingreso de nuevos competidores y del progreso tecnológico en el sector, traducido en el uso masivo de los contenedores, cuyo movimiento alcanzó una tasa de crecimiento promedio para los noventa de 8%, además de que han reducido los costos de transporte por un lado (por el efecto estandarización), impulsan cambios tecnológicos en las características de los buques, y han dinamizado la demanda de servicios portuarios por los movimientos de trasbordo asociados a este subsector. Los cinco principales puertos de contenedores del mundo son Hong Kong, Singapur, Busan (Noreste de Asia), Shanghai (Este de Asia), Kaohsiung (Taiwán), Shenzhen (Este de Asia), Róterdam (Países Bajos) y Long Beach / Los Angeles, con un tráfico portuario de contenedores de aproximadamente 83 millones de TEU's<sup>3</sup> para el año 2002.

En cuanto al trasbordo, Singapur ocupa el cuarto lugar en trasbordo con un 82% del tráfico portuario contenedorizado, ocupando el primer

<sup>3</sup> TEU (Twenty Equivalent Unit) es una unidad de equivalencia que corresponde a un contenedor de 20 pies de largo, y es utilizada para conocer la capacidad de carga de los buques y definir los volúmenes de carga en contenedores. Tomado de Martner (2002), pág. 126.

lugar, en este caso, el puerto de Malta, cuyo trasbordo como porcentaje del tráfico contenedorizado alcanza el 93%, seguido de Damietta (Egipto) y Algeciras (España). En América Latina el movimiento portuario de trasbordo alcanza el 0,5% del total de TEU's, siendo los principales puertos de trasbordo Panamá, Kingston (Jamaica) y Cartagena (Colombia); mientras que el Sudeste de Asia cuenta con la mayor participación, 30,8%. Las expectativas de crecimiento de la actividad portuaria están determinadas en buena medida por los movimientos de trasbordo, los cuales presentan un crecimiento superior a los movimientos de exportación e importación.

**Cuadro 1. Tráfico Portuario de Contenedores en el Mundo, TEU**

PUERTOS	1998	2002
Hong Kong	14.582.000	19.140.000
Singapur	15.000.000	16.800.000
Busan	-	9.436.307
Shangai	-	8.610.000
Kaohsiung (Taiwan)	6.271.053	8.493.000
Censen	-	7.613.754
Róterdam	6.010.000	6.500.000
Long Beach / Los Angeles	7.478.218	6.105.863
<b>Total</b>	<b>49.341.271</b>	<b>82.698.924</b>

Fuente: Containerisation International, Hoffmann (2000), www.cargosystems.net.

La productividad del sector marítimo también se ha visto favorecida por las nuevas tecnologías de información, que incrementan el comercio de bienes y reducen costos de transacción<sup>4</sup> y el número de intermediarios para el transporte por vía marítima, generando externalidades posi-

<sup>4</sup> Costos de posicionamiento geográfico (GPS), de ubicación eficiente en playas y buques, de comunicación por satélite, de búsqueda de información, de facturas de cargamento (*bills of lading*), entre otros. Véase Hoffmann (2000), pág. 6.

vas que incrementan la probabilidad de hacer negocios entre lugares muy distantes y quizás desconocidos si no fuera por la mejora de las comunicaciones (Hoffmann, 2000).

Por otro lado, la industria naviera ha sido protagonista de una serie de fusiones y adquisiciones, con alianzas globales multi-continenciales desde la perspectiva geográfica<sup>5</sup>. Si bien estas alianzas han incrementado la concentración del servicio, han permitido también la obtención de economías de escala que se han reflejado en menores costos para el sector, y no en consolidación de poder monopólico, siguiendo la explicación ofrecida por la teoría de los mercados contestables de Baumol<sup>6</sup>. Las principales compañías navieras están aumentando su tamaño y su capacidad con la introducción de buques de mayores dimensiones, para mover más carga a menor costo. Las fusiones y las alianzas se ven reflejadas en los *megacarriers* (grandes consorcios de transporte marítimo y multimodal), con características multi-geográficas que buscan compartir servicios de rutas alimentadoras (*feeders*) y utilizar de forma conjunta los terminales.

Según Hoffmann (2000), a principios de los años noventa, Corea y Japón concentraban el 60% del tonelaje de las solicitudes de demanda en los astilleros del mundo; hoy en día el nivel de concentración alcanza el 75% aproximadamente. Las veinte empresas navieras más grandes del mundo controlan aproximadamente el 50% del mercado mundial. En

<sup>5</sup> Las más importantes son: 1) Grand Alliance, conformada por P&O Nedlloyd, Hapag Lloyd, Nipón Yusen Kaisha (NYK), Orient Overseas Container Line (OOCL) y Malasia International Shipping Corp. (MISC). 2) Unique Global Alliance, constituida por Maerks Line y Sea Land, ahora conocida como Maerks-Sealand. 3) New World Alliance, de American President Line (APL-NOL), Mitsui Osaka Line (MOL) y Hyundai Merchant Marine. 4) United Alliance, formada por Hanjin, DRS-Senator y Cho Yang. Información obtenida de Martner Peyrelongue (2002), pág. 126.

<sup>6</sup> En la teoría de los mercados contestables se supone que hay libertad de entrada y salida del mercado, y no se suponen represalias de los ya instalados frente a los nuevos competidores. Es una propuesta más realista que llega a los mismos resultados que el modelo de competencia perfecta, donde la clave es el ingreso de nuevos competidores. Véase ALADI (2002), para una aplicación al sector de transporte marítimo.

el registro de buques también se ha observado un proceso de concentración: Bahamas, Chipre, Liberia y Panamá poseen el 40% de banderas de la flota mundial, con Panamá con 22,7% del total mundial para enero 2003; mientras que América Latina concentra el 33,3% del tonelaje (*dwt*) para enero de 2003.

**Cuadro 2. Principales Puertos de Traslado**

PUERTOS	TRAFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES
Malta	93%
Damietta (Egipto)	90%
Algeciras (España)	84%
Singapur	82%
Gioia Tauro (Italia)	80%
Colombo (Sri Lanka)	70%
MIT (Panamá)	70%
Kingston (Jamaica)	69%
Puerto España (Trinidad y Tobago)	59%
Cartagena (Colombia)	50%
Dubai	50%
Kaohsiung (Taiwan)	43%
Róterdam	40%
Puerto Cabello (Venezuela)	38%
Bremerhaven (Alemania)	30%

Fuente: Hoffmann (2000), [www.cargosystems.net](http://www.cargosystems.net).

En cuanto al personal, China, Filipinas, Indonesia y Turquía concentran un 40% de la oferta laboral de marinos en el mundo, y se espera una tendencia creciente de este indicador, (48% para el 2005, según Hoffmann, 2000). En América Latina, Honduras es quien se ha especializado en la actividad; no obstante la región solo participa con 1,6% del total mundial de los buques mercantes, de un total aproximado de 1,2 millones en todo el mundo. En el mercado de contenedores, dos empresas (*Genstar* y *Transamerican*) abarcan el 50% del mercado.

Si bien estos procesos de concentración tienen como función objetivo la generación de economías de escala, hay que tener presente que las

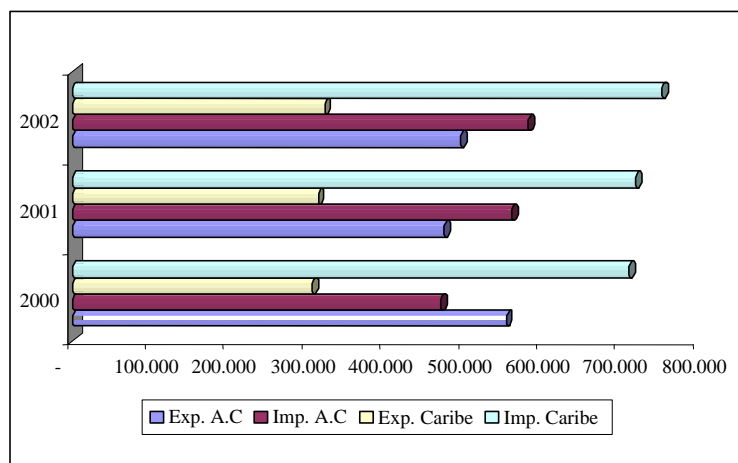
características del sector hacen que su estructura de costos fijos sea muy pesada dentro de los costos totales, y ello puede constituir un problema en el largo plazo (Hoffmann, 2000).

De vuelta a la evolución del comercio marítimo internacional, luego de quince años consecutivos de registrar tasas positivas de crecimiento, para el año 2001 cayó en 1%, alcanzando 5.830 millones de toneladas de bienes exportados, con una participación de mercado de Asia de 36,8%, América de 20,9%, y Europa 25,5%. La relación entre bienes cargados y descargados en puerto es bastante proporcional: 48,9% de los bienes son cargados y 51,1% son descargados a nivel mundial para el 2001. Del total de bienes exportados, 36,2% (2.130 millones de toneladas) corresponden a las cargas en tanqueros, de la cual 77,5% constituye comercio de petróleo crudo. Las principales descargas fueron realizadas en América del Norte (436,9 millones de toneladas), Europa (426,8 millones de toneladas), Japón (215 millones de toneladas), y los países del Sudeste Asiático (306,8 millones de toneladas). Los productos petroleros, por su parte, alcanzaron las 479 millones de toneladas. Los países industrializados contabilizaron el 67,9% de las importaciones de petróleo crudo y el 52,5% de los productos procesados; entre estas, Europa aparece como el más importante exportador de crudo, con 4,9% de participación (103,9 millones de toneladas); y América del Norte como el mayor importador, con 26,6% de participación en petróleo crudo (593 millones de toneladas).

Las economías industrializadas generan el 51,2% del comercio marítimo mundial para el año 2001, con una flota que representa el 25% del total mundial. De estas economías, Estados Unidos generó el 15,2% del comercio mundial. Desde la perspectiva de las rutas, el flujo de carga promedio ha descendido 1,7% para finales del año 2001, ubicándose en 3,75 millones de TEU para las principales rutas marítimas internacionales (Transpacífico, Europa-Asia y Transatlántico). Los países en desarrollo tienen una participación de 50,5% de las exportaciones totales, y 30,8% de las importaciones mundiales, cifras que han tenido un comportamiento estacionario desde 1998. Del comercio total de estos países, 61,1% de los bienes son cargados en puertos de estos países, y 38,9% son descargados; en los países en desarrollo de América, 68,3% de los bienes son cargados en sus puertos y 31,7% son descargados. De las exportaciones de petróleo, crudo y derivados, aportan el 89,9% y 72,2% respectivamente. En términos netos, controlan un 40% del comercio marítimo mundial con una flota que representa el 19% del total mundial.

En América Latina, el comercio internacional creció 0,4% para el 2001, y éste se realiza en un 70% por vía marítima. El comercio contenedorizado para esta región se monta en 9,1 millones de TEU para el 2001, con una tasa de crecimiento de 1,7% respecto al año anterior, con un crecimiento estimado de 0,5% para el 2002. América Central y el Caribe alcanzó una monto de 2.074.218 TEU's, incluyendo importaciones y exportaciones, lo que representa un crecimiento de 1,4% respecto al año 2000, de los cuales cerca del 90% están concentrados en el sector petrolero, con una participación importante de Trinidad & Tobago (Harding y Hoffmann, 2003).

**Gráfico 2. Comercio Contenedorizado en América Central y El Caribe, TEU**



Fuente: DRI/WEFA, Harding y Hoffmann (2003).

Los embarques de carga seca, se redujeron 1,9% durante el año 2001, llegando a 3.700 millones de toneladas, constituidas fundamentalmente por mineral de hierro, carbón (primer producto en función del volumen embarcado), bauxita / alúmina, y representando un 58,5% del total de bienes transportados durante el año. El mineral de hierro, que había mantenido un comportamiento estable, evidenció una reducción en su producción de 2%, para alcanzar 445 millones de toneladas, explicado en parte por la menor producción de acero crudo, que se redujo 0,9%, con significativas reducciones en América del Norte, Unión Europea y

Japón: 11,4%, 2,8% 3,4%, respectivamente. En América del Sur también se redujo la producción en 3,9%, sobre todo por el peso relativo de Brasil, que redujo su producción en 4,1% (26,7 millones de toneladas), y Argentina en 8,3%. Venezuela, por su parte, incrementó la producción de acero en 3,3%, alcanzando una producción de 4 millones de toneladas. Los países en desarrollo exportan el 30,2% de la carga seca total embarcada, e importan el 30,4% para el año 2001.

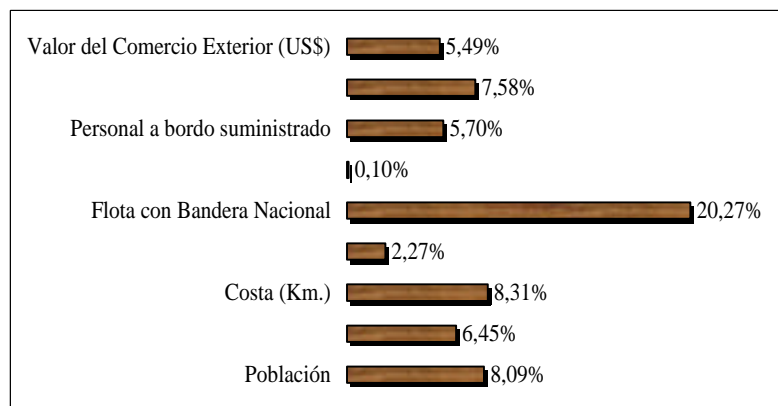
Los embarques de carbón aumentaron 7% en el año 2001, registrando 560 millones de toneladas, con China liderando el crecimiento de las exportaciones, 58% en diez meses (72,2 millones de toneladas). De los países latinoamericanos, destaca Colombia, con un crecimiento de 25%, para exportar 21,8 millones de toneladas. Australia sigue siendo el mayor exportador, con 161,9 millones de toneladas, evidenciando un moderado crecimiento de 4%. En América del Norte las exportaciones decrecieron 15% para Estados Unidos y 7% para Canadá. Por el lado de las importaciones, Japón, el mayor importador, incremento su demanda en 9% para el 2001.

Para América Latina y el Caribe, el comercio intrarregional ha venido creciendo a una tasa mayor a la del comercio mundial en general, fortaleciendo el uso de rutas marítimas entre países como Argentina, Brasil y Chile, con un movimiento de carga importante. Para los países del Caribe, en particular para las islas de la zona, la fortaleza comercial depende más del comercio de servicios, como el turismo y los servicios financieros; de modo que la conexión con el comercio marítimo viene dada en una fracción importante por la rutas marítimas turísticas (Harding y Hoffmann, 2003).

La participación de América Latina y el Caribe en el mundo marítimo es reducida, con excepciones en la flota con bandera nacional, por la incorporación de registros abiertos en las estadísticas, y por el personal a bordo suministrado. Con respecto a la flota mercante mundial, ésta se incrementó en 2,1% para el año 2001, alcanzando las 825.600 millones de toneladas de peso muerto, y con una edad promedio de 13,9 años. En cuanto a la participación sectorial en el comercio marítimo internacional, la flota de tanqueros petroleros y de cargueros representan un 70,3% de la flota total, evidenciando un leve incremento causado por el aumento de los buques cargueros en 4,6%. La flota de portacontenedores aumentó un 11,4%, con una presencia importante de exportaciones de productos refrigerados, como las exportaciones de bananas desde

América Central, y con una baja participación en los países del Caribe como consecuencia de sus reducidos niveles de comercio de bienes tangibles (Harding y Hoffmann, 2003). El año 2001 constituyó un período adverso para el mercado petrolero, puesto que el volumen total de crudo transportado por vía marítimo aumento menos de 1%.

**Gráfico 3. Comercio Internacional en América Latina**



Fuente: Base de Datos de Transporte Internacional, CEPAL.

Para todos los países de la región, el volumen de comercio internacional de mercancías a granel, tales como el petróleo crudo (como se realiza la mayor parte de su comercialización mundial), el mineral de hierro y el carbón, se realiza desde terminales mecanizados y puertos que forman parte integrada de una operación industrial. El movimiento de mercancías lo realizan las navieras a través de puertos de propiedad pública, fundamentalmente.

En América Latina, para el año 2001 la flota de portacontenedores empleada alcanzaba los 456 buques para América del Sur, con una capacidad total de 604.765 TEU, es decir, un promedio de 1.326 TEU por buque; y 302 buques para México y América Central, con una capacidad de 584.651 TEU, 1.936 TEU promedio por buque, superior a la flota de América del Sur, lo cual se explica en parte por los buques que cruzan y

hacen escala en el Canal de Panamá<sup>7</sup>. Brasil cuenta con un 30,6% de participación en la flota de navieras de América Latina y el Caribe, seguido de Chile, con un 15,3% (63.000 TEU, 0,68% del total mundial), y Argentina con 11,1%. La economía chilena depende significativamente del transporte marítimo internacional: más del 90% de sus exportaciones se trasladan por vía marítima, de las cuales sólo el 13% aproximadamente, tienen como destino otros países de América Latina; en Chile, 75% del tráfico portuario corresponde al comercio exterior, y el restante 25% a cabotaje. Para el año 2002, la capacidad de TEU aumentó en 7,8% para América del Sur y 8% para México, mientras que en América Central aumentó la capacidad en 43,5%, y en el Caribe la capacidad creció un 13%.

**Cuadro 3. Flota Operada por Empresas Navieras de América Latina y el Caribe, 2001**

PAIS SEDE DE LA OPERADORA	% FLOTA TOTAL	% DWT TOTAL	% GT TOTAL	% TEU TOTAL
Argentina	11,1%	7,7%	7,6%	4,2%
Brasil	30,6%	27,5%	54,3%	68,6%
Chile	15,3%	10,0%	14,7%	8,8%
Colombia	3,3%	2,0%	0,5%	0,4%
Cuba	8,7%	2,7%	3,0%	1,2%
Ecuador	3,2%	2,8%	2,2%	4,1%
México	2,5%	0,0%	2,3%	0,0%
Panamá	5,5%	31,7%	0,8%	0,9%
Perú	5,5%	4,6%	1,6%	1,3%
Venezuela	7,3%	5,5%	10,3%	8,9%
Otros	7,1%	5,5%	2,6%	1,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Hoffmann (2001), Cálculos Propios.

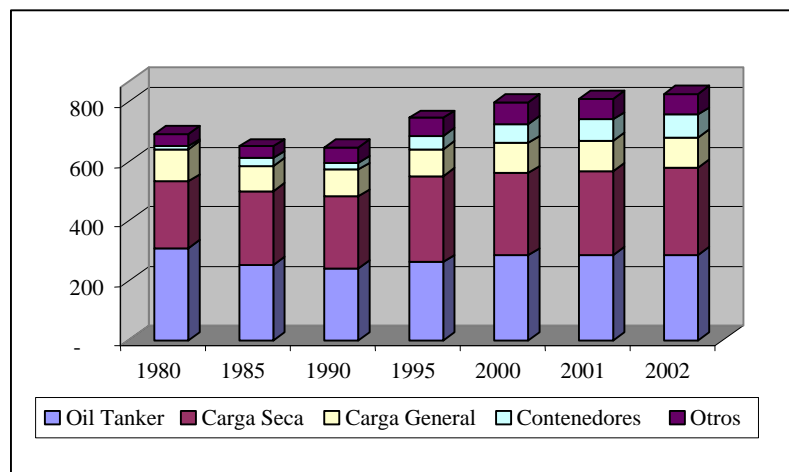
Las grandes compañías navieras en América Latina que prestan servicios regulares contenedorizados son mayoritariamente brasileñas (en

<sup>7</sup> Solamente se incluyen buques mayores de 300 toneladas de registro bruto, y se excluyen los países de registros abiertos. Véase Hoffmann (2001), pp. 18-55.

número), aunque las empresas chilenas tienen una mayor participación de mercado, en carga contenedorizada y en número de buques, pero no en carga promedio por buque, donde lleva el liderazgo la compañía Montemar, de Uruguay.

El comercio marítimo mundial para el año 2002 se mantiene estacionario, después de crecer sólo 1,3% en 2001, luego de 15 años consecutivos de aumentos anuales hasta la cifra de 5.830 millones de toneladas. La flota mercante mundial alcanza los 825,7 millones de toneladas de peso muerto a principios del 2002, lo que representa un crecimiento de 2,1% respecto al año 2001. Haciendo un análisis por tipos de buques, observamos que la flota de tanqueros petroleros no ha crecido en términos de tonelaje, mientras que los buques de carga seca creció 4,6% en el año 2002; la flota de portacontenedores aumentó 11,4%, teniendo una participación de 9,3% de la flota mundial total, como consecuencia del crecimiento del sector de bienes manufacturados a nivel mundial, los cuales son comercializados en contenedores.

**Gráfico 4. Flota Mundial por Tipo de Buque (MM dwt)**



Fuente: UNCTAD, Lloyd's Register – Fairplay.

Por grupos de países, en el año 2002 la flota mundial y su capacidad

de carga está concentrada en los países industrializados y en los países con registros abiertos, con un 68,1% de participación; los países en desarrollo tienen el 24,5% de la flota, con una participación de América de 8,4%. En cuanto a la capacidad de carga, medida en TEU, las economías industrializadas y los países con registros abiertos concentran el 76,6% de la capacidad, mientras que los países en desarrollo tienen una participación de 18,6 para el año 2002, y en particular los países de América dentro de este grupo, participan del 5,1% de la capacidad de carga mundial. Por tonelaje de peso muerto, la situación se mantiene, con los países industrializados y aquellos con registros abiertos, con una participación de 74% para el año 2002, mientras que los países en desarrollo cuentan con 19%, nivel que se ha mantenido desde el año 2000 y que constituye una caída respecto a los años noventa, cuando representaba el 21% del *Dwt* mundial. Los países en desarrollo de América mantienen una participación estacionaria desde 1990, con 4% del total mundial de tonelaje de peso muerto.

**Cuadro 4. Banderas de Registro por Grupos de Países, 2002**

GRUPOS	NUMERO DE BUQUES			TEU		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Total Mundial	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Países Industrializados de Econ. Merc.	28,5%	27,9%	27,5%	35,6%	35,2%	33,3%
Mayores Registros Abiertos	38,8%	38,7%	40,5%	39,5%	40,5%	43,3%
Europa Central y del Este	1,4%	1,2%	1,1%	0,6%	0,5%	0,5%
Países Socialistas de Asia	3,7%	4,1%	3,6%	2,2%	2,2%	2,0%
Países en Desarrollo	24,1%	24,8%	24,5%	18,7%	18,7%	18,6%
América	7,9%	8,2%	8,4%	5,0%	5,4%	5,1%
Asia	15,6%	16,0%	15,7%	13,3%	13,0%	13,2%

Fuente: UNCTAD (2002). Cálculos propios.

Si revisamos la situación por tipo de buque, observamos que los tanqueros petroleros mantienen una participación en la flota mundial para el año 2001 similar a la de 1970, 39,4% vs. 34,6%, respectivamente, aun-

que es de notar una reducción con respecto a 1980, cuando alcanzó el 49,7%. La flota de carga conformaba el 20,2% de la flota mundial en 1970, y en el año 2001 representa 35,7%. La reducción de la flota de estos países ha sido absorbida por los países con registros abiertos, los cuales tenían una participación de 21,6% en 1970, y de 48,7% en el año 2001, con un significativo incremento en todos los tipos de buques analizados, como consecuencia de la búsqueda de reducción de costos operativos. En las economías en desarrollo, la participación de la flota está caracterizada por una mayor participación de los buques de carga, *bulk carriers* y *general cargo*, con 20,8% y 26% respectivamente. Los tanqueros petroleros han mantenido su participación en el tiempo desde el año 1990, con 16%; los buques portacontenedores han alcanzado una participación importante en los países en desarrollo, pues de no tener presencia en esta área, desde finales de la década de los noventa concentran el 18% de su flota total, lo que implica en términos económicos un mayor nivel del comercio internacional de productos secundarios o manufacturados. En el continente americano, las economías en desarrollo tienen mayor participación en los buques de carga general y en los portacontenedores, con 9% y 5%, con una edad promedio de 17,2 años, muy superior a la del resto de los países en desarrollo del mundo, inclusive.

En el registro de banderas, 35 países y territorios controlan el 95% de la flota mercante mundial, medida en *dwt*, de los cuales los cinco primeros países controlan el 52%, y los diez primeros el 70,6% para el año 2001 (Grecia, Japón, Noruega, Estados Unidos, China, Alemania, Hong Kong, República de Corea, Taiwán, Reino Unido). Brasil es el único país de América Latina que, sin tener registro abierto, está entre los primeros de la lista (puesto 18, después de Turquía). Si la medición se hiciera por el número de embarcaciones, la Federación Rusa estaría entre los primeros lugares, con 2.525; sin embargo, en términos de *dwt*, ocupa el puesto número trece. De los países con registros abiertos, Panamá continúa liderando la lista, con una flota mundial para el 2002 de 171,87 millones de toneladas de peso muerto, y líder en embarcaciones, con 4.419 buques, controlando un 46,4% de este segmento de países, mientras que la flota de Liberia se contrajo un 2,6% como consecuencia de cambios institucionales y regulatorios. De la flota panameña, el 43,5% es de nacionalidad japonesa ciertamente, y el 11,6% de Grecia. Para enero de

2003, la flota mundial es de 44.872 buques comerciales (superiores a las 300 toneladas brutas), con una participación importante de Brasil en América Latina, 8,6 millones de *dwt*, 0,9% del total mundial. Junto con Chile, Venezuela, Argentina y México, estos países controlan el 89% de los *dwt* operados en la región.

**Cuadro 5. Flota Mundial. Ranking de Compañías: 10 Principales.**

COMPAÑIA	TEU	BUQUES	PAIS
Flota Mundial	8.163.673	7.281	
Maersk Sealand	773.426	288	Dinamarca (Copenhagen)
Mediterranean Shipping Co SA (MSC)	496.936	209	Suiza (Ginebra)
P&O Nedlloyd Ltd (PONL)	396.770	149	Reino Unido (Londres)
Evergreen Marine Corp (Taiwan) Ltd	355.318	128	Taiwán (Taipei)
Hanjin Shipping Co Ltd	279.309	70	Corea del Sur (Seúl)
APL	271.784	80	Singapore
Cosco Container Lines Ltd (Coscon)	252.533	131	China (Shanghai)
CMA CGM	233.220	89	Francia (Marsella)
NYK	203.819	64	Japón (Tokio)
CP Ships	200.933	85	Reino Unido (Londres)

*Fuente:* Containerisation International. Ranking al 8 de septiembre de 2003.

A nivel de navieras, a septiembre de 2003 las veinte primeras compañías poseen el 25,5% de la flota mundial de portacontenedores, con un volumen de capacidad de carga que no alcanza el 1% del total, por lo que resulta arriesgado asumir comportamientos monopólicos en esta situación. Las últimas 20 compañías navieras del mundo poseen el 0,5% de la flota mundial, y tienen un volumen de capacidad de carga que alcanza el 0,2%.

Las tres compañías más importantes, Maersk Sealand, Mediterranean Shipping Co SA, y P&O Nedlloyd Ltd, concentran el 9% de la flota mundial de buques, y las 10 primeras compañías poseen el 18% de partici-

pación de mercado. Por tipo de buque, la mayor capacidad de carga la tiene Maersk Sealand, seguida de MSC y PONL, pasando los 1.600.000 TEU sólo estas tres navieras, acumulando una quinta parte (20,4%) de la participación de mercado; y las primeras diez compañías poseen el 44,6% del mercado.

**Cuadro 6. Composición de la Flota Mundial por Compañía, 2003**

COMPAÑÍA	CONTAINEROS		CARGA GENERAL		GABARRAS	
	TEU	BU-QUES	TEU	BU-QUES	TEU	BU-QUES
Flota Mundial	6.344.943	3.103	1.033.090	2.736	781.850	1.427
Maersk Sealand	770.585	282	2.841	6		
Mediterranean Shipping Co SA (MSC)	471.379	182	13.765	21	11,79	6
P&O Nedlloyd Ltd (PONL)	387.455	133	5.743	12	3,57	4
Evergreen Marine Corp (Taiwán) Ltd	355.318	128				
Hanjin Shipping Co Ltd	279.309	70				
APL	270.581	78	1.203	2		
Cosco Container Lines Ltd (Coscon)	235.939	109	15.734	20	860,00	2
CMA CGM	226.853	76	4.045	10	2,32	3
NYK	199.460	56	3.445	7	914,00	1
CP Ships	192.397	75	2.273	2	6,26	8

Fuente: Containerisation International. Ranking al 8 de septiembre de 2003.

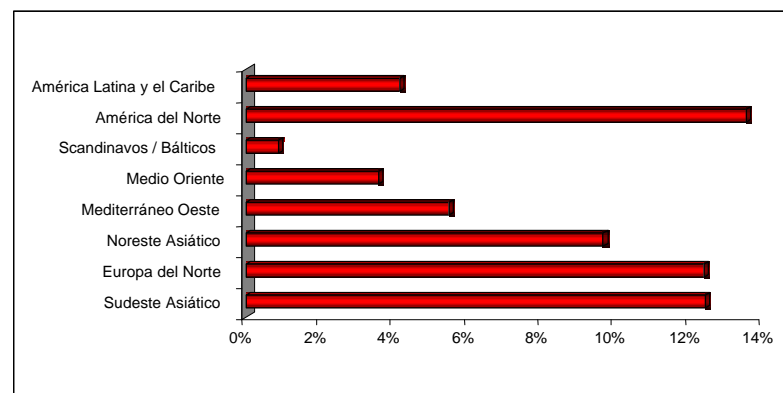
El comercio marítimo internacional entre los países de Centroamérica y el Caribe es muy reducido, alcanzando sólo un 0,2% del total de volumen de comercio exterior de cada uno de estas regiones. A pesar de la corta distancia geográfica, los costos de transporte son mayores que para Norte América (Harding y Hoffmann, 2003). Las grandes compañías controlan el mercado sudamericano; Maersk-Sealand concentra el 15,3%

MILTON GUZMAN C. Y LUIS MORALES LA PAZ

de las exportaciones y el 13,5% de las importaciones, MSC controla el 10,8% de las exportaciones y el 7,8% de las importaciones; la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) es la única compañía que compite significativamente en la región con las grandes, con un 8,6% de las exportaciones y 8,2% de las importaciones; Crowley American Transport tiene el 7,7% de las importaciones y 11,3 de las exportaciones.

En el año 2003, el tráfico de contenedores está concentrado en América del Norte, tanto en la costa este como oeste; en Europa, tanto en el Norte como en el Mediterráneo, y en Asia, con una participación mayor de la región sureste. América Latina y el Caribe participan con un 4,2% del tráfico de contenedores del mundo.

**Gráfico 5. Tráfico de Contenedores en el Mundo, 2003**



Fuente: Containerisation International, septiembre 2003, Cálculos Propios.

Una de las variables más relevantes del comercio marítimo son los fletes, los cuales se han visto afectados por los choques macroeconómicos internacionales. El bajo crecimiento económico y los recortes de producción de petróleo acordados por la OPEP, tuvieron un efecto negativo sobre los fletes de los tanqueros, una reducción de 74,3%, puesto que el volumen de petróleo crudo transportado aumentó sólo 1% en el 2001. Desde el primer trimestre del año 2000 hasta mediados del año 2002 los fletes han caído en promedio 2,4%, pasando de US\$ 1.204 por TEU a US\$ 1.002 por TEU, siendo la ruta Europa-Asia la que presenta menores tasas de fletes para el 2002, US\$ 601 por TEU, y la más costosa es la

MACROECONOMIA Y COMERCIO MARITIMO INTERNACIONAL



ruta Asia-USA, con US\$ 1.540 por TEU, aunque esta ruta también es la que ha presentado un mayor descenso en el período, con una tasa de decrecimiento de 3,8%. En América Latina, el uso de alimentadores para el transporte de bienes posiblemente esté ejerciendo presión a la baja sobre las tasas de fletes en la costa este de Sudamérica, siendo éstos uno de los más bajos, seguidos por los de la costa oeste, y en tercer lugar los del Caribe, lo que evidencia una relación inversa con la distancia entre puertos, puesto que los factores económicos como el tipo de producto, su valor unitario, el nivel de competencia (no sólo entre las navieras, sino también entre operadores portuarios), el precio del combustible, y las economías de escala, tienen una mayor carga explicativa que las distancias geográficas (Hoffmann, 2000). En promedio, los fletes de América Latina están por el orden del 7,6% del valor de las importaciones (*f.o.b.*), por encima del promedio mundial, que está en 5,5%. Para las navieras que trabajan con buques propios, esta situación implica un desafío importante para mantenerse en el mercado; para las navieras que trabajan con buques arrendados, el impacto es menor porque no cargan con los costos fijos de los buques y los costos de arrendamiento también deberían reducirse.

Las proyecciones del comercio internacional son bastante optimistas en el largo plazo; se espera que el crecimiento promedio de las exportaciones entre los años 2000 y 2005 sea 1,6%, para el período 2005-2010 el crecimiento esperado es de 2,3%; y para el período 2010-2020 el crecimiento de las exportaciones se espera que sea del 1%. Para las importaciones, durante el período 2000-2005 el crecimiento esperado es de 1,5%, para el período 2005-2010 es de 2,3%, y para el período 2010-2020 se espera que las importaciones crezcan 2,1%, el doble de las exportaciones. Si vemos las proyecciones por región, observamos que el noreste de Asia es la zona con mayores potencialidades de crecimiento, con 2,8% para el período 2000-2005, 3,5% para el 2005-2010, y 1,6% para el 2010-2020. Del lado de las importaciones, para el período 2000-2005 la región noreste de Asia es la que presenta una tasa de crecimiento mayor, con 2,3%, mientras que para los períodos 2005-2010 y 2010-2020, las importaciones del Medio Oriente llevan la punta con 2,7% y 2,6% respectivamente de crecimiento esperado. En el caso de América Latina, se espera un crecimiento en el corto y mediano plazo para las exportaciones, y del lado de las importaciones se proyecta un crecimiento a mediano y largo plazo, bajo la premisa de una recuperación del ingreso *per capita* de las economías de esta región.

## ACTIVIDAD ECONOMICA Y COMERCIO INTERNACIONAL EN VENEZUELA

En el año 2002, las cuentas externas para la economía venezolana concluyeron el año con un déficit global en balanza de pagos de US\$ 4.339 millones (4,2% del PIB) y un acervo de reservas internacionales brutas totales (BCV y FIEM) de US\$ 14.860 millones. El resultado en el saldo global de la balanza de pagos estuvo básicamente relacionado con las erogaciones de la cuenta financiera y el resultado residual deficitario en errores y omisiones (caída de las importaciones), y viajeros, vinculadas en este caso al efecto riqueza impuesto por la depreciación real del tipo de cambio. Una situación contraria aconteció con el saldo en renta, cuyo déficit se incrementó por las mayores salidas de recursos asociados con la remuneración de la inversión directa.

La cuenta corriente registró un superávit de US\$ 7.711 millones (7,4% del PIB), básicamente asistido por la contracción de las importaciones totales (29,4%), lo cual permitió compensar la moderada reducción de las exportaciones totales y el incremento de las transferencias externas relacionadas con la renta de la inversión directa. Las exportaciones totales cayeron 1,9% siendo afectado, principalmente, el componente privado de las exportaciones no petroleras (5,5%). El deterioro de los precios internacionales de los principales productos de exportación, así como restricciones de oferta asociadas con la contracción del PIB transable no petrolero, impidieron al establecimiento exportador privado beneficiarse de la trayectoria alcista del tipo de cambio real.

Las exportaciones petroleras ascendieron a US\$ 21.311 millones, lo que significó una caída anual de 1,2%. Las tensiones prevalecientes durante el año sobre el mercado petrolero y los acuerdos de reducción de la producción en el seno de la OPEP con la finalidad de defender los precios, permitieron que éstos se incrementaran en promedio desde US\$/b 20,21 en 2001 a US\$/b 22,08 en 2002. La contracción de 10,3% en los volúmenes exportados, asociadas con la restricción de oferta y la paralización acaecida a finales de año, redujeron las posibilidades de la economía nacional para beneficiarse de mayores ingresos en el mercado petrolero internacional.

Por otra parte, la drástica reducción de las importaciones estuvo de-

terminada por la fuerte caída de la demanda agregada interna y la marcada depreciación del tipo de cambio real. Por sectores de destino, los bienes de consumo final, que constituyen cerca del 20,0% de las importaciones y reaccionan a muy corto plazo, cayeron 33,5%, mientras que los insumos y bienes de capital se redujeron 28,3%.

Para el año 2003, de acuerdo con las cifras de Balanza de Pagos suministradas por el BCV, Venezuela registró un superávit de US\$ 2.357 millones en la cuenta corriente de su balanza de pagos en el segundo trimestre de este año, frente a US\$ 1.583 millones en el mismo lapso del 2002. Es importante indicar, que el superávit de la cuenta corriente se debió básicamente a la recuperación de la balanza comercial de bienes y a los menores déficit estimados en los resultados netos de las cuentas de servicios y transferencias corrientes. Por su parte, el resultado favorable de la cuenta de bienes, de US\$ 3.679 millones, obedecen esencialmente a la significativa reducción de las importaciones totales estimadas en US\$ 1.936 millones, por efecto de la contracción de la actividad económica real y de las limitaciones del mercado cambiario, en presencia del control de cambio vigente desde el pasado mes de febrero.

### COMERCIO MARITIMO INTERNACIONAL EN VENEZUELA

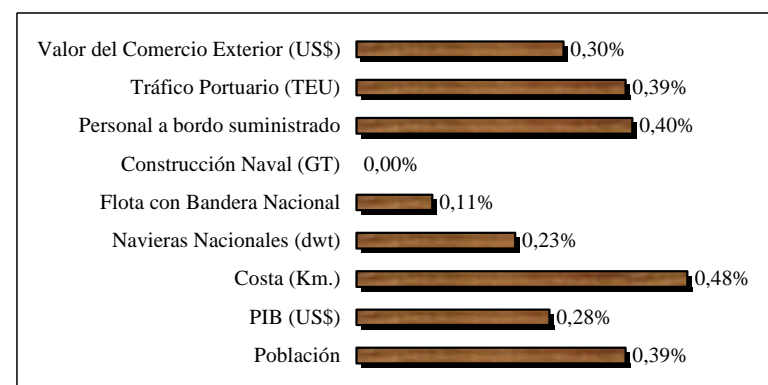
El desarrollo del comercio internacional en Venezuela opera en función de tres destinos principales: la Comunidad Andina, los Estados Unidos y Europa, los cuales concentran un 66% de las exportaciones totales. Las exportaciones del sector público y de sector privado están concentradas en los grupos de metales comunes y manufacturas, con 71,6% y 49,1% respectivamente.

La participación de Venezuela en el sector marítimo mundial es reducida. La flota operada por navieras con sede en el país representa el 7,3% del total de América Latina y el Caribe, 5,5% de las toneladas de peso muerto, 2,6% del tonelaje bruto registrado total, y 1% del tonelaje de carga total de la región, medido en TEU, con dos empresas navieras, registradas en las estadísticas internacionales, que ofrecen servicios regulares contenedorizados (Hoffmann, 2001). Según cifras de la UNCTAD (2002), hasta el año 2000, el tráfico portuario de contenedores para Venezuela ha descendido, puesto que en 1998 se ubicaba en 830.109

TEU, y para el año 2001 el tráfico de contenedores alcanza a 741.946 TEU, lo que significó un descenso de 10,6% en el trienio. En términos relativos, Venezuela controlaba para el año 2000 el 0,3% del tráfico portuario de contenedores.

En cuanto al cabotaje, Venezuela, a principios del año 2001, permitió el uso de buques extranjeros bajo arriendo a casco desnudo para el cabotaje, logrando con esta práctica liberalizadora dentro del transporte marítimo reducir los fletes en un 50%, según ALADI (2002), con la condición de que se utilice bandera venezolana.

### Gráfico 6. Comercio Marítimo Internacional de Venezuela



Fuente: Base de Datos de Transporte Internacional, CEPAL.

Las características de la economía venezolana hacen que el sector marítimo portuario nacional tenga un nivel de especialización mayor en terminales petroleros (Hoffmann, 2000). Para el año 2001, la flota venezolana alcanza los 872.187 toneladas brutas registradas (*grt*), 1.307 toneladas de peso muerto (*dwt*), donde los tanqueros petroleros representan el 43% de las *grt*, 650 *dwt*, los buques tanqueros petroleros son los que presentan una menor edad promedio de la flota venezolana, 13,1 años para el 2001, menor a la edad promedio de toda la flota, que alcanza los 15,7 años. Para diciembre del año 2002, la flota venezolana alcanza los 1.586.843 *grt*, con 251 buques, de los cuales 23,1% son gabarras de carga seca, 20,3% son buques de pesca, 14,3% de carga gene-

ral y 13,1% son buques petroleros.

La distribución del comercio marítimo internacional tiene una concentración significativa en los terminales especializados si las vemos en términos totales. Cuando se excluye las exportaciones de petróleo y hierro, observamos que para junio de 2003 la aduana de Ciudad Guayana<sup>8</sup> controlan más del 30% de las exportaciones, y el 47,1% de las exportaciones no tradicionales. Le siguen Puerto Cabello<sup>9</sup> con un 25% de las exportaciones, excluidas petróleo y hierro, y un 18,4% de las exportaciones no tradicionales; y Guanta, con más de 20% de las exportaciones antes mencionadas, aunque sólo 2,4% de las no tradicionales. Por el lado de las importaciones, la mayor participación la tiene Puerto Cabello, con 35% de las importaciones y con un movimiento importante de contenedores; el puerto de La Guaira controla el 21% de las importaciones totales, y Ciudad Guayana el 10% de las importaciones totales. Con respecto a las importaciones, Venezuela, por ejemplo, está entre los 5 principales clientes de Chile en el comercio contenedorizado para el año 2000, con exportaciones por el orden de 10.005 TEU, y con una proyección de 13.716 para el año 2006 (Hoffmann, 2001). Los fletes representan el 10,6% del valor de las importaciones (*c.i.f.*), mientras el resto del mundo se ubica sobre el 6% (*c.i.f.*) y 5,5% (*f.o.b.*).

Los principales puertos venezolanos tienen un número importante de opciones en las rutas regulares entre los puertos de América Latina, lo que implicará un mayor nivel de competencia siempre que las compañías no asuman conductas oligopólicas. Puerto Cabello, que es el puerto con mayores opciones de la muestra, también es uno de los puertos con mayor potencial en el trasbordo de mercancías entre el mercado centroamericano y el mercado del Caribe, estando entre los quince primeros puertos cuyo porcentaje de trasbordo alcanza el 38% del tráfico contenedorizado para finales de los años noventa. Para el año 1999, Puerto Cabello tenía un movimiento de 496.000 TEU's, equivalente a ocho millones de toneladas; para el año 2002 el movimiento portuario se mantuvo más o

<sup>8</sup> Incluye las aduanas de Matanzas, San Félix, Puerto Ordaz y Santa Elena.

<sup>9</sup> Incluye la aduana de Valencia.

menos igual, con siete millones de toneladas. La Guaira tiene un movimiento de 1,6 millones de toneladas para el 2002; Maracaibo 842.590 toneladas en movimiento portuario, y Guanta 646.738 toneladas para el mismo período. En el caso del puerto de Maracaibo, la mayoría del movimiento en el 2002 es el resultado de importaciones, con 765.863 toneladas; por tipo de carga, el movimiento granelero equivale a 536.362 toneladas, con un registro de 416 buques para el año 2002.

#### Cuadro 7. Movimiento Portuario de Contenedores

PUERTO	1999	2000	2001	2002
Puerto Cabello	8.596.104	8.636.230	8.595.426	7.063.015
La Guaira	1.800.012	1.800.012	2.007.842	1.550.262
Maracaibo	1.068.126	1.329.924	1.250.287	842.590
Guanta			851.617	646.738
Total Venezuela (muestra)	11.264.242	11.766.166	12.705.172	10.102.605

Fuente: CEPAL (2002), UNCTAD (2002).

Venezuela además, posee servicios regulares con los principales puertos de América Latina, presentando el mayor número de opciones Puerto Cabello, con más de 10 servicios regulares con puertos como Cartagena, Buenos Aires, Santos, Río Grande, etc.

En el contexto internacional, las perspectivas del comercio marítimo, para Venezuela y el mundo, dependen del nivel de crecimiento económico y de la profundización de las relaciones comerciales internacionales con los principales actores por el lado de la demanda, esto es, el papel de las economías en los procesos de integración económica. Conjuntamente con la formación de capital humano en los sectores involucrados, y el aprovechamiento de las nuevas tecnologías para penetrar mercados inalcanzables hasta el momento, contribuirá a que el comercio internacional genere mayor valor agregado para la economía y que se traduzca en bienestar para la colectividad. Para el caso venezolano en particular, las condiciones favorables del entorno deben estar acompañadas de un conjunto de políticas económicas coherentes con la dinámica comercial internacional y con los intereses nacionales, lo cual no necesariamente resulta incompatible.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ALADI (2002). *Obstáculos a los Servicios de Transporte Marítimo en Intermodal en la Región y Medidas Para Mejorar su Prestación*. Secretaría General de la ALADI, Documento ALADI/SEC/Estudio 151, septiembre.
- Banco Mundial (2003). *Informe sobre Desarrollo Mundial*. Washington.
- CEPAL (2003). "Panorama del Transporte en América Latina y el Caribe en el 2002". *Boletín FAL*, N° 198, febrero. Obtenido de la red mundial: <http://www.cepal.org/Transporte/noticias/bolfall/3/11653/FAL198.htm>
- Comunidad Andina de Naciones (2003). *Documentos Estadísticos*. Obtenido de la red mundial: <http://www.comunidadandina.org/estadisticas/sg066.htm>, el 19 de agosto de 2003.
- FAO (2002). *El Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura*. Obtenido de la red mundial: <http://www.fao.org/docrep/005/y73007y7300s04.htm>, el 9 de septiembre de 2003.
- Frías, Isidro y Carmen Guisan (2002). "Modelización del Transporte Marítimo Internacional". *Euro-American Association of Economic Development Studies*, Working Paper Series Economic Development, No. 57. Santiago de Compostela, España.
- Harding, Alan y Jan Hoffmann (2003). *Trade between Caribbean Community (CARICOM) and Central American Common Market (CACM) countries: the role to play for ports and shipping services*. CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile, mayo.
- Hoffmann, Jan (2000). *Tendencias en el transporte marítimo internacional y sus implicaciones para América Latina y el Caribe*. Comunidad Andina de Naciones, septiembre.
- Hoffmann, Jan (2001). *Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile*. CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile, septiembre.
- Martner Peyrelongue, Carlos (2002). "Puertos pivotes en México: límites y posibilidades". *Revista de la CEPAL*, No. 76, abril, pp. 123-141.
- Thomson, Ian (2001). *El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte*. CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile, marzo.

- UNCTAD (2002). *Review of Maritime Transport*. Documento UNCTAD/RMT/2002. Ginebra. Publicaciones de las Naciones Unidas.

Incidencia de la Administración Marítima en el Desarrollo de la Gestión de la Seguridad Marítima. Caso: Código PBIP

Por: María del Cielo Sánchez F. \*

**ABSTRACT**

Incidence of the Maritime Administration on the Development of Maritime Security Management. Case of Study: ISPS Code

This paper permits to identify and analyze the responsibilities conferred by the International Ship & Port Facility Security Code (ISPS Code) to the Contracting Governments of Chapter XI-2 of the International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS). Such obligations have had to be efficiently operative since before that chapter's entry into force, by 1<sup>st</sup> July 2004. Once executed those functions by the Contracting Government, such as they are established on that legal instrument, it is guaranteed the protection of the country port operations and its related maritime ones.

Keywords: International Ship & Port Facility Security Code, ISPS Code, Contracting Government, Designated Authority, Contracting Government's Responsibilities.

**RESUMEN**

El presente trabajo permite identificar y analizar las responsabilidades conferidas por el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) a los Gobiernos Contratantes del Capítulo XI-2 del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). Dichas obligaciones han debido estar operativas

---

\* Abogada (UCV). Especialista en Comercio Marítimo Internacional, mención Derecho Marítimo (EESMM). Cursante de la Maestría en Transporte Marítimo (UMC). Docente de Postgrado e Investigadora de la UMC.

eficientemente desde antes de la entrada en vigor de dicho capítulo, el primero de julio de 2004. Una vez ejecutadas por el Gobierno Contratante dichas funciones tal cual son establecidas en ese instrumento legal, se garantiza la protección de las operaciones portuarias y marítimas afines del país.

**Palabras Clave:** Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, Código PBIP, Gobierno Contratante, Autoridad Designada, Responsabilidades del Gobierno Contratante.

### INTRODUCCION

El Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, tuvo una importante enmienda a raíz de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos de Norteamérica. La Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su sesión 22, adoptó varias resoluciones y enmiendas relativas a los capítulos V y XI (ahora divididos en Capítulos XI-1 y XI-2) del SOLAS, así como la creación del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP). Estas nuevas prescripciones constituyen, según el preámbulo del Código, “el ordenamiento internacional que permitirá que los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo” (OMI, 2002b).

La Resolución A.924(22) (OMI, 2002a), la cual genera la creación del Capítulo XI-2, prevé que los Gobiernos deben evaluar, establecer o mejorar la infraestructura y las medidas adecuadas para reforzar la protección y seguridad de los puertos, a fin de prevenir y suprimir actos terroristas contra los puertos y el personal portuario, así como contra los buques en las zonas portuarias, los pasajeros y la tripulación.

Este Código está constituido por dos partes, la Parte A de obligatorio cumplimiento, la cual contiene 19 secciones y dos apéndices (Formato del Certificado Internacional de Protección del Buque y el Formato del Certificado Provisional de Protección del Buque) y la Parte B, de carácter recomendatorio, que igualmente posee las mismas 19 reglas y dos apéndices (Formato de declaración de protección entre un buque y una instalación portuaria y el Formato para el establecimiento del cumplimiento de la instalación Portuaria).

El Código contiene, entre otras cosas, el establecimiento de una infraestructura internacional para la cooperación entre los Estados contratantes, las agencias gubernamentales, las administraciones locales, las empresas navieras y las industrias portuarias, para detectar amenazas a la seguridad y tomar medidas preventivas sobre incidentes a la seguridad que afecten a los buques o a las instalaciones portuarias usadas en el comercio internacional, al igual que el establecimiento de roles relevantes y responsabilidades a nivel nacional e internacional. Estos objetivos se alcanzarán mediante la designación de un personal apropiado en cada buque y en cada instalación portuaria y la determinación del ente encargado para elaborar el plan de seguridad (del buque o del puerto) y del o de los entes encargados de revisar y aprobar dichos planes.

Según el Capítulo XI-2, relativo a las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS de 1974), cada Gobierno Contratante tiene que asegurar el cumplimiento de la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria que, dentro de su territorio, preste servicios a buques contratados para la navegación internacional. La Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria es un análisis de riesgo de todos los aspectos de la operación de la instalación portuaria, a fin de determinar qué partes de la misma son más susceptibles y propensas a ser objeto de ataque.

Ahora bien, es conveniente hacer un alto en lo anterior y empezar a indicar qué se entiende por Gobierno Contratante. Este es el Gobierno que ha realizado todos los pasos, nacionales e internacionales, a fin de hacerse parte de un convenio internacional. A este respecto, Venezuela cumplió con todos los requisitos para hacerse parte del Convenio SOLAS el 29 de marzo de 1983, entrando en vigor para el país el 29 de junio de ese mismo año.

En este mismo orden de ideas, la Regla 2 del Capítulo I del convenio SOLAS, en el cual se define lo que se debe entender por “Administración”, indica que es el “Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque” (OMI, 1974). En este sentido, los términos “Administración” y “Gobierno Contratante” son sinónimos.

Así mismo, es conveniente determinar quién es la “Autoridad Maríti-

ma" (llamada "Acuática" en Venezuela). "Autoridad, implica dominio, control, tutela, jurisdicción, permiso, autorización; comprende en sí misma el concepto de poder. Lleva consigo la capacidad para establecer normas, límites y sanciones" (Suárez, 2004). Al respecto, aunque el legislador patrio no la ha conceptualizado expresamente, se debe entender por autoridad al poder de potestad que goza una persona sobre otra, por estar aquélla investida por alguna facultad, mandato o magistratura; poder que en el caso de la autoridad marítima, y por imperio de la ley, ha adquirido la forma de "poder institucionalizado", esto es, de un poder cuyo titular es el Estado, pero que requiere de agentes para su ejercicio. A este respecto, **Fernández-Concheso (1993)** ratifica lo anterior al indicar que "la noción de autoridad marítima significa poder o potestad en lo relativo a lo marítimo".

Se entiende, en este sentido, que las funciones básicas de la autoridad marítima se resumen en el control administrativo de la navegación, incluyendo el dar cabal cumplimiento a las funciones inherentes al Estado (Suárez, 2004).

A este respecto, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares (LOEAI, 2002), en su artículo 75, establece quién es la Autoridad Acuática, indicando que "Corresponde al Ejecutivo Nacional, a través de sus órganos, el ejercicio de las competencias que sobre los espacios acuáticos e insulares tienen atribuidos de conformidad con la ley. En tal sentido, las labores de coordinación que fueren necesarias serán efectuadas por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares" (INEA), el cual es un instituto autónomo adscrito al Ministerio de Infraestructura que absorbió las funciones de la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático, cuando ésta dejó de existir.

En dicha Ley, en su artículo 84, se determina que el ejercicio de la Administración Acuática corresponde al INEA, el cual comprende, entre otras funciones:

- Supervisar y controlar, en coordinación con las administraciones estatales, la actividad de puertos, muelles y demás obras, instalaciones, servicios conexos, sin menoscabo de las atribuciones

conferidas a los estados, conforme a lo establecido en la Constitución y las leyes.

- Garantizar mediante la supervisión y control, la seguridad marítima y la vida, en el ámbito de las circunscripciones acuáticas, en coordinación con las autoridades competentes.
- Ejercer las funciones inherentes al estado rector del puerto.

En cuanto a lo que debe entenderse por "autoridad designada", la Regla 1 del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, establece que ella será la "organización u organizaciones o administración o administraciones del Gobierno Contratante responsables de la implantación de las disposiciones del presente capítulo relativas a la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria". Es decir, el Gobierno contratante designará un ente interno (administración) o una Organización de Protección Reconocida (OPR) a objeto de determinar quien será la autoridad designada a fin de dar cumplimiento al Código PBIP.

Hasta el momento de la redacción de este artículo, el Gobierno no había designado oficialmente<sup>1</sup> a la administración (sobrentendiéndose que las funciones serán absorbidas por el INEA) ni las OPR.

En otras palabras, el Ejecutivo Nacional como Autoridad Marítima, y el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares como ente coordinador de las funciones de Autoridad Marítima, entre las cuales está el ejercer las funciones de Administración Marítima, a fin de aplicar el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (de conformidad con el numeral 3 del artículo 84 de la LOEAI), ha liderado el desarrollo de las acciones necesarias para enfrentar el desafío que implica la implantación de las enmiendas del mencionado Convenio. Lo anterior, con el objeto de ayudar a la comunidad marítima a cum-

<sup>1</sup> No habían sido publicadas en Gaceta Oficial.

plir con las responsabilidades que las normas establecen, buscando el menor impacto a la eficiencia del comercio exterior y transporte marítimo, reconociendo el rol fundamental que estos representan para la economía del país.

Esta implementación requiere de la interacción de un número importante de entidades públicas y privadas, coordinadas por el INEA, que trabajen mancomunadamente para mejorar la capacidad de prevención del país contra la ocurrencia de actos ilícitos a través de Buques y de las Instalaciones Portuarias, lo cual evidentemente requerirá inversión de capital en temas de seguridad física, capacitación y formación de personal enfocado al tema de Protección Marítima.

### RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES

Desde el comienzo mismo del proceso contemplado en el Código PBIP de la OMI resultó evidente que el punto de referencia y responsabilidad principal para las nuevas medidas de seguridad serían los gobiernos nacionales. En otras palabras, dentro del contexto del Código se citan directa y constantemente las funciones y responsabilidades de “los gobiernos contratantes”.

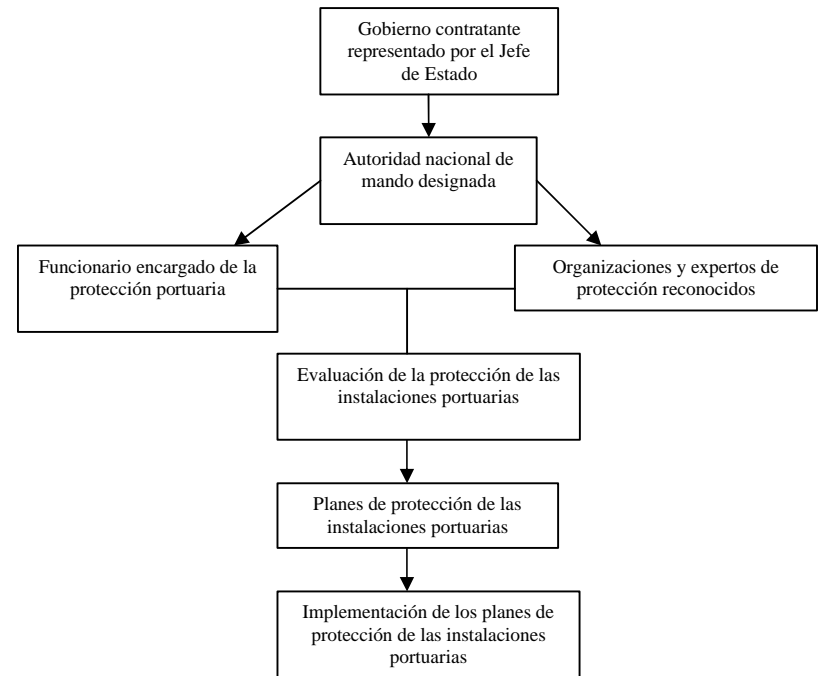
Un examen del texto y de las disposiciones del Código, en lo que se refiere a los deberes y obligaciones de los gobiernos contratantes, pone en evidencia que la iniciación y el mantenimiento de los procesos y procedimientos necesarios para implementar los elementos aplicables del código empiezan y terminan en los gobiernos nacionales que son miembros de la Organización Marítima Internacional y signatarios del Código y de las correspondientes convenciones (OEA-MARAD, 2004).

En este sentido, los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, tienen una serie de responsabilidades que le son conferidas a través de las enmiendas a dicho instrumento legal en diciembre de 2002. La ejecución física de estas responsabilidades pueden ser transferidas a una Organización de Protección Reconocida (OPR), de conformidad con lo establecido en el Capítulo XI-2 del SOLAS, ratificado por la Sección 1.7 de la Parte B del Código, a menos que el mismo convenio lo prohíba, pero siempre la responsabilidad de su efectiva ejecución recae en cabeza de

la Administración (Gobierno Contratante).

Lo anterior puede ser visualizado mejor según se evidencia en la siguiente figura.

**Figura 1. Diagrama Dinámico de la Gestión e Implantación del Código PBIP de la OMI**



*Fuente:* Guía para el conocimiento y la implementación del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (OEA-MARAD 2004).

En cumplimiento del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, los Gobiernos Contratantes, tienen varias responsabilidades, las cuales se pueden circunscribir en los siguientes términos:

- Determinar la Autoridad Designada.



- Determinar el ámbito de aplicación del Código a nivel nacional.
- Establecer el nivel de protección aplicable.
- Aprobar el Plan de Protección del Buque y las enmiendas pertinentes a un plan previamente aceptado.
- Verificar el cumplimiento por los buques de las disposiciones del SOLAS, Capítulo XI-2 y Parte A del Código PBIP.
- Emitir la certificación y documentación que le exige el Código.
- Determinar el área de la instalación portuaria.
- Determinar en qué puertos, o facilidades portuarias localizados dentro de su territorio, se debe designar a un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.
- Asegurar la realización y aprobación de la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria, del Plan de Protección de la Instalación Portuaria y de cualquier enmienda subsecuente, así como el someter a prueba los planes aprobados.
- Ejercer el mando y control de las medidas que deben cumplirse.
- Comunicar la información a la Organización Marítima Internacional y su envío, además, a los representantes del transporte marítimo, e industrias del puerto.

En cuanto a la primera responsabilidad, es decir, la *determinación de la Autoridad Designada*, la Regla 1, indica, como se mencionó anteriormente, a toda organización o administración del Gobierno Contratante responsable de la implantación de las disposiciones del Capítulo XI-2 del SOLAS relativas a la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de dicha instalación.

De acuerdo con la estructura de cada gobierno nacional, las tareas y responsabilidades de dar cumplimiento a las obligaciones del código en nombre del gobierno contratante deberían asignarse, como mínimo, a un funcionario nacional cuyo cargo, deberes y autoridad reflejen la importancia de este programa y el compromiso del país con el cumplimiento de sus disposiciones. Por lo tanto, queda implícito que la autoridad nacional asumirá esas obligaciones al más alto nivel de autoridad de los Estados miembros.

Dada la amplia gama de responsabilidades y cuestiones nacionales a

las que cotidianamente debe hacer frente un jefe de estado, cabe esperar la designación de un alto funcionario nacional del ejecutivo (o un ente) como autoridad nacional de la seguridad y protección portuaria y marítima.

A este respecto, los Gobiernos Contratantes pueden nombrar o establecer la o las autoridades designadas dentro del propio Estado (nivel ejecutivo del gobierno nacional) para realizar con respecto a las instalaciones portuarias, las tareas de protección estipuladas en el capítulo XI-2 y en la Parte A del Código. En otras palabras, será responsabilidad de la Autoridad Designada determinar qué medidas son necesarias a nivel nacional para dar cumplimiento al Código y establecer un marco de cooperación entre "... los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores del transporte marítimo y portuario" (OMI, 2002b). También se dispone que esa autoridad establezca las funciones y responsabilidades de tales entidades para garantizar la protección marítima a nivel nacional e internacional.

A pesar de lo anterior, y dada la dinámica del comercio marítimo y de las instalaciones portuarias, es probable que se requiera, para ser efectivo, la asistencia e idoneidad de organizaciones no gubernamentales y del sector privado. En este sentido el Código dispone que la Autoridad Designada puede autorizar a las Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR) a que realicen cierta labor con respecto a las instalaciones portuarias, pero la decisión final acerca de la aceptación y aprobación de dicha labor deberá ser adoptada por el Gobierno Contratante o la Autoridad Designada. Igualmente la Parte B del Código establece que las Administraciones podrán también delegar la realización de ciertas tareas de protección relativas a los buques en las OPR.

Entre las actividades que los Gobiernos Contratantes no pueden delegar, según la Sección 4 de la Parte A del Código y ratificada por la Parte B, se encuentran expresamente las siguientes:

- Determinación del nivel de protección aplicable.
- Aprobación de una evaluación de la protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada.
- Determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar a un oficial de protección.
- Aprobación de un plan de protección de la instalación portuaria y

enmiendas posteriores a un plan aprobado.

- Ejecución de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo prescrito en la regla XI-2/9.
- Definición de los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente.

La responsabilidad del Estado Contratante relativa a la *determinación del ámbito de aplicación del Código a nivel nacional* es necesaria y previa. Aquí el Gobierno debe establecer si el Código se va a aplicar únicamente a los buques e instalaciones portuarias indicados en la sección 3, es decir, a buques de pasaje que realicen viajes internacionales, incluidos los de alta velocidad, los buques de carga que realicen viajes internacionales de arqueo bruto igual o superior a 500, incluidos los de alta velocidad, las plataformas de perforación mar afuera y las instalaciones portuarias que reciban los buques anteriormente indicados. O por el contrario dicho ámbito de aplicación se ampliaría de conformidad con el mismo. Igualmente el Gobierno contratante debe identificar (delimitar) el área de los puertos a que se les aplicarán las normas del Código y el área de las instalaciones portuarias dentro de su territorio que se le aplicará el mismo.

Con respeto a la tercera responsabilidad, o sea, el *establecer el nivel de protección aplicable* (Regla 3), la Regla 1 define que por nivel de protección se entenderá “la graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección marítima”. Dichos niveles tienen unas tareas determinadas en la Sección 9.12 y siguientes de la Parte B del Código.

Los niveles de protección que el Gobierno Contratante debe determinar son:

- *Nivel de Protección 1 - Normal*: es aquel nivel en el que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias.
- *Nivel de Protección 2 - Reforzado*: es el nivel temporal que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte la protección
- *Nivel de Protección 3 – Excepcional*: es el nivel que se aplicará

durante el periodo de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte la protección.

Asimismo, la Regla 7 establece que “se debe garantizar la información sobre los niveles de protección a los buques que naveguen en el mar territorial de ese Estado o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial”, así como las medidas de protección que haya decidido adoptar el mismo en caso de que se identifique un riesgo de ataque. Dichos niveles conllevan una serie de actividades las cuales están establecidas en las Secciones 7 (buque) y 14 (instalación portuaria) de la Parte A del Código.

Todo *Plan de Protección del Buque*, al igual que *las enmiendas pertinentes a un plan previamente aceptado*, debe ser aprobado por la Administración, o en nombre de ésta. Si una Administración delega el examen o la aprobación de un plan de protección marítima en una OPR, la misma no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado el plan o haya participado en esa preparación.

Otra de las responsabilidades del Gobierno Contratante es el de *verificar el cumplimiento por los buques de las disposiciones del SOLAS, Capítulo XI-2 y Parte A del Código PBIP*, es decir, el buque estará sometido a varias verificaciones (inicial, de renovación, intermedia y adicionales a juicio de la Administración), las cuales las realizarán los funcionarios de la Administración o por una OPR cuando aquella delegue esta función. Una vez realizadas estas verificaciones, el sistema de protección del buque así como todo el equipo de protección conexo se mantendrán en condiciones que se ajusten a lo dispuesto en las Reglas XI-2/4.2 y XI-2/6, en la Parte A del Código y en el plan de protección del buque aprobado y no se le introducirán cambios sin la autorización de la Administración.

Como sexta responsabilidad, el Gobierno Contratante debe *emitir la certificación y documentación que le exige el Código*. A este respecto, la Administración o una OPR que actúe en su nombre, emitirá el Certificado Internacional de Protección del Buque, o en su defecto el Certificado internacional de protección del buque provisional, previa comprobación de los lineamientos de la Sección 19.4.2 de la Parte A del Código. El primero de los certificados tendrá una duración máxima de 5 años y el segundo de seis meses. Igualmente el Gobierno Contratante debe expedir la correspondiente Declaración de cumplimiento de la instalación portuaria,

la cual tendrá una vigencia máxima de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición.

La séptima responsabilidad es la relativa a *determinar el área de las instalaciones portuarias*. Esta determinación es un primer paso fundamental, pues servirá de base para designar a las autoridades de protección portuaria, emprender las evaluaciones de protección de las instalaciones y los servicios portuarios, así como formular los planes de protección de estas instalaciones y servicios.

Las características de los puertos que los Gobiernos Contratantes o sus autoridades designadas deben considerar para asignar un puerto como "instalaciones y servicios portuarios" dentro del alcance del Código se describen en la Parte A Sección 3. A nivel básico, el Código apunta a considerar los puertos ubicados dentro de un territorio que prestan servicios a buques que realizan travesías internacionales. Una vez determinados los puertos del territorio que se consideran "instalaciones y servicios portuarios" dentro del ámbito del código, el paso siguiente es *determinar en qué puertos, o facilidades portuarias localizados dentro de su territorio, se debe designar a un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria*. A este respecto, la Parte A del Código permite que una misma persona sea designada como oficial de protección para más de una instalación portuaria. Las tareas y responsabilidades de este oficial se encuentran, de manera enunciativa, en la Sección 17 de la Parte A del Código y en la siguiente sección se encuentra el contenido de la formación, ejercicios y prácticas que deben demostrar este oficial de protección en cuanto a conocimientos y capacidades suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, así como el conocimiento de sus funciones y responsabilidades según figuren en el plan de protección de la instalación portuaria.

En este sentido, el encargado de la protección portuaria será la persona designada como responsable de la formulación, revisión y mantenimiento del plan de protección de las instalaciones y servicios portuarios y como enlace con los oficiales de protección de buque de de las compañías (**OMI, 2002b**).

La novena responsabilidad es la relativa a *asegurar la realización y aprobación de la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria, del Plan de Protección de la Instalación Portuaria y de cualquier enmienda subsecuente*. En tal sentido, la Regla 10 del Capítulo XI-2, establece que las evaluaciones de la protección y los planes de protección de las

instalaciones portuarias se elaboran, revisan y aprueban de conformidad con la Parte A del Código. Igualmente en dicha regla se determina que los Gobiernos Contratantes "deberán establecer y notificar las medidas que deben adoptarse en el plan de protección de la instalación portuaria para los diferentes niveles de protección, incluidos los casos en que será necesaria la presentación de una declaración de protección marítima".

Es necesario acotar que la evaluación de la protección de la instalación portuaria es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección de la misma y pueden ser realizadas, al igual que el plan, directamente por el Gobierno Contratante o por una OPR, en este último caso el Gobierno examinará dicha evaluación y la aprobará si cumple con lo dispuesto en la Parte A del Código (**OMI, 2002b**).

Según lo dispuesto en la Sección 1.17 de la Parte B del Código, la evaluación de la protección de la instalación portuaria es:

Fundamentalmente un análisis de riesgos de todos los aspectos de las operaciones de la instalación portuaria para determinar qué elemento o elementos de éstas son susceptibles, y/o tienen más probabilidad, de sufrir un ataque. En este contexto, el riesgo es función de la amenaza de que se produzca un ataque, unida a la vulnerabilidad del blanco y a las consecuencias de tal ataque (**OMI, 2002b**).

Esta *evaluación* conlleva las siguientes actividades:

1. Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que son importantes proteger.
2. Identificación de las posibles amenazas para esos bienes e infraestructuras y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas.
3. Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas y de los cambios de procedimientos y su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad.
4. Identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

5. Calcular las consecuencias de los sucesos.
6. Elaboración de un informe de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación y una descripción de las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables.

La evaluación de la protección de la instalación portuaria ayudará a determinar qué instalaciones deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria.

Por su parte, el *plan*, es definido como “un plan elaborado para garantizar la aplicación de las medidas destinadas a proteger las instalaciones y los servicios portuarios y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y los depósitos dentro de las instalaciones portuarias contra los riesgos de todo incidente que afecte la seguridad” (Parte A, Sección 2.1.5., **OMI, 2002b**). Es decir, el Plan se elaborará y mantendrá, basándose en la evaluación de la protección, en el idioma de trabajo de dicha instalación, y deberán contener los ítems establecidos en la Sección 16.3 de la Parte A del Código.

Otra de las responsabilidades que tiene el Gobierno Contratante es el *ejercer el mando y control de las medidas que deben cumplirse*. A este respecto la Regla XI-2/9 describe las medidas de control y cumplimiento aplicables a los buques en virtud del capítulo XI-2, las cuales se dividen en tres:

1. *Control de los buques que se encuentran ya en un puerto*: las medidas de control sobre el buque son: inspección, demora, detención y restricción de sus operaciones, así como cualquier otra medida administrativa o correctiva de menor importancia a juicio de la Administración.
2. *Control de los buques que tienen intención de entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante*: los buques deben entregar información relativa al porte de certificado válido, nivel de protección en que está funcionando y el que haya funcionado anteriormente en otros puertos, en este último caso debe indicar las medidas especiales o adicionales tomadas.
3. *Disposiciones adicionales aplicables en ambos casos*: bien sea porque se imponga una de las medidas de control que se men-

cionan en el numeral 1 que no sea una medida administrativa o correctiva de menor importancia; o que se adopte cualquiera de las disposiciones que se indican en el numeral 2.

En resumen, las medidas de protección, dependiendo de los niveles de protección, se circunscriben a seis áreas: acceso, zonas restringidas, manipulación de la carga, entrega de provisiones, equipajes no acompañados y vigilancia de la protección.

La última responsabilidad, es decir, *comunicar la información a la Organización Marítima Internacional y su envío*, además, a los representantes del transporte marítimo, e industrias del puerto, se encuentra dispersa en varias reglas, como por ejemplo, la Regla 13. En la misma se indica que los Gobiernos Contratantes deben comunicar a la OMI, antes de la fecha de entrada en vigencia, la siguiente información, así como sus actualizaciones:

- Nombres y datos de contacto de su autoridad o autoridades nacionales responsables de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
- Zonas de su territorio que los planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados abarcan.
- Nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir alertas de protección del buque-tierra, y adoptar las medidas oportunas al respecto.
- Nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir comunicaciones de los Gobiernos Contratantes que apliquen medidas de control, y adoptar las medidas oportunas al respecto.
- Nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para prestar asesoramiento o asistencia a los buques y a quienes los buques pueden informar de toda inquietud de protección que tengan.
- Nombres y datos de contacto de toda Organización de Protección Reconocida autorizada a actuar en su nombre, así como los pormenores de la responsabilidad específica y las condiciones de la autoridad delegada a dichas organizaciones.
- Lista en la que se indiquen los planes de protección de instalacio-

nes portuarias aprobados para las instalaciones que estén dentro de su territorio, especificando qué lugar o lugares cubre cada plan de protección aprobado y su correspondiente fecha de aprobación.

No sólo los Gobiernos Contratantes deben facilitar cierta información a la OMI, sino que también deben permitir que la información esté disponible para garantizar una comunicación eficaz entre los Gobiernos Contratantes y entre los oficiales de protección de los buques o los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

Asimismo, los Gobiernos Contratantes tienen la obligación de controlar los buques que se encuentren en un puerto objeto del convenio. Dicho control se realizará a través de funcionarios debidamente autorizados, y el mismo se limitará a verificar que a bordo se encuentra un Certificado internacional de protección de protección del buque válido o un certificado internacional de protección del buque provisional, en caso contrario deberán los funcionarios imponer al buque una o más de las medidas de control pertinentes ya previamente indicadas.

Igualmente los funcionarios autorizados deben solicitar información a los buques que se les aplique el Capítulo XI-2 del SOLAS y que deseen entrar a un puerto de ese Estado, de conformidad con la Regla 9, relativa a medidas de control y cumplimiento, numeral 2.4 y 2.5. En caso de existir motivos fundados para pensar que el buque incumple algún precepto establecido en la Parte A del Código, los funcionarios pueden adoptar, previa información al buque, las siguientes medidas correctivas; exigir rectificación del incumplimiento, exigir que el buque acuda a un lugar especificado, inspeccionar el buque que se encuentre en el mar territorial y que desee entrar a un puerto o denegar su entrada al puerto.

Asimismo, la Resolución 3 de la Conferencia que crea la enmienda al SOLAS, establece otras obligaciones a los Gobiernos Contratantes, entre las que se encuentran:

- Dar por aceptadas las enmiendas el primero de enero de 2004 y darle efectividad a las mismas a partir del primero de julio de ese mismo año.
- Adoptar el Código Internacional para la Protección de los buques e instalaciones portuarias (Código PBIP o en sus siglas en inglés *ISPS Code*).

- Certificar al personal que fungirá como oficiales de protección.
- Proporcionar, en cooperación con la Organización Marítima Internacional (OMI), la ayuda a los Estados que tienen dificultades en cumplir los requisitos de las enmiendas adoptadas y para usar el Programa Integrado de Cooperación Técnica de la Organización, como uno de los instrumentos principales para obtener ayuda, adelantando la aplicación eficaz, y el cumplimiento de las enmiendas adoptadas.
- Designar en fechas, antes de la fecha de la aplicación del 1 de Julio del 2004, en que deben someterse los requerimientos para permitir la realización del proceso de la certificación de las naves; de las compañías y medios de los puertos, y para rectificar o corregir cualquier incumplimiento.
- Tomar la acción apropiada con antelación, para asegurar que toda la infraestructura necesaria esté a tiempo y en su lugar, para la aplicación eficaz de las medidas adoptadas para reforzar la protección marítima a bordo de las naves y en tierra.
- Establecer, cuando ellos lo consideren, las medidas necesarias, apropiadas para reforzar la protección de las naves y de los puertos, distintas a aquellos cubiertos por el capítulo XI-2 de la Convención.
- Establecer y diseminar, de una manera apropiada, la información para facilitar el contacto y enlace entre la compañía y los funcionarios de protección de la nave y las autoridades responsables para la protección de los medios del puerto, no cubierta por Capítulo XI-2, antes de que una nave ingrese, o fondee fuera del puerto.
- Tomar, como una materia de alta prioridad, cualquier acción necesaria al nivel nacional para llevar a efecto a la implementación de los sistemas para comenzar la identificación y rastreo de las naves a larga distancia. A tal fin los Gobiernos Contratantes deben incentivar a las naves que navegan bajo su pabellón, para que adopten las medidas necesarias para que ellas estén preparadas y con las capacidades para responder automáticamente al sistema de llamados de Inmarsat C, o de otros sistemas existentes disponibles. Asimismo, los Gobiernos deben considerar todos

los aspectos relacionados con la introducción de la identificación y rastreo de naves a larga distancia, incluyendo su potencial mal uso, como una ayuda para ubicar algún buque determinado y además, la necesidad de velar por la confidencialidad respecto de la información recolectada.

- Considerar al elemento humano y la necesidad de proporcionar protección especial a la dotación de la nave, respecto a la importancia crítica que tiene el otorgarles licencia para bajar a tierra, lo cual debe ser tenido muy en cuenta al llevar a cabo la implementación de las provisiones de Capítulo XI-2 de la Convención y del Código PBIP.

### CONCLUSIONES

El Convenio SOLAS sufrió una modificación importante en diciembre de 2002, lo cual trajo como consecuencia la creación del Capítulo XI-2 relativo a medidas especiales para incrementar la protección marítima. En dicho capítulo se confiere carácter obligatorio al Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), el cual establece, entre muchas disposiciones, las responsabilidades de los Gobiernos Contratantes. Entre esas responsabilidades se encuentran las siguientes:

- Determinar la Autoridad Designada.
- Determinar el ámbito de aplicación del Código a nivel nacional.
- Establecer el nivel de protección aplicable.
- Aprobar el Plan de Protección del Buque y las enmiendas pertinentes a un plan previamente aceptado.
- Verificar el cumplimiento por los buques de las disposiciones del SOLAS, Capítulo XI-2 y Parte A del Código PBIP.
- Emitir la certificación y documentación que le exige el Código.
- Determinar el área de la instalación portuaria.
- Determinar en qué puertos o facilidades portuarias localizadas dentro de su territorio, se debe designar a un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

- Asegurar la realización y aprobación de la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria, del Plan de Protección de la Instalación Portuaria y de cualquier enmienda subsecuente, así como someter a prueba los planes aprobados.
- Ejercer el mando y control de las medidas que debe cumplirse.
- Comunicar la información a la Organización Marítima Internacional y su envío, además, a los representantes del transporte marítimo e industrias del puerto.

Muchas de estas responsabilidades, para la fecha de elaboración de este artículo, no han sido realizadas por los Gobiernos Contratantes, lo cual trae como consecuencia la no efectividad del contenido del Código y, por consiguiente, la no protección total de las instalaciones portuarias y buques que realicen viajes internacionales. Es decir, los Estados se encontrarán todavía vulnerables a la ocurrencia de cualquier riesgo que comprometa la protección de esos bienes y de las personas que se encuentren ahí.

### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Fernández-Concheso, Aurelio (1993). *Régimen administrativo de la Administración*. Caracas: Ediciones Marítimas Venezolanas.
- Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 37.596, del 20 de diciembre de 2002.
- Organización de Estados Americanos (OEA) y Administración Marítima de los Estados Unidos (MARAD) (2004). *Guía para el conocimiento y la implementación del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (OMI ISPS)*.
- Organización Marítima Internacional (1974). *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS*. Y sus enmiendas.
- Organización Marítima Internacional (2002a). Resolución A.924(22). *Medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo los cuales amenacen la seguridad de los pasajeros y tripulación y la seguridad de los buques*.

Organización Marítima Internacional (2002b). *Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)*.

Suárez Guevara, Yelitza (2004). La Nueva Autoridad Marítima. Presente y Futuro del Sector. En: *III Congreso de Derecho Marítimo. El nuevo Derecho Marítimo Venezolano*. Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. pp. 65-70.

Análisis de los Efectos Económicos y Comerciales del Nuevo Marco Jurídico Marítimo Venezolano en el Servicio de Pilotaje \*

Por: Milva C. Belloso López \*\*

**ABSTRACT**

Analysis of the Economic and Commercial Effects of the New Venezuelan Maritime Judicial Frame in Pilotage Services

The purpose of this investigation is to determine, through a critical analysis, the economic and commercial deductions of the promulgation of the new Venezuelan maritime judicial frame in pilotage services. The legal scope of this service has undergone a series of changes, due to the publishing of new maritime laws which aim for the development and betterment of pilotage services, especially in the commercial area. This new concept proposed by the State and discussed in the National Assembly, has given a specific importance to this service and has spurred the decision to incorporate the INEAI in the maritime area, this institution being in charge of service quality, setting rates, supervising and controlling pilotage service. These new laws strive to stimulate investments through permission of the acquiescence regime, thus permitting privatizing operations, where duties are fulfilled by companies made up of official pilots with Venezuelan pilotage certification, and which should commit by giving a service that satisfies the users demands and adjusts to the international market rates.

Keywords: New Maritime Laws, Development and Betterment of Pilotage Services, INEAI, Acquiescence Regime, International Market Rates.

---

\* Resumen de la Tesis de Grado presentada por la Lic. Milva Belloso ante la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Marítima del Caribe, en el mes de octubre de 2003, para optar al grado de Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Marítimo.

\*\* Licenciada en Estudios Internacionales (UCV). Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Marítimo (UMC).

### RESUMEN

La presente investigación, tiene como finalidad determinar a través de un análisis crítico, los efectos económicos y comerciales derivados de la promulgación del nuevo marco jurídico marítimo venezolano en el servicio de pilotaje. El entorno legal de este servicio ha sufrido una serie de modificaciones, a raíz de la promulgación de nuevas leyes marítimas que buscan el desarrollo y mejoramiento del servicio de pilotaje, sobre todo en el ámbito comercial. Esta nueva concepción propuesta por el Estado y discutida en la Asamblea Nacional, le ha otorgado una particular importancia a este servicio, y ha conllevado a incorporar al INEAI en el ambiente marítimo, ya que éste es el ente encargado de velar porque los pilotos presten un buen servicio, de fijar las tarifas, de supervisar y controlar el servicio de Pilotaje. Estas nuevas leyes buscan incentivar las inversiones, a través del otorgamiento del servicio bajo el régimen de concesión, permitiendo así privatizar las operaciones y donde las labores serán desempeñadas por compañías conformadas por pilotos oficiales con certificados de pilotaje venezolano, las cuales se deben comprometer a prestar un servicio que satisfaga las necesidades de los usuarios y se adecúe a las tarifas ofrecidas en el mercado internacional.

**Palabras Clave:** Nuevas Leyes Marítimas, Desarrollo y Mejoramiento del Servicio de Pilotaje, INEAI, Régimen de Concesión, Tarifas del Mercado Internacional.

### INTRODUCCION

Venezuela ha sufrido en los últimos cinco años modificaciones en el marco jurídico, sobre todo en el ámbito marítimo, creando así para el mejoramiento en los servicios diferentes figuras que son las encargadas de velar por la calidad de los servicios y de actuar en nombre del Estado. La principal de estas instituciones es el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares (INEAI), ente encargado de la calidad de los servicios, sobre todo los servicios conexos, donde el pilotaje es una de las tres principales actividades en el ámbito comercial, siendo los otros dos el servicio de remolcadores y el servicio de lanchaje.

Estos cambios legales tienen un impacto económico y comercial, sobre todo si se observa desde el punto de vista de los usuarios, que son los que deben hacer las cancelaciones por los servicios necesarios para que los diferentes buques puedan navegar por las áreas delimitadas y atracar en muelle venezolano.

Desde el punto de vista económico, el INEAI fija las tarifas. Se creó para esto un nuevo sistema tarifario, donde la tarifa se cobra en Unidades Tributarias, por maniobra de atraque y desatraque y bajo un sistema de bandas; a pesar de que en este sentido existe una participación del Estado en cuanto a la supervisión y regulación del servicio, se puede decir que se está tratando de evitar la existencia de un sistema de monopolio, permitiendo de esta forma privatizar las operaciones, y es que en el aspecto comercial el impacto principal se observa cuando el Estado decide otorgar el servicio bajo un régimen de concesión, donde las nuevas compañías conformadas por pilotos oficiales activos en la Marina Mercante Nacional deben velar por prestar un servicio eficiente, responsable y competitivo en relación a los principales puertos de la Región del Caribe.

Como se puede observar, es necesario analizar las nuevas leyes marítimas y determinar el impacto que tendrá la promulgación de las mismas, ya que estas son las que definirán el marco legal para la prestación de los servicios, su correcta aplicación permitirá evitar problemas y malas interpretaciones.

### PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Al ser los espacios acuáticos la nueva frontera comercial, comienza un compromiso de desarrollo, modernización y automatización de procesos por parte del Estado; para esto ha puesto en práctica una política acuática, la cual busca satisfacer las necesidades de todos los entes que conforman el sector marítimo en cada una de sus ramas. Todos estos lineamientos salen a la luz, a raíz de la promulgación de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional en Junio de 2000, la cual condujo a promulgar leyes que proponen el desarrollo y mejoramiento del sector; dentro de las cuales se encuentra la *Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares* (LOEAI), para que rijan la legislación marítima na-



cional de forma general y para que rijan actividades un poco más específicas, la *Ley General de Marina y Actividades Conexas*.

La Ley Orgánica, reconoce por primera vez la existencia del Sector Acuático como parte integrante del Aparato Productivo de la República, plantea nuevas instituciones (INEAI) y fuentes de financiamiento como las alcúotas<sup>1</sup> establecidas por uso de remolcadores, lanchaje, pilotaje y uso de canales de navegación, entre otros. La *Ley General de Marina y Actividades Conexas* (LGMAC), desarrolla los principios básicos establecidos en la LOEAI, los procedimientos que ésta contempla así como da respuesta a los principales problemas planteados en dicha Ley orgánica; por otra parte, esta ley reconoce al Servicio de Pilotaje como una de ellas. Deroga la Ley de Pilotaje de 1998 (Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.263).

Estos son algunos de los factores relevantes que plantea el nuevo marco jurídico marítimo venezolano, con relación a la prestación del servicio de Pilotaje; los cuales permiten plantear la siguiente interrogante e intentar establecer: ¿Qué impacto económico y comercial ha tenido la promulgación de la nueva legislación marítima como base jurídica del sector acuático, en lo que respecta al servicio de pilotaje en Venezuela?

#### JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION

La coyuntura política, económica y social del país ha traído consigo grandes cambios de forma y de fondo, involucrando en ello lo referente a la legislación del país. Leyes que habían estado vigentes por menos de 10 años son derogadas en Septiembre de 1998, así como también son promulgadas y entradas en vigencia las siguientes leyes (Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares / Septiembre 2001, reimpressa por errores de forma en Noviembre 2001 y modificada en Diciembre 2002); (Ley General de Marina y Actividades Conexas / Noviembre 2001 y mo-

<sup>1</sup> Es una tasa implantada por el INEAI, la cual forma parte del Patrimonio del Instituto y es un aporte calculado en razón de los ingresos brutos de los servicios de las Compañías Concesionadas.

dificada en Noviembre 2002). Con estos cambios jurídicos se comienzan a modificar conceptos, tal es el caso del pilotaje, el cual había venido siendo prestado directamente por el Poder Público Nacional a través de pilotos empleados; con las nuevas leyes, este servicio pudiera ser prestado por personas jurídicas del sector privado, con pilotos "en calidad de asesores"<sup>2</sup> debidamente clasificados y autorizado bajo el régimen de concesión regulado por el Estado a través de un contrato. La promulgación de estas nuevas leyes, tiene como horizonte el desarrollo de la nación como puerto importante dentro de la Región del Caribe y de la actividad naviera venezolana.

Es necesario que estas Leyes, se analicen desde la perspectiva económica y comercial, ya que plantean los aspectos que se deben seguir para prestar un servicio de pilotaje superior; permitiendo que el Estado y las concesionarias (entes privados) presten un servicio adecuado a los intereses de los usuarios, con el fin de garantizar la correcta ejecución de las políticas, planes y programas sobre las actividades conexas y así lograr el desarrollo deseado e insertar a nuestro país en el nuevo orden social, económico y comercial que exigen los nuevos tiempos.

#### OBJETIVO

Determinar el impacto económico y comercial que ha tenido para los usuarios la promulgación de las nuevas leyes marítimas, en lo concerniente a la prestación del Servicio Pilotaje en Venezuela.

#### FUNDAMENTOS LEGALES QUE REGULAN EL SERVICIO DE PILOTAJE EN VENEZUELA

El presente aparte, tiende a dar una visión de conjunto sobre las diversas normas y dispositivos jurídicos contenidos en la legislación venezolana que se relacionan y/o regulan el servicio de pilotaje.

<sup>2</sup> Reglamento de Pilotaje. Gaceta Oficial No. 37.577, Art. 6, noviembre 2002.

### Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares<sup>3</sup>

Esta ley indica los principios que rigen el ordenamiento jurídico en materia acuática; presenta cambios de concepto y de fondo que orientan a la nueva estructura administrativa e institucional; siendo la primera de ellas el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares (INEAI). Dentro del INEAI se prevé la creación de una serie de instituciones nuevas que deben ayudar al instituto a lograr sus funciones.

Es importante señalar que hay instituciones que van a tener transformaciones, como es el caso del Pilotaje; que era un servicio público que se prestaba de forma directa por el Estado; ahora seguirá siendo público, pero podrá ser otorgado en concesión por el Estado; es decir, el servicio se abre a la participación de terceros y por mandato de la LOEAI será por compañías conformadas por pilotos oficiales; con la finalidad de que los pilotos se incentiven a conformar sus propias compañías y participen en el proceso de concesión.

### Ley General de Marina y Actividades Conexas<sup>4</sup>

Esta Ley permite elaborar los lineamientos de las políticas acuáticas del Estado y la adecuación de la Legislación Marítima. El objetivo de ésta Ley, es fortalecer y desarrollar las actividades conexas; dentro de las que se encuentra el Pilotaje.

Esta ley establece que la tarifa será fijada por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos en unidades tributarias, de acuerdo al arqueo bruto del buque, por cada una de las maniobras; los buques que estén inscritos en el registro naval venezolano pagarán el 50% de la tarifa y los de la Fuerza Armada Nacional están exentos del pago.

---

<sup>3</sup> Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. Gaceta Oficial No. 37.596, diciembre 20, 2002.

<sup>4</sup> Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Gaceta Oficial No. 37.570, noviembre 14, 2002.

### Providencia Administrativa No. 48<sup>5</sup>

Esta Providencia, promulgada originalmente bajo el No. 46 y posteriormente modificada a Providencia Administrativa No. 48, es publicada a raíz de la creación del INEAI por disposición de la LOEAI, esta providencia fija las tarifas que se deberán aplicar tanto a las compañías concesionarias privadas, como al Instituto, por la prestación del servicio de Pilotaje.

### Reglamento del Servicio de Pilotaje<sup>6</sup>

La promulgación de este Reglamento se realiza a raíz de la Promulgación de la LGMAC, su ámbito de aplicación abarca todas las circunscripciones acuáticas de la República. Estipula que el servicio será cobrado en Unidades Tributarias de acuerdo a un nivel de bandas, que el INEAI podrá implantar tarifas especiales en determinadas circunscripciones o delegaciones, que la tarifa media será la que se cobrará cuando el servicio lo preste el INEAI, cuando el servicio se preste para un buque de turismo se le descontará el 30% de la tarifa y se establecen algunas disposiciones generales relacionadas al servicio.

Cada una de las normas jurídicas enunciadas en los numerales anteriores, en correspondencia con el derecho marítimo, tienen propósitos y fines sustentados en lo siguiente:

1. Resguardar, proteger y defender la vida humana en el mar, así como la actividad comercial marítima.
2. Resguardar, defender y proteger el ambiente.
3. Resguardar, proteger y defender al buque, su cargamento y mercaderías que se encuentren a bordo, así como su capacidad comercial y productiva.

---

<sup>5</sup> Providencia Administrativa No. 48. Gaceta Oficial No. 37.580, noviembre 28, 2002.

<sup>6</sup> Reglamento del Servicio de Pilotaje. Gaceta Oficial No. 37.577, noviembre 25, 2002.

### EL SERVICIO DE PILOTAJE A LA LUZ DE LA TEORIA DEL LIBERALISMO PRAGMATICO

Para precisar la incidencia económica y comercial del Servicio de Pilotaje en el nuevo marco jurídico marítimo venezolano, se hace pertinente realizarlo desde el punto de vista de las teorías que hablan sobre el rol del Estado, como es el caso de la llamada *Teoría del Liberalismo Pragmático*, la cual reconoce que es necesario un cierto grado de intervención estatal para lograr la satisfacción de algunas necesidades públicas.

Las ideas principales de ésta Teoría son:

- *Economía de Mercado*: el Estado intervendrá en la prestación del servicio de pilotaje, supervisando y regulando el mismo.
- *Desestabilización*: en este sentido, el Estado decide otorgar el servicio de pilotaje bajo un sistema de concesión, que serán otorgadas por el INEAI y el encargado de velar por el óptimo desenvolvimiento del servicio en todos sus ámbitos.
- *Incentivo*: cuando el Estado decide otorgar el servicio bajo concesiones, lo hace con la intención de que los pilotos conformen sus propias compañías y así estos garantizar mejoras en el servicio.

Esta teoría, no renuncia a una cierta intervención del Estado, pero la basa en la persuasión y el estímulo, a través de una acción que impulse a reactivar la economía, persiguiendo sus propios intereses, es decir, el servicio puede ser otorgado bajo concesión a pilotos oficiales debidamente preparados y puede llegar a ser un servicio eficiente con la calidad de los servicios de pilotaje prestados en otros países y adecuado a las tarifas competitivas aplicadas en los puertos del Caribe, todo esto con la finalidad de hacer que Venezuela tenga importantes puertos comerciales.

### VENTAJAS Y DESVENTAJAS COMERCIALES DE LA LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS

La Ley General de Marinas y Actividades Conexas, en la parte comercial no plantea aspectos nuevos con relación a las legislaciones anteriores aplicadas en Venezuela.

Un factor que representa una desventaja comercial para el servicio de pilotaje, es lo establecido en el artículo 202, que hace referencia a la

prioridad de buques para tomar pilotos al llegar a puertos venezolanos; esto no debería manejarse de esta forma, pues la prioridad de entrada de un buque a puerto no debería depender de su naturaleza, sino de la urgencia y/o necesidad que exista de que llegue determinada carga y del orden de arribo a las embarcaciones.

Entre los artículos que representan una ventaja para el desarrollo comercial del Pilotaje, se encuentra, el artículo 199, que remite al reglamento; esto además de ser positivo es necesario, pues gracias al reglamento, se regulan aspectos específicos relacionados al servicio, se definen conceptos, y se orientan todos los factores que son necesarios para que el servicio de pilotaje pueda ser prestado de manera óptima, evitando malas interpretaciones de la ley.

Dentro del Reglamento, se encuentra el Nivel de Bandas, el cual lo implanta el INEAI y según el artículo 24 del Reglamento de Pilotaje, será el Instituto quien "fijará las tarifas en Unidades Tributarias mediante bandas que tienen un mínimo, un máximo y una media, en razón del arqueo bruto del buque, por cada maniobra y cuando se solicite el servicio obligatorio". Este aspecto es nuevo y en teoría podría ser ventajoso comercialmente para Venezuela, pues los usuarios pueden anticipadamente conocer cual es el costo máximo que le puede costar el servicio.

Finalmente, se encuentra el artículo 198 de la ley, que representa una ventaja comercial, porque se refiere a que "el servicio podrá ser prestado por particulares en régimen de concesión", esto es positivo, pues ya el servicio no lo presta el Estado de forma monopólica, ahora también existirán compañías creadas por pilotos preparados, dispuestos a prestar un servicio de calidad, más moderno y donde participarán nuevos actores.

Los expertos consideraron que la Ley sí plantea aspectos ventajosos desde el punto de vista comercial, encontrándose los siguientes:

- Necesidad de un reglamento que regule el servicio, el cual es obligatorio para conocer los detalles del funcionamiento de la ley con respecto al pilotaje, aclara los procedimientos para el óptimo funcionamiento de la ley en lo relacionado al pilotaje en el aspecto práctico; en él se plasman las reglas sobre las condiciones bajo las cuales debe operar el servicio y le da funcionalidad a lo que establece la ley.
- El servicio podrá ser prestado por particulares bajo régimen de concesión; este aspecto tiene un impacto comercial positivo, por-

que se incorporan nuevas figuras (empresas privadas) que buscan modernizar y hacer más eficiente el servicio; esto podría significar una reducción en los costos y romper con el monopolio por parte del Estado en la prestación del servicio.

- Otra ventaja comercial, es el nivel de bandas, el cual está inmerso en el Reglamento, esto es positivo porque así el usuario puede conocer el máximo que le puede costar el servicio ya que la tarifa se mueve dentro de un rango.

Esta Ley, presenta también aspectos desventajosos en el aspecto comercial:

- El problema con el aspecto de las concesiones, es el hecho de que las tarifas que deben ofrecer estas compañías están limitadas por el Estado, por lo que consideran que el servicio, no será eficiente porque no existe incentivo para serlo dentro de un régimen de libre oferta y demanda.
- La limitación del Nivel de Bandas, si bien es positiva por los aspectos ya mencionados, se percibe como un aspecto negativo, debido a que la diferencia que existe entre las bandas mínima, media y máxima es muy pequeña, por lo que se tiende a limitar la libre competencia por lo pequeño del rango; el problema sería entonces el rango de las bandas, para lo cual proponen que se debería colocar una tarifa única de acuerdo al mercado o una tarifa techo hacia abajo, de manera de crear competencia entre los diferentes prestadores del servicio.

Todo esto evidencia, que el pilotaje es y seguirá siendo a pesar de los cambios en la legislación un servicio público, que ahora con las nuevas estructuras y los intentos de modernización del sector, está buscando una vía óptima para mejorar los servicios, sobre todo lo relacionado a las Actividades Conexas, las cuales son importantes pues se relacionan con la seguridad de la embarcación, razón por la cual deben ser utilizadas por todo buque que desee entrar en nuestras aguas jurisdiccionales.

#### **INCENTIVOS ECONOMICOS PARA LOS USUARIOS ESTABLECIDOS EN LA LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS**

La promulgación de esta ley, tiene un impacto económico sobre las actividades conexas, específicamente sobre el servicio de pilotaje, por-

que define las formas de cómo va a operar el servicio y cuanto se va a cobrar por el mismo.

Interesa principalmente el artículo 212 el cual implanta que por el uso del servicio de pilotaje, “todo buque pagará una tarifa en razón de su arqueo bruto, por cada una de las maniobras que se establezcan para esta actividad en esta Ley”. Dicha tarifa, será fijada por el INEAI en unidades tributarias. Como puede observarse, aquí se toman en cuenta aspectos importantes:

1. La tarifa es calculada en razón del arqueo bruto del buque, esto no representa un incentivo o no a los usuarios del servicio, pues esto es algo que se lleva a cabo de esta forma porque se ha hecho así a lo largo del tiempo, así lo han establecido la mayoría de las legislaciones.
2. La tarifa es fijada por el INEAI en Unidades Tributarias, este aspecto es negativo a la hora de solicitar el servicio, ya que se está tomando como base para aplicar una tarifa una unidad que no es internacional y que no está adaptada al mercado, al contrario lo que hace es “reflejar la inflación del país y exportar la misma hacia fuera”, además esta unidad varía anualmente, por lo que el servicio tenderá siempre hacia el alza.
3. El cobro de la tarifa por cada una de las maniobras, es nuevo y esto ha variado de una ley a otra, actualmente se cobra por maniobra una de entrada y otra de salida, por lo que se evita que se cobren muchas maniobras como lo establecía el Art. 2 de la Ley de Pilotaje de 1971 G.O. No. 29.577; también se deja de cobrar el servicio de la forma como lo planteaba la ley de 1998 (G.O. No. 5.263 Artículo 34) por el ciclo de navegación (viaje redondo o de ida y vuelta) que es entrar y salir como si fuera una sola operación; se cobraba un servicio completo, lo que generaba que la mayoría de las operaciones de pilotos se habilitaran porque las horas hábiles para prestar el servicio eran de 8, los servicios prestados fuera de esas horas y en los días feriados, debería pagar el buque además del “Derecho a Pilotaje”, una remuneración especial por concepto de habilitación, equivalente a la mitad (50% del monto) de la tasa establecida en la ley, por lo que había que pagar más.

Ahora con la última modificación se cobra un monto por entrar y un monto por salir (atracar y desatracar como dos actividades distintas); la

más conveniente de todas es la que se está aplicando actualmente, porque no se suman las maniobras que antes eran muchas y permite diferenciar una operación de la otra.

Los otros artículos tomados en cuenta para el análisis, fueron el Art. 213 que se refiere a los “buques que están exentos de pagar por el servicio de pilotaje”, esto no representa un incentivo a los usuarios, pues dicho artículo sólo hace referencia a que gozarán de este privilegio, únicamente los Buques de la Fuerza Armada Nacional y los Buques de Guerra de naciones amigas que tenga reciprocidad.

El Art. 215 se refiere a que “los Buques que están inscritos en el registro naval venezolano, gozarán de un descuento del 50% en la tarifa del servicio y se aplicará a buques de bandera extranjera que apliquen también el principio de reciprocidad”; esto lo que busca es activar un poco la Marina Mercante Nacional, buscar que de alguna forma aumente el abanderamiento de buques en Venezuela.

Los expertos consideran que esta ley tiene un impacto económico importante, porque establece cómo va a operar el servicio para los buques mercantes y además por que:

- Se estableció un sistema tarifario nuevo, inelástico, donde las tarifas del servicio se ajustan anualmente a los niveles inflacionarios del país, lo que evidencia que no se tomó en cuenta que es un servicio que se presta costa afuera y hacia el mundo.
- De acuerdo a lo establecido en el artículo 212 de la ley; los expertos piensan que el hecho de que la tarifa sea cobrada en razón del Arqueo Bruto, es algo que ha sido así por tradición, uso y costumbre, que cobrarla de esta forma no ha tenido mayor problema, pero no representa la realidad, ya que el costo del servicio no tiene nada que ver con el tamaño del buque ni con las unidades de arqueo del buque, sino con la complicación del puerto y la maniobra, debería cobrarse de otra forma, porque no representa la realidad del mercado, simplemente establece que mientras más grande sea la nave, más caro saldrá el servicio; el mismo artículo dice que ahora la tarifa será fijada en Unidades Tributarias, aspecto completamente negativo según los entrevistados, porque:

1. Esto significa que se está exportando la inflación venezolana, ya que la misma se ajusta anualmente a los índi-

ces inflacionarios del país, por lo tanto los costos del servicio varían todos los años hacia el alza.

2. El cobro en Unidades Tributarias, hace que el mercado venezolano sea menos competitivo con respecto a otros puertos de la Región del Caribe.

- Lo ideal sería que se unificaran los servicios de las actividades conexas en general en una sola tarifa una vez que se consoliden las empresas concesionarias.
- El servicio debe ser cobrado bajo un monto fijo en función de los costos, o de acuerdo a una unidad internacional que se adapte al mercado mundial, como por ejemplo el Dólar o el Euro.

Con relación a los otros artículos que son el 213 y al Artículo 215; se puede decir que los expertos consideran que las exoneraciones y concesiones extraordinarias otorgadas principalmente a los buques de la Fuerza Armada Nacional, deberían ser eliminadas, sobre todo si el servicio comienza a ser prestado por particulares, ya que existe una contraprestación por un servicio que debe ser remunerado; sin embargo, podría entenderse que dicha excepción se hace por razones de seguridad y defensa por parte del Estado y porque generalmente dichos buques no realizan actividades económicas ni comerciales.

Con relación al trato especial (rebaja en la tarifa) que se le da a los buques de bandera nacional y a algunos extranjeros con principio de reciprocidad, están de acuerdo en que se le debe otorgar ventajas, beneficios y preferencias económicas a ese tipo de buques, eso ayuda a que dichas embarcaciones reduzcan sus costos al utilizar dicho servicio, dándoles así una ventaja sobre otros buques por un lado y por otro, buscando de alguna forma la activación de la Marina Mercante Nacional y podría decirse que mayor abanderamiento de buques en nuestro país.

#### **PARTICIPACION DEL INEAI DE ACUERDO A LO QUE ESTABLECE LA LEY ORGANICA DE LOS ESPACIOS ACUATICOS E INSULARES**

El INEAI es la autoridad acuática a la que por ley le corresponde en nombre del Ministerio de Infraestructura lograr el óptimo desarrollo de dicha actividad; sin embargo, su acción de ente supervisor deberá realizarla de forma de no obstaculizar el desarrollo y la prestación del servicio, deberá buscar un mecanismo para delegar funciones en las diferentes

Capitanías de Puerto, a fin de que el servicio se supervise de forma directa.

Así mismo, en el artículo 84 No. 4 de la ley, dice que será el "INEAI el que fije las tarifas sobre los servicios conexos al sector acuático", se considera que sí deberían ser fijadas por el Instituto, pero deberían hacerlo tomando en cuenta la estructura de costos de la prestación del servicio y de acuerdo a los precios del mercado; las tarifas deberían ser flexibles y acordadas en consenso entre las partes interesadas, de manera de garantizar que sean fijadas de acuerdo a la competencia del mercado.

El artículo 85 establece lo referente al ejercicio de la Administración Acuática; a efectos de esta investigación, son de interés los numerales 2, 5 y 7 que hacen referencia a: 2. "Controlar y supervisar la formación y capacitación del personal de la marina mercante". 5. "Certificar al personal de la marina mercante, según los convenios internacionales y la legislación nacional". 7. "Llevar el registro, supervisar y certificar al personal del Servicio de Pilotaje y de Inspectores Navales". Si el INEAI es el encargado de supervisar, planificar y vigilar todo lo relacionado a las actividades conexas entre otras, también debe ser el encargado de vigilar de que los institutos de formación los capaciten y los certifiquen acorde a las exigencias del mercado internacional, sobre todo con relación a los elementos técnicos de los buques, para así poder brindar un servicio de calidad.

Es importante mencionar, que el artículo 86 de esta ley, fue modificado de acuerdo a un consenso obtenido en una discusión en la Asamblea Nacional a finales de Noviembre de 2002 donde se modificó el límite de las alícuotas sobre los ingresos brutos que deben otorgar las compañías concesionadas al INEAI, se cambió que fuese entre el 28% y el 40% a un límite máximo de hasta 10%; este porcentaje es fijado por el Consejo Directivo del INEAI y el instituto debe evaluar y fijar anualmente los porcentajes, previa opinión del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos, dependiendo de la estructura de costos correspondiente a las compañías prestadoras de ese servicio.

El Artículo 116, plantea que "Los servicios de pilotaje, remolcadores y lanchaje, constituyen servicios públicos, los cuales podrán ser otorgados en concesión por el Estado, de conformidad con la ley". De acuerdo a la ley, si el pilotaje es un servicio público otorgado por el Estado, entonces las concesiones deberán ser entregadas por el INEAI, pues éste es el

ente encargado de la actividad acuática en nombre del Estado.

Los interrogados opinan sobre la participación del INEAI que esta es importante y necesaria, porque es el ente encargado de velar por la seguridad de la navegación y la calidad de los servicios; además sus funciones le corresponden por ley y por lo que establecen los convenios internacionales.

El aspecto negativo viene dado por el hecho de cómo ha sido esa participación; sobre todo en lo relacionado al hecho de cómo el INEAI ha fijado las tarifas que se aplicarán en el servicio; consideran los expertos que es necesario que sea éste quien las fije, porque el pilotaje es un servicio público, y quien debe fijar la tarifa es el ente que representa a la autoridad acuática, en este caso el INEAI, el problema viene dado por cómo se fijó la misma, ya que se hizo de forma unilateral, implantando una tarifa fija y rígida, lo que trae como consecuencia que se elimine la competencia que se buscaba crear en el servicio. Este aspecto de la tarifa está plasmado en el artículo 84 numeral 4.

Con respecto a las concesiones, artículo 116, reflexionan que por ser el INEAI el ente que representa la autoridad del Estado en el ámbito marítimo, es este quien en teoría y por función natural, debería otorgar las concesiones y llevar a cabo el proceso licitatorio; esto por el esquema actual que tenemos; sin embargo lo ideal sería si tuviésemos un esquema descentralizado, que estas concesiones fuesen otorgadas por los puertos a nivel local, por lo que el proceso sería manejado directamente por la Administración o Capitanía de cada Puerto y así las tarifas también pudiesen ser manejadas a nivel local a través de un acuerdo con las comunidades portuarias, pero consideran que es un esquema ideal hacia el cual buscamos encaminarnos en años futuros.

En lo referente al artículo 85 y sus numerales 2, 5 y 7, los entrevistados consideran que el problema no es en sí la capacitación de los pilotos la cual corresponde a los institutos de capacitación, creen que el problema es el sistema en el cual se desenvuelven los mismos lo que hace que la prestación del servicio sea deficiente, por esta razón consideran que el INEAI debe crear un sistema que asegure el control en la calidad de los pilotos, por lo que es necesario implantar mecanismos rígidos de evaluación, donde se le otorguen a los prácticos los mecanismos necesarios para que conozcan todos los elementos técnicos de los buques.

### IMPLICACIONES ECONOMICAS DERIVADAS DE LA APLICACION DE LA PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA No. 48

Esta Providencia, es promulgada el 28 de Noviembre de 2002, a raíz de la creación del INEAI, el cual es el encargado de llevar a cabo todo lo relacionado a la Autoridad Acuática en nombre del Ministerio de Infraestructura y como consecuencia de la modificación a la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, quedando clara la autoridad del INEAI para dictar nuevas tarifas para las Actividades Conexas.

La tarifa a ser cobrada por el servicio es en Unidades Tributarias y a efectos de esta investigación se tomará la variación de dicha unidad a los fines de establecer si es conveniente económicamente para Venezuela cobrar el servicio de esta forma.

Antes de la Promulgación de la Providencia y según la ley de 1998, el servicio se cobraba por Ciclo de Navegación, es decir una entrada y salida como si la misma fuese una sola operación, el servicio para los Puertos de La Guaira y Puerto Cabello costaba exactamente lo mismo y para ese momento también se cobraba en Unidades Tributarias, para el mes de Mayo de 2002 tenía un valor de Bs.14.800 por lo que los buques (Según Gaceta Oficial No. 5.263) comprendidos entre 10.001 – 30.000 TRB, debían cancelar 100 UT; al hacer la equivalencia en bolívares se obtenía un monto de Bs.1.480.000 a este monto había que aumentarle el 50%, pues cuando el servicio se prestaba fuera de las ocho horas hábiles, se le adicionaba al pago la habilitación, que era por Bs.740.000 y en la mayoría de los casos el servicio era habilitado, el monto final a ser cancelado por el usuario por la prestación del servicio de pilotaje era de Bs. 2.220.000.

Con el cobro de la tarifa por Ciclo de Navegación, Venezuela se hacía mucho menos competitiva a nivel del Caribe, pues el servicio era muy elevado, por el cobro de la habilitación después de las ocho horas; esto se verifica, al observar la tarifa que se cobraba para el mes de mayo de 2002.

Para el mes de noviembre de 2002, se promulga la LGMAC, fijándose las tarifas que serán cobradas por la prestación del servicio de pilotaje; estableciéndose que el mismo seguirá siendo cobrado en Unidades Tributarias, pero ahora se cobrará por cada maniobra, una de atraque y una de desatraque. En el mes de Abril de 2003, el valor de la Unidad Tributaria era de Bs.19.400, es decir, en un año se generó un aumento de la UT

de Bs. 4.600. Los buques tenían diferentes tarifas de acuerdo a sus TRB, por ejemplo un buque entre 10.001 – 15.000 TRB tomando como base que el servicio sea prestado por el Estado (tarifa media) tendrá que pagar Bs. 1.299.800, este valor se multiplica por 2 porque es una maniobra de entrada y otra de salida, el total sería de Bs. 2.599.600. Si el buque tiene unas dimensiones entre 15.001 – 20.000 TRB tomando el mismo procedimiento anterior el buque pagaría Bs. 2.716.000 y si el buque tiene unas dimensiones entre 20.001 – 25.000 TRB, el buque pagaría Bs. 2.871.200.

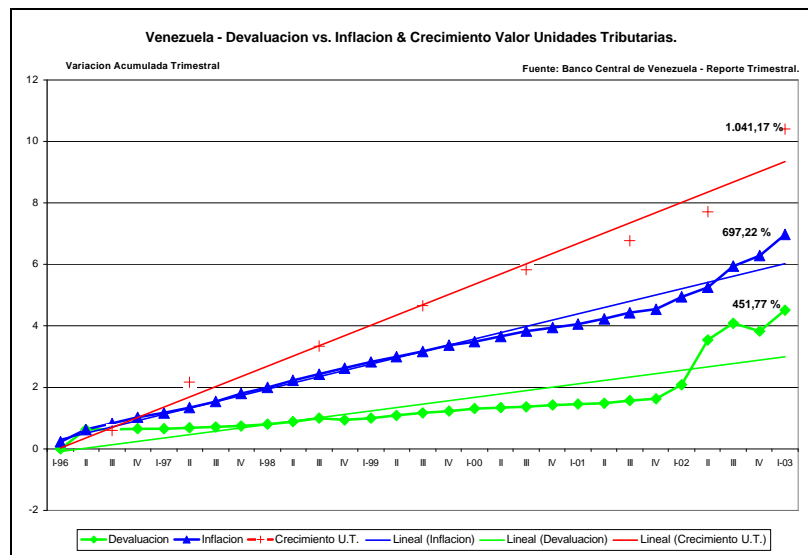
Estos valores son tomando en cuenta que el servicio lo está prestando el Estado, si lo prestase una compañía concesionada, la tarifa pudiese variar, pues existe un rango que va de un mínimo a un máximo; además cuando lo preste una compañía privada, se le adiciona al monto el 16% del Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA); porque los servicios prestados por el Estado no forman parte de los hechos imponible que define la ley del IVA.

Los valores antes expuestos, permiten observar que si bien es cierto que es mejor cobrar el servicio por maniobras bien definidas, como lo plantea la ley actualmente, también es cierto que es perjudicial para el mercado nacional el hecho de cobrar el servicio en Unidades Tributarias; en este sentido comparto la opinión de la Asociación Naviera de Venezuela expuesta en su carta del 19 de Noviembre de 2002<sup>7</sup>, donde expresan que la promulgación de las nuevas tarifas según la Providencia Administrativa No. 46, “aparte de generar altos costos, reflejan que las Unidades Tributarias restarán capacidad competitiva a los puertos de uso comercial venezolanos y encarecerán los fletes pagados por importadores y exportadores del país”; porque lamentablemente la Unidad Tributaria refleja el índice de inflación del país y no el costo del servicio a nivel internacional, por lo tanto al aplicar la tarifa se está exportando la inflación de Venezuela.

<sup>7</sup> Asociación Naviera de Venezuela. 19 de noviembre de 2002. Carta al Ciudadano C/A Marcial González, Presidente del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.

En el siguiente gráfico<sup>8</sup>, se reflejan el incremento porcentual trimestral de la Unidad Tributaria (UT), el incremento de la devaluación contra el Dólar Americano y el porcentaje de inflación, desde el primer trimestre del año 1996 hasta el primer trimestre del año 2003.

**Gráfico 1. Venezuela. Devaluación vs. Inflación / Crecimiento Valor Unidades Tributarias**



Fuente: Banco Central de Venezuela. Reporte Trimestral.

El gráfico indica, en color verde, la variación acumulada trimestral del precio de venta del dólar americano desde Bs. 289,25 para el 01/01/96 a Bs. 1.600 para el 31/03/03. En color azul, el incremento acumulado trimestral del Índice de Precios al Consumidor (IPC) desde 41,64021 desde el 31/12/95 a 331,96736 para el 31/03/03. Y en color rojo, el incremento del valor de la unidad tributaria desde Bs. 1.700 para el 01/01/96 a un monto de Bs. 19.400 para el 31/03/03.

<sup>8</sup> Banco Central de Venezuela – Reporte Trimestral. www.bcv.org.ve.

Un rápido estudio de ésta gráfica, confirma que en los últimos siete años, el proceso de revalorización de la Unidad Tributaria ha aumentado a una mayor tasa de crecimiento que la que han tenido las otras dos variables. A título de ejemplo, si la Providencia Administrativa No. 48 hubiese sido aplicada para el primer trimestre del año 1996, el costo del servicio de pilotaje para un buque entre 10.000 y 15.000 TRB, aplicando el valor de la Unidad Tributaria y el valor de la moneda del dólar para esa fecha, el costo total de usuario hubiese sido de US\$ 787,55; aplicando la misma tarifa pero de acuerdo al valor de la Unidad Tributaria y del dólar americano para el 31 de marzo de 2003, el usuario hubiera tenido un costo por la prestación del servicio de pilotaje de US\$ 1.624,75. Esto refleja, el efecto de “exportación” de la inflación, inestabilidad de la tarifa, en términos del valor internacional y consecuente pérdida de competitividad con respecto a los puertos de la región.

El cuadro que se presenta a continuación permite observar claramente la variación de la tarifa por la prestación del servicio de pilotaje, cuando el servicio se cobraba por Ciclo de Navegación -antes de la promulgación de la Providencia Administrativa No. 48- y lo que se cobra en el año 2003, por el mismo servicio, después de la publicación de la Providencia y por maniobra de atraque y desatraque.

**Cuadro 1. Variación de la Tarifa por la Prestación del Servicio de Pilotaje**

Categoría de Análisis (TRB)	Puertos	Costo Bs. Mayo 2002 x Ciclo de Navegación 10.001 a 30.000 = 100 UT 1 UT = Bs. 14.800	Costo Bs. Abril 2003 x Maniobra (Atraque y Desatraque) 1 UT = Bs. 19.400	Costo para Servicio Concesionado 16% IVA Adicional	% de Aumento (Variación)	
10.001 a 15.000			Bs. 1.480.000 + 50% de recargo si el servicio se prestaba fuera de las 8 horas hábiles, Bs. 2.220.000	2.599.600	3.015.536	+ 35,8
15.001 a 20.000	Puerto Cabello y La Guaira			2.716.000	3.150.560	+ 41,9
20.001 a 25.000				2.871.200	3.330.592	+ 50,0



### COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE PUERTO CABELLO FRENTE A LOS PRINCIPALES PUERTOS COMERCIALES DEL CARIBE, TOMANDO COMO BASE LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE PILOTAJE

Las tarifas que se cobran actualmente en Venezuela por la prestación del servicio de pilotaje, son producto de lo establecido en la Providencia Administrativa No. 48 antes analizada; esta Providencia fue promulgada por el INEAI, ya que este es el ente regulador de la actividad acuática en el país.

El servicio de pilotaje es un servicio costoso, sobre todo si se compara con otros puertos del área del Caribe; con la aplicación del tarifario de la Providencia Administrativa, puede decirse que ha habido una modificación en los montos, sobre todo si se toma en cuenta que ya no se cobran habilitaciones; sin embargo Puerto Cabello sigue siendo más caro que los principales puertos comerciales de la Región del Caribe, actualmente es un poco más competitivo, pero no porque haya disminuido el costo de la tarifa, sino porque se ha generado una devaluación muy grande; esto se evidencia, cuando se comparan las tarifas que se pagan hoy en el Puerto de Puerto Cabello Versus lo que se paga en Puertos de la Región como: Jamaica (Kingston), Puerto Rico (Ponce y San Juan), República Dominicana (Río Haina), Colombia (Cartagena) y Panamá (Manzanillo), en lo concerniente a lo que pagan los usuarios por la utilización del servicio de pilotaje.

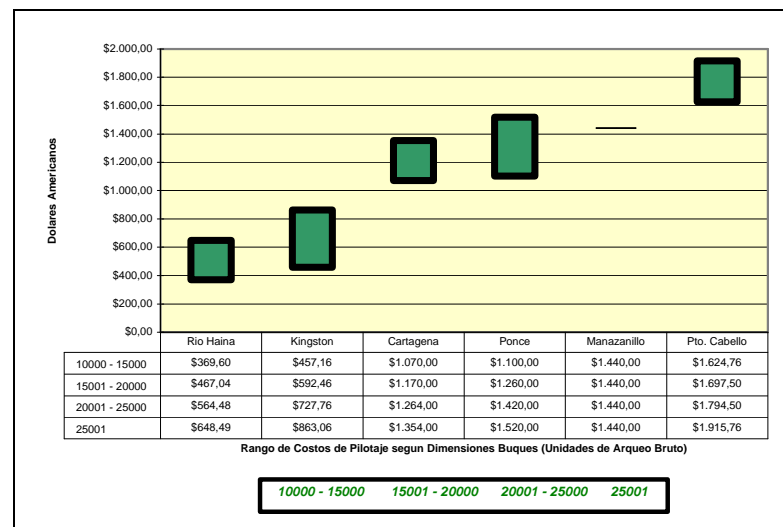
El costo del servicio de pilotaje en los puertos mencionados oscila según el gráfico que se presenta más adelante, entre los US\$ 1.000 y los US\$ 1.520 para buques con tonelajes de 10.001 a 25.000 TRB, en ellos la tarifa es cobrada por maniobra de atraque y desatraque como se cobra actualmente en el país. Por su parte, el servicio en Venezuela para buques de iguales características varía de US\$ 1.624,76 a US\$ 1.794; esto tiene un impacto sobre la actividad marítima en Venezolana, porque evidencia:

- El costo por el servicio de pilotaje se ha incrementado en comparación a lo que hasta ahora se había venido pagando en moneda nacional; la aplicación de las nuevas tarifas ha sido percibida como una reducción por el efecto causado por la alta tasa de devaluación del Bolívar sufrida durante los primeros meses del año 2003; esto hace que las tarifas se hayan asemejado temporalmente un poco más a las de la región, pero no por una disminu-

ción en las mismas, sino por la devaluación que ha sufrido la moneda nacional.

- Los costos del servicio siguen siendo elevados, porque se está utilizando la Unidad Tributaria para cobrar el mismo, en vez de utilizar una moneda internacional manejada en el mercado como el dólar o el euro; por esta razón, el costo siempre será mayor que en los puertos del Caribe que compiten con Puerto Cabello, porque esa unidad varía en función de la inflación, por lo que cada año se modifica y tiende hacia el alza; el aumento de la Unidad Tributaria en el período comprendido entre el primer trimestre del año 2002 y el primer trimestre del año 2003 varió en un 31,08%.

**Gráfico 2. Costos del Servicio de Pilotaje en los Principales Puertos del Caribe. Abril 2003**



Fuente: Banco Central de Venezuela. Reporte Trimestral.

Para poder observar la diferencia de costos entre el Puerto de Puerto Cabello y los principales puertos de la Región del Caribe, se presenta el siguiente gráfico, que no hace más que evidenciar lo costoso que son los

puertos venezolanos, con relación a los principales puertos del Caribe, sobre todo en lo relativo al servicio de pilotaje.

### CONCLUSIONES

El análisis realizado en el presente trabajo a la incidencia económica y comercial del nuevo marco jurídico marítimo venezolano en el servicio de pilotaje en Venezuela, presentan las siguientes conclusiones:

- La publicación del Reglamento de Pilotaje, permite a los involucrados conocer especificaciones del servicio, evita malas interpretaciones de la Ley, conocer las reglas y procedimientos que deben ser aplicados y conocidos para lograr un servicio más eficiente que el que se ha venido prestando hasta ahora.
- Aplicación de un Nivel de Bandas, que evita tarifas que estén fuera de competencia; el cliente puede conocer los costos del servicio porque conoce anticipadamente cual es la máxima tarifa que se paga por el servicio de pilotaje.
- Una importante ventaja, es que el servicio de pilotaje podrá ser prestado bajo un régimen de concesión; esto busca la ejecución de un servicio más competitivo con relación a otros puertos, así como la disminución de la participación del Estado en la prestación de servicios públicos, creándose de esta forma pilotos públicos independientes que tendrán como responsabilidad mejorar el servicio y hacer que los puertos comerciales venezolanos sean atractivos a los usuarios.
- La desventaja en cuanto al ámbito comercial es que el Nivel de Bandas fue establecido de una forma inflexible, por que el rango que implantaron entre las bandas mínima, media y máxima es muy pequeño, esto hace que no se logre el nivel de competencia ni de negociación esperado por los pilotos para que sea atractiva la creación de Compañías Privadas prestadoras del servicio; por lo tanto el servicio prestado no será lo suficientemente eficiente y competitivo a nivel de la región del Caribe; esto hace que las concesiones presenten el problema, de que a pesar de ser positivo el concepto que se quiere materializar, el llevarlas a cabo no será tan fácil, pues las tarifas que deben manejar estas nuevas empresas, están limitadas por un nivel de bandas rígido que no permite la libre oferta y demanda del mercado.

- En lo relacionado al aspecto económico, se observa como único incentivo presentado por la ley para los usuarios, el hecho que se haya logrado luego de varias discusiones, que el servicio se cobre por maniobra (atraque y desatraque); que se aplique una tarifa *flat*, es decir, no se cobran recargos de sobre tiempo, ni nocturnos ni diurnos, se cobra la misma tarifa a cualquier hora del día en que el servicio sea solicitado.
- El INEAI ha sido nombrado por el Estado a través del Ministerio de Infraestructura como la autoridad en el ámbito marítimo; éste instituto es entonces efectivamente responsable del óptimo desempeño y desarrollo de las actividades conexas; además de velar por la seguridad de la navegación y la calidad de los servicios públicos relacionados a la actividad acuática. A él le corresponde por ley otorgar las concesiones, fijar las tarifas que se deben aplicar por la prestación del servicio de pilotaje y percibir el 10% de los ingresos brutos de las Compañías concesionadas.
- La publicación de la Providencia Administrativa No. 48, tiene como efecto que la prestación del servicio de pilotaje, el cual es un servicio que se presta a nivel internacional, esté concebido en el país por los entes encargados de fijar las tarifas, como un servicio público, exclusivamente de consumo interno y además expresado en unidades tributarias; esto hace que el armador tenga que pagar por un servicio público (que en algunas oportunidades podrá ser prestado por entes privados), una tarifa que no se adapta a los estándares internacionales, sino a los niveles de inflación de Venezuela, porque esta tarifa reflejada en Unidades Tributarias varía anualmente; lo que trae como consecuencia que el servicio, no sea competitivo en cuanto al nivel de costos, con relación a otros puertos que compiten comercialmente con los principales puertos comerciales del país. Al aumentar los costos en los servicios, se generará un aumento en el flete y esto puede generar a fin de cuentas una merma en el volumen del comercio internacional tanto de importación como de exportación. En los actuales momentos Venezuela a nivel del Caribe sigue siendo un puerto comercialmente poco atractivo y costoso, por no utilizar una moneda de comercio internacional para su cobro, sino una fluctuante unidad tributaria afectada por la inflación interna.
- El servicio de pilotaje es un servicio costoso por la unidad que actualmente se utiliza para cobrar el mismo (UT); sin embargo exis-

te un factor positivo, que es que los principales puertos comerciales de Venezuela como La Guaira y Puerto Cabello, en lo que se refiere al cobro por el pilotaje, se han hecho temporalmente más competitivos con respecto a los principales puertos comerciales de la región del Caribe, porque sus costos han bajado, debido a la preciada devaluación de la moneda venezolana en los primeros meses del año 2003.

### RECOMENDACIONES

1. Materializar lo antes posible las concesiones es necesario, ya que el hecho de que el pilotaje comience a ser prestado por empresas privadas, es un elemento que supone una mejoría en el servicio, así como un nivel de responsabilidad mayor para quienes lo prestan.
2. Revisar las tarifas de la Providencia No. 48 para cumpliendo con la ley, basarlas en una verdadera estructura de costos del servicio y mantener así la posibilidad de competencia internacional.
3. Revisar el Nivel de Bandas utilizado actualmente para el cobro del pilotaje, ya que el rango existente entre la mínima y la máxima es muy pequeño. Se debe aplicar una tarifa techo hacia abajo, de esta forma se puede lograr la libre oferta y demanda en el mercado y por ende la libre competencia entre los prestadores del servicio.
4. Cobrar la tarifa por prestar el servicio de pilotaje, en una unidad de comercio internacional, como el dólar o el euro, esto haría que el país fuese más competitivo a nivel de costos con respecto a otros puertos, no se estaría exportando la inflación interna; además el cobrar el servicio de ésta forma es una práctica común en la mayoría de los países del mundo.
5. Es conveniente que el INEA ejecute sus funciones, como un ente facilitador y responsable, que busca el óptimo desarrollo de la actividad del pilotaje, procurando no convertirse en un obstáculo al momento de llevar a cabo la misma.

### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

#### Libros

- Alvarez Ledo, Tulio (2001). *Derecho Marítimo*. Tomo I. pp. 186-189.
- Guzmán Quevedo, Pedro J. (1983). *Pilotaje, Lanchaje y Remolcadores*. Caracas. pp. 20-23, 97-99, 130-113, 117-124.
- Omaña, Gustavo (2001). Análisis Jurídico de la Responsabilidad del Piloto en Venezuela. *Revista Marítima Venezolana de Investigación y Postgrado (DOCTUM)*, Vol. 4, No. 1, pp. 137-150.
- Ramírez, Tulio (1999). *Como hacer un Proyecto de Investigación*. Cafracas: Editorial Panapo. pp. 74 -77, 83, 132, 137.
- Tamayo y Tamayo, Mario (1997). *El Proceso de la Investigación Científica*. México: Editorial Limusa, S.A. de C.V. pp. 50-61, 64-66, 71-74.
- Villarroel, Francisco (1998). *Derecho Marítimo*. Caracas: Paredes Editores. pp. 323-328.
- Villegas, Héctor B. (1992). *Curso de Finanzas, Derecho Financiero y Tributario*. Editorial Desalma. 5ta edición. pp. 06 y 07.

#### Fuentes de Tipo Legal

- Decreto No. 1966. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 34.857, diciembre 6, 1991.
- Ley de Pilotaje. *Gaceta Oficial de la República de Venezuela*, No. 5.263. 1998.
- Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 36.980, junio 26, 2000.
- Ley de Reactivación de la Marina Mercante y Plan de Desarrollo del Sector Acuático. Ministerio de Infraestructura. Dirección General de Transporte Acuático. Julio de 2000. Caracas.
- Ley de Reforma Parcial del Decreto con Fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 37.570, noviembre 14, 2002.
- Ley General de Marina y Actividades Conexas. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 37.321, noviembre 09, 2001.
- Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 37.290, septiembre 25, 2001.

- Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 37.330, noviembre 22, 2001.
- Providencia Administrativa No. 46. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 37.557, octubre 28, 2002.
- Reglamento del Servicio de Pilotaje. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 37.577, noviembre 25, 2002.

#### Artículos de Prensa

- Badillo, Xiomara (2000, junio 20). Armada propone la creación de tribunales acuáticos. *El Estrado*. Venpres. p. 5.
- Castillo, Alcides y Mujica, Felipe (2000, octubre 3). Es inconveniente otorgar la Ley Habilitante por un año. *El Nacional*. Política.
- Foro "Ley de los Espacios Acuáticos y Consulares" (2001, noviembre 15). Universidad Marítima del Caribe. Dirección de Investigación Postgrado. Caracas.
- Foro "Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional" (2000, julio, 14). CIED. Caracas.
- Guerra Fortique, Luis (2000, julio 01). Nueva Ley General de Marina incrementará inversiones en el sector. *El Globo*. Economía.
- Hurtado Soucre, Ismael Eliécer, Gral. Div. (Ej.) (2001, octubre, 13). El Ministerio de Infraestructura a la Gente de Mar. *El Nacional*. Opinión.
- Marval Fuentes, José (2001, junio 04). La Armada versus la Marina Mercante. *El Nacional*. Opinión.
- Méndez, Norberto J. (2000, diciembre 02). La industria venezolana no está en capacidad de construir buques grandes. *El Nacional*. Economía.
- Muci-Abraham, José (2001, noviembre 21). Microsol: Factoría de Leyes Express. *El Nacional*. Opinión.
- Requena, Mercedes (2001, agosto 23). Oficiales de la Marina Mercante quieren formar Cooperativas. *Tal Cual*. Economía.
- Rojas Jiménez, Andrés (2000, noviembre 7). La Habilitante incluirá reforma de la ley de asignaciones económicas. *El Nacional*. Economía.
- Romero, Dubraska (2001, julio 10). El Mar bajo Derecho. *Tal Cual*. Política.
- Urbáez, Andrés (2001, junio 5). Militarizada la Marina Mercante. *Tal Cual*. p. 13. Economía.

- Urbáez, Andrés (2001, octubre 03). La Marina Mercante herida de muerte. *Tal Cual*. p. 13. Economía.

#### Trabajos y Tesis de Grado

- Domingo Silva, José (1999). *Impacto de las Reformas recientemente promulgadas de las leyes que regulan el sector de la Marina Mercante Nacional, sobre su desarrollo*. Trabajo de grado para optar el título de Capitán de Altura. Universidad Marítima del Caribe. Caracas.
- Fuenmayor Monsart, Alberto J. (1996). *Propuestas para el mejoramiento del servicio de pilotaje en los Terminales Marítimos de Corpoven*. Trabajo de grado. Universidad Marítima del Caribe. Caracas.
- Guerra, David (2000). *Estudio de Factibilidad para la privatización del servicio de pilotaje del Río Orinoco*. Trabajo de Grado. Universidad Marítima del Caribe. Caracas.
- Henríquez Rojas, William (2001). *Instalación de una estación de pilotaje en un punto intermedio en el tramo Matanzas-Boca Grande del canal de navegación del Río Orinoco*. Trabajo de Grado. Universidad Marítima del Caribe. Caracas.
- JBC (enero 1998). *Revisión de las Leyes de Pilotaje Marítimo de varios países vis a vis Interrupciones de Operaciones por los Pilotos*.
- Riut, Guillermo (Cap.) (1987). *Privatización de los Servicios de Pilotaje en Venezuela*. Trabajo de Grado. Universidad Marítima del Caribe. Caracas.

#### Fuentes Electrónicas en Línea

- Autoridad Portuaria en Guayaquil. Practicaje en Ecuador: (Documento en línea) Disponible: <http://www.apg.com.ec/intro.htm>.
- Banco Central de Venezuela. *Venezuela – Devaluación vs. Inflación & Crecimiento Valor Unidades Tributarias*. Reporte Trimestral. (Documento en línea) Disponible: <http://www.bcv.org.ve>.
- Biblioteca "Dr. Jorge Villalobos Padilla" del ITESO. Investigación Documental. (Documento en línea) Disponible: <http://www.gdl.iteso.mx/biblio/formación>.
- Capitán Alfonso Muñoz Fernández. Navegación de Prácticos en España: (Documento en línea) Disponible: <http://www.mgar.net/practico.htm>.
- Practicaje y Pilotaje: *Reglamento de la República Argentina. Decreto 2694/91*. (Documento en línea) Disponible: <http://www.nestromar.com/informaciones/practicaje-pilotaje.htm>.

Practicaje en España: *Ley 27/1992 de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. España*. Título III de la Marina Mercante. Capítulo V del Servicio de Practicaje. (Documento en línea) Disponible: [http://www.noticias.juridicas.com/base\\_datos/admin/127-1992.t3.html](http://www.noticias.juridicas.com/base_datos/admin/127-1992.t3.html).

República Oriental del Uruguay. Poder Legislativo. Ley 16.595. 25 de Octubre de 1994 – No. 24.159. El Practicaje. (Documento en línea) Disponible: <http://www.parlamento.gub.uy/leyes/ley16595.htm>.

*Reglamento de la Ley de Navegación de México*. El Pilotaje. Capítulo I. De los permisos (Documento en línea) Disponible: <http://www.sct.gob.mx/marco/reglamentosdelsector/navegación/titulo6.htm>.

*Ley de Navegación. Diario Oficial de la Federación. Enero 04, 1994. México*. Título III, Capítulo III. Pilotaje en México. (Documento en línea) Disponible: <http://www.tareaweb.com/data/leyes>.

El Incentivo Fiscal como Instrumento para reactivar el Transporte Marítimo Nacional (Años 2000-2003) \*

Por: Ricardo A. García Brito

**ABSTRACT**

The Fiscal Incentive as Instrument for the National Maritime Transport Reactivation (2000-2003)

The purpose of this investigation is the evaluation of the impact that on Venezuelan Maritime Transport has had the Fiscal Incentives measures included in the Law for the Reactivation of the National Maritime Transport. In order to achieve it, the methodology used was a documental investigation consisting in the research of the applications submitted by the contributors to the SENIAT (Integrated National Service for Customs and Taxes Administration), trying to get the taxes exonerations due to Ships and Accessories Imports. Also there were analyzed the different Maritime and Taxes Laws, with a direct incidence in the Maritime Transport in order to establish their influence on the commercial decisions of the Shipping Companies operating or intending to do so in Venezuela. Also was studied the Economic Policies elaboration processes with the intention to prove the foreign agents participation, specifically the Andean Community, in the design of the recent issued Maritime Laws. This due to the evident advantage that Foreign Companies have over the national ones, specially for the Income taxes applied on each of them. Once all these information was processed the conclusion was that, despite the Cabotage activity increase specially in the passenger and fuels transport, these activities are exempted of Tax charges as the VAT and Enterprise Assets, their contribution to the State

\* Resumen del Trabajo de Grado presentado por el autor como requisito para optar al grado académico de Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Marítimo, en noviembre de 2003, ante la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Marítima del Caribe.

Treasury is minimum, and it does not justify the benefits given by the Law. Finally, is proposed the use of the Tax Regime related to the Tonnage, as done in Spain, that somehow eliminates the difference between National and Foreign Companies in the Income Taxes to be paid.

Keywords: Fiscal Incentive, National Maritime Transport Reactivation.

### RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo evaluar el impacto que han tenido sobre el transporte marítimo venezolano las medidas de incentivo fiscal incluidas en la Ley de Reactivación de la Marina Mercante. Para lograrlo, la metodología utilizada fue la de una investigación documental que consistió en examinar las solicitudes realizadas por los contribuyentes ante el Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT), con la finalidad de obtener la exoneración del pago de los impuestos por concepto de importación de buques y accesorios. También se analizaron las distintas leyes, tanto marítimas como tributarias, que inciden directamente sobre el transporte marítimo en el país, a fin de determinar su influencia sobre las decisiones comerciales de las empresas navieras que trabajan o deseen hacerlo en Venezuela. Asimismo, se estudió el proceso de elaboración de políticas económicas, con la intención de comprobar la participación de agentes externos al país, específicamente la Comunidad Andina, en el diseño de las leyes marítimas recién promulgadas. Esto debido a la evidente ventaja que tienen las empresas extranjeras sobre las nacionales, especialmente por el régimen del impuesto sobre la renta que aplica para cada una de ellas. Una vez procesada toda esa información se llegó a la conclusión de que, a pesar de haberse incrementado la actividad de cabotaje, especialmente el transporte de personas y combustible, estas actividades, al estar exentas del pago de impuestos tales como el IVA y el de Activos Empresariales, el aporte al fisco es mínimo, lo que no justifica la continuación del beneficio otorgado en la ley. Finalmente, se propone la utilización del régimen de impuesto en función del tonelaje, tal y como lo ha hecho España, que de alguna manera elimina esa

**RICARDO A. GARCIA BRITO**

diferencia entre empresas nacionales y extranjeras, en cuanto al impuesto sobre la renta a pagar.

Palabras Clave: Incentivo Fiscal, Reactivación del Transporte Marítimo Nacional.

### INTRODUCCION

En algunas ocasiones, el Estado Venezolano ha utilizado el incentivo fiscal como instrumento de política económica para estimular el desarrollo de la estructura productiva del país.

Muchas veces, por no decir siempre, esta decisión suele ser tomada bajo la presión de las circunstancias del momento histórico que vive la nación, sin que la misma sea el producto del análisis de las circunstancias que inciden directamente sobre el área que se quiere ayudar. Particularmente en el sector marítimo, los gobiernos ensayan diferentes tipos de ayudas, tanto directas como indirectas, con el objeto de impulsar y desarrollar el crecimiento de las actividades ligadas al sector acuático.

Generalmente, estas medidas van desde el subsidio de la construcción naval, la reserva de carga y cabotaje, la amortización acelerada del buque, hasta el otorgamiento de beneficios fiscales, como la exoneración de impuestos, rebajas en el impuesto a pagar, etc.

Debido a esto, el presente trabajo tiene como propósito esencial analizar la situación actual en que se encuentra la Flota Nacional, como consecuencia del otorgamiento de incentivos fiscales por parte del Estado, con el objeto de evitar la emigración de los navieros venezolanos hacia los pabellones de conveniencia, particularmente de la flota petrolera, quienes harían uso de este instrumento para explotar unidades sumamente sofisticadas en términos de bajo costo y en donde las empresas navieras no pagan impuestos en función del beneficio obtenido, limitándose simplemente a pagar una suma anual de pequeña cuantía por tonelada de arqueo matriculado.

### LA POLITICA ECONOMICA

El análisis de los problemas básicos que plantea la elaboración de las políticas económicas, sus objetivos, instrumentos, conflictos y resultados

**EL INCENTIVO FISCAL COMO INSTRUMENTO PARA REACTIVAR...**

es lo que constituye el *objeto* de la Política Económica. Esta, como disciplina, forma parte del Sistema de Ciencias Económicas y a su vez tiene una estrecha relación con la Ciencia Política.

El aspecto económico y el político presentan un alto grado de interacción, sobre todo en temas centrales como el de la toma de decisiones en materia económica, la asignación de recursos, la distribución de la renta o la estabilización de la economía.

La Política Económica se interesa por problemas como “el poder”; los distintos sujetos y grupos e instituciones que intervienen -o pueden intervenir- en la elaboración de las políticas o en la toma de decisiones; el deseo, público o no, por unos fines y/o instrumentos por parte de grupos y partidos políticos, entre otros.

Por estas razones, es preciso desarrollar el tema del proceso de elaboración de la política económica, para descubrir la verdadera intención que motivó la promulgación de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante en julio de 2000. Para esto bastará relacionar los resultados obtenidos a través de la presente investigación con las circunstancias y elementos legales que rodean el ejercicio del transporte marítimo en el país.

### EL PROCESO DE ELABORACION DE POLITICAS ECONOMICAS

El proceso de toma de decisiones en política económica puede ser muy complejo, debido principalmente a la intervención de personas e instituciones que generalmente causan retrasos en el diseño y aplicación de cualquier medida en ese sentido. Con frecuencia estos problemas traen como consecuencia que las políticas implementadas no logran alcanzar el objetivo propuesto cuando fueron diseñadas.

Según **Kirschen (1969)**, existen tres categorías fundamentales para encontrar el origen de las decisiones en materia de política económica. Estas son:

- Los sucesos imprevistos.
- Los desarrollos críticos.
- Los cambios en las ideas.

Dicho autor señala que la primera fuente u origen para la toma de decisión en materia económica es la más fácil de identificar, pues la aparición de *sucesos imprevistos* implica la puesta en marcha de algún tipo

de actuación para responder a una situación imprevista.

Por ejemplo, en Venezuela, a raíz del deslave ocurrido en el Estado Vargas en diciembre de 1999, el gobierno se vio forzado a tomar decisiones en materia de carácter económico para enfrentar la crisis generada por esos acontecimientos.

En esa oportunidad, el Ejecutivo Nacional publicó, en Gaceta Oficial No. 36.852 de fecha 17 de diciembre de 1999, un decreto mediante el cual se exoneraba del pago del Impuesto al Valor Agregado a todas las ventas, prestaciones de servicios, retiros y desincorporaciones de inventarios que se encontraban destinados a favor de los compatriotas afectados por la situación de catástrofe.

Como se observa, esta medida fue tomada en razón de los acontecimientos ocurridos, lo cual requería una toma de decisión verdaderamente rápida.

Continuando con la segunda categoría, Kirschen establece que los *desarrollos críticos* responden a un deterioro gradual de la situación o a que ésta alcance un límite intolerable. En cualquiera de los casos y a diferencia de la anterior, la toma de decisión basada en este aspecto exige el paso por una fase o periodo de toma de conciencia.

Finalmente, concluye el mismo autor que las *nuevas ideas* son aun más difíciles de ubicar, dado que sólo se tiene conocimiento de esta categoría cuando un gobierno decide aplicarla de acuerdo con la visión que tenga de las cosas.

Por ejemplo, el Ejecutivo Nacional ha desarrollado un plan para que las familias de más bajos ingresos económicos puedan criar pollos en las platabandas de sus casas, con el objeto de incrementar el ingreso familiar. Como se observa, este tipo de política se sostiene sobre conceptos económicos ya superados, donde prácticamente la economía retrocede a un estado preindustrial.

En contraste con esta política, cabe considerar que la razón que originó la decisión de promulgar las nuevas leyes marítimas venezolanas se debió principalmente a la imposición de las ideas provenientes de la Comunidad Andina con el objeto de profundizar el proceso de globalización, cuya manifestación más evidente se presenta a través de los procesos de integración económica.

### EL PAPEL DEL ESTADO EN LA ELABORACION DE POLITICAS ECONOMICAS DE CARACTER FISCAL

Para comenzar, es necesario realizar una breve reseña sobre el papel que tiene el Estado en el proceso de elaboración de políticas económicas, especialmente las de carácter fiscal.

El jurista argentino **Dino Jarach (1985)** señala que “El Estado es una organización humana con determinados cometidos o funciones que le asignan las fuerzas predominantes en un determinado contexto espacio-temporal”.

De acuerdo con esta definición, el autor entiende que para cumplir con sus obligaciones, el Estado debe proveerse de recursos financieros para sufragar el costo de sus políticas. Este punto es lo que normalmente se denomina Potestad Tributaria<sup>1</sup>.

Se dice que la Potestad Tributaria es la base de la soberanía<sup>2</sup> de las naciones en la medida en que los gobiernos no pueden conducir sus políticas si se vieran privados de esos recursos financieros. De ahí la importancia de esta fuente de financiamiento de los Estados.

Además de los ingresos que el Estado y demás entes públicos obtienen en su carácter de entes de Derecho Público y mediante una intervención coactiva de los bienes o rentas de los particulares, en virtud del poder tributario o financiero de que están dotados, existen otras fuentes

---

<sup>1</sup> La Potestad Tributaria es la facultad que tiene el Estado de crear unilateralmente tributos, cuyo pago será exigido a las personas sometidas a su competencia tributaria espacial.

<sup>2</sup> La doctrina de la soberanía denota la descentralización del poder de la comunidad de estados y legitima la libertad de cada estado individual para crear decisiones independientes. Teóricamente, la integración de la comunidad mundial no puede avanzar más allá de la etapa confederal, caracterizada por las Naciones Unidas, porque la adhesión a la doctrina de la soberanía de estado requiere que la facultad final de crear decisiones radiquen en los miembros individuales del grupo. Desde el final de la Segunda Guerra Mundial se han abandonado en escala regional ciertos aspectos de la soberanía, debido al desarrollo de organizaciones como la Comunidad Económica Europea. Plan, Jack C. y Olton, Roy (1971), Diccionario de Relaciones Internacionales.

de ingresos fiscales de las cuales se vale el Estado para financiar sus actividades, a saber:

- Aquellos ingresos que el Estado y demás entes públicos obtienen de los bienes que le son propios o de la actividad económica que ellos mismos realizan.
- El endeudamiento público que son las deudas y compromisos a cargo de la República, reconocidos por la Asamblea Nacional, las cuales se rigen por las disposiciones de la Ley de Crédito Público.

Los Estados modernos subsisten con la idea en mayor o menor grado de satisfacer las necesidades públicas de sus habitantes. En el caso de Venezuela, la Constitución establece claramente la figura del Estado como promotor de la economía, es decir, es él quien se encarga de fomentar y ordenar la economía para asegurar su desarrollo.

Expresamente el artículo 299 de la Constitución obliga al Estado Venezolano junto con la iniciativa privada a promover el desarrollo armónico de la economía nacional con el objeto de generar fuentes de trabajo, alto valor agregado nacional, elevar el nivel de vida de la población y fortalecer la soberanía económica del país.

Para cumplir con ésta obligación, el mismo instrumento legal contempla el deber que tiene toda persona de coadyuvar con los gastos públicos mediante el pago de los impuestos, tasas y contribuciones que establezcan las leyes<sup>3</sup>.

Ahora bien, ¿Qué pasaría si la cantidad de recursos recaudados no alcanzaran para satisfacer las necesidades públicas? Al respecto, la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela en los artículos 311 al 315 del capítulo II, está regida por la máxima de que los ingresos ordinarios (Impuestos de Aduana, sobre la renta, del IVA, regalía petrolera, etc.) deben ser suficientes para cubrir los gastos ordinarios (mantenimiento de la Administración, reparaciones ordinarias, etc.) Esta máxima, establecida en el artículo 311, rara vez es cumplida y por lo tanto el artículo siguiente 312, fija los límites de endeudamiento público previen-

---

<sup>3</sup> Es imperativo entonces expresar que cuando el Estado se convierte en el titular de un derecho subjetivo tributario, frente a él tendrá a obligados a dar, hacer o no hacer.



do una Ley especial que autorice la deuda pública. Esta debe ser autorizada por la Asamblea Nacional.

Con el objeto de ilustrar ésta situación, se transcribe a continuación el artículo 311 del texto constitucional.

La gestión fiscal estará regida y será ejecutada con base a principios de eficiencia, solvencia, transparencia, responsabilidad y *equilibrio fiscal*. Esta se equilibrará en el marco plurianual del presupuesto, de manera que los ingresos ordinarios deben ser suficientes para cubrir los gastos ordinarios

Se enfatiza el término *equilibrio fiscal* por ser el elemento más importante a considerar cuando se adoptan medidas de disminución de la presión tributaria, especialmente por su incidencia en la recaudación de los impuestos.

No es difícil imaginar lo que ocurriría en un país donde sus gobernantes tomaran la decisión de disminuir los tributos sin que eso se tradujera en un incremento de la actividad productiva del país. Dicho en otras palabras, ningún estado puede darse el lujo de disminuir sus ingresos tributarios si no ve recompensado ese sacrificio con un fuerte incremento de la actividad comercial e industrial que aumente su renta nacional<sup>4</sup>.

Para desarrollar este concepto es importante señalar que la mayoría de las naciones del mundo son libres de elegir el criterio que aplicarán para ejercer su poder de imposición, el cual será adoptado generalmente de acuerdo a sus propios intereses económicos y políticos.

La elección de este criterio da nacimiento a lo que se conoce como la Obligación Tributaria, que consiste en la "Relación jurídica existente entre el Estado y el contribuyente que da lugar a una serie de derechos y deberes recíprocos cuyo fin es obtener el cobro y respectivo pago de los tributos, según lo que establezcan las leyes especiales"<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Total de ingresos recibidos por los habitantes de un país.

<sup>5</sup> De lo expuesto se infiere que la fuente de la obligación de pagar tributos es la ley. La voluntad jurídica de los individuos no es apta para crear la deuda tributaria.

De acuerdo con esta noción, se debe comenzar por identificar los elementos que componen la obligación tributaria con el objeto de evaluar sus efectos sobre la gestión comercial de las empresas navieras que trabajan o deseen hacerlo en Venezuela.

Según la terminología utilizada por el brasileño Geraldo Ataliba, el primer punto a ser considerado es el elemento objetivo.

Este se fundamenta en cualquier situación, acto o negocio jurídico, acontecimiento material, estado o situación relevante de capacidad económica tomado en consideración por la norma para configurar cada tributo. A éste elemento se le conoce como *Hecho Imponible*.

Para el caso en estudio se debe considerar a la explotación comercial de los buques y especialmente al traslado de mercancías y / o personas por vía acuática, como la situación de hecho que tipificará el tributo y dará nacimiento a la obligación tributaria.

Otro elemento a estudiar es el subjetivo. Según el mismo autor, este determina al sujeto obligado al pago del tributo, es decir, el *Sujeto Pasivo*. En el negocio marítimo éste elemento es el más difícil de identificar debido, principalmente, a la infinidad de situaciones que se pueden presentar en los contratos de explotación del buque, específicamente en lo relacionado a la gestión comercial.

Con el objeto de ilustrar lo expresado, se toma como ejemplo el caso de los buques Lakemax de PDV Marina. Estos son buques arrendados por la estatal venezolana a la empresa japonesa Mitsubishi bajo la figura de arrendamiento financiero. A su vez, los mismos se encuentran registrados bajo bandera panameña y su tripulación es dotada por una empresa chipriota llamada Hanseatic.

Como consecuencia de esta situación, el lector podrá imaginar lo difícil que es para cualquier Administración Tributaria determinar quién es la persona sobre la cual recae la responsabilidad del pago de los tributos, especialmente por la multiplicidad de situaciones que se pueden constituir como Hecho Imponible; sin embargo, y para efectos del presente trabajo, el autor se basará en el llamado *Objeto del Contrato*, el cual es considerado como la circunstancia objetiva que la ley considera como razón suficiente para reconocer el poder de la voluntad privada para crear obligaciones entre las partes. Al respecto, es preciso señalar que para la mayoría de los autores el objeto del contrato no es propiamente un elemento del contrato, sino un elemento de la obligación.

Adicionalmente a esto, también es importante mencionar que la resolución A.680(17) de la Organización Marítima Internacional (OMI), reconoce la necesidad de establecer un Sistema de Gestión que permita desarrollar y mantener altos niveles de seguridad en la actividad marítima, especialmente para prevenir la pérdida de vida humana en el mar y daños al medio ambiente. Para ello reconoce que, aun cuando la explotación del negocio marítimo puede operar bajo una amplia gama de condiciones diferentes, sólo puede haber una "Compañía" responsable por la explotación del buque.

De acuerdo con el *International Safety Management Code* (ISM Code), se considerará como "Compañía" al dueño del buque o cualquier otra organización o persona que lo gestione, es decir, aquella que asuma la responsabilidad por la operación de la nave y en consecuencia está obligada a cumplir con lo impuesto por este código.

Al respecto, se debe señalar que la Ley General de Marinas y Actividades Conexas establece la obligatoriedad, que tienen todos los buques mayores de 150 UAB inscritos en el Registro Naval Venezolano, de llevar a bordo el original del Certificado Internacional de Gestión de la Seguridad<sup>6</sup>.

Desde el punto de vista del autor, se considera que las obligaciones establecidas en este código son fundamentales para establecer las responsabilidades que, desde el punto de vista tributario, está obligada a cumplir la "Compañía" que gestiona comercialmente el buque.

Para ello bastará con examinar los certificados emitidos por la Administración Marítima correspondiente, con el objeto de determinar el vínculo entre el buque y la compañía responsable de su explotación, a fin de reconocer al Sujeto Pasivo de las obligaciones tributarias.

Continuando con lo señalado por Ataliba, el siguiente elemento a considerar dentro de la obligación tributaria es el *Espacial*. Este se refiere al ámbito geográfico de las normas tributarias, es decir, el territorio dentro del cual van a producir sus efectos el Hecho Imponible. La legislación tributaria venezolana considera el territorio de la República como el espacio geográfico válido para la determinación del Hecho Imponible.

<sup>6</sup> Ver artículo 23 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas.

El siguiente elemento a estudiar, según el mismo autor, es el *Temporal*. Este delimita la realización en el tiempo del Hecho Imponible, es decir, se refiere al momento en que nace la obligación.

Por último, el jurista brasileño menciona al elemento *Cuantitativo*, el cual consiste en la determinación de la cuota de la obligación tributaria que tiene cada contribuyente.

### LA PLANIFICACION FISCAL INTERNACIONAL Y SU RELACION CON EL NEGOCIO DEL TRANSPORTE MARITIMO

Como se sabe, la explotación de cualquier actividad de comercio o tenencia de algún patrimonio en cualquier país del mundo está sujeta al pago de impuestos y tasas. Esto es debido a que, como se explicó anteriormente, cada país tiene necesidad de proveerse recursos financieros para financiar sus actividades y ejecutar sus propias políticas.

Debido a que el transporte marítimo es una actividad mercantil que por su condición internacional tiene implicaciones más allá de las fronteras de los países, muchos dueños y armadores de buques estudian complejas formulas legales y económicas para disminuir la carga tributaria derivada de la explotación del negocio de transporte por vía acuática, de personas y/o bienes.

A juicio del tributarista español Joaquín de Arespachaga<sup>7</sup>, a esta situación se le conoce como planificación fiscal internacional y la misma tiene como objetivo, analizar la interacción entre los sistemas jurídico-fiscales de al menos dos Estados, para lo cual establecen formulas de acción coordinada que permiten obtener un resultado eficiente desde el punto de vista fiscal, es decir, disminuir la carga tributaria con el objetivo de incrementar las utilidades.

Existen situaciones donde no es necesario planificar para saber cual país presenta la mejor opción, sobre todo por la avidez insaciable que tienen algunos países del mundo para atraer inversión extranjera y a la vez por retener la propia. En algunas ocasiones, sobre todo en países menos desarrollados, los llamados grupos de presión logran introducir

<sup>7</sup> Planificación Fiscal Internacional (1998).

modificaciones a las leyes para disminuir las obligaciones derivadas de la explotación de sus negocios.

Con la reforma de la Ley de Impuesto Sobre la Renta Venezolana en 1999, se introdujeron por primera vez conceptos como el de renta mundial; el gravamen especial a las rentas en los paraísos fiscales; el tratamiento de las empresas vinculadas entre sí y el impuesto a los dividendos repartidos en exceso de la renta gravada.

En el caso particular de los paraísos fiscales, esta misma Ley considera como paraísos fiscales a aquellos países o jurisdicciones de "baja imposición fiscal"; es decir, cuando el impuesto sobre la renta sea del 20% o menos. Asimismo, se presume que quien tiene cuentas en un paraíso fiscal, lo hace para no pagar impuestos.

Debido a esta situación, la principal diferencia que contempla esta ley con relación a la renta obtenida en otros países no considerados como jurisdicciones de baja imposición fiscal, es el requisito que deben cumplir los comprobantes contables. Los artículos 107 al 109 establecen las normas que deben cumplir, tanto la contabilidad como los comprobantes provenientes de dichos países. En este caso, dichos comprobantes deben presentarse traducidos al castellano.

Otro aspecto importante a resaltar se refiere a las concesiones que establece la misma ley a aquellos contribuyentes que poseen inversiones en activos fijos, en los llamados paraísos fiscales. El artículo 102 señala que no estarán sujetos al régimen de transparencia fiscal internacional<sup>8</sup>, aquellos ingresos provenientes de actividades empresariales realizadas en jurisdicciones de baja imposición fiscal, cuando más del 50% de los activos totales de estas inversiones consistan en activos fijos afectos a la

<sup>8</sup> El origen de las normas sobre transparencia fiscal internacional se encuentra en la legislación norteamericana sobre *controlled foreign corporations*, conocida abreviadamente como normas CFC. Su finalidad es evitar los efectos que se producen, en un mercado de capitales liberalizado, cuando sujetos residentes en países con sistemas tributarios convencionales colocan sus capitales en sociedades residentes en territorios de baja tributación, por motivos exclusivamente fiscales, para evitar la imputación en sus bases imponibles de las rentas generadas por esos capitales. Aguilar Mateo, Rafael (1998), *Transparencia Fiscal Internacional, Quiénes están sujetos a este régimen tributario*, <http://w3.el-mundo.es/sudinerio/noticias/act-144-10a.html>.

realización de dichas actividades.

Analizando esta situación cabe preguntarse, ¿Qué sentido tiene aplicar el régimen de Transparencia Fiscal, si la ley contempla este tipo de concesiones? Resulta obvio que esta medida beneficia a los grandes capitales, permitiendo hacer inversiones en activos fijos, que estén ubicados en los llamados Paraísos Fiscales. Se debe recordar que la renta producida en esas jurisdicciones por personas extranjeras, generalmente, está exenta del pago de impuesto.

De acuerdo con la opinión del abogado venezolano **Juan Garay (2002)**:

Puede ocurrir que el contribuyente tenga en un país de los llamados paraísos fiscales algún negocio, por ejemplo, un hotel de turismo, una refinería, una línea aérea, etc. En caso de ingresos de tipo empresarial, si lo invertido en activos fijos (la edificación y el mobiliario si es un hotel, los aviones y hangares, etc. si se trata de una línea aérea) pasa del 50% de la inversión total, tales ingresos empresariales no están considerados como del CAPITULO II (que se refiere a los paraísos fiscales y exige, por tanto, normas contables muy estrictas), sino que se regirán por las normas referentes a los ingresos del exterior en general. Un caso ocurre con los barcos, que es costumbre matricularlos en paraísos fiscales como Liberia o Panamá. En virtud del artículo 102 las empresas venezolanas que tengan buques matriculados en esos países, tendrán que cancelar aquí el impuesto por las ganancias de dichos buques, pero lo harán sin tener que someterse a las reglas estrictas del Capítulo II, pues se trata de activos fijos.

El autor considera importante llamar la atención sobre esta diferencia contenida en la ley, justamente cuando son conocidos en el mundo marítimo, los beneficios que en materia fiscal proporcionan dichos países.

Esta situación sugiere la idea de la influencia ejercida por algún sector (Grupos de Presión), para introducir este concepto en la mencionada Ley de Impuesto Sobre la Renta.

#### **NORMAS TRIBUTARIAS QUE REGULAN EL EJERCICIO DEL TRANSPORTE MARITIMO EN VENEZUELA**

Durante el acto celebrado en el Puerto del Guamache el 26 de junio del año 2000, donde el Primer Mandatario Nacional firmó la promulga-

ción de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, el Director General de Transporte Acuático, Contralmirante Marcial González Castellanos, decía refiriéndose a la ley recién promulgada, lo siguiente:

Este instrumento comienza por definir criterios de estabilidad jurídica, de preservación del estado de derecho frente a un mundo globalizado. Por ello asienta que el Transporte Marítimo, Nacional e Internacional y todas sus ramas conexas, son de interés público y revisten carácter estratégico, es decir, que serán objeto de atención prioritaria y dedicación preferente. Y cuando una materia tiene esas características no se trata de que el Estado, concebido como poder central, como rama ejecutiva, tenga todas y en forma exclusiva las responsabilidades. Al contrario, se trata de que la Administración asuma su papel y de que los particulares, consciente y responsablemente cumplan el suyo.

Este primer concepto es importante. Venezuela proclama al mundo que el mar es una materia de su mayor interés y que con todas las actividades que allí se puedan desarrollar invita a la observación de los países amigos de un proceso que tendrá signos claros en los próximos meses.

Al invitar a esa observación, Venezuela quiere aperturar (sic) un modelo distinto de registro de embarcaciones y en su promoción ofrece a los inversionistas la exclusividad del tráfico de cabotaje.

Los numerosos incentivos fiscales y desgravámenes tributarios constituyen la evidencia de que iniciamos el proceso con claridad en el pensamiento, con disposición seria para promover inversiones y con voluntad para alcanzar signos de desarrollo económico capaces de coadyuvar a la mejora de nuestros niveles de vida.

De estas palabras se evidencia que el objetivo concebido dentro del marco de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante fue el de ofrecer a los inversionistas, tanto nacionales como extranjeros, la posibilidad de realizar el tráfico de cabotaje.

Al respecto, la Ley Orgánica de Aduanas en su artículo 72, define al cabotaje como:

El tráfico marítimo, fluvial, lacustre y aéreo de mercancías y equipajes nacionales o nacionalizados, entre diversos lugares del territorio del país, solamente podrá efectuarse en vehículos de matrícula nacional, salvo que el Ministerio de Hacienda disponga lo contrario, de acuerdo con el procedimiento que señale el Reglamento.

De acuerdo con esto, se puede afirmar que en el país este tipo de

navegación está reservado a los buques inscritos en su registro naval, mientras que, por otra parte, la única restricción que existe para la navegación internacional es la que aparece en el artículo 13 de la Ley Orgánica de Aduanas, que establece lo siguiente:

Todo vehículo que practique operaciones de tráfico internacional, terrestre, marítimo y aéreo, deberá contar con un representante domiciliado en el lugar del país donde vayan a efectuarse dichas operaciones, quien constituirá garantía permanente y suficiente a favor del fisco nacional, para cubrir las obligaciones en que puedan incurrir los porteadores, derivadas de la aplicación de esta ley, de las cuales será responsable solidario...

Como se observará, esta norma permite la realización del comercio marítimo internacional por cualquier buque siempre y cuando el mismo tenga un representante domiciliado en el país. Este señalamiento es de mucho interés debido a que, si bien éste tráfico puede ser realizado por una compañía naviera, no necesariamente la misma forma parte de la Marina Mercante Nacional.

Por esta razón, es preciso aclarar que las ayudas que adopte el Estado Venezolano para reactivar a este sector deben estar diseñadas en función del logro de los objetivos nacionales, específicamente para incrementar y desarrollar la creación de empresas "venezolanas" que contribuyan con la formación de riqueza en el país.

Ahora bien, tal y como se explicó anteriormente, el cabotaje debe realizarse en buques con bandera venezolana, pero esto no significa que el buque tenga que ser propiedad exclusivamente de ciudadanos venezolanos.

Al respecto, el artículo 130 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas establece que podrán inscribirse en el Registro Naval Venezolano los buques que sean:

1. Propiedad de ciudadanos venezolanos.
2. Propiedad de personas jurídicas venezolanas, debidamente constituidas y domiciliadas en el país.
3. Propiedad de inversionistas extranjeros que cumplan con las normas relativas a la participación de los capitales extranjeros.
4. Registro extranjero, arrendados o fletados a casco desnudo por período igual o superior a un (1) año por cualesquiera de las

personas naturales o jurídicas a que se refieren los numerales 1, 2, y 3 que anteceden.

5. Los de registro extranjero dados en arrendamiento financiero a las personas naturales o jurídicas a que hace referencia los numerales 1, 2, y 3 de este artículo.
6. Los buques construidos en astilleros nacionales, independientemente de la nacionalidad de su propietario.

Esta condición presenta una situación muy delicada debido a que, desde el punto de vista de la Ley de Impuesto sobre la Renta Venezolana, el transporte de mercancías realizado por una empresa extranjera tributa bajo un esquema de renta presunta<sup>9</sup>, mientras que una empresa nacional determina su base imponible bajo el esquema de los resultados obtenidos, es decir: [ Ingresos – (Costos + Deducciones) ].

El fundamento legal de esta diferencia se encuentra en el artículo 36 de la Ley de Impuesto sobre la Renta vigente que señala lo siguiente:

Los enriquecimientos netos de las agencias o empresas de transporte internacional constituidas y domiciliadas en el exterior o constituidas en el exterior y domiciliadas en Venezuela, serán el diez por ciento (10%) de sus ingresos brutos. Estos ingresos estarán representados por la mitad del monto de los fletes y pasajes entre Venezuela y el exterior y viceversa y por la totalidad de los devengados por transporte y otras operaciones conexas realizadas en Venezuela.

La diferencia entre estos esquemas favorece a las empresas extranjeras, no solamente por la disminución en la base imponible que incide sobre el monto a pagar, sino por la fácil aplicación del sistema que simplifica las operaciones al retener el impuesto al momento del pago.

Tal y como se explicó anteriormente, la última reforma de la Ley de Impuesto Sobre la Renta introdujo el principio de la Renta Mundial. Esto significa que la misma grava todos los enriquecimientos netos sin importar el lugar donde se hayan obtenido.

<sup>9</sup> Bajo este esquema, las empresas determinan la base imponible del Impuesto mediante una "presunción" de su renta. El mecanismo mediante el cual se trata de aproximar la renta efectiva es un porcentaje a las ventas de la empresa.

Al respecto, el especialista en Derecho Tributario Ronald Evans Márquez<sup>10</sup> señala que la adopción del criterio de renta mundial:

Supedita la potestad tributaria del Estado a la existencia de una vinculación o relación del contribuyente con el Estado. Cuando existe una conexión sustancial entre los dos que permita calificar como residente a la persona o entidad, la renta del contribuyente residente es sometida en su totalidad a la imposición del Estado.

Esto quiere decir que con la adopción de este principio, todas las rentas obtenidas por personas residentes en el país, estarán sometidas al imperio de la Ley de Impuesto Sobre la Renta Venezolana, independientemente del lugar donde se haya obtenido el enriquecimiento.

Por otra parte, esta misma ley contempla otro principio de carácter objetivo denominado principio de la fuente territorial, que consiste en someter a impuesto a todos los rendimientos obtenidos dentro del territorio de la República, sin importar la nacionalidad, el domicilio o lugar de residencia del contribuyente.

De acuerdo con esta situación, el esquema de retención en la fuente resulta más ventajoso para las empresas navieras extranjeras, principalmente, porque es un sistema mucho más simple de aplicar y que tal como se demostró, presenta una clara disminución en la base imponible sobre la cual se aplica la alícuota para determinar el tributo a pagar.

Ahora bien, de acuerdo con lo que se mencionó anteriormente, el transporte marítimo es una actividad mercantil de naturaleza internacional cuya característica más sobresaliente es la de estar sujeta a la jurisdicción de los diferentes países donde desarrolla su actividad. Esto trae como consecuencia que la explotación comercial del buque esté sujeto, desde el punto de vista tributario, a una doble imposición internacional.

**Alegría Borrás (1974)** define a la Doble Imposición Internacional como "aquella situación por la cual una misma renta o un mismo bien resultan sujetos a imposición en dos o más países, por la totalidad o parte de su importe, durante un mismo período imponible y por una misma causa".

<sup>10</sup> Régimen Jurídico de la Doble Tributación Internacional (1999).

Por esta razón, la escogencia de los criterios de imposición por parte de los Estados generalmente causan conflictos que se traducen en una excesiva carga sobre las empresas, afectando el flujo comercial internacional.

La forma de eliminar o minimizar los efectos de estos conflictos, es a través de los convenios para evitar la doble tributación internacional. Estos buscan resolver los problemas derivados por los principios de tributación sobre la fuente o residencia.

En materia de transporte aéreo y/o marítimo, Venezuela ha firmado aproximadamente 12 convenios para evitar la doble imposición internacional y la característica más resaltante de ellos es que "Las rentas obtenidas por una empresa de un Estado Contratante, procedentes del ejercicio de la navegación marítima o aérea, en tráfico internacional, están exentas de imposición en el otro Estado Contratante".

Analizando esta situación, cabe preguntarse ¿Qué ocurriría si una empresa proveniente de un país con el que Venezuela haya suscrito un convenio para evitar la doble tributación en materia de transporte marítimo, hiciera cabotaje?

De acuerdo con el régimen aplicable, la base imponible se reduciría aun más, ya que como se explicó, el 10% correspondiente a la mitad de los ingresos obtenidos por el transporte internacional no formarían parte de la base imponible.

Como se evidencia, esta situación afecta directamente al Estado Venezolano, no solamente al mermar el ingreso de recursos hacia el Fisco, sino que también afecta la competitividad de las empresas nacionales, trayendo como consecuencia un impacto negativo desde el punto de vista social.

Adicionalmente a esto, es importante señalar que la ley del IVA vigente establece la exención del pago de ese impuesto a la prestación de servicios de transporte acuático nacional de pasajeros, así como al transporte de combustible derivado de hidrocarburos<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Ver artículo 19 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.600 del 30-08-2002.

De acuerdo con esta situación se puede afirmar que el transporte marítimo nacional de combustible y personas realizado por empresas extranjeras, resulta ser un negocio sumamente rentable, debido a que presenta una disminución significativa de la obligación tributaria a la que están sometidas dichas empresas.

#### RESULTADOS OBTENIDOS POR LA APLICACION DE LOS INCENTIVOS FISCALES DURANTE EL PERIODO JULIO 2000 – ABRIL 2003

Cantidad de solicitudes recibidas en el SENIAT por tipo de buque, tonelaje, año de construcción, procedencia, sociedad clasificadora, origen de la propiedad.

**Cuadro 1. Tipos de Buques y Accesorios por Solicitud**

TIPOS DE BUQUES Y ACCESORIOS	SOLICITUDES
Buque de Recreo	481
Gabarras	28
Buque de Pasaje	17
Remolcadores	16
Buque de Carga	13
Buque de Pesca	9
Buque Tanque	9
Repuestos	6
Dragas	2
Maquinaria Portuaria	2
Buque Científico	1
Monta Carga Marino	1
Muelle Flotante y Grúa	1
Plataforma Petrolera	1
<b>TOTAL</b>	<b>587</b>

En este cuadro se observa la frecuencia con que se repiten las solicitudes según el tipo de buque o accesorio. El mismo está ordenado de mayor a menor, y de acuerdo con los resultados se evidencia que el grupo que más peticiones realizó ante el SENIAT fue el de los buques de

recreo, incluyendo dentro de este grupo a las lanchas, yates, veleros, etc.

**CARACTERISTICAS MAS RESALTANTE DE LOS BUQUES QUE SOLICITARON LA EXONERACION DE IMPUESTOS (JULIO 2000-ABRIL 2003)**

**Cuadro 2. Buques de Recreo**

	Máximo	Mínimo	Promedio	Desviación Estándar
UAB	1.481	2,3	31,85	93,32
UAN	445	1,6	10,20	28,75
Eslora	47	4,90	11,72	3,96
Manga	15	1,58	3,81	1,30
Puntal	8,96	0,36	1,86	0,71
Año de Construcción	2002	1971	1997	5,39

**Cuadro 3. Gabarras**

	Máximo	Mínimo	Promedio	Desviación Estándar
UAB	957	201,21	602,50	171,23
UAN	957	156,26	575,96	210,76
Eslora	60,90	36,50	56,93	8,36
Manga	35	9,14	28,74	10,80
Puntal	12	2,13	9,60	4,14
Año de Construcción	1991	1976	1988	5,64

RICARDO A. GARCIA BRITO

**Cuadro 4. Buques de Pasaje**

	Máximo	Mínimo	Promedio	Desviación Estándar
UAB	6.105	34	889	1.968,40
UAN	1.832	34	298	580,88
Eslora	86,60	6,10	32,96	23,41
Manga	24	2,21	7,85	6,05
Puntal	7,60	0,90	3,43	2,25
Año de Construcción	2002	1974	1990	12,06

**Cuadro 5. Remolcadores**

	Máximo	Mínimo	Promedio	Desviación Estándar
UAB	522	41	230	169,60
UAN	157	12	78	48,68
Eslora	47,55	15,41	26,95	10,12
Manga	11,58	5,25	8,29	2,31
Puntal	5,60	2,10	3,53	1,18
Año de Construcción	2002	1965	1984	10,85

**Cuadro 6. Buques de Carga**

	Máximo	Mínimo	Promedio	Desviación Estándar
UAB	4.900	89	1.708	1.578,10
UAN	1.479	27	521	493,60
Eslora	116	23,16	63,27	28,98
Manga	18	6,59	11,83	4,07
Puntal	8,75	1,85	5,35	2,34
Año de Construcción	2001	1964	1978	10,16

EL INCENTIVO FISCAL COMO INSTRUMENTO PARA REACTIVAR...

**Cuadro 7. Buques Pesqueros**

	Máximo	Mínimo	Promedio	Desviación Estándar
<b>UAB</b>	1.447	78	447	520,36
<b>UAN</b>	449	23	143	154,63
<b>Eslora</b>	77,30	20,50	37,37	20,41
<b>Manga</b>	13,60	5	8,65	2,90
<b>Puntal</b>	9,05	3	4,68	2,02
<b>Año de Construcción</b>	2000	1973	1989	9,33

**Cuadro 8. Buques Tanque**

	Máximo	Mínimo	Promedio	Desviación Estándar
<b>UAB</b>	39.036	956	13.147	15.666,52
<b>UAN</b>	21.279	581	6.249	8.384,51
<b>Eslora</b>	227,97	61,5	130,66	61,30
<b>Manga</b>	32,20	10,50	19,62	8,66
<b>Puntal</b>	19,60	5,10	10,62	5,34
<b>Año de Construcción</b>	2000	1976	1988	7,31

**ELEMENTO OBJETIVO DE LA OBLIGACION TRIBUTARIA PRESENTE EN DIFERENTES LEYES NACIONALES QUE INCIDEN EN LA EXPLOTACION DEL TRANSPORTE MARITIMO**

Tal como se expuso anteriormente, los elementos propios de la obligación tributaria son el objetivo, subjetivo, el espacial, el temporal y el cuantitativo.

Con el objeto de analizar la incidencia de la obligación tributaria sobre la explotación del Transporte Marítimo en el país, se procedió a ubicar todas aquellas situaciones de hecho que son considerados por las diferentes leyes para configurar cada tributo.

Para ello se revisó la Ley Orgánica de Aduanas, la Ley de Impuesto

sobre la Renta, la Ley de Impuesto al Valor Agregado, la Ley de Activos Empresariales, la Ley General de Marina y Actividades Conexas, la Ley Orgánica de los espacios acuáticos e insulares, la de Timbre Fiscal y la de Puertos.

A continuación se presenta una tabla donde se resume todas aquellas situaciones consideradas como hechos imponibles, que inciden sobre el negocio de transporte marítimo en Venezuela.

**Cuadro 9. Elemento objetivo de la Obligación Tributaria contenido en las diferentes Leyes que inciden sobre el Transporte Marítimo en Venezuela**

<b>INSTRUMENTO</b>	<b>HECHO IMPONIBLE</b>
Ley Orgánica de Aduanas	Grava la importación de buques.
Ley de Impuesto sobre la Renta	Grava los enriquecimientos anuales, netos y disponibles obtenidos en dinero o especie por el servicio de transporte marítimo.
Ley de Impuesto al Valor Agregado	Grava la enajenación de bienes muebles, prestación de servicios e importación de bienes.
Ley de Impuesto a los Activos Empresariales	Grava el valor de los activos tangibles e intangibles propiedad del sujeto pasivo obligado al impuesto sobre la renta.
Ley General de Marinas y Actividades Conexas	Grava el registro de los buques y la expedición de documentos que autorizan la navegación, el ingreso a las vías de navegación del lago de Maracaibo y del eje Apure-Orinoco, la utilización del sistema nacional de ayudas a la navegación acuática.
Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares	Grava a los buques que hagan tránsito internacional y a los de bandera extranjera que hagan cabotaje.
Ley De Timbre Fiscal	Grava el otorgamiento de certificado de matrícula, patente de navegación, licencia de navegación, entre otros.
Ley General De Puertos	Grava el derecho de arribo a puerto, el derecho de muelle, el derecho de embarque y desembarque.

La tabla anterior permite observar las situaciones de hecho que constituyen el nacimiento de la obligación tributaria que contemplan las dife-



rentes leyes nacionales a las que está expuesta el negocio del transporte marítimo.

#### RELACION ENTRE LA OBLIGACION TRIBUTARIA Y EL TIPO DE FLOTA MERCANTE QUE POSEE EL PAIS

De acuerdo con los resultados obtenidos en el presente estudio, se puede afirmar que los sectores mas beneficiados fueron los de transporte marítimo de pasajeros y combustible. Esto es debido principalmente a que, además de la exoneración del pago de impuestos por concepto de la importación de estos buques, las actividades generadas por ellos están exoneradas tanto de la obligación de declarar y pagar el Impuesto al Valor Agregado, así como los Activos Empresariales.

Es necesario aclarar que estos impuestos de alguna manera complementan el impuesto sobre la renta, debido a que, por ejemplo: en el caso del IVA, esta ley obliga al contribuyente a registrar cronológicamente todos los ingresos que ha obtenido, evitando la omisión de ingresos; y en el caso de los activos empresariales se grava la utilización de activos para producir renta.

A continuación se presenta un cuadro donde se resumen los artículos que sustentan este criterio.

#### Cuadro 10. Beneficios Fiscales que inciden sobre el Transporte Marítimo de Personas y Combustibles

INSTRUMENTO	ARTICULO
Ley de Impuesto al Valor Agregado	<i>Artículo 19:</i> Están exentas del impuesto previsto en esta Ley, las prestaciones de los siguientes servicios: 1. El transporte terrestre y acuático nacional de pasajeros 13. El servicio de transporte de combustibles derivados de hidrocarburos
Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares	<i>Artículo 128:</i> Se declaran exentos del pago del Impuesto a los Activos Empresariales, los activos tangibles e intangibles, propiedad de los titula-

RICARDO A. GARCIA BRITO

INSTRUMENTO	ARTICULO
	res de los enriquecimientos derivados de las actividades del sector de la Marina Mercante, Industria Naval, Puertos y Marinas.
Ley de Reactivación de la Marina Mercante	<i>Artículo 4:</i> Se declaran exentos del pago de los derechos y tasas que cause la importación temporal o definitiva, a los buques y accesorios de navegación en los términos establecidos en los artículos 9 y 10 de la Ley de Navegación, incluidas las plataformas de perforación. Se declaran exentas del Impuesto al Valor Agregado las importaciones, temporales o definitivas, de los buques y accesorios de navegación incluidas las plataformas de perforación.

#### SACRIFICIO FISCAL vs. BENEFICIOS OBTENIDOS POR EL SECTOR MARITIMO NACIONAL

Como se explicó anteriormente, existe una clara diferencia entre las empresas nacionales y las extranjeras al momento de declarar y pagar el Impuesto Sobre La Renta. Esta situación, además de perjudicar visiblemente al Fisco Nacional al mermar sus ingresos, también lo hace desde el punto de vista social, debido a que el estímulo otorgado para dinamizar el sector marítimo, es aprovechado por los armadores extranjeros que abanderan sus buques en el país con el objeto de hacer cabotaje.

Este tipo de navegación, si bien es cierto debe hacerse con personal venezolano, también no es menos cierto que utiliza el mínimo de tripulación permitida en el *Safe Manning Certificate*, por cuanto son trayectos relativamente cortos y no requieren de una alta rotación de personal.

Con el objeto de visualizar la diferencia entre estos dos esquemas de tributación, se elaboró el siguiente cuadro donde se evidencia la ventaja que tiene la empresa extranjera sobre la nacional en cuanto al monto del impuesto sobre la renta a pagar por las utilidades obtenidas por el transporte marítimo.

EL INCENTIVO FISCAL COMO INSTRUMENTO PARA REACTIVAR...

**Cuadro 11. Comparación de los Sistemas de Tributación**

Esquema de Tributación para Empresas Navieras Nacionales	Esquema de Tributación para Empresas Navieras Extranjeras Domiciliadas en el País
Ingresos	Total Ingresos por Fletes entre Venezuela y el Exterior
Ingresos por Fletes = Bs. 600.000.000,00	= Bs. 600.000.000,00
Otros Ingresos = Bs. 120.000.000,00	Total de Ingresos por fletes en Venezuela = Bs. 120.000.000,00
Total Ingresos (100,00%) = Bs. 720.000.000,00	Base imponible constituida por el 10 % de la mitad del total de ingresos por flete internacional:
(-) costos de operación (56,33%) = Bs. 405.576.000,00	50% de 600.000.000,00 = Bs. 300.000.000,00
Renta Bruta = Bs. 314.424.000,00	10% de 300.000.000,00 = Bs. 30.000.000,00
(-) gastos de administración (35,28%) Bs. 110.928.787,20	Base Imponible = 30.000.000,00 / 19.400 Bs./ UT = 1.546,39 UT
Renta Neta Gravable = Bs. 203.495.212,80	(+) Base imponible constituida por el 10% del total de ingresos por flete nacional
Base Imponible = 203.495.212,80 / 19.400 Bs./ UT = 10.489,44 UT	10% de 120.000.000,00 = Bs. 12.000.000,00
Cálculo del impuesto a retener según tarifa No. 2	Base Imponible = 12.000.000,00 / 19.400 Bs./ UT = 618,56 UT
Por la fracción que exceda de 3.000 UT: 34%	Cálculo del impuesto a retener según tarifa No. 2
10.489,44 x 34% - 500 UT = 3.066,41 UT x 19.400 Bs. / UT = Bs. 59.488.372,35	Por la fracción comprendida hasta 2.000 UT: 15%
(-) Impuesto Retenido	1.546,39 + 618,56 = 2.164,95 x 15% = 324,74 UT x 19.400 Bs./UT
3% Ingresos por Fletes = Bs. 18.000.000,00	Total Impuesto a pagar = Bs. 6.300.000,00
Total Impuesto a pagar = Bs. 41.488.372,35	

*Fuente:* elaboración propia a partir de los elementos contemplados en la Ley de Impuesto sobre la Renta Publicada en G.O. Extraordinaria No. 5.566 del 28 de diciembre de 2001 y en el Decreto 1.808 sobre Retenciones de Impuesto sobre la Renta publicado en G.O. Extraordinaria No. 36.203 del 12 de mayo de 1997.

**CONCLUSIONES**

Con relación a la composición de la flota se observa que el tipo de embarcaciones que más ingresó al país a partir del año 2000, corresponde a buques de recreo, es decir, yates, lanchas y veleros.

Aunque este tipo de flota genera cierta actividad económica, la misma es considerada poco importante, sobre todo desde el punto de vista fiscal, debido a su marginal aporte a la renta nacional.

En cuanto al elemento objetivo integrante de la obligación tributaria que incide directamente sobre el Transporte Marítimo Venezolano, se observó que esta actividad esta gravada por infinidad de tributos, donde inclusive se pecha dos veces el mismo concepto.

Específicamente la Ley de Timbres Fiscales en su artículo 12 obliga al contribuyente a pagar por el otorgamiento de la Patente de Navegación y la Ley General de Marina y Actividades Conexas contempla lo mismo en el artículo 144. Como se observa, esta situación atenta contra el abanderamiento de buques en el país.

Este estudio también mostró la relación que existe entre la obligación tributaria y el tipo de flota que se formó en el país luego de la entrada en vigencia de los beneficios fiscales otorgados en la Ley de Reactivación de la Marina Mercante.

El hecho que se hayan beneficiado en mayor número los buques de recreo, se debe principalmente a que es más económico importar este tipo de embarcación a comprarlo en el territorio nacional, debido a que la compra de éste bien dentro de Venezuela se encuentra sujeto al pago del IVA, lo que incrementa su precio de venta.

Por otra parte, el uso de estas embarcaciones no está sujeto al impuesto sobre la renta, debido a que la mayoría de ellas no están destinadas al uso comercial, lo cual no genera ninguna actividad económica que incremente la renta nacional.

En cuanto al servicio de transporte marítimo, se nota que existe un particular interés en desarrollar el transporte acuático de personas y combustible. Para ello se otorgó la exoneración del pago del IVA a la prestación de dichos servicios.

Por todas estas razones quién escribe considera que debido a la forma como se introdujeron estas reformas a las diferentes leyes que inci-

den directamente sobre el transporte marítimo en Venezuela, se puede pensar que sólo grupos de interés muy bien preparados, fueron capaces de armar todo el marco legal para favorecer exclusivamente a las empresas navieras extranjeras.

Esto se evidencia sobre todo, por la ventaja que tienen las empresas navieras extranjeras sobre las nacionales, debido a la forma de calcular el impuesto sobre la renta, lo que hace que los inversionistas nacionales busquen evitar ésta situación constituyendo o asociándose con empresas registradas en paraísos fiscales.

Por todo lo anteriormente señalado, el autor considera que el sacrificio fiscal en que incurrió la nación ha sido mayor que el beneficio obtenido, sobre todo si se toma en cuenta, que el impuesto que más ingresos le aporta al fisco, se ve disminuido por el esquema de tributación aplicado a las empresas extranjeras.

En armonía con lo anterior, se sostiene que esta es la razón por la que la mayoría de los buques de pasajero y tanqueros fueron arrendados bajo la figura del casco desnudo con el objeto de abanderarlos en el país, siendo las empresas que los nacionalizaron, simples representantes de los armadores extranjeros quienes son los verdaderos dueños de las utilidades que genera la gestión comercial de esos buques.

Adicionalmente esta investigación reveló que las motivaciones que existieron para promulgar la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, estuvo influenciada por la posición que ocupaban las personas o instituciones que intervinieron en el proceso de elaboración de esta ley.

Especialmente se observa un marcado interés por parte de la Comunidad Andina, en que los países miembros eliminen sus barreras de tipo legal, para tener acceso a la carga que cada uno de ellos genera. Para ello, los gobiernos deben firmar acuerdos, donde se comprometan eliminar las cargas fiscales y laborales que inciden sobre el negocio del transporte marítimo.

### RECOMENDACIONES

Por todo lo anteriormente expuesto, el autor estima prudente proponer que la exención del pago de IVA por la importación de buques y sus accesorios, sea sustituida por exoneración, teniendo en cuenta que solamente debe proceder para aquellos casos en que el buque importado,

realmente sea para realizar alguna actividad productiva, es decir, que genere, produzca o ayude a producir renta en el país, así como empleos directos e indirectos.

En cuanto a la obligación tributaria a la que está expuesto el servicio de transporte marítimo en Venezuela, se sugiere la revisión de las diferentes leyes que inciden sobre esta actividad, a objeto de eliminar aquellas situaciones donde se grava el mismo concepto en diferentes leyes. Por ejemplo el otorgamiento de la Patente de Navegación.

Por otra parte, se sugiere la adopción de un esquema similar al utilizado por España, con relación a la tributación en función del Tonelaje. Esto debido a las ventajas que ofrece este sistema, tanto a los armadores –especialmente los nacionales- como al Fisco Nacional, ya que sería mejor saber por anticipado cual es el monto a pagar por el ejercicio de la actividad del transporte marítimo, así como por lo fácil que sería controlar la liquidación y pago de los impuestos correspondientes.

Por último se sugiere que la Administración Tributaria conjuntamente con la Autoridad Acuática Venezolana, creen un registro conjunto donde conste, de acuerdo con lo establecido en el certificado de gestión de la seguridad, el nombre de la persona -natural o jurídica- responsable por la explotación comercial del buque, con el objeto de llevar un control sobre sus actividades en el país, a fin de asegurar el pago de los impuestos, específicamente el de Impuesto Sobre la Renta.

### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Alvarez Ledo, Tulio (2001). *Derecho Marítimo*. Tomo I. Caracas: Anexo Editora.
- Amich, Julián (1956). *Diccionario Marítimo*. Barcelona: Editorial Juventud.
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) (2003). *Sistema de Informaciones de Comercio Exterior, 50 Principales Productos de Exportación*. (Documento en Línea), Disponible: <http://200.40.42.222/sii/marcosSii.htm>.
- Ataliba, Geraldo. *Hipótese de Incidência Tributaria*.
- Ayuda de Estado No. 736/2001. España (2002). *Régimen de tributación de las entidades navieras en función del tonelaje (Tributación del tonelaje)*. (Documento en Línea) Disponible: [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/transport/n736-01.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n736-01.pdf).

- Carlier de Lavalle, Manuel (2003). *El Registro Especial de Canarias Ventajas y Situación Hoy*. (Documento en Línea). Disponible: <http://www.anave.es/Informes/RECponenciaSEP02.pdf>.
- Código Orgánico Tributario, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 37.305, octubre 17, 2001.
- Comisión Europea, Dirección de Fiscalidad y Unión Aduanera, Dirección General de Educación y Cultura (2000). *La política Fiscal en la Unión Europea*. Disponible en las oficinas de publicaciones oficiales de las comunidades europeas.
- Comunidad Andina (1991). *Decisión 288 Libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la Sub Región*. (Documento en Línea). Disponible: <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/d288.htm>.
- Comunidad Andina (1992). *Decisión 314 Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino*. (Documento en Línea). Disponible: <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/d314.htm>.
- Comunidad Andina (1996). Decisión 390 Modificación de la Decisión 314 "Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino". (Documento en Línea). Disponible: <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/d390.htm>.
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 36.860, diciembre 30, 1999.
- Costa Ran, Luis y Font Vilalta, Monserrat (1993). *COMMODITIES, Mercados Financieros sobre Materias Primas*. Madrid: Editorial ESIC.
- Cuadrado Roura, Juan R.; Mancha, Tomás; Villena, José E.; Casares, Javier y González, Miguel (1995). *Introducción a la Política Económica*. Madrid: Mc Graw-Hill.
- Davies, Duane (2000). *Investigación en Administración para la toma de decisiones*. México: International Thomson Editores.
- De Arespacochaga, Joaquín (1998). *Planificación Fiscal Internacional*. Barcelona: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales.
- Decreto 1.808 Retenciones de Impuesto sobre la Renta, Gaceta Oficial de la República de Venezuela, No. 36.203, mayo 12, 1997.
- Decreto con Fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 37.321,

- noviembre 9, 2001.
- Evans Márquez, Ronald (1999). *Régimen Jurídico de la Doble Tributación Internacional*. Caracas: Mc Graw Hill.
- Garay, Juan (2002). *Ley de Impuesto sobre la Renta de 28-dic-2001, comentada y con Casos Prácticos*.
- Gerencia de Estudios Económicos Tributarios del SENIAT (1995). *Efecto Fiscal de las Exenciones y Exoneraciones a las rentas agrícolas en la Ley Venezolana de Impuesto Sobre la Renta*. Caracas: Ediciones SENIAT.
- Jarach, Dino (1982). *El Hecho Imponible*. Buenos Aires: Abeledo Perrot.
- Jarach, Dino (1985). *Finanzas Públicas y Derecho Tributario*. Buenos Aires: Editorial Cangallo.
- Kirschen (1969). *Política Económica Contemporánea*.
- Ley Comercio Marítimo, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Extraordinaria No. 5.551, noviembre 9, 2001.
- Ley de Impuesto al Valor Agregado, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Extraordinaria No. 5.600, agosto 26, 2002.
- Ley de Impuesto Sobre la Renta, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Extraordinaria No. 5.566, diciembre 28, 2001.
- Ley de Timbre Fiscal, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Extraordinaria No. 5.416, diciembre 22, 1999.
- Ley General de Puertos, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 37.292, septiembre 27, 2001.
- Ley Orgánica de Aduanas, Gaceta Oficial de la República de Venezuela, Extraordinario No. 5.353, junio 17, 1999.
- Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 37.290, septiembre 25, 2001.
- Ley Pesca y Acuacultura, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 37.323, noviembre 13, 2001.
- Medina, Juan Ramón (2000). *Fiscalidad Internacional 2000*. Madrid: La Ley-Actualidad.
- Musgrave, Richard y Musgrave, Peggy (1995). *Hacienda Publica, Teórica y Aplicada*. México: Mc Graw Hill.
- Olton, Roy y Plano, Jack (1983). *Diccionario de Relaciones Internacionales*. México: Limusa.

- Ray, José Domingo (1992). *Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Abeledo Perrot.
- Reglamento de la Ley de Impuesto sobre la Renta, Gaceta Oficial de la República de Venezuela, No. 35.217, mayo 24, 1993.
- Rodríguez, Miguel (2002). *El Impacto de la Política Económica en el Proceso de desarrollo Venezolano*. Caracas: Publicaciones ENAHP.
- Wingrove, Martín (2002). *Venezuela's Strike: Chartered Maersk LPG tankers lay idle*. (Documento en Línea), Disponible: <http://www.petroleumworld.com/story0113.htm>.
- Yancys, Jesús Rodríguez (2002). *Curso Práctico de Impuesto sobre la Renta*. Caracas: Publicaciones ENAHP.

Estudio de Factibilidad para la Creación del Parque Marítimo  
Recreacional del Caribe \*

Por: José Jesús Marcano Fernández

**ABSTRACT**

Feasibility Study for the Creation of the Caribbean's  
Recreational Maritime Park

This project is advocated to the evaluation of the technic, market, financial-economic and strategic viability of the Caribbean's Recreational Maritime Park, with the finnality of affording to the national and international public a highly attractive touristic alternative which permits richness generation and to provide of an educational and healthy entertainment; in order to which it is realized the corresponding market study with the purpose of verifying the actual conditions of demand and offer, so as planning the necessaries comercialization strategies; it is established too the project rentability and strategic planning to its implementation and functioning. It is worked along the study with different techniques and methods, such as organizational design, localization determinants ordering, requirements analysis, strategic planning, actual and projected demand estimate, competence analysis, market survey, budget calculation, Profit and Loss Statement, Net Present Value, Internal Rate of Repayment. The study begins in october 2002 and ends in february 2003. It is worked into a period of five year projection taking as initial (present value) 2003 year. The company will have its headquarters at Coche Island.

Keywords: Caribbean's Recreation Maritime Park, Feasibility Study.

---

\* Resumen del Trabajo de Grado presentado por el autor como requisito para optar al grado académico de Especialista en Transporte Marítimo, en julio de 2003, ante la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Marítima del Caribe.

## RESUMEN

El presente proyecto se aboca a la evaluación de la viabilidad técnica, de mercado, económico-financiera y estratégica del Parque Marítimo Recreacional del Caribe, con el fin de brindar al público nacional e internacional una alternativa turística de gran atractivo que permita generar riqueza y proveer de un entretenimiento sano y educativo; para lo cual se realiza el correspondiente estudio de mercado a objeto de constatar las condiciones actuales de la demanda y la oferta, así como planificar las estrategias de comercialización necesarias; también se establece la rentabilidad del proyecto y la planificación estratégica para su instrumentación y funcionamiento. Se trabaja a lo largo del estudio con diferentes técnicas y métodos, tales como: diseño organizacional, jerarquización de determinantes de localización, análisis de requerimientos, planeación estratégica, estimación de la demanda actual y proyectada, análisis de la competencia, encuesta de mercado, cálculo presupuestario, Estado de Pérdidas y Ganancias, Valor Presente Neto, Tasa Interna de Retorno. El estudio principia en el mes de octubre de 2002 y finaliza en el mes de febrero del 2003. Se trabaja con un período de proyección a cinco años, tomando como año cero (valor presente) el año 2003. La empresa tendrá su sede en la Isla de Coche.

Palabras Clave: Parque Marítimo Recreacional del Caribe, Estudio de Factibilidad.

## INTRODUCCION

Aun cuando Venezuela cuenta con una geografía privilegiada para el turismo y la recreación, caracterizada por todos los tipos de paisajes y climas posibles, desde el fragor de las llanuras y esteros hasta la gallardía de sus cumbres nevadas, pasando por la inmensidad paradisíaca de sus interminables parajes costeros, en cambio tiene muy poco que exhibir nuestro país en relación con atractivos turístico-recreacionales creados por la mano del hombre que, en armoniosa imbricación con sus imponentes monumentos naturales, constituyan la mezcla perfecta para atraer al mercado local e internacional.

En tal sentido, siendo Venezuela un país acuático por excelencia, ca-

racterizado por poseer la mayor extensión de costas de todo el Mar Caribe, así como una variada y caudalosa red fluvial que cruza la totalidad de la geografía nacional, resulta notoria la ausencia casi total de atractivos turístico-recreacionales de naturaleza acuática creados por el hombre.

Es por ello que en el presente estudio, habida cuenta de su potencial para estimular el desarrollo del sector acuático nacional, en estrecha relación con otros importantes y estratégicos sectores de la economía nacional, como el turismo, se plantea la evaluación de la factibilidad de un proyecto para la creación del Parque Marítimo Recreacional del Caribe, el cual se construiría en algún lugar estratégico, previamente determinado, de la geografía costera continental y/o insular de Venezuela, y en el mismo se ofrecería diversos atractivos a los visitantes, de una manera modesta al principio y añadiendo nuevos servicios y atractivos en forma gradual.

Para empezar, se considera el ofrecimiento, entre otros, de los siguientes atractivos:

- Transporte acuático ida y vuelta en ferry u otro tipo de embarcación para pasajeros, ofreciendo varios puntos de recogida a lo largo de la costa nacional (por ejemplo, Maracaibo, Punto Fijo, Puerto Cabello, La Guaira, Isla de Margarita, etc.).
- Salas variadas de exhibición de las diversas formas de vida acuática, con observación subacuática y a nivel de superficie.
- Estanques de exhibición de espectáculos con delfines y otras formas de vida acuática entrenables.
- Paseos en velero.
- Buques mercantes para visitas, ofreciendo un recorrido por las entrañas de las máquinas más fantásticas que ha utilizado el hombre a lo largo de su historia, incluyendo el puente mando, la sala de máquinas, los camarotes, la cubierta, las bodegas de carga, entre otras áreas. Dentro de cada espacio del buque o buques mercantes utilizados para estos fines, se organizaría espectáculos virtuales en tercera dimensión para ilustrar el buque en actividad, así como la historia de la navegación, la historia y actualidad de la marina mercante, entre otros atractivos similares.
- Servicios conexos de alojamiento, alimentación y bebidas.
- Organización de eventos, espectáculos y concursos con partici-

pación de los visitantes.

El proyecto, que puede empezar muy modestamente al principio, ofreciendo apenas algunos pocos atractivos interesantes que vayan llamando la atención del mercado, tiene no obstante un enorme potencial de crecimiento, siendo visionario el compararlo con proyectos similares que existen en países desarrollados, tales como World Disney World, Disneylandia y Sea World, entre otros.

El Mar Caribe ha sido históricamente fuente de inspiración y diversión para muchas personas en todo el mundo. Todavía hoy en día, ocupa el primer lugar a nivel mundial como destino de cruceros. Sin embargo, su potencial es mucho mayor, pues no solamente su atractivo es natural, sino que puede el hombre añadirle valor agregado a ese atractivo natural. Legendariamente ha sido el Mar Caribe una zona de piratas, tesoros hundidos, naufragios y aventuras de todo tipo. Más remotamente ha sido el Mar de Los Caribes, cuna de perdidas civilizaciones indígenas. Es también una de las zonas de mayor abundancia en materia de patrimonio cultural subacuático.

El éxito de destinos turísticos como Curazao y Aruba, localizados en El Caribe, así como de otras islas caribeñas de gran auge turístico, como Bahamas y Bermuda, no solamente se debe a la belleza de las aguas caribeñas y sus atractivos naturales, sino a la intervención inteligente de la mano del hombre que ha sabido colocar allí, por ejemplo, espléndidas cadenas hoteleras y grandes casinos.

De allí que la sola naturaleza no basta, pues debe combinarse con algún atractivo adicional que represente la combinación perfecta entre naturaleza y civilización. El Parque Marítimo Recreacional del Caribe, localizado en Venezuela, es una idea que cae dentro de ese concepto y, en tal sentido, merece ser evaluada como proyecto factible.

### JUSTIFICACION

El proyecto se enmarca dentro de un servicio que pretende contribuir a emerger la industria turística y aprovechar la oportunidad de negocio que el sector brinda. Además, las condiciones actuales permiten hacer posible la realización de este proyecto, ya que se habla del relanzamiento del turismo en Venezuela. Existe el marco legal necesario, el cual deberá adecuarse para lograr una coherente base jurídica, con una Constitución Nacional que privilegia al turismo con conocimiento pleno de la ac-

**JOSE JESUS MARCANO FERNANDEZ**

tividad, a fin de promover la inversión privada. El sector público y el sector privado buscan estrategias en conjunto y de formas concretas, con la intención de hacer del turismo un negocio que beneficie a todos.

Entre las distintas alternativas turísticas, una de las que merece ser objeto de una investigación para conocer la preferencia de aceptación relativa para el Turismo Nacional y el Turismo Internacional, teniendo en cuenta las características de su diseño como producto específico turístico, es el Turismo Recreativo Marítimo o Acuático en general, dados sus inigualables atributos de facilidad de uso, accesibilidad económica por parte del cliente y niveles de inversión relativamente bajos, todos de particular importancia en medio de la actual coyuntura económica por la que atraviesa el país.

Por ello, resulta de gran interés el investigar las características de esta modalidad turística, puesta en oferta en varios otros países, bajo la modalidad de parques recreacionales acuáticos, e igualmente determinar el grado de aceptación que puede haber en nuestro turismo nacional para su desarrollo como un elemento importante del Turismo Local; sobre todo en las regiones costeras del país relativamente aisladas y con escasa infraestructura turística, pero cuya demanda turística viene experimentando una rápida expansión, lo cual incrementa en forma acelerada las necesidades de recreación.

En la necesidad de promocionar el turismo nacional, contribuir con el desarrollo de la comunidad generando actividades de servicio, creando fuentes de trabajo e incorporando esa comunidad al proceso productivo de la Nación. Entendiendo que en la relación desarrollo-medio ambiente debe prevalecer la armonía, constituyéndose esa dualidad en el factor clave de la supervivencia del hombre. Es una riqueza que debe ser explotada racionalmente, pudiendo inclusive convertirse en fuente principal generadora de divisas.

Las condiciones están dadas para desarrollar el proyecto, a saber:

- La Isla de Coche se encuentra en un estado semi-virgen, con escaso desarrollo urbano y, por ende, escaso deterioro ambiental y visual del paisaje y, además, estratégicamente está cerca de la Isla de Margarita, que es el principal destino turístico nacional e internacional de Venezuela.
- Estando poco poblada y desarrollada, así como bajo el control directo del Estado, no existe impedimento en relación con los terre-

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACION DEL PARQUE MARITIMO...**

nos y localizaciones necesarias para el desarrollo del proyecto.

- Las marinas y puertos públicos del Estado Nueva Esparta, Sucre y Anzoátegui, así como los puertos públicos principales del país, específicamente La Guaira, Puerto Cabello y Maracaibo, constituyen excelentes puntos para radicar las operaciones de embarque y desembarque de clientes.
- La diaria afluencia masiva de visitantes a la Isla de Margarita representa un mercado cautivo para paquetes recreacionales diarios.
- Ante la crisis económica que prevalece muchos venezolanos han tenido que hacer turismo nacional, ya que se les encarece viajar al exterior.
- Los visitantes al Parque Marítimo del Caribe podrían ser recogidos en la Isla de Margarita y devueltos a la misma en las embarcaciones de la empresa o por servicios de transporte de pasajeros ya existentes (se establecería una ruta comercial de ferry entre ambas islas).
- La creciente promoción y difusión de las bondades de destinos turísticos en Venezuela, principalmente la Isla de Margarita.
- Las expectativas generadas por el gobierno para impulsar el turismo mediante convenios recientes con varios países, los cuales tienen una verdadera estructura de mercado en ese sector.
- El nuevo rol protagónico de las autoridades locales en el manejo de los recursos y políticas impositivas.
- La conciencia que en materia de turismo se ha ido desarrollando en todos los venezolanos.

Es propicio el ambiente para desarrollar el proyecto con posibilidades de sobrevivir en el tiempo, de ser rentable. Por ello su justificación.

### DELIMITACION Y LOCALIZACION

La localización del Parque Marítimo Recreacional del Caribe tiene que ser en un lugar donde exista la provisión de todos los servicios básicos necesarios, principalmente electricidad, teléfono y agua, dado que el mismo tendrá equipos y maquinarias que funcionarán con energía eléc-

**JOSE JESUS MARCANO FERNANDEZ**

trica y, además, se incorporará a plenitud las modernas tecnologías de la información y la comunicación para configurar los diferentes atractivos tecnológicos del parque, por lo cual el acceso telefónico es fundamental.

Dadas las características que tendrá el parque marítimo propuesto en este proyecto, su ubicación debe además estar en un lugar que resulte paradisíaco en cuanto a paisajes, aguas templadas y cristalinas, formaciones costeras, entre otros atractivos turísticos esenciales y, simultáneamente, que sean de fácil acceso.

Conjuntando todos esos requerimientos, existen dos localidades que lucen especialmente idóneas para el proyecto propuesto, a saber:

- Tucacas, localizada en el Parque Nacional Morrocoy.
- Isla de Coche, a corta distancia de la Isla de Margarita.

En ambas localidades existe el suministro de los servicios básicos anteriormente expuestos, son de fácil acceso, tienen actualmente rutas turísticas establecidas, constituyen polos de desarrollo turístico del país y, no por mencionarse de último menos importante, son lugares de gran atractivo paradisíaco.

Aun cuando Tucacas sería ideal por su ubicación geográfica y su inserción dentro del fabuloso Parque Nacional Morrocoy, la Isla de Coche se ha preferido para plantear el presente proyecto debido a que se encuentra en un estado semi-virgen, con escaso desarrollo urbano y, por ende, escaso deterioro ambiental y visual del paisaje y, además, estratégicamente está cerca de la Isla de Margarita, que es el principal destino turístico nacional e internacional de Venezuela. En tal sentido, los visitantes al Parque Marítimo del Caribe podrían ser recogidos en la Isla de Margarita y devueltos a la misma en las embarcaciones de la empresa o por servicios de transporte de pasajeros ya existentes (se establecería una ruta comercial de ferry entre ambas islas).

La cercanía a la Isla de Margarita, por otra parte, asegura el suministro confiable de todos los bienes y servicios que consumirá el proyecto una vez en funcionamiento.

### FACTIBILIDAD DE MERCADO

#### Demanda

El volumen de turistas que llegaban a Margarita por vía aérea iba en

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACION DEL PARQUE MARITIMO...**



ascenso hasta el mes de diciembre de 2002, tendencia que fue detenida por la paralización de todos los factores del aparato productivo del país, debido a los recientes acontecimientos políticos.

En la medida en que se va reactivando la vida normal de la nación, esa tendencia vuelve a ponerse en crecimiento. En el año de 1997 se movilizaron por el Aeropuerto Internacional General Santiago Mariño, en el mes de enero, 54.568 pasajeros, y en el mes de enero de 1998 se movilizaron 68.367 pasajeros, con una tasa de variación anual equivalente al 25%. Se observó durante el mismo período una disminución en el orden del 7,5% en el flujo de turistas internacionales, a pesar de realizarse nueve vuelos regulares y 229 operaciones aéreas especiales.

**Cuadro 1. Movimiento de Turistas a Margarita. 1997-2002**

Año	No. de Turistas	% Respecto al Año anterior
1997	1.650.000	
1998	2.062.500	25,0 %
1999	2.712.187	31,5 %
2000	3.190.016	15,0 %
2001	3.649.248	17,0 %
2002	3.576.263	- 2,0 %

Para el año 2003, se espera un crecimiento del orden del 6%. La población insular de Margarita es de 45.327 habitantes, con una densidad poblacional de 246 personas/Km<sup>2</sup>, siendo la población de la Isla de Coche de 8.798 habitantes.

La población potencial de clientes para el año 2003, con una tendencia de crecimiento del flujo de turistas por el orden del 6% con respecto a la del año 2002, será de 3.790.839 turistas.

Se estima que, motivado a la situación económica del país, el flujo de turistas que usaban los destinos turísticos internacionales para el disfrute de sus vacaciones, se verán obligados a usar los destinos turísticos nacionales, lo que aumentará considerablemente la demanda de servicios turísticos a nivel nacional.

Para mantener el estudio de factibilidad dentro de parámetros conservadores, se estima una afluencia potencial al Parque equivalente al 30% de los visitantes al Estado Nueva Esparta anualmente.

Con la elevación de los costos de traslado para el disfrute de las vacaciones en el exterior, la demanda ha aumentado aceleradamente hacia los destinos turísticos nacionales. El Banco de Investigaciones Turísticas destaca que el balance total de ingreso de turistas arrojó que el sector turismo se debe abocar a mejorar la oferta de servicios turísticos existentes, toda vez que los visitantes demandan una mejor relación calidad/precio, cuidado ambiental y mayor nivel de calidad de los servicios públicos.

**Cuadro 2. Demanda Potencial Estimada. 2003-2006**

Año	No. de Turistas	% de Incremento
2003	3.790.839	
2004	4.018.290	6,0 %
2005	4.420.118	10,0 %
2006	5.304.142	20,0 %
2007	6.630.178	25,0 %

Se estima que para el 2007 estará en funcionamiento el 45% de los servicios y atracciones del Parque Marítimo Recreacional.

#### Oferta

En la Isla de Coche, sitio elegido para el desarrollo del proyecto del Parque Marítimo Recreacional no existe competencia para este tipo de empresa. En una extensión de 154.000 Km<sup>2</sup> solamente habitan 8.875 personas, distribuidas a lo largo de las poblaciones costeras existentes.

En la Isla de Margarita, la cual brindará el apoyo logístico por su infraestructura turística, existe un Parque Acuático Recreacional (Parque El Agua) situado en Playa El Agua y ofrece servicios de Piscina de Recorrido de aguas tranquilas, Piscina para Niños, Piscinas para Adultos, Toboganes de Aguas, Ventas de comida rápida, Ventas de bebidas, y opera de martes a domingo de 10:00 a.m. a 6:00 p.m. en temporada alta y de viernes a domingo de 10:00 a.m. a 6:00 p.m.

En Pampatar funciona un parque de atracciones mecánicas con tobogán de agua, un lago para paseo con botes a pedal y una piscina con *show* de animales acuáticos adiestrados, funcionando de 10:00 a.m. a 10:00 p.m. de martes a domingo, en temporadas altas, y de 3:00 p.m. a 10:00 p.m. de jueves a domingo.

A Parque El Agua asiste el 15% de los visitantes de la Isla, 927.459 personas, con una media semanal de 17.175 personas.

### Logística

Se trabajará conjuntamente con los Operadores Turísticos, los que venderán los servicios por temporadas en un orden del 50% de la capacidad instalada del Parque a turistas nacionales e internacionales, y el otro 50% será colocado en mercado libre, mediante la promoción conjuntamente con líneas aéreas nacionales, la Cámara de Turismo del Estado Nueva Esparta, promoción en prensa y publicaciones en la red, así como a través del portal interactivo (tienda virtual) de la empresa, donde se promocionará los servicios del Parque que estén activos y los que estén en construcción.

Debido a la diversidad del Parque, es necesario empezar ofreciendo servicios de novedad y calidad, en armonía con la conservación del medio ambiente. Se puede empezar ofreciendo alojamiento, con la construcción de un hotel con forma de un buque de pasaje, que ofrezca los servicios de lavandería, comedor, salas de juegos, zona comercial, sala de proyecciones, saunas, canchas de tenis, frontón y deportes varios dirigidos a la cultura europea, también se ofrecerá los servicios de piscina de olas para adultos, piscina para adultos, piscina para niños, parque subacuático, con especímenes marinos típicos del trópico.

Todos esos atractivos, además del resto del Parque Acuático, serán promocionados y publicitados a través de las estrategias descritas anteriormente.

Hoy en día el costo de entrada y uso de las instalaciones de Parque El Agua es de 16,5 US\$ y el costo de entrada y uso de las instalaciones de *Diverland* es de 21,0 US\$, es de hacer notar que estos centros de diversión se encuentran alejados uno del otro, así como de los centros comerciales, distantes uno de otro por unos 18 Kms, el costo del alojamiento en las zonas donde están ubicados esos centros de diversión son elevados, oscilando entre 129,0 US\$ y 170,0 US\$; el costo de transporte

de los centros de alojamiento a los Parques de diversión varía entre 9,0 US\$ y 15,0 US\$.

Un turista que venga a la Isla y quiera disfrutar de atracciones mecánicas, espectáculos con animales marinos domesticados, piscinas, toboganes de agua y bellas playas, deberá disponer de por lo menos de 205 US\$ por persona/día, mientras que con la puesta en servicio del Parque Recreacional Marítimo del Caribe solamente necesitará 155,0 US\$, por lo que significaría un ahorro por el orden del 25% del costo (55,0 US\$ aprox.), siendo esto un buen incentivo para atraer al turista nacional.

Adicionalmente, se podría implementar ofertas en temporadas medias y bajas con la finalidad de mantener un flujo constante de ocupación al ritmo de temporada alta, por ejemplo:

En Temporada Media:

- Plan todo incluido, alojamiento de 7 días con pago de 5 días, 775 US\$ a la semana, lo que significa un ahorro del 28,60%.
- Para sólo alojamiento, 100,0 US\$ diarios el alojamiento y 15,0 US\$ para el uso del Parque.

En Temporada baja se puede hacer un descuento del 40% en los dos planes anteriores.

## FACTIBILIDAD ECONOMICA

### Ingresos

Para la fijación de precios habrá diversidad, de acuerdo al operador contratante o el cliente.

En función de la revisión de precios comparativos a nivel internacional, se estima:

- Paquete turístico con operadores internacionales: a) 155 US\$/día adultos y 115 US\$/día niños, en el paquete estará incluido el pago de habitación y el derecho de disfrutar de todas las instalaciones y atracciones del Parque. b) 140 US\$/día adultos, 90 US\$/día niños, sin incluir los servicios del Parque.
- Los servicios del Parque serán cotizados a razón de 25 US\$ por turista internacional para uso de todos los servicios, y 10 US\$ por turista internacional para uso exclusivo de las áreas de piscina.

Estos precios serán ajustados según sea la inflación acumulada y a la inclusión de nuevos servicios.

- Para incentivar el turismo nacional, se cobrará una tarifa de 30.000 Bs./día por turista nacional para uso de todos los servicios, y de 12.000 Bs./día por turista nacional para uso exclusivo de las áreas de piscina. Estos precios serán ajustados según sea la inflación acumulada y a la inclusión de nuevos servicios.

De acuerdo con el supuesto de 30% de demanda potencial insatisfecha, así como con los objetivos de penetración del mercado, se tiene la siguiente estimación del volumen de ventas del proyecto a lo largo de los primeros cinco años de operaciones:

Temporada Alta:

- Año 2003:  $(3.790.839 \times 30\% / 365) \times 60\% \times 150$   
= 280.418 paquetes/año.
- Año 2004:  $(4.018.290 \times 30\% / 365) \times 70\% \times 150$   
= 346.784 paquetes/año.
- Año 2005:  $(4.420.118 \times 30\% / 365) \times 80\% \times 150$   
= 435.957 paquetes/año.
- Año 2006:  $(5.304.142 \times 30\% / 365) \times 90\% \times 150$   
= 588.542 paquetes/año.
- Año 2007:  $(6.630.178 \times 30\% / 365) \times 90\% \times 150$   
= 735.658 paquetes/año.

Temporadas Media y Baja:

- Año 2003:  $(3.790.839 \times 30\% / 365) \times 20\% \times 215$   
= 133.978 paquetes/año.
- Año 2004:  $(4.018.290 \times 30\% / 365) \times 30\% \times 215$   
= 213.024 paquetes/año.
- Año 2005:  $(4.420.118 \times 30\% / 365) \times 40\% \times 215$   
= 312.436 paquetes/año.
- Año 2006:  $(5.304.142 \times 30\% / 365) \times 50\% \times 215$   
= 468.654 paquetes/año.
- Año 2007:  $(6.630.178 \times 30\% / 365) \times 50\% \times 215$   
= 585.817 paquetes/año.

Suponiendo, a efectos de simplificación en la estimación, que solamente se venderá paquetes de uso diario de los atractivos del Parque, lo cual es una suposición conservadora para la estimación del volumen de ventas potenciales del proyecto, a razón de un promedio de 35.000 Bs./boleto en temporada alta y 20.000 Bs./boleto en temporadas media y baja, se tiene la siguiente estimación de ingresos brutos del proyecto para los primeros cinco años de funcionamiento:

Temporada Alta:

- Año 2003:  $280.418 \times 35.000 = 9.814.630.000$  Bs./año.
- Año 2004:  $346.784 \times 35.000 = 12.137.440.000$  Bs./año.
- Año 2005:  $435.957 \times 35.000 = 15.258.495.000$  Bs./año.
- Año 2006:  $588.542 \times 35.000 = 20.598.970.000$  Bs./año.
- Año 2007:  $735.658 \times 35.000 = 25.748.030.000$  Bs./año.

Temporadas Media y Baja:

- Año 2003:  $133.978 \times 20.000 = 2.679.560.000$  Bs./año.
- Año 2004:  $213.024 \times 20.000 = 4.260.480.000$  Bs./año.
- Año 2005:  $312.436 \times 20.000 = 6.248.720.000$  Bs./año.
- Año 2006:  $468.654 \times 20.000 = 9.373.080.000$  Bs./año.
- Año 2007:  $585.817 \times 20.000 = 11.716.340.000$  Bs./año.

Total Ingresos Brutos Anuales Estimados:

- Año 2003:  $9.814.630.000 + 2.679.560.000$   
= 12.494.190.000 Bs./año.
- Año 2004:  $12.137.440.000 + 4.260.480.000$   
= 16.397.920.000 Bs./año.
- Año 2005:  $15.258.495.000 + 6.248.720.000$   
= 21.507.215.000 Bs./año.
- Año 2006:  $20.598.970.000 + 9.373.080.000$   
= 29.972.050.000 Bs./año.
- Año 2007:  $25.748.030.000 + 11.716.340.000$   
= 37.464.370.000 Bs./año.

A estas cifras puede incrementarse un estimado razonable del 50%

adicional por concepto de servicios vinculados a paquetes más completos que incluyan el alojamiento y una mayor cantidad de días de estadía en el Parque, con lo cual se tiene finalmente la siguiente estimación de los ingresos brutos anuales del proyecto para sus primeros cinco años de operaciones:

- Año 2003:  $12.494.190.000 \times 1,5 = 18.741.285.000$  Bs./año.
- Año 2004:  $16.397.920.000 \times 1,5 = 24.596.880.000$  Bs./año.
- Año 2005:  $21.507.215.000 \times 1,5 = 32.260.822.000$  Bs./año.
- Año 2006:  $29.972.050.000 \times 1,5 = 44.958.075.000$  Bs./año.
- Año 2007:  $37.464.370.000 \times 1,5 = 56.196.555.000$  Bs./año.

### Recursos

Se debe emplear personal altamente calificado preparado en el ramo de servicio y turismo. Para el buen desenvolvimiento en la ejecución del proyecto, este personal debe ser seleccionado bajo los perfiles del multi-oficio y bilingüe, con la finalidad de reducir el número de empleados, buscando ubicar la empresa en el concepto de calidad total. Debido a la magnitud del proyecto, el mismo se convierte en generador de empleos directos e indirectos. La estructura organizacional de la empresa estará formada por:

- 01 Gerente General.
- 01 Gerente de Mantenimiento.
- 01 Gerente de Mercadeo.
- 01 Gerente Administrativo.
- 01 Gerente de Recursos Humanos.
- 01 Gerente de Proyectos.
- 03 Supervisores de Mantenimiento Eléctrico.
- 03 Supervisores de Mantenimiento Sistemas Frigoríficos.
- 03 Supervisores de Mantenimiento Mecánico.
- 01 Subgerente de Mercadeo Nacional.
- 01 Subgerente de Mercadeo Internacional.
- 01 Subgerente de Relaciones Públicas.
- 02 Supervisor de Ventas.

- 01 Supervisor de Compras de Mantenimientos.
- 01 Supervisor de Compras de Hotelorías.
- 01 Supervisor de Compras Atracciones.
- 04 Ingenieros Proyectistas.
- 60 Personal de Servicio de Limpieza, Mantenimiento y Conservación.
- 07 Supervisores de Limpieza.
- 01 Médico de Medicina General.
- 01 Médico Internista.
- 02 Paramédicos.
- 04 Enfermeras Graduadas.
- 03 Jefes de Cocina-Mayordomo.
- 09 Cocineros.
- 12 Asistentes de Cocina.
- 27 Camareros-Mesoneros.
- 06 Operadores Mecánicos.
- 03 Operadores Hidráulicos.
- 09 Operadores Eléctricos.
- 16 Personal de Conservación y Mantenimiento Áreas verdes.
- 06 Entrenadores de Animales Marinos Domesticables.
- 01 Médico Veterinario.
- Total de Nómina = 194 Personas.

Es indispensable para la realización del proyecto contar, por lo menos, con los siguientes activos fijos:

- 01 Terreno de 900.000 metros cuadrados de área.
- 01 Edificio de 10 pisos en forma de Buque, con 08 pisos destinados a 320 habitaciones, 01 piso para Sala de Maquinarias y Equipos Auxiliares con 02 Moto generadores de corriente alterna (Diesel / gas), 02 hidroneumáticos para Agua Potable, 02 Hidroneumáticos para Agua Sanitaria, 02 Calderas para servicio de Agua Caliente y Vapor para la Cocina, 02 Generadores de Agua Potable, 01 piso para servicios comerciales, 03 comedores ubicados estratégicamente distribuidos en la edificación principal, 01 Casino, 02 Salas de Juegos.

- 01 Sala de Aire Acondicionado, con dos Sistemas de Refrigeración a base de agua helada.
- 01 Lavandería con 04 Lavadoras Industriales, 03 Secadoras Industriales, 02 Planchas de Rodillos.
- 08 Aspiradoras.
- 04 Pulidoras Industriales.
- 02 Sistemas Frigoríficos, con 02 cavas de congelación, 01 cava de líquidos, 02 de conservación y 01 de legumbres y vegetales.
- 02 Plantas de Tratamiento de Aguas Negras.
- 01 Tanque de almacenamiento de 30.000 litros de aceite lubricante.
- 01 Tanque de almacenamiento de 3.200.000 litros de Agua Potable.
- 01 Tanque de agua tratada, recuperación para riego y sanitarios de 2.000.000 litros.
- 01 Tanque de almacenamiento de 100.000 litros de Diesel.
- 01 Tanque de almacenamiento de 100.000 metros cúbicos de gas.
- 02 Purificadoras de Diesel.
- 01 Tanque de almacenamiento de 30.000 litros de Diesel.
- 02 plantas potabilizadoras.
- 01 Servicio Médico.
- 02 Materiales de Jardinería.
- 01 Parque de Atracciones Mecánicas.
- 01 Piscina para actos con animales marinos entrenables, 03 Delfines y 02 Focas.
- 01 Piscina de alojamiento de los animales marinos.
- Planta de salinidad y aireación de las piscinas de las especies marinas.
- 01 Piscina de aguas tranquilas para niños.

- 01 Piscina de aguas tranquilas para adultos.
- 01 Piscina de olas para adultos.
- 01 Instalaciones Subacuáticas para observación de especies marinas tropicales en un área de 3.000 metros cuadrados.
- 01 Instalaciones para atracciones mecánicas y museo marino en un área de 180.000 metros cuadrados.
- 01 Almacén de repuestos en un área de 10.000 metros cuadrados.
- 12 Computadoras con Monitores e Impresoras.
- 06 Faxes.
- 01 Central telefónica.
- 06 Fotocopiadoras.
- 06 Máquinas de escribir eléctricas.
- 06 Vehículos de transporte turísticos.
- 06 Vehículos de carga.
- 06 Vehículos de uso oficial.
- 12 Estanterías.
- 24 Escritorios.
- 48 Sillas.

De igual manera, debe disponerse de los siguientes activos intangibles mínimos:

- 06 Líneas telefónicas.
- 01 Línea telefónica para la central.
- 01 Portal interactivo en la red.
- 01 Red local.

Por su parte, los insumos y servicios, que representan el consumo periódico para el funcionamiento del Parque, se estiman en un mínimo anual de:

- 200 Resmas de Papelería de Oficina tipo carta.

- 150 Resmas de Papelería de Oficina tipo oficio.
- 2.300 Lápices de grafitos.
- 1.150 Bolígrafos azules.
- 1.150 Bolígrafos negros.
- 1.150 Bolígrafos rojos.
- 1.150 Resaltadores azules.
- 1.150 Resaltadores verdes.
- 1.150 Resaltadores amarillos.
- 1.150 Resaltadores rosados.
- 30.000 Sobres con membretes.
- 30.000 Sobres sin membretes.
- 2.000 Sábanas.
- 2.000 Cubrecamas.
- 2.000 Cobijas.
- 2.000 Paños para los pies.
- 2.000 Paños para la cara.
- 2,000 Paños para el cuerpo.
- 40.000 Litros de aceite lubricante.
- 600.000 Litros de combustible Diesel.
- 1.200.000 metros cúbicos de gas.
- 500 Kilos de cloruros para tratamiento de aguas negras.
- 8.000 Kilos de carne roja.
- 6.000 Kilos de carne de cerdo.
- 6.000 Kilos de pescado.
- 8.000 Kilos de pollo.
- 10.000 Kilos de granos varios.
- 4.000 kilos de harina precocida.

- 5.000 Kilos de harina de trigo.
- 6.000 Kilos de pasta corta.
- 4.000 Kilos de pasta larga.
- 6.000 Kilos de arroz.
- 12.000 Kilos de verduras.
- 10.000 Kilos de legumbres.
- 10.000 Kilos de frutas tropicales.
- 1.2000 cartones de huevos.
- 2.500 Kilos de azúcar.
- 36 Kilos de sal.
- 2.500 Kilos de café.
- Bebidas y refrescos.

Otras inversiones y gastos necesarios para el proyecto serán el mobiliario, el mantenimiento (edificaciones e instalaciones, maquinaria, herramientas y equipos, y mobiliario), los servicios básicos (teléfono, luz, agua, aseo urbano), otros servicios (asesoría legal y contable, póliza de seguro, acceso a Internet, vigilancia privada), depreciaciones y amortizaciones, entre otros.

### Gastos y Rentabilidad

A efectos de cálculos presupuestarios se trabaja sin tomar en cuenta la inflación. Sin embargo, en el cálculo de la rentabilidad de la empresa se incluye este factor a efectos de descuento de los flujos netos de efectivo que generará el proyecto. La tasa de inflación anual se supone en un promedio de 12% para los primeros cinco años de operaciones de la empresa.

La vida útil de la Maquinaria, Herramientas y Equipos es de 15 años, la del Mobiliario es de 10 años, y ambos rubros se deprecian linealmente. Los activos intangibles se amortizan en línea recta en 5 años.

El gasto anual por concepto de mano de obra directa se incrementa en proporción al incremento interanual del volumen de ventas de la empresa.

Los gastos de mantenimiento anual de todos los Activos Fijos equivale al 5% de su valor inicial.

Se incluye partidas de gastos imprevistos para las inversiones (5%) y para los gastos de funcionamiento (5%).

Los socios o accionistas de la empresa aportarán el equivalente al 40% de la inversión inicial y el capital de trabajo para el primer año de operaciones, mientras que el restante 60% será tomado en préstamo industrial a largo plazo, pagadero en un total de diez años, cancelando intereses y una parte proporcional del capital (10% cada año) al final de cada uno de los cinco años. A efectos de simplificación, la tasa de interés se supondrá fija en 25% anual.

Para la estimación de la rentabilidad del proyecto, se presume una Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento de 40% anual, pues para los montos de la inversión inicial del proyecto ese es un rendimiento factible de obtener a través de la banca comercial.

A continuación se presenta los diferentes presupuestos de gastos del proyecto, así como el análisis de su rentabilidad.

#### Cuadro 3. Presupuesto de Gastos de Personal (miles de bolívares) /\*

CATEGORIA	TOTAL ANUAL
<b>TOTAL GASTOS DE PERSONAL</b>	<b>3.748.257</b>
SUBTOTAL MANO DE OBRA INDIRECTA	937.064
SUBTOTAL MANO DE OBRA DIRECTA	2.811.193

/\* Incluye sueldo básico más beneficios de ley.

#### Cuadro 4. Presupuesto de Gastos de Inversión (miles de Bolívares)

CATEGORIA	TOTAL
<b>TOTAL GASTOS DE INVERSION</b>	<b>26.237.799</b>
<b>SUBTOTAL ACTIVOS FIJOS</b>	<b>24.663.531</b>
Terrenos, Edificaciones e Instalaciones	12.331.766
Maquinaria, Herramientas y Equipos	11.019.876
Mobiliario	1.311.890
<b>SUBTOTAL ACTIVOS INTANGIBLES</b>	<b>262.378</b>
<b>IMPREVISTOS</b>	<b>1.311.890</b>

#### Cuadro 5. Presupuesto de Gastos de Funcionamiento (miles de Bolívares)

CATEGORIA	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
<b>TOTAL GASTOS DE FUNCIONAMIENTO</b>	<b>11.830.891</b>	<b>14.579.830</b>	<b>18.177.705</b>	<b>24.138.494</b>	<b>29.414.455</b>
<b>SUBTOTAL MANO DE OBRA</b>	<b>3.748.257</b>	<b>4.041.037</b>	<b>4.424.234</b>	<b>5.059.097</b>	<b>5.621.021</b>
Mano de Obra Directa	2.811.193	2.811.193	2.811.193	2.811.193	2.811.193
Mano de Obra Indirecta	937.064	1.229.844	1.613.041	2.247.904	2.809.828
<b>SUBTOTAL MANTENIMIENTO</b>	<b>1.233.177</b>	<b>1.233.177</b>	<b>1.233.177</b>	<b>1.233.177</b>	<b>1.233.177</b>
Terrenos, Edificaciones e Instalaciones	616.588	616.588	616.588	616.588	616.588
Maquinaria, Herramientas y Equipos	550.994	550.994	550.994	550.994	550.994
Mobiliario	65.594	65.594	65.594	65.594	65.594
<b>SUBTOTAL DEPRECIACIONES Y AMORTIZACIONES /*</b>	<b>918.323</b>	<b>918.323</b>	<b>918.323</b>	<b>918.323</b>	<b>918.323</b>
Maquinaria, Herramientas y Equipos	734.658	734.658	734.658	734.658	734.658

CATEGORIA	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Mobiliario	131.189	131.189	131.189	131.189	131.189
Activos Intangibles	52.476	52.476	52.476	52.476	52.476
<b>SUBTOTAL INSUMOS OPERACIONALES</b>	<b>3.890.983</b>	<b>5.576.516</b>	<b>7.782.582</b>	<b>11.437.486</b>	<b>14.672.483</b>
Insumos de funcionamiento	3.852.459	5.521.303	7.705.527	11.324.244	14.527.210
Insumos de oficina	38.525	55.213	77.055	113.242	145.272
<b>SUBTOTAL SERVICIOS</b>	<b>1.476.776</b>	<b>2.116.500</b>	<b>2.953.785</b>	<b>4.340.960</b>	<b>5.568.764</b>
Servicios Básicos	449.453	644.152	898.978	1.321.162	1.694.841
Otros Servicios	1.027.322	1.472.347	2.054.807	3.019.798	3.873.923
<b>IMPREVISTOS</b>	<b>563.376</b>	<b>694.278</b>	<b>865.605</b>	<b>1.149.452</b>	<b>1.400.688</b>

/\* La inclusión de este rubro en el cuadro únicamente pretende reflejar el costo que experimenta la empresa por efecto del desgaste o pérdida de valor de sus activos. Más adelante este costo se anula al momento de calcular los flujos netos de efectivo de la empresa.

**Cuadro 6. Presupuesto de Capital de Trabajo para el Primer Año de Operaciones (miles de Bolívares)**

CATEGORIA	TOTAL
<b>TOTAL CAPITAL DE TRABAJO</b>	<b>10.912.568</b>
Mano de Obra	3.748.257
Mantenimiento	1.233.177
Insumos operacionales	3.890.983
Servicios	1.476.776
Imprevistos	563.376

**Cuadro 7. Presupuesto de Gastos Financieros (miles de Bolívares)**

CATEGORIA	0	AÑSFO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Monto Financiado Inversión Inicial	15.742.679					
+ Monto Financiado Capital de Trabajo	6.547.541					
= Monto del Préstamo	22.290.220					
Pago a Capital		2.229.022	2.229.022	2.229.022	2.229.022	2.229.022
Deuda Después de Pago		20.061.198	17.832.176	15.603.154	13.374.132	11.145.110
Interés		5.572.555	5.015.300	4.458.044	3.900.789	3.343.533
<b>TOTAL GASTOS FINANCIEROS</b>		<b>7.801.577</b>	<b>7.244.322</b>	<b>6.687.066</b>	<b>6.129.811</b>	<b>5.572.555</b>



**Cuadro 8. Presupuesto de Costos Totales de Operación (miles de Bolívares)**

CATEGORIA	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
<b>COSTOS TOTALES DE OPERACION</b>	<b>11.830.891</b>	<b>14.579.830</b>	<b>18.177.705</b>	<b>24.138.494</b>	<b>29.414.455</b>
<b>SUBTOTAL COSTOS FIJOS</b>	<b>3.088.564</b>	<b>3.381.344</b>	<b>3.764.541</b>	<b>4.399.403</b>	<b>4.961.327</b>
Mano de Obra Indirecta	937.064	1.229.844	1.613.041	2.247.904	2.809.828
Mantenimiento	1.233.177	1.233.177	1.233.177	1.233.177	1.233.177
Depreciaciones y Amortizaciones	918.323	918.323	918.323	918.323	918.323
<b>SUBTOTAL COSTOS VARIABLES</b>	<b>8.742.327</b>	<b>11.198.486</b>	<b>14.413.165</b>	<b>19.739.091</b>	<b>24.453.128</b>
Mano de Obra Directa	2.811.193	2.811.193	2.811.193	2.811.193	2.811.193
Insumos Operacionales	3.890.983	5.576.516	7.782.582	11.437.486	14.672.483
Servicios	1.476.776	2.116.500	2.953.785	4.340.960	5.568.764
Imprevistos	563.376	694.278	865.605	1.149.452	1.400.688

**Cuadro 9. Estado de Pérdidas y Ganancias Presupuestado (miles de Bolívares)**

CATEGORIA	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Ingresos por Ventas	18.741.285	24.596.880	32.260.822	44.958.075	56.196.555
- Costos Totales de Operación	11.830.891	14.579.830	18.177.705	24.138.494	29.414.455
- Gastos Financieros	7.801.577	7.244.322	6.687.066	6.129.811	5.572.555
= Utilidad Neta	-891.183	2.772.729	7.396.050	14.689.770	21.209.545
+ Depreciaciones y Amortizaciones /*	918.323	918.323	918.323	918.323	918.323
= Flujo Neto de Efectivo a Valor Presente	27.140	3.691.052	8.314.373	15.608.093	22.127.868
x Factor de Composición Anual (Tasa de Inflación = 12% anual) /**	(1+0,12) <sup>1</sup>	(1+0,12) <sup>2</sup>	(1+0,12) <sup>3</sup>	(1+0,12) <sup>4</sup>	(1+0,12) <sup>5</sup>
<b>= Flujo Neto de Efectivo a Valor Futuro</b>	<b>30.396</b>	<b>4.630.055</b>	<b>11.681.096</b>	<b>24.559.637</b>	<b>38.996.864</b>

/\* Se suma este rubro a la utilidad bruta debido a que fue incluido en los costos totales de operación como si fuese un costo real de la empresa, lo cual debe corregirse de esta manera (Baca, 1990).

\*\* La estimación de costos e ingresos se hizo sin tomar en cuenta el efecto de la inflación, dejándose para el final del análisis su imputación al resultado neto de la empresa. Hacerlo en este punto ó antes del cálculo de la utilidad bruta, arroja idéntico resultado, dado que se presume un efecto uniforme de la inflación en todos los rubros de costos e ingresos.

**Cuadro 10. Valor Presente Neto del Proyecto (miles de Bolívares)**

CATEGORIA	0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Inversión Inicial	26.237.799					
- Depreciación y Amortización Acumulada	4.591.615	918.323	918.323	918.323	918.323	918.323
= Valor de Salvamento a Valor Presente	21.646.184					
x Factor de Composición Anual (Tasa de Inflación = 12% anual)	(1+0,12) <sup>5</sup>					
= Valor de Salvamento a Valor Futuro						38.147.973
+ Flujo Neto de Efectivo a Valor Futuro		30.396	4.630.055	11.681.096	24.559.637	38.996.864
= Numeradores VPN		30.396	4.630.055	11.681.096	24.559.637	77.144.837
/ Divisores VPN /*		(1+0,4) <sup>1</sup>	(1+0,4) <sup>2</sup>	(1+0,4) <sup>3</sup>	(1+0,4) <sup>4</sup>	(1+0,4) <sup>5</sup>
= Flujos Netos de Efectivo Descontados	27.377.900	21.712	2.362.273	4.256.959	6.393.075	14.343.881
- Inversión Inicial	26.237.799					
<b>= VPN</b>	<b>1.140.101</b>					

/\* Se presume una Tasa de Descuento de Flujos de 40% anual, que es el rendimiento que cabe esperar obtener en la banca comercial (rendimiento de oportunidad del proyecto).

**Cuadro 11. Tasa Interna de Retorno del Proyecto (miles de Bolívares)**

CATEGORIA	0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Numeradores VPN		30.396	4.630.055	11.681.096	24.559.637	77.144.837
/ Divisores VPN /*		(1+0,414) <sup>1</sup>	(1+0,414) <sup>2</sup>	(1+0,414) <sup>3</sup>	(1+0,414) <sup>4</sup>	(1+0,414) <sup>5</sup>
= Flujos Netos de Efectivo Descontados	26.237.799	21.492	2.314.778	4.129.222	6.138.582	13.633.725
- Inversión Inicial	26.237.799					
<b>= VPN</b>	<b>0</b>					

/\* La tasa utilizada en la fórmula corresponde al valor calculado de la Tasa Interna de Retorno (TIR), que es aquella tasa a la cual la sumatoria de los flujos netos de efectivo descontados del proyecto igualan al valor de la inversión inicial.

Dado que el Valor Presente Neto (VPN) del proyecto es mayor que cero y la Tasa Interna de Retorno (TIR) arroja un valor de 41,43% anual, el cual es mayor que la Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento (40%) utilizada a efectos de estimación en este estudio, se concluye que el proyecto es rentable, factible desde el punto de vista económico-financiero y, por lo tanto, se recomienda su realización.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Adams, J.A. (1991). *The American Amusement Park Industry. A History of Technology and Thrills*. s/l, Twaine Publishers.
- Alwood, J. (1977). *The Great Exhibitions*. London: Studio Vista.
- Baca Urbina, G. (1990). *Evaluación de Proyectos: Análisis y Administración del Riesgo*. Editorial McGraw/Hill Interamericana, segunda edición en español. México, D.F.
- Calvo, Luis (1992). *Exposiciones universales*. Barcelona: Labor.
- David, F.R. (1988). *La Gerencia Estratégica*. Santafé de Bogotá: Legis.
- Eco, H. (1982). *Cómo se hace una tesis: Técnicas y Procedimientos*. Barcelona: Gedisa.

- Elena, Alberto (1986). "Científicos, filósofos y jardineros: la restauración del paraíso terrenal". En: *ACTAS del III congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias*. San Sebastián: Ed. Guipuzcoana, Tomo I.
- Fjellman, S.M. (1992). *Vinyl Leaves. Walt Disney World and America*. Boulder: Westview Press.
- Garvin, A. (1984). *Calidad organizacional: Gerencia y Recursos Humanos*. Ponencia presentada por Juan Mancheño ante el II Simposio de Desarrollo Organizacional, enero 1989, Caracas.
- Gillman, L.J. (1996). *Fundamentos de Administración Financiera*. (6ta. ed.). México: Marla.
- Harrington, H.J. (1991). *Cómo aumentar la calidad-productividad en su empresa*. (1ra. ed. en español). México: McGraw-Hill.
- Ilpes (1982). *Guía para la presentación de proyectos*. (10ma. ed.). México: Siglo XXI.
- Jurán, J.M. (1990). *Jurán y el liderazgo para la calidad: Un manual para ejecutivos*. (1ra. ed. en español). Madrid: Díaz de Santos.
- Koenig, D. (1994). *Mouse Tales (A Behind-the-Ears Look at Disneyland)*. Irvine, Bonaventure Press.
- Lipson, J. y Darling, M. (1986). *Fundamentos de Mercadotecnia*. México: Limusa.
- McCulloch, E. (1976). *World's Fair Midways*. Nueva Cork: Arno Press.
- Méndez A., Carlos E. (1988). *Metodología: Guía para elaborar diseños de investigación en ciencias económicas, contables y administrativas*. Editorial McGraw/Hill Latinoamericana, Bogotá, Colombia.
- National Amusement Park Historical Association (1997). *The Amusement Park Industry. A very Brief History*. <http://www.sgi.net/napha/history.html>.
- Polsson, K. (1995). *Chronology of Events in the History of Disney*. <http://www.islandnet.com/~kpolsson/disn1950.htm>.
- Rivas, F. (1997). *El proceso de enseñanza/aprendizaje en la situación educativa*. Barcelona: Ariel.
- Sorkin, M. (1992). "See you in Disneyland". En: Sorkin, M. (Ed.). *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*. Nueva York: Hill and Wang.
- Ultimate Guide Productions (1997). *North American Theme/Amusement Park Attendances*. <http://home.earthlink.net/~croooow>.

- Walt Disney Biography (1997). <http://www.disney.com/disneyland/index.html>.
- Walt Disney World Trough The Decades (1997). <http://www.disney.com/disneyworld>.
- Weiss, Allen S. (1995). *Mirrors of infinity. The French Formal Garden and 17th-century Metaphysics*. Princeton: Princeton Architectural Press.

Derecho

Procedimiento ante el Tribunal Superior Marítimo

Por: Freddy Belisario Capella \*

**ABSTRACT**

Procedure before Maritime Superior Tribunal

In this paper it is analyzed the procedure before Maritime Superior Tribunal, by common consent with venezuelan aquatic legislation in force. After a brief introduction in which it is discussed the contiguity, orality, briefness, concentration and publicity principles, it is going to consider the topic of aquatic special jurisdiction. Then it is analyzed the jurisdiction and competence of Maritime Superior Tribunal, in order to finally develop the topic of the procedure before that tribunal.

Keywords: Judicial Maritime Procedure, Maritime Superior Tribunal, Aquatic Special Jurisdiction.

**RESUMEN**

En este trabajo se analiza el procedimiento ante el Tribunal Superior Marítimo, de conformidad con la legislación acuática vigente en Venezuela. Después de una breve introducción en la que se discute los

---

\* Abogado, Universidad Central de Venezuela, 1967. Master of Laws in Admiralty, Universidad de Tulane; New Orleans, Louisiana. Profesor de Derecho Marítimo y Derecho Internacional Público, Escuela de Estudios Internacionales, UCV. Profesor de Derecho de la Navegación y Comercio Exterior, Centro de Estudios de Postgrado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, UCV. Profesor Asociado de Derecho Marítimo de la Universidad Marítima del Caribe. Ex Presidente de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional. Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo y su actual Presidente para el período 2004–2006. Miembro de la Comisión de Reestructuración del Poder Judicial. Juez Superior Marítimo con jurisdicción sobre todo el espacio acuático e insular y sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano.

principios de inmediación, oralidad, brevedad, concentración y publicidad, se pasa a considerar el tema de la jurisdicción especial acuática. Luego se analiza la jurisdicción y competencia del tribunal superior marítimo, para finalmente desarrollar el tema del procedimiento ante dicho tribunal.

**Palabras Clave:** Procedimiento Judicial Marítimo, Tribunal Superior Marítimo, Jurisdicción Especial Acuática.

### INTRODUCCION

La Sala Plena del Tribunal Supremo de Justicia en Resolución No. 2004-0010, del 28 de agosto de 2004, Gaceta Oficial No. 38.021 decidió crear un Tribunal Superior Marítimo y un Tribunal de Primera Instancia Marítimo, ambos con competencia nacional y con sede en la ciudad de Caracas, dentro del marco de la Constitución Bolivariana de la República de Venezuela y la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares.

Ahora bien, en acatamiento al Principio de Inmediación consagrado en los artículos 8 de la Ley de Procedimiento Marítimo y 860 del Código de Procedimiento Civil, el Tribunal Superior Marítimo podrá trasladarse y constituirse en cualquier lugar del territorio de la República.

El artículo 8 de la Ley de Procedimiento Marítimo establece textualmente lo siguiente:

El procedimiento marítimo, cualquiera sea su cuantía, se desarrollará en forma oral, aplicando los principios de la brevedad, concentración, **inmediación**, gratuidad y publicidad conforme a las disposiciones contenidas en el Libro Cuarto, Título XI del Código de Procedimiento Civil, con las modificaciones señaladas en este Capítulo.

Por su parte, el artículo 860 del Código de Procedimiento Civil dispone lo siguiente:

En el procedimiento oral, la forma escrita de los actos sólo será admitida en los casos expresamente contemplados en disposiciones del presente Título y cuando deban practicarse pruebas antes del debate oral, que requieran el levantamiento de un acta. Son aplicables supletoriamente en el procedimiento oral las disposiciones del ordinario, en todo aquello no pre-

visto expresamente en este Título, pero en estos casos, el Juez procurará asegurar la oralidad, brevedad, concentración e inmediación del procedimiento oral.

En todo caso, las disposiciones y formas del procedimiento oral no pueden renunciarse ni relajarse por convenio de las partes ni por disposición del Juez.

Se observa que en ambas disposiciones se hace alusión al Principio de la Inmediación. Cabe preguntarse: ¿En qué consiste el principio de la inmediación? El vocablo “inmediación” quiere decir calidad de inmediato, cercanía, proximidad, a corta distancia.

En el ordenamiento adjetivo civil, el Principio de Inmediación radica en la cercanía del Juez con la realidad del proceso, en su vinculación directa con los personas y las cosas que lo conforman, no sólo con los litigantes sino también con los testigos y demás auxiliares de la justicia. No obstante, esta proximidad también requiere el conocimiento directo de las cosas que son objeto del proceso de manera que pueda estar compenetrado con la esencia de la polémica o del debate jurídico y con el ambiente donde se produjeron los hechos. Ambiciona, el Juez, por consiguiente, a través del principio de la inmediación, no a percibir acontecimientos de naturaleza histórica, o sea contados después de haber acaecido, sino situaciones que hasta cierto punto estén lo más cerca posible de los hechos. Por supuesto, este principio sólo tiene efectiva aplicación en el procedimiento oral, ya que en el escrito, predomina el Principio de la Mediación, es decir, el conocimiento de los individuos y cosas que conforman el proceso a través de referencias y no de la percepción directa del Juez<sup>1</sup>.

Tanto el artículo 8 de la Ley del Procedimiento Marítimo como el artículo 860 del Código de Procedimiento Civil hacen alusión a los principios de la oralidad, brevedad y concentración. Veamos qué significa cada uno de ellos.

El Principio de la Oralidad se refiere al juicio oral, es decir, aquel que se lleva a cabo de viva voz y ante el juez o tribunal que conoce de la

<sup>1</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo IV. Ediciones Libra, C.A. Caracas. Venezuela. Página 607.

causa. En el proceso oral, las evidencias, defensas y exposiciones de las partes se realizan ante el Juez ante el cual se ventila el litigio en forma verbal. La oralidad es fundamental para la inmediación y, según muchos juristas, representa una forma esencial para la razonable y moderada administración de justicia.

En lo concerniente al Principio de la Brevedad es el que se aplica al procedimiento breve, que es aquel que, atendiendo a razones de cuantía o de la materia, se realiza con una abreviación de los lapsos procesales y de las oportunidades para hacer valer los medios de accionar y exceptuarse las partes, acortando en tal forma las garantías del procedimiento ordinario, el cual por su extensión de gestiones y diligencias y multiplicidad de ocasiones para hacer valer los medios de ofensiva y de defensa, congrega las más altas garantías procesales.

Sobre este principio el artículo 881, in fine del Código de Procedimiento Civil preceptúa textualmente lo siguiente: "...se tramitarán también por el procedimiento breve aquellas demandas que se indiquen en leyes especiales".

En sintonía con esta disposición la Ley de Procedimiento Marítimo dispone textualmente en su artículo 8º, lo siguiente:

El procedimiento marítimo, cualquiera sea su cuantía, se desarrollará en forma oral, aplicando los principios de la brevedad, concentración, inmediación, gratuidad y publicidad conforme a las disposiciones contenidas en el Libro Cuarto, Título XI del Código de Procedimiento Civil, con las modificaciones señaladas en este Capítulo.

En lo atinente al Principio de la Concentración, es menester acotar que el mismo se plasma en la aspiración esencial de la justicia contemporánea de buscar la brevedad de los litigios, por consiguiente, se resumen o compendian los procesos y en nuestros días los juicios sumarios tienden a predominar sobre los ordinarios. Dicho principio tiende a reunir lo suelto o disperso y en tal sentido aglomera diferentes actividades procesales en una sola audiencia o en el menor número de ellas. Por tal razón, resultante de lo anterior, se adopta en los tiempos presentes el principio de la disminución de los lapsos, no por consentimiento de las

partes, sino por mandato de la ley<sup>2</sup>.

Por su parte el Principio de la Publicidad es en la actualidad la regla esencial de la actividad procesal, opuesto rotundamente a la *confidencia* o *reserva* de los procesos inquisitoriales. Este principio establece como máxima garantía de las partes que litigan, de la averiguación de la verdad y de las decisiones justas, que la sustanciación de las causas, la práctica de las evidencias, las exposiciones de los litigantes y los fundamentos de los fallos judiciales, sean debidamente conocidos y apreciados no solamente por los que están involucrados en las causas y aquellos que participan en los procesos, sino por el público en general.

La jurisdicción marítima está íntimamente vinculado al Principio de la Publicidad, por cuanto la mayoría de las actuaciones y diligencias que conforman el proceso deben realizarse en audiencia pública, para que sean debidamente conocidas por todos en general.

La Ley de Procedimiento Marítimo se refiere también al Principio de la Gratuidad, el cual tiene su fundamento en el artículo 26 de la Carta Fundamental de la República que establece lo siguiente:

Toda persona tiene derecho de acceso a los órganos de administración de justicia para hacer valer sus derechos e intereses, incluso los colectivos o difusos, a la tutela efectiva de los mismos y a obtener con prontitud la decisión correspondiente.

El Estado garantizará una justicia gratuita, accesible, imparcial, idónea, transparente, autónoma, independiente, responsable, equitativa y expedita, sin dilaciones indebidas, sin formalismos o reposiciones inútiles.

Cabe mencionar aquí la expresión del jurista y editor venezolano Juan Garay en sus comentarios a la nueva Constitución, cuando expresa muy acertadamente que el segundo párrafo de la citada disposición constitucional proclama la justicia perfecta, algo jamás logrado porque en nuestro país se mueve a paso de caracol; y en Suecia, donde la legalidad es algo casi sagrado, existe el Defensor del Pueblo (Ombudsman), institución creada precisamente por los suecos y por algo será.

Es imperativo hacer hincapié en el último párrafo del artículo 860 del

<sup>2</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo II. Obra citada. Páginas 304 y 305.

Código de Procedimiento Civil, en el cual se establece las disposiciones y formas del procedimiento oral, el cual es aplicable a la materia marítima. Sin embargo, a pesar de que los preceptos del Código de Procedimiento Civil son supletorios del Procedimiento Marítimo las disposiciones del procedimiento oral de conformidad con la Ley de Procedimiento Marítimo sí pueden renunciarse y relajarse por las partes.

En efecto, el artículo 14 de la mencionada Ley Marítima dispone lo siguiente:

En todo estado y grado del proceso las partes podrán acordar, la ampliación, abreviación y concentración de los actos y términos procesales.

Los jueces podrán dar por terminados los actos de examen de testigos y posiciones juradas cuando lo consideren pertinente, respetando el principio de igualdad de las partes. Podrán asimismo solicitar dictámenes a funcionarios expertos de los organismos públicos del sector acuático y de los colegios profesionales, sin que en ningún caso dichos dictámenes tengan carácter vinculante.

El último párrafo del artículo 860 del Código de Procedimiento Civil guarda estrecha relación con el artículo 7 de dicho instrumento jurídico que textualmente preceptúa: "Los actos procesales se realizarán en la forma prevista en este Código y en las leyes especiales. Cuando la ley no señale la forma para la realización de algún acto, serán admitidas todas aquellas que el Juez considere idóneas para lograr los fines del mismo".

### LA JURISDICCION ESPECIAL ACUATICA

El término *jurisdicción* da a entender la facultad o el imperio que tiene uno para gobernar y activar los preceptos legales o para aplicarlos en los procesos.

Se puede expresar también que la *jurisdicción* es la actividad pública desarrollada por órganos competentes especializados, designados por el Estado con las fórmulas establecidas por la ley, en virtud del cual *por acto de juicio*, se aplica el ordenamiento jurídico imperante, para resolver controversias y diferencias, a través de veredictos susceptibles de alcanzar categoría de cosa juzgada, eventualmente factibles de ejecución.

La *jurisdicción* es la función particular de los jueces. Es igualmente, la amplitud y límites de la facultad de juzgar, ya sea por razón de la mate-

ria, ya sea por razón del territorio, si se tiene en consideración que cada tribunal no puede ejercitar su actividad juzgadora sino dentro de un espacio definido y del fuero que le está conferido. En este último aspecto se habla de jurisdicción *acuática*, civil, mercantil, etc.

La jurisdicción puede ser *ordinaria* o *especial*.

La *jurisdicción ordinaria* es la que tramita y resuelve los juicios ordinarios, entendiéndose por éstos aquellos en los cuales se procede con observancia de todos los trámites y solemnidades establecidos por las leyes en general, para que se debatan cuidadosa y escrupulosamente los derechos y alegatos de las partes y recaiga la decisión después de un meticuloso y esmerado examen y discusión de la causa.

La *jurisdicción especial* es aquella que está fuera de la jurisdicción ordinaria. Es la que se conoce habitualmente como *extraordinaria* o *privilegiada*, por cuanto está limitada a resolver asuntos determinados, o respecto de personas que, por su clase, estado o profesión, están sujetas a ella (militar, *acuática*, hacienda, etc.). Es en una expresión, aquella cuyo procedimiento se separa del ordinario por expreso mandato de la ley, que establece su peculiaridad.

La Jurisdicción Acuática es una Jurisdicción Especial.

De conformidad con el artículo 2º de la Ley de Procedimiento Marítimo, la *Jurisdicción Especial Acuática*, salvo disposiciones especiales de la ley, será ejercida por los Jueces Marítimos de conformidad con dicha Ley.

En ese sentido, los Jueces Marítimos tienen la obligación de administrar justicia en materia marítima tanto a los venezolanos como a los extranjeros, en la medida que las leyes determinen su competencia para conocer del respectivo asunto.

Las disposiciones y los procedimientos especiales establecidos en las leyes respectivas, se aplicarán con preferencia a las normas generales y al procedimiento previsto en la Ley de Procedimiento Marítimo.

Es necesario advertir que todo aquello que no esté previsto en la Ley de Procedimiento Marítimo, será subsanado por la aplicación supletoria de los preceptos contemplados en el Código de Procedimiento Civil, con lo cual se logra impedir las lagunas jurídicas y las disposiciones antagónicas.



En efecto el artículo 3º de la Ley citada anteriormente dispone lo siguiente: "En los procesos que conozcan, sustancien y decidan los Tribunales Marítimos se aplicarán supletoriamente las disposiciones del Código de Procedimiento Civil".

Se infiere de la norma transcrita que el Derecho Procesal asume el carácter de Derecho Supletorio, ya que regirá sólo para los casos de que no existan preceptos expresos en el sistema procesal marítimo. En esta situación las normas del Código de Procedimiento Civil se aplican supletoria o subsidiariamente en materia marítima, para casos no regulados claramente en la Ley de Procedimiento Marítimo.

Luego de lo expuesto, es forzoso indicar que deberán someterse al conocimiento de la *Jurisdicción Especial Acuática*, las acciones que se intenten con motivo de las disposiciones que regulan el comercio marítimo, la navegación por agua, la explotación de recursos ubicados en el espacio acuático nacional, así como las acciones sobre buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentran y sobre buques extranjeros que se encuentren en aguas en las que la República ejerza derechos exclusivos de soberanía y jurisdicción, las operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias y cualquier otra actividad que se desarrolle en el espacio acuático nacional.

De igual manera, los *Tribunales de la Jurisdicción Especial Acuática* son competentes para conocer en todo juicio en que sea parte un propietario o armador de un buque de bandera extranjera, en los casos en que según la Ley de Comercio Marítimo el buque pueda ser embargado preventivamente, salvo que hubiere un acuerdo arbitral o de atribución de competencia de otra jurisdicción. En este caso, la medida preventiva o cautelar se decretará, a los efectos de obtener una garantía para ejecutar el eventual laudo arbitral o sentencia judicial que se dicte.

#### JURISDICCION Y COMPETENCIA DEL TRIBUNAL SUPERIOR MARITIMO

En relación a este epígrafe, es necesario enfatizar que los jueces tienen la potestad de conocer ciertas cuestiones en atención a la esencia o sustancia de éstas, lo cual establece su *competencia*; en tanto que la *jurisdicción* es la facultad que tienen los jueces de administrar justicia. El

juez tiene la autoridad de juzgar, pero está limitado en virtud de la competencia.

Es menester sobre este tema indicar que la Jurisdicción de los Tribunales Marítimos se determinará por lo dispuesto en las leyes respectivas y en los tratados y convenios internacionales. Los tribunales se abstendrán de conocer, cuando en virtud de un tratado o convenio internacional, el asunto se encuentre atribuido con carácter exclusivo a la jurisdicción de otro Estado<sup>3</sup>.

Es imperativo expresar con relación a lo expuesto anteriormente, que en la hipótesis de haber *preceptos de atribución concurrente*, el Juez Marítimo no tiene porque renunciar su jurisdicción en el Estado extranjero que de la misma manera se atribuya dicha jurisdicción, en consideración a que debe imperar la jurisdicción venezolana, excepción hecha del derecho del tribunal de rehusar jurisdicción, situación que se identifica con la locución latina del *Forum Non Conveniens*.

Bajo la doctrina discrecional del *Forum Non Conveniens*, un tribunal que tiene jurisdicción de un caso, puede declinar ejercerla en aquellas situaciones en las cuales no hay una razón sustantiva para traer ese caso ante él, o donde la presentación del caso en ese tribunal crea dificultades en el demandado o en testigos relevantes a causa de la distancia existente.

En sintonía con lo arriba expresado, el artículo 333 de la Ley de Comercio Marítimo contempla la norma de exclusión al *Forum Non Conveniens* cuando deja, en materia de *abordaje*, al libre criterio del Juez competente el declinar su jurisdicción a favor de un Juez de otro Estado, si la materia está más estrechamente ligada con la jurisdicción extranjera.

En efecto, de acuerdo a la norma en referencia los tribunales marítimos venezolanos podrán *discrecionalmente declinar su jurisdicción*, a solicitud del demandado, en favor de los tribunales de otro país en el cual se hubiere intentado una acción por los mismos hechos y causas en los siguientes casos:

1. Cuando uno de los buques sea embargado en puerto venezola-

<sup>3</sup> Ley de Procedimiento Marítimo. Artículo 5.

no con motivo del abordaje o se otorgue en dicho lugar fianza sustitutiva.

2. Cuando después del abordaje uno de los buques haga su primera escala o arribe eventualmente a puerto venezolano.
3. En el caso que la jurisdicción venezolana corresponda cuando el demandado haya sido citado personalmente en el territorio de la República.

La declinatoria de jurisdicción se podrá hacer siempre que se le otorguen al demandante iguales garantías para responder de las resultas de dicha acción intentada por ante ese otro Estado.

Los tribunales venezolanos tomarán en cuenta la vinculación que las partes, buques, aseguradores y tripulantes puedan tener con la jurisdicción extranjera con el fin de tomar su decisión.

La solicitud se propondrá y tramitará en la forma de una *cuestión previa de declinatoria de jurisdicción*.

Es indispensable expresar que la *declinatoria de jurisdicción* es la petición que se realiza para declinar el fuero o impugnar la competencia del Juez que conoce de un asunto. La promueve quien, citado en juicio, alega la excepción de incompetencia de jurisdicción, por considerar que el Juez o Tribunal carece de atribuciones para intervenir en el asunto, solicitándole que se separe del conocimiento del negocio.

El Tribunal Superior Marítimo tiene jurisdicción sobre todo el espacio acuático e insular nacional y sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren<sup>4</sup>.

El Tribunal Superior Marítimo es competente para conocer<sup>5</sup>:

1. De las apelaciones que se interpongan contra las decisiones dictadas, en primera instancias, por los Tribunales Marítimos.

---

<sup>4</sup> Ley de los Espacios Acuáticos e Insulares. Artículo 108.

<sup>5</sup> Ley de los Espacios Acuáticos e Insulares. Artículo 111.

2. De los conflictos de competencias que surjan entre tribunales cuyas decisiones pueda conocer en apelación y entre estos y otros tribunales distintos cuando el conflicto se refiera a materias atribuidas a los tribunales marítimos.
3. De los recursos de hecho intentados contra las decisiones relativas a la admisibilidad de la apelación en causas cuyo conocimiento le corresponda en segunda instancia.
4. De cualquier otro recurso o acción que le atribuya la ley que regula la materia.

Como puede observarse, el Tribunal Superior Marítimo conocerá en alzada de los recursos, impugnaciones y demás actuaciones que se realicen contra las decisiones, autos y providencias dictadas por los Tribunales de Primera Instancia en lo Marítimo, en la materia que le son propias, salvo la competencia atribuida al Tribunal Supremo de Justicia<sup>6</sup>.

Es necesario señalar que al más Alto Tribunal de la República le corresponde conocer de los recursos de casación en los juicios marítimos.

En materia procesal la *apelación* es el recurso otorgado por mandato de la ley al que se siente perjudicado por un fallo, decisión o mandato de un Juez, Tribunal de menor jerarquía, para que el Tribunal Superior en gradación, modifique, enmiende o revoque según sus aspiraciones.

En el ámbito jurídico se habla de *Apelación en ambos efectos*, a la consecuencia suspensiva, es decir, la que suspende la jurisdicción del Juez. Se conoce como *Apelación en un solo efecto*, al envío que hace el Juez de menor jerarquía a otro Superior, utilizando copias del expediente, sin que, se tenga que inmovilizar o detener la tramitación de lo principal.

La *apelación* lleva consigo para la parte que apela el derecho a que se reconsidere o revise en las *instancias superiores*, el dictamen que le haya causado el perjuicio del cual se queja, a través del recurso; y si los tribunales de mayor jerarquía, en lugar de consagrarse en el conciso asunto que se les encomienda y que configura la materia de la decisión, fallan sobre otro aspecto diferente, indefectiblemente lo realizan con

---

<sup>6</sup> Ley de Procedimiento Marítimo. Artículo 7.

*usurpación de poderes*, por cuanto ningún Juez de apelación tiene atributo para iniciar o abrir instancia original, sino solamente para continuar conociendo de la que se le somete en fuerza del efecto devolutivo de la apelación<sup>7</sup>.

Antes de entrar a considerar los aspectos relativos al conflicto de competencia es menester hacer algunas consideraciones previas.

Por *conflicto* se entiende el choque o colisión de derechos o pretensiones. La *competencia* es la capacidad reconocida a un Tribunal, Juez o Magistrado, para conocer de un asunto o de un litigio. Es la aptitud del Juez para ejercer la función jurisdiccional.

La *competencia* es la limitación del poder de juzgar en razón de la materia, del territorio y de la cuantía. Constituye una determinación de los poderes jurisdiccionales de cada Juez y para el jurisconsulto italiano *Piero Calamandrei*, se entiende por competencia de un Juez "el conjunto de causas sobre las cuales puede él ejercer según la Ley, su fracción de jurisdicción".

Es imperativo expresar que no se debe confundir la *jurisdicción* con la *competencia*. Aquella comprende el género y ésta la especie.

La jurisdicción del latín *iurisdicatio* (administración del derecho), es la acción de administrar el derecho, no de establecerlo. Es, pues, la función específica de los jueces<sup>8</sup>.

Sobre el tópico bajo examen, podemos señalar que si existe un conflicto de competencia entre tribunales cuyas decisiones pueda conocer en apelación el Tribunal Superior Marítimo, éste se abocará al conocimiento de dichas decisiones y si se presenta un conflicto de competencia entre estos tribunales y otros distintos por cuestiones atribuidas a tribunales marítimos, el Tribunal Superior Marítimo se encargará de dilucidar el conflicto. En este último caso, la decisión del Tribunal Superior Marí-

<sup>7</sup> Sentencia de la extinta Corte Suprema de Justicia del 1º de abril de 1993, con ponencia del Magistrado Dr. Héctor Grisanti Luciani, en el juicio de Ralph John Euale contra Dresser de Venezuela C.A, en el expediente No. 92-498.

<sup>8</sup> OSSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 26ª Edición. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires – Argentina. 1999. Pág. 550.

mo será atribuirle competencia, al tribunal que realmente deba conocer de la materia marítima respectiva.

Ahora bien, de acuerdo con la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, los Tribunales Marítimos de Primera Instancia son competentes para conocer<sup>9</sup>:

1. De las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico marítimo, así como las relacionadas a la actividad marítimo portuaria, y las que se suceden mediante el uso del transporte multimodal con ocasión del comercio marítimo.
2. De las acciones dirigidas contra el buque, su Capitán, su armador, o su representante, cuando aquél haya sido objeto de medida cautelar o embargo preventivo.
3. De los casos que involucre a más de un buque y que alguno fuere de matrícula nacional en virtud del contrato o de la ley, o cuando se trate de buques extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República.
4. De los procedimientos de ejecución de hipotecas navales, y de las acciones para el reclamo de privilegios marítimos.
5. De la ejecución de sentencias extranjeras, previo el exequátur correspondiente.
6. De la ejecución de laudos arbitrales y resoluciones relacionadas con causas marítimas.
7. De los juicios concursales de limitación de responsabilidad de propietarios o armadores de buques.
8. De las acciones derivadas con ocasión de la avería gruesa.
9. De las acciones derivadas con ocasión de los servicios de pilotaje, remolques, lanchaje, señalización acuática, labores hidrográficas, meteorológicas, oceanográficas, la cartografía náutica y la canalización y mantenimiento de las vías navegables.

<sup>9</sup> Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. Artículo 112.

10. De las acciones que se propongan con ocasión del manejo de contenedores, mercancías, materiales, provisiones, combustibles y equipos suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento.
11. De las acciones que se propongan con ocasión de la construcción, reparación, modificación o desguace de buques.
12. De las acciones que se propongan con ocasión de primas de seguro, incluidas las cotizaciones de seguro mutuo, pagaderas al propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por cuenta, en relación con el buque.
13. De las acciones relativas a comisiones, corretajes u honorarios de agencias navieras pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, por su cuenta, en relación con el buque.
14. De controversia a la propiedad o a la posesión del buque, así como de su utilización o del producto de su explotación.
15. De las acciones derivadas del uso de los diversos medios y modos de transporte utilizados con ocasión del comercio marítimo.
16. De las hipotecas que pesen sobre el buque.
17. De las acciones derivadas del hecho ilícito con ocasión a los delitos perpetrados en los espacios acuáticos de conformidad al Código Penal, y según el procedimiento establecido en el Código Procesal Penal.
18. De cualquier otra acción, medida o controversia en materia regulada por la ley.

Además de lo ya expresado, es oportuno señalar que corresponde al Tribunal Superior Marítimo resolver los conflictos de competencia que puedan presentarse entre otros tribunales cuando el mismo verse sobre materias atribuidas a los tribunales marítimos, es decir, a las materias que se han enumerado anteriormente.

En cuanto al *recurso de hecho* del cual conoce el Tribunal Superior Marítimo, es primordial expresar que dicho medio, denominado en otros

ordenamientos jurídicos *recurso de queja por denegación*, es la garantía procesal del recurso de apelación y se puede definir como el recurso que puede interponer el apelante ante el Tribunal Superior Marítimo, contra la decisión del Juez *a quo* que rechaza la apelación o la admite en un solo efecto, solicitando se ordene oír la apelación o admitirla en ambos efectos.

Sobre la materia el artículo 305 del Código de Procedimiento Civil dispone textualmente lo siguiente:

Negada la apelación, o admitida en un solo efecto, la parte podrá recurrir de hecho, dentro de cinco (5) días, más el término de la distancia, al Tribunal de alzada, solicitando que se ordene oír la apelación o que se la admita en ambos efectos y acompañará copia de las actas del expediente que crea conducentes y de las que indique el Juez si éste lo dispone así. También se acompañará copia de los documentos o actas que indique la parte contraria, costeándolos ella misma. El auto que niegue la apelación o la admita en un solo efecto, fijará el término de la distancia, si fuere procedente, a los efectos del recurso de hecho.

El recurso de hecho se decidirá en el término de cinco (5) días contados desde la fecha en que haya sido introducido, o desde la fecha en que se acompañen las copias de las actas conducentes si el recurso hubiese sido introducido sin estas copias<sup>10</sup>.

Contra la negativa de revocatoria o reforma no habrá recurso alguno, pero en el caso contrario se oír apelación en el solo efecto devolutivo<sup>11</sup>.

#### PROCEDIMIENTO ANTE EL TRIBUNAL SUPERIOR MARITIMO

Con respecto a este tema cabe indicar que el Tribunal Superior Marítimo conocerá en apelación de los fallos definitivos o interlocutorios dictado por el Tribunal Marítimo de Primera Instancia<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Código de Procedimiento Civil. Artículo 307.

<sup>11</sup> Código de Procedimiento Civil. Artículo 310.

Se expresó con anterioridad qué disposiciones del Código del Procedimiento Civil eran supletorias del Procedimiento Marítimo; sin embargo, a pesar de esto la norma del Artículo 878 de dicho Código no es aplicable a la materia Marítima, por cuanto dicha norma expresa que en el procedimiento oral las sentencias interlocutorias son inapelables y, de conformidad con el artículo 21 de la Ley de Procedimientos Marítimos, el Tribunal Superior Marítimo conocerá en apelación de los fallos definitivos o interlocutorios dictados por el Tribunal Marítimo de Primera Instancia.

Los *fallos definitivos* no son más que las *sentencias definitivas*, es decir, aquellas por las cuales el Juez resuelve terminando el proceso, la que, con vista de todo lo alegado y probado por los litigantes sobre el negocio principal, pone fin a la controversia suscitada ante el juzgador. Son las que se dictan al final del juicio y ponen fin al proceso, acogiendo o rechazando la pretensión del demandante.

Los *fallos interlocutorios* no son más que las sentencias interlocutorias son las que se pronuncian en el transcurso del proceso, para solucionar asuntos incidentales como las que plantean las *cuestiones previas*, la *acumulación de autos*<sup>13</sup>.

En nuestro ordenamiento jurídico los fallos interlocutorios presentan la siguiente subdivisión<sup>14</sup>:

1.- *Interlocutorias con fuerza de definitivas*. Estas sentencias son aquellas que ponen fin al juicio como las que resuelven las cuestiones previas enumeradas en el artículo 346 del Código de Procedimiento Civil, declarándolas con lugar, a saber:

1. *La Cosa Juzgada (Ordinal 9º)*.

<sup>12</sup> Ley de Procedimiento Marítimo. Artículo 21.

<sup>13</sup> CUESTIONES PREVIAS. Constituyen todos los medios de defensa contra la acción, basada en hechos impeditivos o extintivos considerados por el Juez cuando el demandado los invoca. ACUMULACIÓN DE AUTOS O PROCESOS. Según *Couture*, viene a ser la acción o efecto de reunir dos o más procesos o expedientes en trámite, con el objeto de que todos ellos constituyan un solo juicio y sean terminados por una sola sentencia.

<sup>14</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo VII. Obra citada. Pág. 661.

Se entiende por *Cosa Juzgada* la autoridad y eficacia que alcanza una decisión judicial que pone fin a un litigio y que no es susceptible de impugnación, por no darse contra ella ningún recurso o por no haber sido impugnada en su oportunidad, lo que la convierte en firme. Es peculiar de la Cosa Juzgada su inmutabilidad y la circunstancia de que no puede ser repetida en sentido inverso, en otras palabras, es irreversible.

2. *La Caducidad de la Acción establecida en la Ley (Ordinal 10)*.

La *Caducidad* consiste en la cesación del derecho a incoar o continuar una acción o un derecho, en virtud de no haberlos ejercitado dentro de los términos para ello. En efecto, la caducidad produce la extinción de un derecho cuando no se ejerce la acción respectiva dentro de cierto lapso.

3. *La Prohibición de la Ley de admitir la acción propuesta, o cuando sólo permite admitirla por determinadas causales que no sean de las alegadas en la demanda (Ordinal 11)*.

La señalada en el artículo 356 del Código de Procedimiento Civil, que textualmente establece: "Declaradas con lugar las cuestiones previas a que se refieren los ordinales 9º, 10 y 11 del artículo 346, la demanda quedará desechada y extinguido el proceso".

La indicada en el artículo 267 del Código de Procedimiento Civil que declara la *perención de la instancia* en cualquiera de los tres caso que enumera y que extingue el proceso.

En materia de procedimiento se emplea la expresión "*Perención de la Instancia*" para aludir a la figura jurídica que extingue el proceso por la inactividad de las partes prolongada por un cierto tiempo.

El artículo 267 del Código de Procedimiento Civil establece lo siguiente:

Toda instancia se extingue por el transcurso de un año sin haberse ejecutado ningún acto de procedimiento por las partes. La inactividad del Juez después de vista la causa, no producirá perención.

También se extingue la instancia:

Cuando transcurridos treinta (30) días a contar desde la fecha de admisión de la demanda, el demandante no hubiese cumplido con las obligaciones que el impone la Ley para que sea practicada la citación del demandado.

Cuando transcurridos treinta (30) días a contar desde la fecha de la reforma de la demanda, hecha antes de la citación, el demandante no hubiese cumplido con las obligaciones que le impone la Ley para que sea practicada la citación del demandado.

Cuando dentro del término de seis (6) meses contados desde la suspensión del proceso por la muerte de alguno de los litigantes o por haber perdido el carácter con que obraba, los interesados no hubieren gestionado la continuación de la causa, ni dado cumplimiento a las obligaciones que la Ley les impone para proseguirla.

2.- *Interlocutorias simples*. Son fallos que deciden cuestiones incidentales, sin producir los efectos de las interlocutorias con fuerza de definitivas. A través de ellas el Juez concede peticiones de las partes relativas al desarrollo del proceso, mediando oposición de la contraparte, o sin ella. Ejemplos: la que admite o niega una prueba promovida; la que resuelve sobre la inhibición o recusación del Juez, etc.

3.- *Interlocutorias no sujetas a apelación*. Estos fallos son esencialmente revocables por contrario imperio, las cuales constituyen meros autos de sustanciación, siendo como son, providencias que pertenecen al impulso procesal.

La clasificación *in comento*, que distingue la sentencia definitiva y la interlocutoria, tiene especial importancia para el ordenamiento jurídico venezolano, por cuanto todo el régimen de la apelación y también la ocasión para anunciar el recurso de casación, se fundamenta en aquella distinción.

Es imperativo expresar que toda sentencia definitiva tiene apelación y las interlocutorias sólo cuando producen gravamen irreparable.

Con respecto a lo expuesto anteriormente, veamos lo que dispone el Código de Procedimiento Civil sobre este tema de la apelación de las sentencias definitivas y de las sentencias interlocutorias. "Artículo 288. De toda sentencia definitiva dictada en primera instancia se da apelación, salvo disposición especial en contrario". "Artículo 289. De las sentencias interlocutorias se admitirá apelación solamente cuando produzcan gravamen irreparable" <sup>15</sup>.

<sup>15</sup> GRAVAMEN IRREPARABLE. Es el que es imposible de reparar en el curso

Recibido el expediente respectivo en el Tribunal Superior Marítimo, se abrirá sin necesidad de auto expreso, un lapso de diez (10) días para promover y evacuar las pruebas procedentes de conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Civil e instruir las que el Tribunal considere pertinentes de acuerdo con la ley<sup>16</sup>.

De lo anterior se infiere, que una vez que el Tribunal Superior Marítimo recibe el expediente del Tribunal Marítimo de Primera Instancia, se abrirá un lapso de diez (10) días hábiles, sin necesidad de autor expreso para que se promuevan y evacúen las pruebas procedentes.

Con relación a la materia de promoción y evacuación de pruebas el artículo 520 del Código de Procedimiento Civil establece lo siguiente:

En segunda instancia no se admitirán otras pruebas sino la de instrumentos públicos, la de posiciones y el juramento decisorio.

Los primeros podrán producirse hasta los informes, si no fueren de los que deban acompañarse con la demanda; las posiciones y el juramento podrán evacuarse hasta los informes, siempre que se solicite dentro de los cinco (5) días siguientes a la llegada de los autos al Tribunal.

Podrá el Tribunal dictar autos para mejor proveer, dentro de los límites expresados en el artículo 514.

El *instrumento o documento público* es el otorgado o autorizado, con las solemnidades requeridas por la ley, por notario, secretario judicial u otro funcionario público competente, para acreditar algún hecho, la manifestación de una o varias voluntades y la fecha en que se producen<sup>17</sup>.

de la instancia en que se ha producido. Es el gravamen que puede producir toda interlocutoria sin distinción, en principio de naturaleza o de especie, consiste en el perjuicio material o jurídico que la decisión ocasiona a las partes, ya en la relación sustancial objeto del proceso, ya en las situaciones procesales que se deriven a favor de la marcha del juicio, como son las que surgen y son decididas en incidencias previas.

<sup>16</sup> Ley de Procedimiento Marítimo. Artículo 21.

<sup>17</sup> CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Tomo I. 8ª Edición. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires – Argentina. 1974. Pág. 739.

El artículo 1.367 del Código Civil establece con relación a el punto bajo estudio, lo siguiente: "Instrumento público o auténtico es el que ha sido autorizado con las solemnidades legales por un Registrador, por un Juez u otro funcionario o empleado público que tenga facultad para darle fe pública, en el lugar donde el instrumento se haya autorizado".

El instrumento público hace plena fe, así entre las partes como respecto de terceros, mientras no sea declarado falso: 1º, de los hechos jurídicos que el funcionario público declara haber efectuado, si tenía facultad para efectuarlos: 2º, de los hechos jurídicos que el funcionario público declara haber visto u oído, siempre que este facultado para hacerlos constar<sup>18</sup>.

El instrumento público hace plena fe, así entre las partes como respecto de terceros, de la verdad de las declaraciones formuladas por los otorgantes acerca de la realización del hecho jurídico a que el instrumento se contrae, salvo que en los casos y con los medios permitidos por la ley se demuestre la simulación<sup>19</sup>.

Los documentos públicos en segunda instancia deben producirse hasta los informes, es decir, hasta el momento del alegato que cada una de las partes hace de viva voz ante el Juez o Tribunal que entiende en el asunto.

Se denomina *juramento decisorio* aquel en que una de las partes en un *juicio civil* defiere a la otra para hacer depender de ella la decisión del juicio.

Deferir significa adhesión, aceptación. Deferir el juramento significa, por consiguiente, la aceptación de parte del *deferente* de todo cuanto declare el *deferido* sobre los puntos a que se contrae el juramento, admitiendo como prueba plena y única tales declaraciones, mediante renuncia expresa del criterio propio por el ajeno para hacer depender de éste la decisión del litigio.

---

<sup>18</sup> Código Civil. Artículo 1.359.

<sup>19</sup> Código Civil. Artículo 1.360.

Este medio probatorio consiste en la confesión prestada por una parte a pedio de la otra, para que según sus resultados se decida la controversia<sup>20</sup>.

La promoción del juramento decisorio, por su naturaleza, es *admisibile únicamente en los juicios civiles*, con los cuales se descarta la promoción de esta prueba en los procesos exclusivamente marítimos.

Con respecto a lo expresado con anterioridad el artículo 420 del Código de Procedimiento Civil estatuye lo siguiente:

El juramento puede deferirse en cualquier estado o grado de la causa, en toda especie de juicio civil, salvo disposiciones especiales.

Quien defiera el juramento deberá proponer la fórmula de éste.

Esta debe ser una, breve, clara, precisa y comprensiva del hecho o de los hechos, o del conocimiento de éstos, de que las partes hagan depender la decisión del asunto.

Si la parte citada no se presentare en el día y hora fijados, se entenderá que rehúsa prestar el juramento, salvo que justifique impedimento legítimo, caso en el cual se aplazará el acto para cuando haya cesado el impedimento, fijando siempre el Juez otro día y hora, sin necesidad de nueva citación<sup>21</sup>.

Las *posiciones* constituye un medio de prueba, del género de la confesión, mediante el cual un litigante, llamado ponente, requiere de su adversario, llamado absolvente, la respuesta afirmativa o negativa a las proposiciones que aquél formula en un pliego bajo apercibimiento de tenerse por confeso, a juicio del Juez, en todo aquello que no sea negado en forma expresa. En la práctica van precedidas cada una de ellas por la expresión "*jure cómo es cierto...*", o "*diga como es cierto...*", y a continuación, en sentido asertivo, puesta la posición.

Con respecto a las posiciones juradas el artículo 403 del Código de Procedimiento Civil establece lo siguiente: "Quien sea parte en el juicio estará obligado a contestar bajo juramento las posiciones que le haga la

---

<sup>20</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo V. Obra citada. Págs. 45 y 46.

<sup>21</sup> Código de Procedimiento Civil. Artículo 424.

parte contraria sobre hechos pertinentes de que tenga conocimiento personal”.

Si la parte fuere una persona jurídica, absolverá las posiciones el representante de la misma según la Ley o el Estatuto Social. Sin embargo, el representante de la persona jurídica o el apoderado de ésta, mediante diligencia o escrito, pueden designar a otra persona para que absuelva en su lugar las posiciones, por tener ésta conocimiento directo y personal de los hechos de la causa, quien se entenderá citada para la prueba y quedará obligada a contestar las posiciones<sup>22</sup>.

La parte que solicite las posiciones juradas deberá manifestar estar dispuesta a comparecer al Tribunal a absolverlas recíprocamente a la contraria, sin lo cual aquéllas no serán admitidas.

Acordadas las posiciones solicitadas por una de las partes, el Tribunal fijará en el mismo auto la oportunidad en que la solicitante debe absolverlas a la otra, considerándosele a derecho para el acto por la petición de la prueba<sup>23</sup>.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 404 del Código de Procedimiento Civil, la citación para absolver posiciones deberá hacerse personalmente para el día y la hora designados, y aquéllas en ningún caso suspenderán el curso de la causa<sup>24</sup>.

Las pruebas de documento público, juramento decisorio (en causas civiles) y posiciones juradas, deberán promoverse y evacuarse de acuerdo al artículo 21 de la Ley del Procedimiento Marítimo, en un lapso de diez (10) días hábiles, contados a partir de la recepción del expediente en el Tribunal Superior Marítimo. Transcurrido dicho lapso sin haberse promovido y evacuado dichas pruebas no se podrán hacer en lo sucesivo.

Al día siguiente del vencimiento del lapso de diez (10) días para promover y evacuar las pruebas procedentes, el Tribunal Superior Marítimo

---

<sup>22</sup> Código de Procedimiento Civil. Artículo 404.

<sup>23</sup> Código de Procedimiento Civil. Artículo 406.

<sup>24</sup> Código de Procedimiento Civil. Artículo 416.

oirá en audiencia oral y pública a la hora que fije, las exposiciones de las partes, quienes podrán presentar dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a dicha audiencia, las conclusiones escritas. La sentencia será dictada dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes, sin perjuicio de dictar auto para mejor proveer<sup>25</sup>.

El auto para mejor proveer es la actuación que se da entre los últimos informes y la sentencia, tanto en Primera como en Segunda Instancia, para que los jueces puedan ordenar la realización de cierto tipo de pruebas para esclarecer hechos que aparecen dudosos y oscuros.

El artículo 514 del Código de Procedimiento Civil con respecto a el tema en consideración dispone textualmente lo siguiente:

Después de presentados los informes dentro del lapso perentorio de quince días, podrá el Tribunal, si lo juzgare procedente, dictar auto para mejor proveer, en el cual podrá acordar:

- 1) Hacer comparecer a cualquiera de los litigantes para interrogarlos sobre algún hecho importante del proceso que aparezca dudoso u oscuro.
- 2) La presentación de algún instrumento de cuya existencia haya algún dato en el proceso, y que se juzgue necesario.
- 3) Que se practique inspección judicial en alguna localidad, y se forme un croquis sobre los puntos que se determinen, o bien, que se tenga a la vista un proceso que exista en algún archivo público, y se ponga certificación de algunas actas, siempre que en el pleito de que se trate haya alguna circunstancia de tal proceso y tengan relación el uno con el otro.
- 4) Que se practique alguna experticia sobre los puntos que fije el Tribunal, o se amplíe o aclare la que existiere en autos.

En el auto para mejor proveer, se señalará término suficiente para cumplirlo. Contra este auto no se oirá recurso alguno; cumplido que sea, las partes podrán hacer al Tribunal, antes del fallo, las observaciones que crean pertinentes respecto de las actuaciones practicadas.

Los gastos que ocasionen estas actuaciones serán a cargo de las partes de por mitad, sin perjuicio de lo que se resuelva sobre costas.

---

<sup>25</sup> Ley de Procedimiento Marítimo. Artículo 21.



Téngase presente que en el procedimiento ante el Tribunal Superior Marítimo, las partes podrán presentar dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la audiencia oral y pública, las conclusiones escritas y después de presentadas éstas, podrá el Tribunal si lo juzgare conveniente, dictar auto para mejor proveer.

De las decisiones dictadas por el Tribunal Superior Marítimo se oirá recurso de casación de conformidad con las disposiciones del Código de Procedimiento Civil<sup>26</sup>.

Es de acotar que la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia de la República Bolivariana de Venezuela de fecha 20 de mayo de 2.004, establece en su artículo 5, Numeral 41, lo siguiente:

Es de la competencia del Tribunal Supremo de Justicia como más alto Tribunal de la República:

41. Conocer del recurso de casación en los juicios civiles, mercantiles y marítimos.

---

<sup>26</sup> Ley de Procedimiento Marítimo. Artículo 22.

Análisis Jurídico de las Competencias en Materia Ambiental aplicables a la Actividad de los Puertos Públicos de Uso Comercial en Venezuela \*

Por: Adriana Méndez B. \*\*

**ABSTRACT**

Legal Analysis of the Environmental-Related Functions of the Public Offices involved with Commercial Public Ports Activities in Venezuela

The approval of a new maritime legislation in Venezuela has defined a new role for the public offices involved with maritime matters. The Ports General Law Act establishes, in a mandatory way, that public administration must develop new controlling systems in order to supervise private activities in ports. Therefore, the implementation of an environmental management system into the commercial public ports structure is demanded. Such a system should guarantee the observation of environmental regulations and the development of an environmental friendly port industry. The objectives of this research were to analyze the environmental management aspects included in the current legislation, especially the recently approved Aquatic and Insular Areas Act and Ports Act, and the new State functions for the public offices derived from their application. In order to accomplish the proposed objectives, a documental research was done. These new State functions, their special characteristics and application were determined and categorized. This categorization allowed to identify the Venezuelan Maritime Administration

---

\* Resumen del Trabajo Especial de Grado presentado por la Abg. Adriana Méndez B., ante la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, en el mes de octubre de 2003, para optar al grado de Especialista en Comercio Marítimo Internacional, mención Derecho Marítimo. Tutor: MSc. Ynette Vega Alvarez, Co-tutor: MSc. Williams Rodríguez.

\*\* Abogado, Universidad Católica Andrés Bello. Especialista en Comercio Marítimo Internacional Mención Derecho Marítimo.

(INEAI) as the appropriate public office to run the environmental management system for commercial public ports, due this institution met all the requirements of a model based upon ISO 14000 regulations. In addition, it was demonstrated that the functions established by the new legislation will allow for a better port development with an appropriated environmental control, when systematically applied by the public offices involved in environmental maritime matters together, as known Environmental Ministry and Ports Management Companies.

**Keywords:** Venezuela, Environmental-Related Functions, Public Ports, Environmental Management.

### RESUMEN

Con la aprobación del conjunto de leyes para el sector acuático, se definieron nuevas competencias para la administración venezolana en materia ambiental. La Ley General de Puertos exige que la administración desarrolle nuevos sistemas para el ejercicio de sus funciones controloras. Para esto se establece la obligación de implementar un Sistema de Gestión Ambiental de los puertos de uso comercial como herramienta que garantice el cumplimiento de las normativas ambientales y armonice el avance de la industria con el mantenimiento de un ambiente sano. La investigación que ocupó este Trabajo Especial de Grado, estuvo centrada en hacer un análisis del conjunto de leyes acuáticas vigentes recientemente aprobadas, especialmente la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares y la Ley General de Puertos, al igual que las competencias ambientales de la administración derivadas de éstas. Se fundamentó en la investigación documental, contando con la valiosa colaboración de personeros ligados al sector. Se ha podido determinar la naturaleza de estas competencias, discernir el ámbito de aplicación de tales atribuciones, realizar una categorización de las funciones del Estado de acuerdo a criterios doctrinarios de clasificación, lo cual ha permitido identificar al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares (INEAI) como el órgano de la Administración Pública más idóneo para ejercer como administrador de un Sistema de Gestión Ambiental Portuaria, por cuanto cumple con todos los elementos requeridos por el modelo planteado con base en las Normas ISO 14000; con lo cual se comprueba

**ADRIANA MENDEZ B.**

adicionalmente que las competencias atribuidas por las leyes, ejercidas de forma sistemática y coordinada con los demás organismos competentes, como son el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales y las Administradoras Portuarias, permitirá lograr un nivel de desarrollo portuario con un control adecuado del aspecto ambiental.

**Palabras Clave:** Venezuela, Competencias Ambientales, Puertos Públicos, Gestión Ambiental Pública Portuaria.

### INTRODUCCION

La promulgación de una nueva legislación siempre exige la actualización de las instituciones, es un proceso de modernización que debe realizarse a objeto de satisfacer las necesidades reales que se presentan dentro de una sociedad o una actividad.

Iniciado el proceso de supresión y liquidación del Instituto Nacional de Puertos, entre 1989 y 1991, los Gobiernos estatales que asumieron las competencias de administración y mantenimiento de los puertos públicos de uso comercial crearon entes descentralizados para ejercer estas funciones, así se encuentran: Servicio Autónomo Puerto de Maracaibo del Estado Zulia, Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello, Puertos del Litoral Central S.A., Puertos de Anzoátegui S.A., Puertos de Sucre S.A., Consorcio Guaritico III - Puerto Internacional El Guamache, Instituto Autónomo de Puertos Públicos del Estado Falcón.

Ahora bien, la legislación portuaria vigente, pretende desarrollar un Sistema Nacional de Puertos, que funcione como un marco regulador estandarizado para todos los puertos nacionales. Sin embargo, la realidad de los puertos públicos de uso comercial es distinta debido a que, aun cuando, algunos de los Gobiernos regionales han creado entes con formas de Derecho Privado, la condición de ser empresas propiedad del Estado venezolano y la naturaleza de la actividad portuaria, los somete a un régimen especial de Derecho Público.

Surge con la legislación acuática vigente, la necesidad de integrar todos estos organismos en un solo sistema, coordinando su actuación con la del Poder Público Nacional a través de un ente nacional rector y supervisor de su actividad. Esta intervención de un nuevo órgano del Estado pudiera generar confusión y conflictos sobre los límites del ejercicio

**ANALISIS JURIDICO DE LAS COMPETENCIAS EN MATERIA AMBIENTAL...**

de las competencias de cada organismo. En materia ambiental, por su naturaleza esencialmente compleja, y por la intervención de diversos órganos públicos, tal como el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, la aplicabilidad de la ley pudiere resultar aún más complicada.

Resulta necesario, referir ciertas nociones que permitan la adecuada interpretación de los requerimientos establecidos por la ley y objeto de este análisis. Así, es necesaria una definición clara del término competencia en sentido jurídico, restringido al ámbito del Derecho Público, y reseñar además algunos aspectos vinculados tales como tipos de competencia, de acuerdo a su naturaleza, y los mecanismos de ejecución más idóneos en concordancia a los preceptos legales bajo análisis.

Igualmente, para formular un planteamiento sobre los mecanismos de ejecución de tales competencias, se utiliza el modelo de Sistema de Gestión establecido en las normas ISO 14000, como herramienta de ejecución de competencias administrativas en forma eficiente. Las normas ISO 14000, son normas internacionales que han sido incorporadas a la legislación nacional a través de la Comisión Venezolana de Normas Industriales (COVENIN).

Luego de realizar un análisis de los conceptos de competencia formulados por distintos doctrinarios, se puede concluir entonces que, **la competencia** es la aptitud o facultad de actuación de un órgano de la administración, prevista debidamente por la ley y establecida con el fin de ejecutar las funciones públicas del Estado, de lo cual deriva su carácter obligatorio, e implica, necesariamente la cualidad para ejercerlas. Por tanto, la noción de autoridad está vinculada a la competencia, porque el término "autoridad" refiere a la capacidad de ejercicio efectivo de las competencias públicas, y que es asignada como correlativo indispensable de dicha noción de competencia, a los fines de garantizar la ejecución de tales por parte del órgano u órganos a los que ha sido atribuida.

Sintetizando los criterios de clasificación utilizados por varios doctrinarios, pueden destacarse entonces los siguientes tipos de competencias: para comenzar, *competencias necesarias* son aquellas atribuidas por ley a órganos del Estado con el objeto de dar cumplimiento a las funciones que éste debe llevar a cabo en virtud de su naturaleza, las funciones que están vinculadas a su actividad en razón de su esencia de Estado. En contraposición se definen las *competencias eventuales*, que son aquellas asignadas por un período de tiempo determinado a un funcionario, en esta categoría se incluyen por ejemplo, aquellos casos de funcionarios

que suplieran temporalmente a otros en el ejercicio de las funciones que le han sido asignadas por ley.

También se habla de *competencias externas*, que son aquellas atribuciones que al ser ejecutadas inciden en la esfera de los particulares, o en relación de éstos con la administración. En este sentido se encuentran las *competencias internas*, como aquellas que sólo tienen incidencia en el ámbito interno de la administración.

Existen las *competencias propias* cuando se asignan a un único organismo, en contraste están las *competencias conjuntas*, son aquellas que necesitan ejercidas por dos o más órganos en forma simultánea y coordinada. Sobre esto apunta Peña Solís (1995): "...La competencia es **conjunta**, cuando dos o más órganos o entes deben actuar simultáneamente sobre una materia que entra por igual en sus esferas de competencias, pero que es tratada desde perspectivas distintas..." (p. 167). (Negrillas del Autor) (Subrayado propio).

Se refiere como opuesto a este último tipo de competencia, las *competencias alternativas*, Peña Solís (1995) las define: "...cuando es atribuida a dos o más órganos de manera simultánea, pero excluyente, de manera que una vez ejercida por uno de ellos, el otro no lo puede hacer" (p. 167).

Son *competencias generales* las atribuciones de competencias de diversas materias a un solo órgano; este es el caso de los entes políticos territoriales. En contraposición se encuentran las *competencias especiales*, sobre ellas explica Brewer-Carías (1994): "...se identifica dentro de cada uno de los órganos... En la descentralización funcional, los institutos autónomos, por esencia tienen competencia especial, por lo que la descentralización funcional normalmente va ligada a la especialización" (p. 54) (Subrayado propio).

Otra definición es la *competencia concurrente* que implica el ejercicio simultáneo e indistinto por diferentes órganos públicos. Cuando existen competencias concurrentes o compartidas, los órganos de la administración deben establecer mecanismos de coordinación para la ejecución de tales competencias.

En contraposición a las competencias concurrentes y compartidas, la doctrina hace dos diferenciaciones que son importantes, se trata de las *competencias exclusivas y excluyentes*, que aunque pudieran pensarse relacionadas están, más bien contrapuestas, porque lo que determina si

son exclusivas o excluyentes es la facultad de tutela que exista sobre la ejecución de dicha competencia. Acerca de este particular, Rondón de Sansó (1995) comenta:

De acuerdo con el alcance de los poderes la competencia puede ser exclusiva y excluyente. Es competencia exclusiva la que se atribuye a un órgano sea cual fuere su ubicación en la jerarquía, el cual, si bien conoce el solo en primera instancia de la materia que ha sido asignada, sus decisiones pueden ser controladas por el superior, quien adquirirá, mediante el efecto devolutivo del recurso, el conocimiento de la misma.

La competencia es excluyente cuando el superior jerárquico no puede conocer en alzada de las cuestiones planteadas al inferior (p. 118).

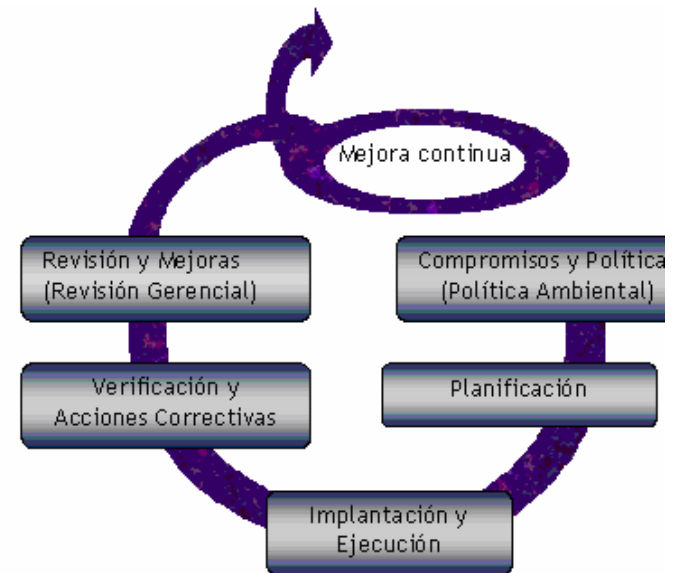
La Ley General Puertos vigente, establece un marco jurídico en el cual debe desarrollarse la actividad portuaria nacional, dentro de esta regulación general se encuentra en el Título II, *Del Ejercicio de las competencias del Poder Público en Materia Portuaria*, el Capítulo V *De la Gestión Ambiental Competencia Ambiental Portuaria*, una serie de disposiciones específicas para los aspectos ambientales derivados de esta actividad.

Se observa, que esta ley utiliza el término gestión ambiental, para identificar el sub-sistema de protección ambiental que debe ser implementado dentro de las instalaciones portuarias nacionales, como parte del Sistema de Seguridad Integral.

En relación a esto, el término "Gestión Ambiental" como tal está establecido en las normas ISO 14000, específicamente la norma ISO 14001 es "aquella parte de un sistema de gestión global que incluye la estructura organizacional, planificación de actividades, responsabilidades, prácticas, procedimientos, procesos, recursos para desarrollar, implementar, alcanzar, revisar y mantener la política ambiental" (Normas COVENIN ISO 14000:1996).

De acuerdo con la norma ISO 14000, el objetivo es lograr un mejoramiento continuo del sistema, lo que se traduce en mejoramiento y protección ambiental, se explica esa idea en el siguiente gráfico:

**Figura 1. Modelo de un Sistema de Calidad Ambiental**



Fuente: Normas ISO 14001:1996.

Según lo establece la misma norma ISO 14001 "Sistemas de Gestión Ambiental. Especificación con guías para su uso", el sistema debe cumplir los siguientes requerimientos:

- a) Política ambiental.
- b) Planificación ambiental, que incluye:
  - b.1) Aspectos ambientales.
  - b.2) Requerimientos legales y otras exigencias.
  - b.3) Objetivos y metas.
  - b.4) Programa(s) de gestión ambiental.
- c) Implementación y operación, que encierra:
  - c.1) Estructura y Responsabilidad.

- c.2) Adiestramiento, concienciación y competencia.
- c.3) Comunicación.
- c.4) Documentación del sistema de gestión ambiental.
- c.5) Control de Documentos.
- c.6) Control Operacional.
- c.7) Preparación y respuesta ante las emergencias.
- d) Verificación y acción correctiva, que comprende:
  - d.1) Seguimiento y medición.
  - d.2) No conformidad y acciones correctivas y preventivas.
  - d.3) Registros.
  - d.4) Auditoria del sistema de gestión ambiental.
- e) Revisión gerencial.

Los sistemas de gestión de calidad ambiental, en razón de su implementación, pueden distinguirse entre gestión privada y *gestión pública*. La gestión privada, que sería el sistema de gestión implementado desde la perspectiva de la empresa privada, y la *gestión pública* que vendría a ser la gestión considerada como una función del Estado, aún cuando no se trata de una función exclusivamente pública. Pérez (2000) explica:

En su sentido más amplio se puede identificar "gestión pública" con todas las actividades del gobierno mismo del Estado. En su sentido restringido, que es el que se utiliza en el presente apartado, la gestión pública sería el ejercicio de la potestad estatal para conseguir los objetivos de la política del gobierno. Consecuentemente, la gestión pública ambiental se referiría al ejercicio de la potestad estatal para alcanzar los objetivos de las políticas gubernamentales del desarrollo sustentable (Subrayado propio).

De esta forma se llega a la definición de gestión pública general como el conjunto de actividades públicas o privadas –en cuanto a las actividades de estas últimas instituciones sean reconocidas, esto es, concesionadas, autorizadas, privatizadas, etc., pero por el Estado, pero que son acciones que anteriormente han sido potestativas de éste- conducentes a ejecutar las políticas del desarrollo sustentable (p. 50).

Aun cuando la gestión pública sigue, como es lógico, el esquema pautado por las normas de gestión ambiental, también es cierto que los

elementos integradores del sistema son abordados de forma distinta, y esto es debido, precisamente, a la naturaleza pública de la actividad y las funciones de la administración. Precisa entonces Pérez (2000) el siguiente diseño:

1. Objeto de la gestión (en este caso se trata de la gestión pública ambiental).
2. Políticas, planificación y financiamiento.
3. Normativa legal.
4. Estructura jurídica e institucional.
5. Competencias.
6. Normativa administrativa y regulación.
7. Administración, manejo y operación.
8. Seguimiento y control.
9. Sanción y jurisdicción.

Este esquema intenta abarcar las alternativas de acción que ofrecen los Estados contemporáneos para su desenvolvimiento. En una forma ideal estos elementos deberían aplicarse de una forma conjunta y complementaria para ser verdaderamente eficaces en la ejecución de las finalidades públicas... (p. 47).

El esquema aun cuando sigue el mismo proceso de ISO, es ajustado a la perspectiva de la función administrativa, que en este caso cumple doble rol, optimizar las gestiones del Estado en función de las políticas públicas en materia de ambiente, y a su vez servir de marco para el desarrollo de la gestión privada. Además resalta las funciones de control que están a cargo del Estado (elementos 8 y 9).

Las actividades de control y seguimiento, y especialmente las actividades de sanción y jurisdicción, son actividades inherentes a la función contralora del Estado, a la naturaleza de regente de la vida de la Nación.

Dentro de los instrumentos de control previo de la administración, la legislación prevé lo que se conoce como Estudios de Impacto Ambiental (EIA) y sociocultural, los cuales constan de un proceso administrativo conformado por informes, evaluaciones y documentos que informen a la administración pública sobre los posibles efectos o impacto que pudiera ocasionar la realización de un determinado proyecto.

Acerca de estos elementos, Pérez expone (2000):

El seguimiento se ejerce principalmente en las actividades sometidas a las figuras administrativas de órdenes y prohibiciones, autorizaciones, permisos, concesión y licencia. Con base en el necesario seguimiento se establece si los administrados cumplen los términos establecidos por la administración pública y, en caso contrario, determinan la sanción correspondiente...

El control administrativo puede ejercerse por la misma autoridad que otorgó el permiso, autorización, concesión, licencia, etc., o que, en general, tiene la competencia sobre el tema y las actividades correspondientes. Al interior de las entidades públicas corresponde el control interno a los directores respectivos. También puede ejercerse el control sobre actividades respectivas por otra autoridad diferente a las que otorgó las autorizaciones, pero que tiene competencia en el asunto.

El seguimiento y control institucional es parte las competencias de las instituciones públicas dentro de su ámbito de acción. Las leyes que rigen el manejo de recursos incluyen atribuciones para los funcionarios, especialmente los denominados inspectores con potestades de vigilancia sobre las actividades correspondientes (p. 77).

Con respecto a la sanción y jurisdicción, Pérez (2000) explica:

La sanción y jurisdicción son dos vertientes del mismo aspecto del cumplimiento de la gestión pública ambiental, en cuanto aplican la pena que establece la norma por la infracción a sus disposiciones. Estas sanciones pueden aplicarse directamente por las autoridades administrativas o requieren de los órganos de la función judicial para su aplicación... (p. 77).

#### **ANALISIS JURIDICO DE LAS COMPETENCIAS DE LOS ORGANOS DE LA ADMINISTRACION VENEZOLANA Y GESTION AMBIENTAL PUBLICA PORTUARIA**

##### **Análisis de las Disposiciones Legales aplicables en Materia Ambiental, relativas a los Puertos Públicos de Uso Comercial**

Realizando una revisión de la Constitución Nacional, se logra definir el marco general de regulación ambiental y portuaria, referencia de la cual parten las disposiciones legales especiales que se analiza más adelante, tal como se indica en el siguiente cuadro.

ADRIANA MENDEZ B.

#### **Cuadro 1. Competencias Constitucionales de los entes jurídico-territoriales**

<b>Poder Público Nacional</b>	<b>Poder Público Estatal</b>	<b>Poder Público Municipal</b>
<p>Formular las políticas y legislación en materia de ambiente, aguas, ordenación del territorio, navieras, portuaria.</p> <p>Establecer el régimen de administración de las aguas, transporte nacional, navegación, puertos y su infraestructura.</p> <p>Coordinar y unificar las normas de ordenación urbanística.</p> <p>Ejecutar todo lo relativo a obras públicas de interés nacional.</p>	<p>Conservar, aprovechar y administrar los puertos de uso comercial.</p>	<p>Saneamiento Ambiental.</p> <p>Servicios de agua potable.</p> <p>Servicios de aguas servidas.</p> <p>Elaborar planes de ordenación territorial y urbanística.</p> <p>Protección del ambiente.</p>

Del marco constitucional se destaca el rol del Poder Público Nacional como rector de la política y las regulaciones ambientales y de la actividad portuaria. Específicamente en materia portuaria queda claramente establecido que las competencias del Poder Público Nacional son dictar las políticas, lineamientos y legislación en la materia y la ejecución de todo lo relativo a la infraestructura portuaria, así como las obras públicas de interés nacional, entre éstas, los puertos. En este mismo sentido, la Constitución asigna al Poder Público Estatal, la administración, uso y aprovechamiento de los puertos de uso comercial, las regiones tienen por tanto, un papel de administradores de los puertos, que se encuentran sujetos a los lineamientos, políticas y regulaciones emanadas del Poder Público Nacional.

La *Ley Orgánica del Ambiente*, mediante la cual se hace la consagración de los objetivos fundamentales de la política ambiental del Estado venezolano: *conservación, defensa y mejoramiento del ambiente*. Esta

ANALISIS JURIDICO DE LAS COMPETENCIAS EN MATERIA AMBIENTAL...

Ley, establece lineamientos, directrices y competencias que deben ser ejecutadas por la Administración para la ejecución efectiva de las funciones públicas del Estado.

Parte importante de la consecución de los objetivos de conservación, defensa y mejoramiento del ambiente portuario son los principios constitucionales ambientales, los cuales radican en la planificación y la ordenación del territorio, específicamente en el plano nacional, los usos primordiales y prioritarios a que deben dedicarse el área del litoral del territorio nacional y los espacios marinos de su influencia, el señalamiento y localización de las grandes obras de infraestructura relativas a comunicaciones marítimas; en el plano estatal, la localización de los proyectos de infraestructura regional y los lineamientos generales de las redes regionales de transporte y comunicaciones. En el plano sectorial, la ejecución de los planes de las áreas bajo el régimen de administración especial (ABRAE), en materia de costas marinas de aguas profundas es responsabilidad del Ministerio de Infraestructura.

Particularmente para el Sector Acuático, la ley que desarrolla los principios constitucionales y le otorga una primera base legal e institucional a la actividad administrativa, es la *Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares*, asignándole al INEAI, el ejercicio de la Administración Acuática y la *Ley General de Puertos*, es el marco de la actividad portuaria y desarrollándola dentro de una línea de protección ambiental, estableciendo los medios, procedimientos y sistemas que las administradoras portuarias deben implementar para prevenir y controlar la contaminación ambiental, además deben contar con planes de contingencia y de acción ambiental.

En aras de lograr una visión más comprensiva de las competencias del INEAI y administradoras portuarias, se ha diseñado para este estudio una agrupación de las competencias vinculadas a la materia ambiental, previstas en las tres principales leyes del sector: Ley Orgánica de Espacios Acuáticos, Ley General de Puertos y Ley General de Marina y Actividades Conexas, con el objetivo de diferenciar claramente la cualidad de rector administrativo del INEAI y la actividad de administrador de una actividad comercial que tienen las administradoras portuarias. (Ver Tablas 3 y 4)

### Cuadro 2. Funciones asociadas a las Competencias asignadas al INEAI

ASPECTO	FUNCION
<b>Coordinación</b>	De las competencias del Ejecutivo Nacional que se ejerzan sobre los Espacios Acuáticos (Art. 75 LOEAI)
	De las actividades de organismos públicos y privados con inherencia en la materia portuaria (Art. 22 LGP)
<b>Políticas</b>	Ejecutar las políticas acuáticas y portuarias del Estado, para lo cual deberá planificar, supervisar y vigilar todas las actividades relacionadas con las operaciones en puertos (Art. 82, 84 num. 3, 85, num. 17 LOEAI)
	Formular políticas y lineamientos en materia portuaria (Art. 24, num. 1 LGP)
	Dictar las políticas y lineamientos para la elaboración de los planes de contingencia para los casos de paralización del servicio (Art. 24, num. 11 LGP)
	Fijar políticas y normas para que toda materia referente a la seguridad y navegabilidad del buque esté destinada a proteger el ambiente ( Art. 81 LGMAC)
<b>Administración</b>	Ejercer la Administración Acuática (Art. 84, num. 1 LOEAI)
	Vigilancia y control de la aplicación de la legislación acuática nacional e internacional (Art. 85 num. 3 LOEAI)
	Vigilancia y control de la aplicación de la legislación acuática nacional e internacional (Art. 85 num. 3 LOEAI)
	Garantizar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales, particularmente las referidas al ambiente y a la seguridad que incidan en materia portuaria (Art. 24, num. 7 LGP)

ASPECTO	FUNCION
	Supervisar y controlar en coordinación con las administradoras portuarias la actividad de los puertos (Art. 85 num.12 LOEAI)
	Supervisar y controlar en coordinación con las administradoras portuarias la actividad de los puertos (Art. 85 num.12 LOEAI)
	Supervisar el cumplimiento de las políticas, lineamientos y normas para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura portuaria (Art. 24, num. 2 LGP)
	Supervisar el cumplimiento de las políticas, lineamientos y normas para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura portuaria (Art. 24, num. 2 LGP)
	Supervisar la actividad de los entes públicos o privados que operen con cesiones, habilitaciones o autorizaciones para la construcción, operación, mantenimiento de puertos (Art. 24, num. 10 LGP)
	Velar por el desarrollo del sistema portuario y la prestación de las operaciones portuarias, salvaguardando los recursos ambientales y la calidad de vida de los centros urbanos relacionados con la actividad portuaria (Art. 24, num. 14 LGP)
	Velar por el cumplimiento de la normativa sobre seguridad, a fin de prevenir controlar o minimizar accidentes que pudieren causar daños ambientales (Art. 67 LGP)
	Aprobar la construcción de nuevos puertos, ampliaciones de puertos existentes (Art. 43 LGP)
	Determinar los parámetros de mantenimiento de los puertos (Art. 46 LGP)
	Evaluar y autorizar los proyectos de mantenimiento, ampliación o modificación de la infraestructura portuaria (Art. 46, num. 1 LGP)

ASPECTO	FUNCION
	Evaluar y autorizar los proyectos de mantenimiento, ampliación o modificación de la infraestructura portuaria (Art. 46, num. 1 LGP)
	Controlar que el mantenimiento de la infraestructura portuaria se realice de acuerdo con las normas de mantenimiento de las instalaciones portuarias (Art. 46, num. 2 LGP)
	Elaborar informes periódicos sobre la evaluación del sistema portuario, formular recomendaciones (Art. 24, num. 7 LGP)
	Coadyuvar en el control de vertimientos que puedan afectar los espacios acuáticos, en coordinación con el MARN (Art. 85 num. 15 LOEAI)
	Velar por el cumplimiento de la normativa aplicable en el ámbito portuario en coordinación con el MARN (Art. 62 LGP)
	Determinar los medios, sistemas y procedimientos que sean necesarios para combatir cualquier tipo de contaminación ambiental, que deban estar disponibles en instalaciones portuarias. Exigir su disponibilidad para otorgar la autorización de funcionamiento (Art. 66 LGP)
	Organización, control y supervisión de los bomberos marinos y la policía marítima, organismos con funciones de prevención de contaminación (Art. 11 LGMAC)
	Visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, solicitar procedimientos judiciales y medidas que se estimen necesarias para prevenir la contaminación del ambiente (Art. 9 LGP)
<b>Planes</b>	Estudio, supervisión e inclusión en Planes de Desarrollo del Sector de planes de construcción de puertos, canales de navegación, muelles, demás obras, instalaciones y servicios conexos con las operaciones en puertos. (Art. 84 num. 2 LOEAI)



ASPECTO	FUNCION
	Aprobar, supervisar y controlar los planes de contingencia ambiental en el ámbito de su jurisdicción (Art. 85, num. 27 LOEAI)
	Mantener actualizados los planes de contingencia en materia ambiental, tanto nacionales como internacionales, especialmente, el Plan Nacional de Contingencia contra Derrames de Hidrocarburos. (Art. 118 LOEAI)
	Establecer las políticas y planes nacionales de contingencia, y propiciará un sistema nacional de prevención y lucha contra derrames de hidrocarburos y sustancias contaminantes (Art. 94 LGMAC)
	Presentar las recomendaciones para la formulación del Plan de Desarrollo del Sector Acuático al Ministro de Infraestructura. (Art. 125 LOEAI)
	Aprobar y vigilar la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo Portuario tomando en cuenta los planes estatales elaborados por las administradoras portuarias. (Art. 19, 24, num. 1 LGP)

**Cuadro 3. Funciones asociadas a las Competencias asignadas a las Administradoras Portuarias**

ASPECTO	FUNCION
<b>Administración</b>	Las administradoras portuarias actuarán conjuntamente con el MARN como órganos de instrucción administrativa en casos susceptibles de degradar el ambiente, y durante las operaciones portuarias a fines de conservación y mejoramiento del ambiente en los puertos nacionales (Art. 63 LOEAI)
	Las administradoras portuarias deberán informar a la autoridad acuática y al MARN, cada vez que se pretendan modificar, mejorar o ampliar los puertos existentes (Art. 64 LOEAI)

ADRIANA MENDEZ B.

ASPECTO	FUNCION
	Las instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga y/o descarga en zonas portuarias deberán contar con sistemas, medios y procedimientos para el tratamiento y eliminación de residuos, así como para prevenir y combatir derrames (Art. 95 LGMAC)
	Cumplir y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales sobre seguridad e higiene industrial, control sanitario, prevención y control de incendios, y protección física de las instalaciones (Art. 71, num. 11 LGP)
	Cumplir y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales sobre prevención y combate de incendios, podrán organizarse servicios a estos efectos mediante con la autoridad acuática (Art. 71, num. 12 LGP)
	Adopción de medidas preventivas contra incendios, derrames de hidrocarburos y otros siniestros (Art. 72, num. 2 LGP)
	La implantación de un sistema regular de recolección y disposición de residuos (Art. 72, num. 3 LGP)
	Supervisar y controlar en coordinación con las administradoras portuarias la actividad de los puertos (Art. 85 num.12 LOEAI)
<b>Planes</b>	Las administradoras portuarias deben contar con <i>planes especiales de acción ambiental y de contingencia</i> contra incendios, derrames de hidrocarburos y seguridad industrial (Art. 65 LOEAI)
	Elaborar y ejecutar el Plan de Acción Ambiental Portuario (Art. 71, num.8 LGP)
	Elaborar los planes de contingencia para garantizar la continuidad del servicio (Art. 71, num. 10 LGP)

ANALISIS JURIDICO DE LAS COMPETENCIAS EN MATERIA AMBIENTAL...

### Análisis de las Competencias del Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, del INEAI y de las Administradoras Portuarias, de acuerdo con su Naturaleza

Para efectos del estudio, se realizó un análisis de las bases legales seleccionadas, determinándose a que organismo de la administración corresponde cada competencia. Luego se utilizan matrices comparativas de los tipos de competencias correspondientes a los órganos más resultantes a efectos de la investigación, de acuerdo con las características que determinan la naturaleza de cada una de dichas atribuciones, vista en forma individual (ver Cuadros 4, 5 y 6).

Se utilizó para la elaboración de estos cuadros comparativos los criterios más resaltantes para efectos de satisfacer los objetivos del estudio, por tanto se evaluó las competencias con base a criterios de: (a) Temporalidad (necesarias y eventuales), (b) Efectos (internos y externos), (c) Materia (generales y especiales), (d) Titularidad (propias, conjuntas, alternativas y concurrentes); y (e) Alcance (exclusivas y excluyentes).

#### Cuadro 4. Competencias del Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales

Naturaleza de la Competencia	Necesaria	Eventual	Externa	Interna	General	Especial	Propia	Conjunta	Alternativa	Concurrente	Exclusiva	Excluyente
	Competencias distribuidas por entes											
MINISTERIO DEL AMBIENTE Y DE LOS RECURSOS NATURALES												
Formular las Políticas y Legislación en ambiente	Ö	Ö			Ö	Ö					Ö	
Formular las Políticas y Legislación en aguas	Ö	Ö			Ö	Ö					Ö	
Regulación, formulación y seguimiento de las políticas ambientales del Estado venezolano	Ö	Ö			Ö	Ö					Ö	
Administrar y gestionar las cuencas hidrográficas	Ö	Ö			Ö	Ö					Ö	
Evaluar y Vigilar las operaciones que se realicen en el área marino - costera	Ö	Ö			Ö	Ö					Ö	
Velar por el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable al ámbito portuario	Ö	Ö			Ö	Ö						
Control de Vertimientos	Ö	Ö			Ö	Ö	Ö					

ADRIANA MENDEZ B.

#### Cuadro 5. Competencias del INEAI

Naturaleza de la Competencia	Necesaria	Eventual	Externa	Interna	General	Especial	Propia	Conjunta	Alternativa	Concurrente	Exclusiva	Excluyente
	Competencias distribuidas por entes											
INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS E INSULARES												
Coordinar las competencias del Ejecutivo Nacional vinculadas a los Espacios Acuáticos	Ö			Ö		Ö	Ö					Ö
Coordinar las actividades de organismos públicos y privados en materia portuaria	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Ejecutar las políticas acuáticas del Estado	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Ejecutar las políticas portuarias del Estado	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Formular políticas y lineamientos en materia portuaria	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Dictar políticas y lineamientos para la elaboración de planes de contingencia	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Fijar políticas y lineamientos para que lo referente a seguridad y navegabilidad del buque esté orientada a proteger el ambiente	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Ejercer la administración acuática	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Vigilar y controlar la aplicación de la legislación acuática nacional e internacional	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Garantizar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales referidas al ambiente	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Supervisar y controlar las actividades en los puertos	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Supervisar el cumplimiento de las políticas, lineamientos y normas de construcción, mejoramiento y	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Supervisar la actividad de los entes que operen concesiones, habilitaciones o autorizaciones	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Velar por el desarrollo del sistema portuario y la prestación de operaciones portuarias, salvaguardando	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö
Velar por el cumplimiento de la normativa sobre seguridad a fin de prevenir daños ambientales	Ö		Ö			Ö	Ö					Ö

ANALISIS JURIDICO DE LAS COMPETENCIAS EN MATERIA AMBIENTAL...

Cuadro 5 (cont.)

Naturaleza de la Competencia	Necesaria	Eventual	Externa	Interna	General	Especial	Propia	Conjunta	Alternativa	Concurrente	Exclusiva	Excluyente
	Competencias distribuidas por entes											
INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS E INSULARES												
Aprobar la construcción de nuevos puertos y ampliaciones de puertos existentes	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Determinar los parámetros de mantenimiento de los puertos	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Evaluar y autorizar los proyectos de mantenimiento, ampliación o modificación de la infraestructura portuaria	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Controlar el mantenimiento de la infraestructura portuaria	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Evaluar periódicamente el sistema portuario	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Coadyuvar en el control de vertimientos en los espacios acuáticos en coordinación con el MARN	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Determinar los sistemas, medios y procedimientos para combatir la contaminación ambiental	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Organizar a los Bomberos Marinos y a la Policía Marítima	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, solicitar procedimientos judiciales y adoptar las medidas necesarias para prevenir la contaminación del ambiente	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Estudio y supervisión de los Planes de construcción de puertos	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Aprobar, supervisar y controlar los planes de contingencia ambiental	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Mantener actualizados los planes de contingencia ambiental	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Establecer las políticas y los planes nacionales de contingencia, y propiciar un sistema nacional de prevención y lucha contra derrames de hidrocarburos	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Aprobar y vigilar la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo Portuario	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Presentar las recomendaciones para la formulación del Plan de Desarrollo Portuario	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö

ADRIANA MENDEZ B.

Cuadro 6. Competencias de las Administradoras Portuarias

Naturaleza de la Competencia	Necesaria	Eventual	Externa	Interna	General	Especial	Propia	Conjunta	Alternativa	Concurrente	Exclusiva	Excluyente
	Competencias distribuidas por entes											
ADMINISTRADORAS PORTUARIAS												
Actuarán conjuntamente con el MARN como órganos de instrucción administrativa en casos susceptibles de degradar el ambiente	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Notificar cualquier modificación, mejora o ampliación de los puertos existentes	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Disponer de medios, sistemas y procedimientos para el tratamiento y eliminación de residuos	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Disponer de medios, sistemas y procedimientos para evitar y combatir derrames	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Cumplir y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales sobre higiene y seguridad industrial, control sanitario, prevención y control de incendios y protección física de las instalaciones	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Cumplir y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales sobre combate de incendios y organizar servicios a estos efectos en convenio con la autoridad acuática	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Adopción de medidas preventivas contra incendios, derrames de hidrocarburos y otros	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Implantar un sistema regular de recolección y disposición de residuos	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Contar con planes de acción ambiental y planes de contingencia contra incendios derrames de hidrocarburos y seguridad industrial	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Elaborar y ejecutar el Plan de Acción Ambiental Portuario	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö
Elaborar los planes de contingencia para garantizar la continuidad del servicio	Ö	Ö			Ö	Ö						Ö

Del análisis de estos cuadros comparativos, se desprende en primer lugar que todas las competencias consideradas son necesarias, respondiendo así a labores que el Estado debe cumplir en virtud de sus cometidos esenciales. La mayoría de las competencias son externas e inciden

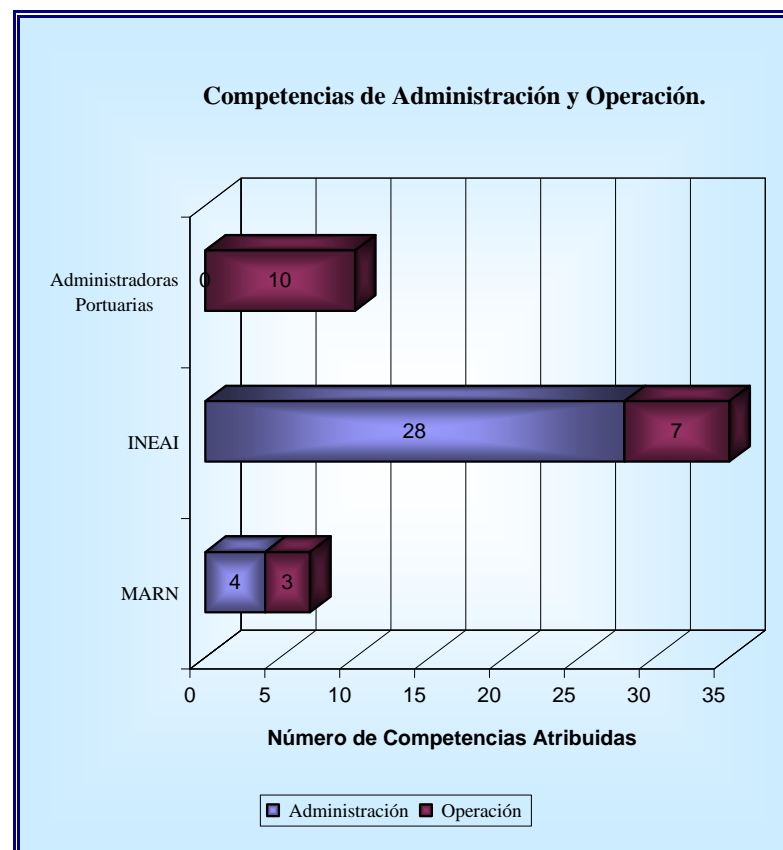
ANÁLISIS JURÍDICO DE LAS COMPETENCIAS EN MATERIA AMBIENTAL...

directamente en el desarrollo de las actividades de los particulares vinculados al sector. Igualmente, la generalidad de las competencias son propias del organismo que está llamado a ejercerlas, pero muchas de ellas exigen la ejecución coordinada, bien porque se interrelacionan con otra competencia de otro organismo. No existen competencias alternativas, que impedirían la ejecución por parte de alguno de los organismos que poseen dicha titularidad, así como tampoco se presentan competencias concurrentes que puedan ser ejercidas simultánea e indistintamente por los distintos organismos que poseen la titularidad.

### Clasificación y Distribución de Competencias de los Entes involucrados en el Sistema de Gestión Ambiental de los Puertos Públicos de Uso Comercial

Ahora bien, en cuanto a las competencias analizadas desde el punto de vista de la gestión pública, entre los cuales encontramos, competencias de administración de manejo y operación, para efectos de este estudio, sólo se utilizarán dos criterios: administración y manejo/operación. La distinción principal entre las competencias de manejo y operación es que estas últimas, pueden ser delegadas en los particulares, sin embargo los trámites administrativos que siempre deberán ser ejercidos por los órganos de la administración y no son delegables, porque corresponden a funciones de policía administrativa o funciones de control ejercidas por la administración, serían entonces las competencias de manejo. Empero, en esta investigación no corresponde precisar la posible participación de los particulares como delegados de la actividad administrativa, sino, precisar los roles de las tres figuras más importantes dentro de la Gestión Pública Ambiental Portuaria: Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares y las Administradoras Portuarias de los puertos públicos de uso comercial, que son entes públicos bajo formas de derecho privado. Comparando el número de competencias ya clasificadas en competencias de administración y competencias de manejo / operación, se pueden visualizar los resultados en el siguiente gráfico.

**Gráfico 1. Entes involucrados en la Gestión Ambiental Pública Portuaria**



El gráfico anterior muestra que por el número y tipo de competencias el INEAI es el órgano adecuado para ser el administrador del sistema de Gestión Ambiental Pública Portuaria, el ente rector del sistema. Basado en esto, y en el modelo de Gestión Pública Ambiental explicado anteriormente, se plantea en esta investigación, una aplicación preliminar de dicho modelo.

### Aplicación Preliminar del Modelo de Gestión Ambiental Pública Portuaria para el INEAI

El objetivo de este sistema, es aplicar el modelo de Gestión Ambiental ISO 14000, a la administración acuática venezolana (Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares) como herramienta para ejecutar las funciones públicas del Estado vinculadas a este sector, y que son ejercidas a través de este Instituto Autónomo.

#### Cuadro 7. Síntesis del Modelo de Gestión Ambiental Pública Portuaria para el INEAI

<b>1.- Objetivo del Sistema</b>	
Aplicar el Modelo de Gestión Ambiental ISO 14000, a la administración acuática venezolana (INEAI), como herramienta para ejecutar las funciones públicas del Estado vinculadas a la actividad portuaria.	
<b>2.- Política Planificación y Financiamiento</b>	
<i>La política</i> del Sistema de Gestión Ambiental Pública Portuaria debe estar dirigida a: Garantizar la conservación, defensa y mejoramiento del ambiente en el espacio portuario, mediante la prevención, control y reducción de la contaminación ambiental derivada de las operaciones, actividades y servicios portuarios.	
<i>La planificación</i> debe orientarse, principalmente, al desarrollo de dos tipos de planes: Plan Ambiental Portuario y Planes de Contingencia.	
<i>El financiamiento</i> del sistema deberá ser determinado por la administración, a través de partidas presupuestarias, ingresos propios obtenidos por el Instituto a través de tasas o contribuciones especiales, o financiamiento de organismos internacionales.	
<b>3.- Normativa Legal</b>	
La normativa legal vinculada a las funciones del INEAI como administrador del Modelo de Gestión Ambiental Pública Portuaria, analizada desde el punto de vista de las competencias que atribuye, puede ser clasificada en <i>administrativas</i> u <i>operativas</i> ; de acuerdo con la naturaleza del conjunto competencias atribuidas por cada una de éstas. Se encuentran así:	
Constitución de la República Bolivariana de Venezuela	Administrativa

ADRIANA MENDEZ B.

Decreto N° 2083 sobre organización y funcionamiento de la Administración Pública	Administrativa
Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares	Se contemplan algunas competencias de tipo administrativo, empero, la mayoría de las competencias referidas al INEAI, son de tipo operativo.
Ley General de Puertos	Se determinan competencias de tipo administrativo, la mayoría de las competencias son de tipo operativo, vinculadas a la gestión diaria de los puertos.
Ley general de Marina y Actividades Conexas	Operativo.
<b>4.- Estructura Jurídico Institucional</b>	
El INEAI es el organismo de la administración que ejerce mayor número de competencias vinculadas al control ambiental de la actividad portuaria; ha sido concebido como el órgano especializado de la administración a tales fines. Por tanto el esquema de Gestión Ambiental aplicable a esta organización es un esquema de Gestión Ambiental Pública, como administrador del Sistema Portuario Nacional.	
Las administradoras portuarias, aun cuando son entes públicos (estén o no bajo forma de derecho privado), sólo tienen competencias como administradores de puerto, deberán implantar entonces esquema de gestión que respondan a los requerimientos de Gestión Ambiental Privada, de acuerdo a la naturaleza de sus funciones.	
<b>5.- Competencias</b>	
El INEAI tiene una amplia gama de competencias asignadas, entre las cuales destacan labores de coordinación, formulación y ejecución de las políticas estatales en materia acuática y portuaria, ejercicio de la administración acuática, estudio supervisión, vigilancia, control, evaluación, autorización, aprobación y actualización de los planes de contingencia ambiental, coadyuvar en el control de vertimientos de sustancias contaminantes, organización y administración de los servicios de Bomberos Marinos y Policía Marítima, realización de inspecciones o fiscalizaciones,	

ANALISIS JURIDICO DE LAS COMPETENCIAS EN MATERIA AMBIENTAL...

garantizar el cumplimiento de la normativa legal, elaborar el Plan de Desarrollo del Sector Acuático, informes periódicos de la evaluación del sistema portuario, entre otras.

#### **6.- Normativa administrativa y regulación**

Ministerio de Infraestructura, Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, Providencia Administrativa N° 0011, de fecha 28 de mayo de 2003, publicada en Gaceta Oficial N° 37.715, de fecha 19 de junio de 2003; cuyo objeto es el procedimiento para presentar los proyectos del Sistema de Seguridad Integral de Operaciones, por parte de los Administradores Portuarios.

#### **7.- Administración, Manejo y Operación**

Las competencias ejercidas en el ámbito del Sistema de Gestión Pública Ambiental Portuaria, pueden responder a labores de administración o de manejo, de acuerdo a la naturaleza de la función que se cumpla con su ejecución. Se tiene así:

- Competencias de Administración, que comprenden: formular políticas y lineamientos en materia portuaria, garantizar el cumplimiento de las normativas internacionales, establecer políticas y normas destinadas a que las regulaciones sobre seguridad y navegabilidad del buque tiendan a proteger el ambiente, dictar las políticas y lineamientos para la elaboración de los planes de contingencia.
- Todas aquellas relativas a coordinar, ejercer la administración, formular y ejecutar políticas, estudio supervisión, evaluación, vigilancia, control, autorizar, aprobar, actualizar, organizar, controlar, velar, coadyuvar en el control de vertimientos, garantizar el cumplimiento de la normativa legal aplicable, que se encuentren vinculadas a la actividad portuaria.

#### **8.- Seguimiento y Control**

Son todas aquellas vinculadas al estudio y supervisión, vigilancia, control, velar, aprobar, evaluar, todas aquellas actividades y servicios vinculados con la actividad portuaria.

#### **9.- Sanción y Jurisdicción**

Las potestades sancionatorias asignadas al INEAI, por infracciones que causan daños al ambiente, contemplan tres tipos de sanciones: pecuniarias, resarcimiento de daños, restitución o reposición de los bienes a su

estado original y suspensión del ejercicio de las funciones o actividades tanto de funcionarios como de empresas o prestadores de servicios. Estas potestades están contempladas en la Ley General de Puertos y en Ley General de Marina y Actividades Conexas.

### **CONCLUSIONES**

Finalizado el análisis de contenido de los documentos legales y las referencias bibliográficas consultadas, se ha formulado las siguientes conclusiones:

1. Queda claramente establecido que el rol que corresponde al Poder Público Nacional es el de ente rector de las políticas y regulaciones ambientales y portuarias. Mientras que, el Poder Público Estatal, es un administrador de la actividad comercial de los puertos, aun cuando goza de autonomía funcional debe cumplir y hacer cumplir las directrices dictadas por el Poder Público Nacional.
2. Las competencias en materia ambiental, son competencias complejas con características muy propias que normalmente implican la coordinación y colaboración de diversos organismos para ser ejecutadas de manera efectiva.
3. La ordenación territorial adecuada, y la correcta planificación de los usos de los recursos naturales disponibles es un elemento importantísimo e indispensable para desarrollar un proceso de conservación ambiental apropiado. La planificación apropiada es, además, uno de los pilares fundamentales de un Sistema de Gestión Pública Ambiental eficiente.
4. Se orientan las regulaciones sobre las actividades, servicios y operaciones portuarias a la protección y conservación del ambiente, otorgándole especial importancia a la formulación y actualización de planes de contingencia. Destaca especialmente la necesidad de ejecutar coordinadamente los planes de contingencia para el control de derrames y vertimientos de hidrocarburos y sustancias contaminantes.
5. Del análisis de todos los instrumentos legales, queda claramente establecido la importancia del cumplimiento de los principios, compromisos y obligaciones contenidas en las Convenciones In-

ternacionales ratificadas por la República aplicables a las actividades del Sector Acuático.

6. Para lograr un Sistema de Gestión Ambiental Portuaria homogéneo y armónico, debe desarrollarse el Sistema de Gestión Integrada de la Zona Costera, a fin de lograr efectivamente la conservación, defensa y mejoramiento del ambiente y los recursos marino – costeros.
7. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares (INEAI) es el ente administrativo competente para controlar y regir los parámetros de actuación de las actividades operacionales y comerciales de los puertos públicos de uso comercial a nivel nacional. Esto se debe al número y características de sus competencias, aunado a la condición de ente coordinador de las actividades de los organismos competentes en la materia, que le es atribuida por Ley. Esta labor de coordinación es esencial, principalmente debido a la importancia de las competencias conjuntas establecidas, que se refieren a *velar* por el cumplimiento de la normativa, *vigilar* la correcta realización de las actividades y prestación de los servicios dentro de los espacios portuarios, y, *coadyuvar* en el control de vertimiento de sustancias contaminantes; que responden por una parte, a la actividad contralora del Estado, y por otra, a su actuación como garante de un ambiente sano. Adicionalmente, como resultado del análisis se ha determinado que, aun cuando la mayoría de las competencias consideradas son de carácter propio y exclusivo, inciden de forma directa en las competencias establecidas como funciones de otros organismos, ya que las competencias en materia ambiental tienen, además de un enfoque multilateral, la cualidad de incidir recíprocamente en el ejercicio de unas y otras, presentándose, en la práctica, una fuerte y estrecha interrelación de las actuaciones de los diversos órganos competentes, por tanto, es conveniente una gestión sistematizada y coordinada, a fin de lograr una actuación administrativa eficiente.
8. Del análisis de las disposiciones legales se verifica que los tres principales entes vinculados al aspecto ambiental de la actividad portuaria son: el INEAI, el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales y las Administradoras Portuarias, entes descentralizados regionales encargados del mantenimiento y administración de los puertos. Entre estos entes, es el INEAI, en vir-

tud de las características y el número de competencias el órgano idóneo para fungir como administrador del Sistema de Gestión Ambiental Pública Portuaria.

9. Pudo comprobarse la viabilidad de la propuesta al realizar una aplicación preliminar del modelo del sistema y verificarse que el INEAI llena los requisitos del modelo analizado. Adicionalmente destacan las funciones de policía administrativa de este organismo, que pueden ser discriminadas en dos grupos: funciones de control previo al otorgar concesiones, habilitaciones, autorizaciones y licencias; y funciones de control posterior como fiscalizador de los entes beneficiarios de tales otorgamientos; y órgano responsable de los planes de prevención y contingencia ambiental.

### RECOMENDACIONES

De la investigación realizada y las conclusiones que se alcanzó, se puede formular las siguientes recomendaciones:

1. Siendo la protección del ambiente uno de los objetivos principales de la legislación nacional e internacional, y el INEAI el ente coordinador de las actuaciones de entes públicos y privados en la actividad portuaria, debe establecer parámetros claros para el diseño y actualización de los planes de contingencia portuarios. Asimismo, debe establecer los mecanismos efectivos de coordinación para la ejecución efectiva de dichos planes.
2. Resulta necesario fortalecer la Unidad Técnica Costera del Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, en orden de diseñar e implementar, tan pronto como sea posible, el Sistema de Gestión Integrada de las Zona Costera, como marco para la implementación de los Sistemas de Gestión Ambiental de cada uno de los puertos nacionales.
3. Implementar un Sistema de Gestión, puede ser una herramienta útil para lograr el ejercicio coordinado de las competencias ambientales, siendo el INEAI el ente coordinador de las actividades del Estado en materia portuaria, y teniendo el mayor número de competencias específicas, es menester que funja como el administrador del sistema, actividad que le permitirá ejercer las competencias de coordinación y control que le han sido asignadas.

Utilizando los lineamientos ambientales del Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, podrá a través de este mecanismo, implementar un sistema que le sirva a las administradoras portuarias como referencia para la implantación de sus propios sistemas de gestión ambiental.

4. La comprobación de viabilidad del modelo de Gestión Ambiental Pública Portuaria aplicado al INEAI, le brinda a la Administración la posibilidad de emplear una herramienta apropiada para la consecución de sus fines y el ejercicio efectivo y productivo de sus competencias, en beneficio del ambiente y del sector, creando un sistema portuario nacional atractivo para los inversionistas y armadores, y competitivo en el mercado internacional.

### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

#### Libros

- Alfonso, Ilis (1999). *Técnicas de Investigación Bibliográfica*. Octava Edición. Caracas: Contexto – Editores.
- Balestrini, M. (1997). *Cómo se Elabora un Proyecto de Investigación*. Caracas: Editorial Consultores Asociados BL.
- Bielsa, Rafael. (1980). *Derecho Administrativo*. Sexta Edición. Argentina: La Ley Sociedad Anónima Editora e Impresora.
- Brewer-Carías, A. (1986). *Estudios de Derecho Administrativo*. Caracas: Ediciones Rosaristas.
- Brewer-Carías, A. (1994). *Principios del Régimen Jurídico de la Organización Administrativa Venezolana*. Caracas: Editorial Jurídica Venezolana.
- Brewer-Carías, A. (2000). *La Constitución de 1999*. Caracas: Editorial Arte.
- Dromi, Roberto. (1994) *Derecho Administrativo*. Tercera Edición. Argentina: Ediciones Ciudad Argentina.
- Escola, Héctor. (1989). *El Interés Público. Como fundamento del Derecho Administrativo*. Argentina: Ediciones De Palma.
- Grasseti, Eduardo. (1998). *Estudios ambientales*. Argentina: Editorial Heliasta.
- González, (1998). *ISO 9000 QS9000 ISO 14000. Normas Internacionales de administración de calidad, sistemas de calidad y sistemas ambien-*

- tales*. México: Editorial Mc. Graw Hill.
- Hernández Ron, J.M. (1937) *Tratado Elemental de Derecho Administrativo*. Caracas: Tipografía Americana.
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista P (1994). *Metodología de la Investigación*. Colombia: Editorial Mc Graw Hill
- Lares Martínez, E. (1996). *Manual de Derecho Administrativo*. Caracas: Ediciones Universidad Central de Venezuela.
- Marienhoff, Miguel. (1980). *Tratado de Derecho Administrativo*. Argentina: Abeledo – Perrot.
- Meier, Henrique. (1977). *Bases para un estudio de la legislación ambiental y su reordenación*. Segunda Edición. Caracas: Ediciones de Comisión Nacional de Legislación, Codificación y Jurisprudencia del Ministerio de Justicia, República de Venezuela.
- Nogueira López, Alba. (2000). *Ecoauditorías, Intervención Pública Ambiental y Autocontrol Empresarial*. España: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A.
- Osoño, Manuel. (1986). *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Argentina: Editorial Heliasta.
- Parada, Ramón. (1994) *Derecho Administrativo*. Sexta Edición. España: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas, S.A.
- Peña Solís, José. (1995). *Lineamientos de Derecho Administrativo*. Caracas: Ediciones de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Universidad Central de Venezuela.
- Pérez, Efraín (2000). *Derecho Ambiental*. Colombia: Editorial Mc. Graw Hill.
- Rondón de Sansó, Hidelgard. (1995). *Teoría General de la actividad administrativa*. Caracas: Librería Alvaro Nora.
- Rovira, Juan. (1984). *Temas sobre la administración descentralizada en Venezuela*. Caracas: Editorial Jurídica Venezolana.
- Sabino, C. (1992). *El Proceso de investigación*. Caracas: Editorial Panapo.
- Sayagués Laso, Enrique. (1959). *Tratado de Derecho Administrativo*. Montevideo.
- Sayre, Don (1999). *Dentro de ISO14000. La ventaja competitiva de la Gestión Ambiental*. Segunda Edición. México Ediciones Castillo, S.A. de C.V.



Vedel, Georges (1980). *Derecho Administrativo*. Traducción de la Sexta Edición Francesa por: Juan Rincón Jurado. Argentina: Aguilar.

#### Fuentes de Tipo Legal

*Ley General de Marina y Actividades Conexas*. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Nº 37.570, fecha Noviembre 14, 2002

*Ley General de Puertos*. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Nº 37.589, fecha Diciembre 12, 2002

Norma venezolana COVENIN-ISO 14001:1996 Sistema de Gestión Ambiental. Especificación para su uso.

Fuentes electrónicas en línea

Blanco-Odio, A. *Deberes y Responsabilidades de los Servidores Públicos*. Comisión Nacional de Rescate de Valores. Libros en Line@. San José, Costa Rica. [Documento en línea] Disponible en: <http://valores.rasca.co.cr/12cap3-4.htm> [Consultado: marzo 2003].

Sabsay, D. (1997). *El Nuevo artículo 41 de la Constitución Nacional y la Distribución de competencias nación-provincias*. Publicado en Doctrina Judicial Año III/Nº 28 (23/07/97), Editorial La Ley, Buenos Aires, pp. 783-787. [Documento en línea] Disponible en: [http://www.farn.org.ar/docs/a11/art11\\_f.htm](http://www.farn.org.ar/docs/a11/art11_f.htm) [Consultado: marzo 2003].

#### Comentarios a la Reforma Parcial del Decreto con Fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas \*

Por: Anna María Veltri Moyano \*\*

#### ABSTRACT

#### Comments about the Partial Reform of the Decree with Strength of General Marine and Related Activities Law

In 2001 the aquatic legislation of Venezuela has been modified with various Decrees-Laws, among which is the Decree of General Marine Law and Related Activities (DLGMAC). The next year, this body rule has been reformed with the Law of Partial Reform of the Decree with Strength of General Marine and Related Activities Law. This article is a written version of an exposition celebrated at the National Assembly with the aim of affording knowledge about the relevant reforms implemented to DLGMAC and generating certain comments with respect to it. For this purpose the changes have been divided into two categories: (a) Changes incorporated to the text of the General Marine and Related Activities Law not indicated in the Partial Reform Law, which in this work have been denominated *atypical reforms*, and (b) Nominated Reforms, typical or ordained for the Partial Reform Law of the DLGMAC (some as examples and others as laws). All the foregoing has been complied through a social descriptive research, following a documental strategy and using the exegetic method. The authoress concludes: between the text of this reform and the reformed law there are discrepancies, the necessity of LGMAC to be reprinted on the basis of mistaken materials is urgent, and

\* Versión adaptada de la ponencia preparada para el evento denominado "Intercambio de Ideas sobre la Legislación Marítima", celebrado el 15 de marzo de 2004 en el Salón Protocolar del Palacio Federal Legislativo, organizado por la Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, Caracas.

\*\* Abogada (UCV). Especialización en Comercio Marítimo Internacional, mención Derecho Marítimo (EESMM).

in the future the entire law has to be revised. Now there are four floating constructions included into the LGMAC, however, the corresponding regimen of each one is not clear and the matter related to the titles, licenses and permissions of the maritime people have to be revised.

**Keywords:** Venezuelan Legislation, General Marine and Related Activities Law, Vessel, Floating Structures, Administrative Navigation Law, Right of Navigation.

### RESUMEN

En el año 2001, la legislación acuática venezolana es modificada por varios Decretos-Leyes, entre los cuales se encuentra el Decreto Ley General de Marinas y Actividades Conexas (DLGMAC). El año siguiente, ese cuerpo normativo es reformado por la Ley de Reforma Parcial del Decreto con Fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Este artículo es una versión escrita de una ponencia presentada en la Asamblea Nacional con el propósito de dar a conocer las reformas relevantes ejecutadas al DLGMAC y efectuar algunos comentarios al respecto. Para ello, los cambios han sido divididos en dos categorías: (a) Reformas incorporadas al texto de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas no indicadas por la Ley de Reforma Parcial, las cuales en este trabajo han sido llamadas *reformas innominadas o atípicas*, y (b) Reformas nominadas, típicas u ordenadas por la Ley de Reforma Parcial del DLGMAC (algunas de forma y otras de fondo). Todo lo anterior ha sido cumplido a través de una investigación social, descriptiva, de estrategia documental y utilizando el método exegético. En el escrito se concluye que, entre otras cosas, existe incongruencias entre la ley de reforma y la ley reformada, de manera urgente debe ser reimpresa la LGMAC con fundamento en errores materiales y en el futuro debe ser revisada la redacción de toda la Ley. Ahora hay cuatro categorías de construcciones flotantes sometidas a la LGMAC; no obstante, el régimen correspondiente a cada una no es claro y debe ser revisada la materia relativa a los títulos, licencias y permisos de la Gente de Mar.

**Palabras Clave:** Legislación Venezolana, Ley General de Marinas y Actividades Conexas, Buque, Construcción Flotante, Régimen

Administrativo de la Navegación, Derecho de la Navegación y Derecho Marítimo.

### INTRODUCCION

Desde tiempos inmemorables el medio acuático ha constituido una vía de comunicación y fuente natural de aprovechamiento económico (Montiel, 1976). Pero, el transporte por agua y las relaciones que nacen en torno a éste han traído consigo problemas de diversa índole: económicos, tecnológicos, jurídicos, etc. A fin de regular la actividad de la navegación acuática y las relaciones jurídicas que se establecen con ocasión a aquella ha surgido el Derecho de la Navegación Acuática o Derecho Marítimo.

El ordenamiento jurídico acuático venezolano, durante muchos años estuvo regido por casi los mismos cuerpos normativos: Ley de Navegación y Código de Comercio. Además de que existían numerosas lagunas, la regulación acuática estaba dispersa en varias leyes que se volvieron anacrónicas y no acordes con la realidad dinámica del sector acuático.

No faltaron personas u organizaciones que hicieran estudios y realizaran esfuerzos destinados a cambiar la legislación acuática venezolana. A finales del año 2001, a través de varios Decretos Leyes, son dictadas un conjunto de leyes en materia acuática o relacionadas con este sector y que han sido dadas a conocer bajo la denominación genérica de leyes acuáticas. La mayor parte de las leyes acuáticas ha sido objeto de observaciones, impugnaciones ante el Tribunal Supremo de Justicia, reimpresión y reformas.

Una de las llamadas leyes acuáticas fue el Decreto Ley General de Marinas y Actividades Conexas (DLGMAC) publicado en la Gaceta Oficial No. 37.321 de fecha 09 de noviembre de 2001. El mismo ha sido reformado por la Ley de Reforma Parcial del Decreto con Fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 37.570 de fecha 14 de noviembre de 2002. Pero, esta reforma no escapa a observaciones. Precisamente, el propósito de la presente exposición es dar a conocer algunos comentarios sobre la reforma parcial del Decreto antes mencionado, en lo sucesivo denominado el Decreto o DLGMAC.

Es conveniente advertir que con los comentarios a lo largo de las pre-

sentés líneas no se pretende desconocer el trabajo que se hizo ni descalificar a quienes participaron en los proyectos de leyes acuáticas o en sus reformas, pues se tiene conocimiento que muchos de ellos son individuos de reconocida y respetable trayectoria profesional. Con las observaciones, comentarios u opiniones que aquí se hacen se busca aportar ideas destinadas a conseguir intercambios que permitan corregir o mejorar lo que se tiene ahora.

## REFORMA PARCIAL DEL DLGMAC

### Tipos de Reformas

La reforma parcial del DLGMAC se puede dividir en: (a) Reformas incorporadas al texto de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas (LGMAC) no indicadas por la Ley de Reforma Parcial, las cuales en este trabajo son llamadas reformas innominadas o atípicas, y (b) Reformas nominadas, típicas u ordenadas por la Ley de Reforma Parcial del DLGMAC, las cuales consisten en reformas de fondo y de forma. A los fines didácticos los comentarios sobre estas últimas son presentados siguiendo el orden o secuencia que tienen en la LGMAC y precedidos por un subtítulo a fin de indicar el tópico que se está tratando.

### Reformas Innominadas o Atípicas

Aunque la Ley de Reforma no lo ordenara en el texto reformado de la LGMAC se hicieron cambios (algunos de forma y otros de fondo), tales como las que son señalados a continuación:

1. Unifica el criterio de presentación al colocar los capítulos en minúscula, como por ejemplo: el Capítulo VII del Título II, Capítulo II y IV del Título III.
2. Subsana errores de transcripción, a saber: (a) Enmienda la numeración del Capítulo VI (De la Utilización de los Buques) del Título II; (b) Corrige un error de transcripción en el artículo 68, ahora, bandera aparece en minúscula.

3. Cambia signos de puntuación, por ejemplo: (a) Modifica el artículo 86 al incorporar el aparte al encabezamiento.
4. Incurre en cambios en la transcripción de los textos que se encontraban originalmente en el Decreto, tal como en los casos siguientes: (a) Modifica el artículo 1 relativo al objeto del cuerpo normativo, ahora no dice expresamente que regula el ejercicio de la Autoridad Acuática en lo concerniente a los buques de bandera nacional en aguas "nacionales" y cambia Estados (mayúscula) por estados (minúscula); (b) Comete un error en la transcripción del numeral 8 del artículo 138 ("declarar al buque"); (c) Diferencia de transcripción en el actual artículo 163 (financiado); (d) Elimina el aparte del artículo 132 del Decreto conforme al cual el propietario del buque, armador o arrendatario dispone de 60 días continuos para entregar los documentos exigidos por la ley; (e) Copia dos veces el artículo 281 relativo a las funciones que facultan para desempeñar a bordo los títulos de la Marina de Pesca (debería decir títulos de la Marina Mercante para la Actividad de Pesca), surgen dudas porque en el primer artículo 281 hace mención a Kilovatios (Kw) y en el segundo artículo 281 se refiere a Caballos de Fuerza (HP). Este último artículo si coincide con lo indicado por la Ley de Reforma Parcial. Si se argumenta que la ley posterior (en este caso un artículo) deroga a la ley anterior, entonces se tiene que el artículo vigente es el segundo artículo 281; (f) Omite el texto correspondiente al artículo 282 ordenado por la reforma, por consiguiente, no indica las funciones correspondientes a las licencias de la Marina Recreacional y Deportiva. Una interpretación destinada a llenar el vacío legal ocasionado por la falta de transcripción del artículo 282 se basa en la intención del legislador: De la lectura de la Ley de Reforma Parcial se desprende que el legislador quiso regular las funciones correspondientes a las licencias de la Marina Recreacional y Deportiva en los términos indicados en el artículo 63 de esa norma modificadora, por lo que se debe considerar que el texto del artículo 282 ha sido incluido en la LGMAC.

**Reformas Nominadas, Típicas u Ordenadas por la  
Ley de Reforma Parcial del DLGMAC**

**Aspectos Generales**

1. Modificación del título de la ley. Antes era Decreto. Coloca en plural el vocablo Marinas que estaba en singular.
2. Modificación del artículo 2. Este artículo señala lo que debe entenderse por Marina Nacional. Ahora Marina Nacional se escribe con mayúscula y comprende, entre otras, a "...la Marina Mercante *con* transporte marítimo...", mientras que el Decreto es más amplio al indicar "...*para* el transporte marítimo..." (cursivas propias).
3. Modificación del artículo 5. Sustituye el término Autoridad Acuática y ahora especifica que el ente competente para autorizar las construcciones allí indicadas es el Ministerio de Infraestructura a través del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA). De esta manera evita incurrir en la confusión de identificar, de manera exclusiva, a la Capitanía de Puerto con la Autoridad Acuática.

**El Capitán de Puerto**

1. Modificación del artículo 12. Une todo su texto en un sólo párrafo. En virtud de la reforma, los Capitanes de Navío pueden ser nombrados Capitanes de Puerto. Antes sólo los Capitanes de Altura con nacionalidad venezolana podían ser Capitanes de Puerto. La Ley debería regular el supuesto de los oficiales activos para evitar que se susciten conflictos entre las funciones propias de los Capitanes de Puerto con la subordinación y obediencia que deben en la Fuerza Armada Nacional.

**Buques, Accesorios de Navegación, Construcciones  
Flotantes y Motos Acuáticas**

1. Modificación del artículo 17. La reforma agrega elementos al concepto de buque, introduce el término de accesorio de navegación y suministra el concepto de este último tomando como cri-

terio determinante la carencia de propulsión o falta de autonomía de movimiento.

Entre las condiciones que deben reunir las construcciones para ser consideradas buques agrega la seguridad, flotabilidad y estabilidad, lo cual resulta redundante desde el punto de vista jurídico, pues la primera y la tercera forman parte de la aptitud para navegar o navegabilidad incluida en el concepto de buque y la segunda es inherente a una construcción flotante. De la interpretación del aparte del artículo 4 y de la definición de accesorio de navegación dada por el artículo 17 se infiere que otro elemento o criterio para distinguir un buque de un accesorio de navegación es la autonomía de movimiento o poseer propulsión. Aquello crea dudas cuando se leen conjuntamente los artículos 4, 17, encabezamiento y primer aparte del artículo 43 y el primer aparte del artículo 135, porque de allí se desprende que se tienen varios tipos de construcciones flotantes sometidas a la LGMAC: (a) Aptas para navegar (Art. 4) y (b) Las que la Ley no discrimina sobre su aptitud, incluye a las que son no aptas para navegar (artículo 17). Aquello se complicaría más si se analizara el caso de las construcciones flotantes mencionadas en el artículo 2 del Decreto Ley de Comercio Marítimo, lo cual ameritaría un estudio extenso que escapa a la finalidad de esta exposición.

¿Qué son las motos acuáticas mencionadas en el artículo 43 y primer aparte del artículo 135? ¿Qué son las construcciones flotantes de propulsión eólica y de tracción de sangre mencionadas en el primer aparte del artículo 43? ¿Cuáles son las otras construcciones flotantes a que se refiere el artículo 43? ¿Qué son las construcciones flotantes de propulsión eólica y de tracción de sangre mencionadas en el artículo 142 y primer aparte del artículo 135? ¿Son buques, accesorios de navegación u otra categoría de construcciones flotantes? Si tienen aptitud para navegar y propulsión son buques y su clasificación corresponde al numeral 4 del artículo 18. ¿Por qué no llamarlas buques si ese es el caso? Si no son buques, la ley crea un problema porque tampoco las considera accesorios de navegación.

Es decir, están sujetas a la Ley cuatro categorías de construcciones flotantes: Buques, accesorios de navegación, motos acuáticas y otras construcciones flotantes. Todo lo anterior se puede apreciar mejor en el Cuadro 1.

**Cuadro 1. Elementos de Construcciones Flotantes sometidas al DLGMAC**

	Buque	Accesorio de Navegación	Construcción Flotante			Moto Acuática
			4	43	135	
Artículo	17 y 18	17, 135	4	43	135	43 y 135
Construcción	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
Flotante	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
Apta para navegar	Sí		Sí			
Por agua	Sí		Sí			
Que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad	Sí					
Opere en un medio acuático o auxiliar de la navegación pero no destinada a ella			Sí			
Propulsión:	Interpretación de la definición de accesorio y Art. 17. Sí.	No				
Propia	¿Interpretación en contrario de Art. 4?		No			
Mecánica o nuclear	Sí					
Eólica	Sí				Sí	
Tracción de sangre	Sí				Sí	

**Notas:**

Art. 4 : Construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia.

Art. 17: Accesorio de navegación o construcción flotante carente de propulsión.

Art. 43: "Los buques, motos acuáticas y otras construcciones flotantes inscritos..." en RENAVE.

1er. Ap. del Art. 135: "A las motos acuáticas, a las construcciones flotantes de propulsión eólica y de tracción de sangre y a los accesorios de navegación, que así lo requieran..."

2. Modificación de los literales c, f y g del artículo 18. Antes decía que la clasificación la hacía "de acuerdo con", ahora dice "de acuerdo a" a pesar que lo correcto era la expresión gramatical inicial (al respecto se puede consultar la p. 28 de El Nacional, 1998). Se perdió la oportunidad de eliminar del numeral 2 el uso inapropiado de la palabra afectación, toda vez que las definiciones allí indicadas sólo se refieren a la propiedad de los buques. Agrega la propulsión como cuarto criterio para clasificar los buques. No mantiene la coherencia de definir todos y cada uno de los tipos de buques que se clasifican conforme a la propulsión, a pesar que en las clasificaciones anteriores si define cada uno de los tipos de buques.

**Otros Aspectos sobre el Régimen Administrativo de la Navegación Acuática**

1. Modificación del artículo 37. El Decreto establece la visita del Capitán de Puerto a la llegada del buque para constatar su documentación. Conforme al texto reformado la visita la hace un representante de la Autoridad Acuática lo cual se adapta a la realidad de que el Capitán de Puerto no es omnipresente y que esa labor perfectamente puede ser delegada en otro funcionario. La reforma precisa que la finalidad de esa visita es constatar que los documentos sean: (a) Vigentes y (b) Válidos. Constituye un cambio positivo toda vez que facilita el cumplimiento del deber de visita en cabeza de la Autoridad Acuática.
2. Modificación del artículo 43. Agrega un párrafo al final. El mismo establece que los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano (Renave) deben estar amparados por una póliza de responsabilidad civil o por una cobertura mutua de protección e indemnización, sin lo cual no debe ser expedida la Patente, Licencia de Navegación o Permiso Especial Restringido, según sea el caso. Esto constituye una alternativa ante las pólizas de seguros que exigen condiciones que no siempre se ajustan a las posibilidades de todas las personas que tienen un derecho de propiedad sobre un buque o lo explotan.
3. Modificación del artículo 74. Según el Decreto la búsqueda y el salvamento acuático es un servicio público prestado por la autoridad acuática. En virtud de la reforma ya no corresponde a la autoridad acuática prestarlo sino coordinarlo y supervisarlo. La

norma anterior a la reforma, en opinión de quien aquí se expresa, confunde la búsqueda y salvamento que compete a la autoridad acuática como deber de naturaleza administrativa con la figura de salvamento contractual o cuasi-contractual. La reforma mantiene coherencia entre el artículo 74 y el numeral 13 del artículo 13 relativo a una de las atribuciones del Capitán de Puerto.

4. Modificación del artículo 92. En caso de obstrucción de vía o canal de navegación el armador tiene la obligación, entre otras, de remover el buque con sus restos en forma expedita y diligente en el lapso que acuerde la Autoridad Acuática. Antes el lapso era 60 días continuos. La discrecionalidad de Autoridad Acuática está dada en función a las circunstancias que rodean a cada caso concreto.

#### **Registro Naval Venezolano: Aspectos Generales, Inscripción de Documentos, Prueba de la Propiedad sobre un Buque**

1. Modificación del artículo 96. El Presidente del INEA puede transferir la competencia territorial de una Oficina de Registro de una circunscripción acuática a otra circunscripción cuando la cantidad de operaciones de aquella no justifique su funcionamiento. Esto es una modificación de fondo que permite una mejor organización.
2. Modificación del artículo 97. El Decreto simplemente indica a cargo de quien está el Registro Naval Venezolano y que el Presidente del INEA designa a los registradores. Como cambio de fondo, la norma reformada precisa que el Registrador: (a) Es designado por el Presidente del INEA y (b) Ocupa un cargo de libre nombramiento y remoción (del Ejecutivo Nacional, a través del Presidente del INEA). Continúa requiriendo algunas mejoras de redacción.
3. Modificación del artículo 99. Indica las funciones que le corresponden al Registrador Naval. Sustituye el vocablo matrícula por registro, siendo preferible el segundo (el actual). En el numeral 5 cambia la palabra anotar por asentar, y en el numeral 8 agrega el asentamiento de coberturas de protección e indemnización, esto último en concordancia con el artículo 43. Debería ser mejorada la redacción u ortografía que sigue al terminar la enumeración de los numerales. Entre otras cosas,

~~corresponde al Registrador Naval llevar el registro en el que se~~  
 ANNA MARIA VELTRI MOYANO

trador Naval llevar el registro en el que se inscriban: (a) Los buques privados, (b) Los buques propiedad estatal de uso comercial (lo que implica que excluye a los demás buques propiedad estatal.

4. Modificación del artículo 114. Agrega como una causa para rechazar la inscripción de un documento en Renave el que una decisión judicial (sentencia) así lo impida.
5. Modificación del artículo 118. Trata sobre la prueba del derecho de propiedad o utilización del buque para el registro. Quien hace estos comentarios prefiere la terminología empleada por el Decreto, a saber: transferencia de derechos. El texto reformado emplea la palabra traspaso (sin decir que es de derechos). A pesar que los diccionarios consideran como sinónimas las palabras transferencia y traspaso, usualmente este último suele ser usado cotidianamente para referirse a una cesión de un contrato de arrendamiento o de derechos sobre un contrato de arrendamiento. El artículo reformado invierte el orden que había en los numerales 5 y 6 del Decreto. Cambia la redacción del numeral 6 (quedó un poco confusa) a fin de concordarla con el texto que es agregado al párrafo *in fine*, conforme al cual los contratos de fletamento (arrendamiento) a casco desnudo surten efectos sólo si han sido otorgados mediante documento auténtico. En una reforma futura debería ser mejorada su redacción.

#### **Patente de Navegación, Licencia de Navegación y Permisos Especiales Restringidos**

1. Modificación del artículo 135. Especifica que el Permiso Especial Restringido es expedido a las motos acuáticas, a las construcciones flotantes de propulsión eólica y de tracción de sangre y a los accesorios de navegación que así lo requieran. ¿Cuáles son los objetos que así lo requieren? Conforme al texto agregado al artículo 135, la autoridad acuática tiene otro deber: determinar, por lo menos una vez durante la validez de las licencias o permisos o permisos especiales restringidos, si los bienes respecto a los cuales fueron emitidos "...están en condiciones de hacerse a la mar.."
2. Modificación del artículo 136. Todo buque es objeto de una inspección antes de su inscripción en Renave, pero con ocasión a

la reforma, también, lo es cuando sea pertinente.

3. Creación del artículo 137. Trata sobre las disposiciones que rigen a la liquidación y recaudación de los derechos y emolumentos que causen las actuaciones en el Registro Naval Venezolano. Una opinión es que este artículo debería haber sido ubicado en el Capítulo X del Título III (que se refiere a derechos de registro) en vez del Capítulo VIII que trata sobre la Patente de Navegación, Licencia y Permisos Especiales.
4. Modificación del artículo 141, ahora 142. Antes estaban exceptuados del pago del derecho por la expedición de la Patente o Licencia de Navegación las construcciones flotantes, aptas para navegar con arqueo bruto menor a cinco unidades (5 AB). De acuerdo con la norma reformada están exceptuadas del pago de aquellos derechos las construcciones flotantes con medios de propulsión mecánica, eólicas (*sic*) y de tracción de sangre con arqueo bruto menor a cinco unidades de arqueo bruto (5 AB) dedicadas a la pesca artesanal, de subsistencia del pescador y su grupo familiar y las de turismo. Es decir, antes el criterio determinante era que la construcción flotante menor a 5 AB fuese apta para navegar. Ahora, lo determinante es que posea un medio de propulsión (mecánica, eólica o de tracción de sangre) y la actividad para la cual sea destinada (pesca artesanal, de subsistencia del pescador y su grupo familiar y las de turismo). Es menester recordar que conforme al numeral 4 del artículo 18 los buques pueden ser de propulsión: (a) Mecánica o nuclear (b) Eólica y (c) Tracción de sangre.

#### **Actividades Conexas y Servicios**

1. Modificación del artículo 145, ahora 146. Se refiere a la noción de los servicios públicos de pilotaje, remolcador y lanchaje. Al igual que la doctrina y el DLGMAC, la ley reformada continúa considerando que aquellas actividades son servicios públicos. La novedad se encuentra en que pueden ser *prestados* en concesión por el INEA. Esto nos regresa a la consideración del pilotaje, remolque y lanchaje como servicio y los servicios se *prestan*.
2. Creación de un nuevo artículo con el número 147. Establece como actividad conexas al turismo el desembarque y embarque de turistas de crucero a través de las marinas. Hubiese sido re-

comendable que el resto del artículo hubiese sido incorporado en otra parte de la Ley por cuanto trata sobre deberes en cabeza de los agentes marítimos, representantes y empresas operadoras de buques de cruceros (informar a las autoridades sobre llegada, etc.).

3. Modificación del artículo 168, ahora 170. Modifica el hecho imponible generador del pago de tributos por la utilización de las obras de canalización: antes era el ingreso de buques a las vías de navegación del Lago de Maracaibo y del eje Apure-Orinoco. Como consecuencia de la reforma, en la actualidad el hecho imponible es el tránsito de buques por las vías de navegación del Lago de Maracaibo, del Golfo de Venezuela y del Eje Apure Orinoco. El cálculo de la tasa que debe ser pagada toma o parte del volumen bruto transportado de acuerdo a los nuevos términos indicados en los numerales y literales del artículo que se viene comentando. El Decreto trata de la alícuota, la cual es calculada en unidades tributarias (U.T.). Ahora el monto a pagar se calcula en dólares y depende de la clasificación o tipo de buque y de las toneladas que tenga (carga).
4. Creación de un nuevo artículo con el número 171. Establece que el Instituto Nacional de Canalizaciones, previa aprobación del Ministerio de Infraestructura, debe ajustar anualmente las tarifas indicadas en el artículo 170, a los fines de mantenerlas actualizadas.
5. Modificación del artículo 169, ahora 172. En el Decreto, los buques inscritos en RENAVE deben pagar el 50% de la tasa correspondiente al ingreso de buques a las vías de navegación del Lago de Maracaibo y del eje Apure-Orinoco. Conforme a la reforma, el tránsito de buques por las vías de navegación del Lago de Maracaibo, del Golfo de Venezuela y del eje Apure Orinoco se benefician con una exención del 10% de la tasa correspondiente. Se continúa aplicando una rebaja a los buques de bandera extranjera bajo el principio de reciprocidad conforme a la ley. Se agrega una rebaja del 50% de la tarifa vigente para los buques que hagan navegación de cabotaje cuando el destino de la carga no sea de exportación.
6. Modificación al artículo 175, ahora 178. El artículo 38 de la Ley que reforma al Decreto tiene un error de transcripción, pues dice

que el artículo 175 pasa a ser 178 pero al copiarlo coloca 175. El Decreto de manera directa indica la forma de calcular el pago de la tasa por concepto de la utilización del Sistema Nacional de Ayudas a la Navegación Acuática, tomando en consideración la bandera del buque, el arqueo bruto y la cantidad de Unidades Tributarias. Como producto de la reforma, se debe acudir a la Ley de Faros y Boyas la cual hace el cálculo en función de dólares norteamericanos y toneladas brutas.

7. Modificación del artículo 204, ahora 207. El texto reformado determina, en el numeral 5, que para ejercer como piloto se requiere no haber sido suspendido en el ejercicio profesional en los últimos 5 años. Antes la norma podía llevar a una aplicación injusta, pues exigía no haber sido objeto de suspensión en los últimos 5 años.
8. Modificación del artículo 214, ahora 217. Precisa que el Servicio de Remolcadores, como servicio público, se presta en puertos de uso públicos y no en todos los puertos como daba a entender el Decreto.
9. Modificación del artículo 237, ahora 240. Remite a un reglamento (futuro) el establecimiento de las condiciones para la aplicación de lo previsto en ese capítulo, a saber: la garantía en forma de fianza bancaria o de seguros como requisito previo para la inscripción en el registro que debe llenar el INEA de las compañías navieras, certificadoras, agencias navieras, consolidadas de carga, agenciadoras de carga, de transporte multimodal, de corretaje marítimo y las que distribuyan, instalen, reparen o construyan equipos, partes y accesorios destinadas a servicio de seguridad acuática o salvamento de vidas o que formen parte de equipos destinados a estos servicios, tanto a bordo como en tierra.

***Títulos, Licencias y Permisos de la Marina Mercante,  
de Pesca y Deportiva***

1. Modificación del artículo 242, ahora 245. Reestructura los títulos de la Marina Mercante incluyendo allí lo que antes eran licencias de la Marina Mercante. De esta manera: (a) En la especialidad de navegación le agrega al Capitán Costanero, Patrón de Primera, Patrón de Segunda y Patrón Artesanal; (b) En la especialidad de máquinas le añade al Motorista de Primera y al Motorista de

- Segunda.
2. Modificación del artículo 243, ahora 246. Sustituye las licencias de la Marina Mercante por títulos de la Marina Mercante y de Pesca.
  3. Modificación del artículo 244, ahora 247. Sustituye las licencias de la Marina de Pesca por Títulos de la Marina Mercante para la actividad de Pesca y divide las especialidades en cubierta y máquinas.
  4. Modificación del artículo 245, ahora 248. Las licencias de la Marina Deportiva y Recreacional pasan a ser: Capitán de Yate, Patrón Deportiva de Primera, Patrón Deportivo de Segunda y Patrón Deportivo de Tercera. Con posterioridad, será presentado el Cuadro 2 donde se mencionan los títulos y licencias establecidos en la Ley de Títulos, Licencias y Permisos de la Marina Mercante de 1985 (LTLPMM), el DLGMAC y la LGMAC.
  5. Modificación del artículo 277, ahora artículo 280. El legislador dice para qué facultan a desempeñar a bordo los títulos de la Marina Mercante aunque debió decir Marina Mercante y Pesca.
  6. Modificación del artículo 278, ahora 281. Al igual que en el artículo anterior, el legislador en la Ley de Reforma Parcial, incurre en un error, pues indica para qué facultan a desempeñar a bordo los títulos de la Marina Mercante y de Pesca, en lugar de colocar títulos de Marina para la Actividad de Pesca.

**Cuadro 2. Títulos, Licencias y Permisos**

LTLPMM	DLGMAC	LGMAC
<b>Títulos de la Marina Mercante para la actividad de Transporte</b>	<b>Títulos de la Marina Mercante</b>	<b>Títulos de la Marina Mercante</b>
Especialidad de Navegación	Especialidad de Navegación	Especialidad de Navegación
Capitán de Altura	Capitán de Altura	Capitán de Altura
<b>Primer Oficial de MM</b>	<b>Primer Oficial</b>	<b>Primer Oficial</b>
Segundo Oficial de MM	Segundo Oficial	Segundo Oficial
Tercer Oficial de MM	Tercer Oficial	Tercer Oficial
Capitán Costanero	Especialidad de Máquinas	Capitán Costanero
Patrón de Primera Clase	Jefe de Máquinas	Patrón de Primera
		Patrón de Segunda



LTLPM	DLGMAC	LGMAC
Patrón de Segunda Clase Especialidad de Máquinas Jefe de Máquinas Primer Oficial de Marina Mercante Segundo Oficial de Marina Mercante Tercer Oficial de Marina Mercante Motorista de 1ª Clase Motorista de 2ª Clase Motorista de 3ª Clase Especialidad de Administración Administrador Náutico	<b>Primer Oficial de Máquinas</b> Segundo Oficial de Máquinas Tercer Oficial de Máquinas	Patrón Artesanal Especialidad de Máquinas Jefe de Máquinas <b>Primer Oficial de Máquinas</b> Segundo Oficial de Máquinas Tercer Oficial de Máquinas Motorista de Primera Motorista de Segunda
	<b>Licencias de la Marina Mercante</b> Capitán Costanero Patrón Patrón de Segunda Patrón Artesanal Motorista Motorista de Segunda	<b>Títulos de la Marina Mercante y Pesca</b> Capitán Costanero Patrón de Primera Patrón de Segunda Patrón Artesanal Motorista de Primera Motorista de Segunda
<b>Títulos de la Marina Mercante para la Actividad de Pesca</b> Especialidad de Cubierta Capitán de Pesca Oficial de Pesca Especialidad de Máquinas Jefe de Máquinas Oficial de Máquinas	<b>Licencias de la Marina de Pesca</b> Capitán de Pesca Oficial de Pesca Jefe de Máquinas de Pesca Oficial de Máquinas	<b>Títulos de la Marina Mercante para la Actividad de Pesca</b> Especialidad de Cubierta Capitán de Pesca Oficial de Pesca Especialidad de Máquinas Jefe de Máquinas Oficial de Máquinas
<b>Licencias de la Marina Deportiva</b> Capitán de Yate Patrón Deportivo de Primera Patrón Deportivo de Se-	<b>Licencias de la Marina Deportiva y Recreacional</b> Capitán de Yate Patrón Recreacional Licencia Deportiva	<b>Licencias de la Marina Deportiva y Recreacional</b> Capitán de Yate Patrón Deportiva e Primera

LTLPM	DLGMAC	LGMAC
gunda Patrón Deportivo de Tercera		Patrón Deportiva de Segunda Patrón Deportivo de Tercera

7. Es conveniente recordar la observación efectuada al tratar las reformas innominadas o atípicas: el texto reformado tiene un error de transcripción pues copia dos veces al artículo 281, pero en el numeral 3 del primer artículo 281 hace referencia a kilovatios (Kw) y en el segundo artículo 281 menciona Caballos de Fuerza (HP). Además, omite copiar el contenido de lo que debe regular el artículo 282. Cabe agregar que, la ley de reforma modifica varios artículos relativos a los requisitos para optar a los Títulos y Licencias.

#### *Procedimientos Administrativos*

1. Modificación del artículo 298, ahora 301. El Decreto establece unos lapsos y el procedimiento para ejercer el recurso de reconsideración. La reforma los elimina y remite a la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos (LOPA).
2. Supresión de los artículos 299 y 300. Esos artículos tratan sobre el recurso jerárquico y la ejecución de los actos. Resulta incongruente que en el artículo 300 diga que en caso de optar por la vía administrativa ésta deberá agotarse íntegramente para poder acudir a la vía jurisdiccional y sea eliminado el artículo sobre el recurso jerárquico sin especificar en el artículo previo que la vía administrativa, también, comprende al recurso jerárquico. Hay que recordar que el Capítulo II del Título IV de la LGMAC se denomina "De los Procedimientos". ¿Debe interpretarse que al remitir a la LOPA, también, remite respecto al ejercicio del recurso jerárquico? La respuesta a esta interrogante es que si se puede ejercer recurso jerárquico en los términos pautados por la LOPA. Es decir, conforme el artículo 96 de este último cuerpo normativo, el recurso jerárquico puede ser interpuesto contra las decisiones de los órganos subalternos del INEA por ante los órganos superiores de ellos. Contra las decisiones de los órganos superiores el recurso jerárquico se ejerce ante el Ministro de Infraestructura.

**CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

1. Existen incongruencias entre la Ley de Reforma Parcial del DLGMAC y la impresión del cuerpo normativo resultante con la incorporación de las reformas sancionada o LGMAC.
2. La autora de este trabajo opina que con carácter de urgencia debe ser reimpressa la LGMAC con fundamento a errores materiales, de manera tal que sean subsanadas tanto las omisiones como los errores de transcripción (por ejemplo, Art. 132) y que las modificaciones indicadas en la ley de reforma coincidan con la copia del texto íntegro del cuerpo normativo reformado.
3. En una reforma futura, debe ser revisada la redacción de toda la LGMAC.
4. La manera en que la LGMAC emplea el término construcciones flotantes genera confusión, especialmente, por la definición de accesorios de navegación. Ahora, tiene cuatro categorías de construcciones flotantes sometidas a la LGMAC, pero el régimen correspondiente a cada una no es claro.
5. La materia relativa a los títulos, licencias y permisos de la Gente de Mar debe ser revisada en su totalidad, pues actualmente, además de errores materiales, tiene incongruencias de fondo.
6. La reforma deja escapar la oportunidad de hacer más correcciones de fondo que han sido objeto de observaciones en diversas oportunidades. Aunque hace modificaciones de fondo, en general, se puede afirmar que prevalecieron ciertos cambios de forma dejando algunos errores de transcripción.
7. Por último, tal como fue manifestado al inicio, con todo lo precedentemente expuesto no se pretende desconocer el trabajo que se hizo, ni descalificar a quienes allí participaron, pues se está en conocimiento de que muchos de ellos realizaron grandes esfuerzos por mejorar la legislación acuática venezolana. Con las observaciones, comentarios u opiniones que aquí se ha manifestado se busca aportar ideas destinadas a conseguir intercambios que permitan corregir y mejorar lo que se tiene actualmente.

**REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS**

- Decreto Ley General de Marinas y Actividades Conexas. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 37.321*, noviembre 09, 2001.
- El Nacional (1998). *Manual de Estilo*. (1ª Reimpresión). Caracas: Editorial CEC, Los Libros de El Nacional.
- Ley de Reforma Parcial del Decreto con Fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 37.570*, noviembre 14, 2002.
- Ley de Títulos, Licencias y Permisos de la Marina Mercante. *Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 3.672 Ext.*, diciembre 06, 1985.
- Montiel, L. B. (1976). *Curso de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma.

Laudo Arbitral:Aceros Laminados, C.A. vs Adriática de Seguros, C.A.

Por: Julio Sánchez-Vegas \*

**ABSTRACT**Arbitral Award:Aceros Laminados, C.A. vs Adriática de Seguros, C.A.

At Caracas, by the 11<sup>th</sup> day of April 2003, Julio Sánchez-Vegas, lawyer, specialist in Maritime Law, acting as a Unique Arbitrator designated by the parts Aceros Laminados C.A. and Adriática de Seguros, C.A., according to what is established in the Arbitral Agreement dealt between them, has dictated the present Arbitral Award.

Keywords: Arbitral Award, Insurance Law, Unique Arbitrator.

**RESUMEN**

En Caracas, a los 11 días del mes de abril de 2003, Julio Sánchez-Vegas, abogado, especialista en Derecho de Seguros, actuando como Arbitro Unico designado por las partes Aceros Laminados C.A. y Adriática de Seguros, C.A. según lo establecido en el Acuerdo de Arbitraje convenido entre ellas, ha dictado el presente Laudo Arbitral.

Palabras Clave: Laudo Arbitral, Derecho de Seguros, Arbitro Unico.

**ANTECEDENTES**

El 08 de julio de 2002, este Arbitro recibió un Acuerdo de Arbitraje, convenido entre las empresas **Aceros Laminados C.A.** y **Adriática de Seguros, C.A.** de fecha 27 de junio de 2002 y debidamente registrado

---

\* Abogado. Especialista en Derecho de Seguros.

por ante la Notaría Pública del Municipio Tinaquillo, Estado Cojedes, en esta misma fecha, bajo el N° 70, Tomo 11 del Libro de Autenticaciones llevado por dicha Notaría Pública y de igual manera registrado por ante Notaría Séptima del Municipio Libertador del Distrito Capital en fecha 8 de julio de 2002, bajo el N° 75 del Tomo 64 de los Libros de Autenticaciones que se lleva en dicha Notaría Pública, a los fines de resolver la controversia surgida por el rechazo, presentado por la compañía de seguros **Adriática de Seguros, C.A.** (La Aseguradora) a la reclamación que por daños a la mercancía asegurada, propiedad de **Aceros Laminados, C.A.** (La Asegurada) bajo la Póliza N° 921-1003010, con vigencia desde el 24/04/2001 al 14/05/2001, mediante la cual "La Aseguradora" se comprometió a indemnizar a "La Asegurada" por las pérdidas o daños físicos que sobreviniesen, tanto los bienes asegurados, como los derivados de avería gruesa y culpabilidad por colisión, como consecuencia directa de la ocurrencia de los riesgos cubiertos, cobertura ésta sujeta a los términos y a las condiciones estipuladas en dicha póliza.

Esta controversia se inició, en fecha treinta y uno (31) de julio de 2002 con la Acción de Reconsideración interpuesta por **Aceros Laminados, C.A.** a través de la empresa de CORRETAJE DE SEGUROSCA, C.A. representada por el Sr. Ricardo Hernández, mayor de edad, de este domicilio, de profesión y oficio Corredor de Seguros y titular de la Cédula de Identidad N° V- 6.043.532, ante el rechazo presentado **Adriática de Seguros, C.A.** a la reclamación de indemnización por los daños sufridos a la mercancía amparada por la póliza anteriormente mencionada.

En fecha veintiuno (21) de agosto de 2002, en las oficinas de **Adriática de Seguros, C.A.** y ante la presencia de los representantes de las partes, se impuso de tal autoridad a este Arbitro Unico y se inicio al procedimiento arbitral convenido en este Acuerdo, cumpliendo como al efecto, se da y en fundamento a la Cláusula numero Cinco (5) de dicho convenio, donde las partes en disputa expusieron sus argumentos y defensas del reclamo en referencia.

## DE LOS ARGUMENTOS Y DEFENSAS DE LAS PARTES

### Argumentos de Aceros Laminados, C.A.

Los representantes de **Aceros Laminados, C.A.**, Sr. Ricardo Hernández alegaron con relación a la reclamación presentada por su representada, y que fue rechazada por la aseguradora **Adriática de Seguros**

**C.A.**, en fecha 6 de diciembre de 2001, que la primera controversia surgió, por la causa alegada por **Adriática de Seguros C.A.** para justificar su rechazo su negativa a pagar la indemnización, consideran que la exclusión aplicada para adoptar la posición de rechazo no es valedera y en tal sentido rechazaron la interpretación y la aplicación del artículo cuatro (4) de la Cláusula "A" de Carga del Instituto.

Como primer argumento señalaron que la Cláusula "A" no es aplicable y en segunda instancia consideraron que hubo una interpretación errónea de dicha Cláusula por parte de **Adriática de Seguros C.A.** Con relación a este aspecto, señalaron que no tenían diferencias sustanciales en definir los eventos que pudieron dar origen a la pérdida, indicando que con esto se están refiriendo a, las causales, la forma como se recibió la mercancía, la forma como se embarcó; que en esos aspectos, es criterio para LA ASEGURADA, no hay una diferencia de forma, sin embargo, sí alegaron una diferencia fundamental en los efectos, que para **Adriática de Seguros C.A.** tienen esos eventos y los efectos que tienen los mismos, para **Aceros Laminados, C.A.**

Indicaron que de acuerdo a la cláusula mencionada, lo que se pretende claramente excluir como riesgo para una travesía marítima es el embalaje adecuado, la preparación adecuada de la mercancía para la carga a este fin y que no fue tomado en cuenta todo el contenido del artículo 4 de las Exclusiones Generales, de la Cláusula de Carga del Instituto, la Cláusula "A", aparte 4.3, que señala como exclusión la pérdida, daño o gastos causados por la insuficiencia de embalaje o embalaje inadecuado de los bienes asegurados, para afrontar los riesgos del transporte al cual será sometido. También indicaron que en el segundo párrafo de este artículo, está el corazón de la argumentación que sostiene en nombre de su representada y que dicho artículo: dice así: para los efectos de este aparte, embalaje se considera que incluye la estiba en el contenedor o furgón, pero solo cuando tal estiba se haya efectuado antes que este seguro haya entrado en vigencia o cuando haya sido realizado por el asegurado o persona que lo este procesando.

Como argumento central de su defensa partieron alegando que la estiba y embalaje en términos marítimos, son términos muy claramente definidos y que tienen una diferencia. Que la mala estiba, no puede considerarse causal de rechazo a las luces del Artículo 4 de las Exclusiones Generales, de la Cláusula de Carga del Instituto, la Cláusula "A", aparte 4.3.

Alegaron que pese a las discrepancias en cuanto a que haya habido mala estiba, la misma no es causal de rechazo, según la Cláusula "A", porque no se cumplieron los efectos para asimilarla a ese y que pese a que en el momento del embarque **Aceros Laminados C.A.**, realizó una inspección o supervigilancia para comprobar las condiciones del embarque, en su opinión, tiene que haber un responsable de la mala estiba. Que esta genera una responsabilidad en uno de los actores involucrados en la travesía marítima bien sea el fletador, quien haya contratado en este caso el Fletamento o el Estibador.

En declaración rendida en fecha 21 de agosto de 2002, el Sr. **Ricardo Hernández, representante de la asegurada Aceros Laminados C.A.**, expuso en defensa de su representada, lo siguiente:

...que el rechazo basado en "Deficiencia de Embalaje" no es procedente. Así como también, resaltan que la pérdida importante no se produce en la travesía marítima ni en la descarga (solo el 1% de daños informe de W. Moller) de allí que el asegurado o su agente aduanal, al verificar las pérdidas en su almacén, no efectúan reclamación ante la naviera o el despachador (eventual responsable de los problemas de la Estiba, por no tener sustentación; realizan dicha reclamación a Emesca manejadores de la carga en el Almacén portuario...

En ese mismo acto consignó un escrito concerniente a la defensa de su representada contentivo de tres (3) folios útiles.

#### **Argumentos de Adriática de Seguros, C.A.**

En la misma fecha, la parte reclamada, la aseguradora **Adriática de Seguros, C.A.** presentó su defensa a través de su representante la Lic. Faine Hernández, ratificando en todas y cada una de sus partes el rechazo al siniestro emitido en fecha 6 de diciembre de 2001, en los términos que transcriben a continuación:

Por considerar que el mismo no es procedente, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 4, numeral 4.3, de lo indicado en la Sección Segunda DE LAS EXCLUSIONES GENERALES de la Póliza citada en referencia, por los siguientes motivos: Se pudo recabar documentos suficientes y probatorios emitidos por Terceras partes jurídicas que intervinieron en el proceso de supervigilancia en la Descarga así como la Recepción de las mercancías en el puerto de destino final que permite concluir que los daños por concepto de "Dobladuras" que experimentó parcialmente el cargamento traído a bordo de la M/N Arch en fecha 15/05/01 tuvo como cau-

sa directa que al acomodar la mercancía transportada dentro de la bodega del Buque, las Planchas de Maderas empleadas para separar a los paquetes no fueron lo suficientemente seguras y eficientes, lo que contribuyó a que el fenómeno de Roce entre paquetes debilitaron los flejes o ataduras, causando su liberación y exposición a problemas de dobladuras y ralladuras por lo que se presentó una Insuficiencia y Preparación Inadecuada de las mercancías...

La Representación de La Aseguradora; también ratificó la comunicación de fecha 21 de marzo de 2002, dirigida a **Aceros Laminados C.A.**, en la cual la aseguradora mantuvo su posición de rechazo al reclamo de la indemnización, indicando que de acuerdo al informe de supervigilancia en el proceso de carga emitido por el Sr. Joseph Benguria, ratificó la preparación inadecuada de los bienes asegurados para afrontar los riesgos del transporte al cual fue sometido. En esta misma oportunidad **Adriática de Seguros, C.A.** consignó escrito de defensa de su representada, contentivo de dos (2) folios útiles.

#### **Pruebas aportadas por las Partes**

En este mismo acto se inició el lapso probatorio, tal y como lo establece el Convenio Arbitral en su Cláusula 6 y de mutuo acuerdo las partes convinieron traer al procedimiento pruebas testimoniales. En ese mismo acto **Adriática de Seguros, C.A.** promovió como testigo al Señor Ezequiel Bracho Campos, representante de RED' SUVERYOR CARGO MARINE, C.A, empresa ajustadora y **Aceros Laminados, C.A.** promovió al Sr. José Ignacio Benguria Uriarte y al Señor Cornelius Moller, representante de la empresa AJUSTADORES W MOLLER, C.A.

En fecha 4 de septiembre de 2002, siendo las 9:00 de la mañana, se reunieron ambas partes en presencia de este arbitro, para dar inicio a la evacuación de las pruebas promovidas, en ésta instancia, rindió declaración el Sr. Ezequiel Bracho Campos, quien actuando en su condición de representante de RED' SUVERYOR CARGO MARINE, C.A, empresa ajustadora, quien realizó el ajuste del siniestro rechazado por la aseguradora **Adriática de Seguros, C.A.**, expuso los hechos tomados en consideración por su representada para la elaboración del correspondiente Informe Final y declaró:

La Averías reportadas en el caso que nos ocupa el presente informe de pérdidas, consiste en dobladuras cuyo origen reside en un deficiente acomodamiento y estiba de las mercancías en las bodegas del buque por

una parte y por la otra un agravamiento del daño durante el proceso de almacenamiento portuario y su transporte por tierra desde el puerto de atraque hasta su entrega en el destino final.

El testigo respondió las preguntas y repreguntas presentadas por las partes. En este acto, las partes consignaron documentaciones.

En fecha doce (12) de septiembre de 2002, siendo las diez y treinta y cinco de la mañana (10:35 a.m.), estando presente los representantes de ambas partes, se dio continuidad al lapso de evacuación de pruebas, con el testimonio del Sr. José Ignacio Benguria Uriarte, actuando en este acto como la persona que fue comisionada por Aceros Laminados C.A para que seleccionara y verificara el estado en que se encontraban, las 4.500 toneladas de acero, que esta compañía iba a comprar en Trinidad.

Durante su testimonial, el mencionado Sr. Benguria, explicó detalladamente sobre su traslado a la República de Trinidad, su visita a los almacenes de Centrin, (quien era la vendedora de la mercancía a **Aceros Laminados C.A.**) y su permanencia de tres (3) días en el referido país para realizar la selección del material. Describió el proceso de escogencia de la mercancía, indicando que consistió en la selección personal de la misma, a la que se le extrajo cualquier parte que estuviera mala en los atados y se volvió a reatar. Señaló que posteriormente, los atados se colocaron en un camión y de allí se llevaron al barco y se embarcaron. Preciso que los atados todos estaban con atados de 6mts., y que ante esta situación protestó, ya que consideraba que este no era el sistema de carga más eficaz. Declaró, que ante su protesta le contestaron que en Trinidad cargaban eso así y no tenían otra forma. También manifestó que el embalaje era el correcto, pero para hacer una mejor operación de descarga se necesitaba hacer una camada, demostró gráficamente como era una camada y como era que estaba estibada la mercancía, señalando que el vendedor encargado era la empresa MAISON MATHIEU. En su declaración explico, que él expresó sus observaciones como ojos del consignatario final, pero no tenía ninguna potestad de paralizar la operación y así se lo hizo saber al Capitán, quien en su presencia, protestó a los representantes de la empresa CENTRIN. Señaló además, que como esto era una mercancía que **Aceros Laminados C.A** compraba en condición de Costo-Flete, él lo que hizo fue informar que la descarga iba a tener muchos problemas.

Durante su exposición, también contestó las preguntas y repreguntas presentadas por las partes. Terminada la testificación, se otorgó prorrog

al lapso de evacuación de pruebas y se fijó el día 18 de septiembre de 2002 como oportunidad para la declaración del Sr. Cornelius Moller.

En fecha, dieciocho (18) de septiembre de 2002, siendo las once de la mañana (11:00 a.m.), y estando presente los representantes de ambas partes se procedió a continuar con la evacuación de pruebas, con el testimonio del Sr. Cornelius Moller, actuando en este acto como Director de la casa W. MOLLER C.A. – AJUSTADORES DE SEGUROS; durante su declaración explicó el Informe N° 01-503, e indicó que sus actuaciones fueron exclusivamente de supervisión y cuidado de la mercancía durante el proceso de descarga que se realizó en Puerto Cabello. Añadió, que dicho informe fue emitido por su representada en fecha 13 de junio de 2001 y que en el mismo se especifica que se trataba de un embarque de acero de diferentes productos y que todos los materiales laminados eran en caliente, lo que requería menos cuidado que los embarques de material laminado en frío ya que este viene totalmente desembalado. Declaró que en esta inspección pudo notar algunos daños menores, de algunos atados que presentaban flejes rotos y unas puntas de unos atados de lo que son Pletinas y barras. También expresó, que observó una deficiencia de estiba en el barco, donde se plasma que se utilizó, poca madera para separar los atados, esto sin embargo, en su opinión no significó un gran problema en cuanto a generar daños, sino para el proceso de descarga. Durante su exposición también contestó las preguntas y repreguntas, presentadas por las partes. Después se dio por terminada la testificación y se cerro el acto.

En fecha 26 de septiembre de 2002, este Arbitro Unico, luego de analizar la documentación presentada por las partes y las declaraciones de cada una de los testigos promovidos, en atención a lo establecido en la Cláusula 7 del Convenio Arbitral y a los fines de aclarar algunos hechos y situaciones, acordó la pertinencia de la declaración de los representantes de la empresa EMESCA Ryan Wash, S.A, quien fue la encargada de realizar las operaciones de descarga de la mercancía en el Puerto de Puerto Cabello. En consecuencia se procedió a la citación de los representantes de la mencionada empresa.

En fecha 23 de octubre de 2002, este Arbitro Unico se trasladó a las oficinas de la empresa EMESCA RYAN WASLH, S.A, ubicadas en la ciudad de Puerto Cabello, Estado Carabobo, para hacer entrega a sus representantes, de un cuestionario contentivo de las preguntas aprobadas por ambas partes, solicitándoles que las mismas fuesen respondidas en un lapso no mayor de diez (10) días. Transcurrido este término la em-

presa EMESCA RYAN WASLH, S.A consigno la contestación de las interrogantes, mediante un documento suscrito por el Sr. Sydney Contre-ras González en su condición de Jefe de Operaciones de la empresa mencionada.

Entre las respuestas dadas manifestaron, que ellos actuaron por mandato del Consignatario **Aceros Laminados, C.A.**, como venía especificado en el conocimiento de embarque y su función, era la recepción de la mercancía al pie del gancho, el acarreo a sus almacenes, el almacenaje y despacho de la mercancía a su destino final. También indicaron que los operadores portuarios que actuaron para la descarga y entrega de la mercancía fueron ARIAS Y FERRER OPERADORES, C.A y que la mercancía fue entregada con uno que otro daño, tal y como se refleja en las Actas de Recepción números 3470, 3473, 3474 de fecha seis (6) de mayo de 2001. Con esto se dio por concluido el lapso probatorio estipulado en el convenio arbitral.

En fecha 27 de noviembre de 2002, siendo las once de la mañana (11:00 a.m.) y estando presentes los representantes de ambas partes, se reunieron en las oficinas de Adriática de Seguros, C.A. para darle continuidad al procedimiento, este Arbitro, dio las indicaciones correspondientes para la realización y entrega del escrito de Informe, que las partes deberían presentar antes del 10 de diciembre de 2002 y después de allí transcurrirían treinta (30) días para tomar la decisión.

En fecha cinco (5) de diciembre de 2002, la asegurada **Aceros Laminados C.A.**, consigno un escrito de Informe, constante de tres (3) folios útiles, en el cual ratificaron sus alegatos y defensas en la presente controversia.

En fecha diez (10) de diciembre de 2002, la aseguradora **Adriática de Seguros, C.A.**, consigno su escrito de Informe, constante de dos (2) folios útiles, en el cual ratificaron su posición en el presente procedimiento de arbitraje.

### CONSIDERACIONES PARA DECIDIR

1.- Visto que el fondo de la controversia planteada se centra en lo dispuesto en el artículo 4, de las Exclusiones Generales, numeral 4.3, de la Cláusula "A" de Carga del Instituto de la Póliza de Seguros de Transporte Marítimo N° 921-1003010 emitida por **Adriática de Seguros, C.A** a favor del asegurado **Aceros Laminados C.A.**; esta Sala de Arbitraje,

pasa analizar algunos aspectos, necesarios para determinar la aplicabilidad del artículo 4 de las Exclusiones Generales, en particular el numeral 4.3, de la Cláusula "A" de Carga del Instituto de la Póliza de Seguros de Transporte Marítimo. Así, partiendo de algunos hechos, que jurídicamente están involucrados en este caso en particular, como fue el cierre de Incoterms, utilizado por Aceros Laminados, C.A en la adquisición de la mercancía amparada por la Póliza de Seguros, anteriormente mencionada.

Este termino esta contemplado en el ámbito internacional como CFR (Costo y Flete)

lo cual significa que el vendedor ha de pagar los gastos y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino convenido, si bien el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier otro gasto adicional debido al acontecimiento incurrido después del momento en que la mercancía haya sido entregada a bordo del buque, se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercancía traspasa la borda del buque en el puerto de embarque.

El termino CFR exige que el vendedor despache la mercancía de exportación.

Así este Arbitro entiende que las coberturas de seguros en transporte marítimo dependen, de la iniciativa con la cual se cerró el negocio naviero, entre un vendedor y un comprador, regulado a nivel internacional, por estos términos Incoterms y que al aplicar, el Incoterms CFR a la gestiones realizadas por **Aceros Laminados, C.A.**, a través de la factura N° 484159/115436 emitida el 11 de mayo del 2001 por la empresa MAISON MATHIEU a favor de **Aceros Laminados, C.A.**, se estableció que el pedido estaba constituido en la compra de 506.000 Kg. de un total de 506 atados que comprendía platinas de acero al carbono laminadas al caliente para uso de herrería y se cerró esta compra, en un total CFR de US\$ 139.150,00 embarcado en la M/N Arch, en el Puerto de Embarque Point Lisas, Trinidad, para ser entregado CFR Puerto cabello, Venezuela, por cuenta del cliente: **Aceros Laminados, C.A.**

2.- Considera este Arbitro Unico, que la incidencia del término Incoterms CFR, al momento de determinar la responsabilidad en las coberturas de las pólizas de seguros, es crucial debido a las obligaciones que el mismo genera para las partes:

*El vendedor debe:*

- 1.- Suministrarle la mercancía de conformidad con el contrato y la factura comercial, o su equivalente mensaje electrónico, de conformidad con el contrato de venta y cualquier otra prueba de conformidad que pueda exigir el contrato.
- 2.- Licencias, autorizaciones y formalidades, obtener por su propia cuenta y riesgo cualquier licencia de exportación u otra autorización oficial y llevar a cabo las formalidades aduaneras necesarias para la exportación de mercancías.
- 3.- Contrato de Transporte y Seguros, en el contrato de transporte debe contratar, en los términos usuales y a sus propias expensas, el transporte de la mercancía al puerto de destino convenido por la ruta usual de un buque de navegación marítima (o un buque de navegación fluvial, si fuere apropiado) del tipo normalmente empleado para transportar la mercancía descrita en el contrato. En el contrato de seguros, no tiene ninguna obligación.
- 4.- La entrega de la mercancía, debe hacerla a bordo del buque, en el puerto de embarque, en la fecha o dentro del plazo estipulado.
- 5.- En cuanto a la transmisión de riesgos, este debe soportar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía hasta el momento en que haya sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque.
- 6.- En cuanto al reparto de los gastos, el vendedor debe pagar todos los gastos relativos a la mercancía hasta que haya sido entregada así como el flete y todos los demás gastos resultantes del contrato de transporte, incluidos los de cargar la mercancía a bordo y a cualesquiera gastos que por descargarla en el puerto de destino puedan ser exigidos por la líneas regulares de navegación cuando concluyen el contrato de transporte. Pagar los gastos de las formalidades aduaneras necesarias para la exportación así como todos los derechos, impuestos y otras cargas oficiales a la exportación.
- 7.- Deberá avisarle al comprador con anterioridad que la mercancía ha sido entregada a bordo del buque así como también cualquier otra información necesaria para que el comprador pueda adoptar las medidas que normalmente hagan falta para permitirle recibir la mercancía.
- 8.- El vendedor también tiene la obligación de proporcionar al comprador, siempre y cuando este se lo solicite, la información necesaria para la obtención de un seguros.

*El comprador debe:*

- 1.- Pagar el precio según lo convenido en el contrato de compraventa.
- 2.- Licencias, autorizaciones y formalidades, conseguir, por su cuenta y riesgo, las licencias de importación u otra autorización oficial necesaria y llevar a cabo todas las formalidades aduaneras para la importación de la mercancía y, si es necesario, para su paso en tránsito por otro país.
- 3.- Recepción de la entrega, deberá aceptar la mercancía cuando esta sea entregada y recibirla del transportista en el puerto del destino convenido
- 4.- Deberá dar aviso al vendedor, cuando tenga el derecho a determinar el tiempo de embarque de la mercancía y/o puerto de destino, dar al vendedor aviso suficiente al respecto.
- 5.- En cuanto a la transmisión de riesgos, este deberá asumir los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde el momento en que haya sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque. Si no da aviso, asumir todos los riesgos de pérdida o daño que puedan sufrir la mercancía a partir de la fecha convenida o de la fecha de expiración del plazo fijado para recibir la entrega, siempre y cuando, no obstante, la mercancía haya sido debidamente individualizada, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía del contrato.
- 6.- El reparto de los gastos, el comprador pagara todos los gastos relacionados con la mercancía desde el momento en que haya sido entregada y a menos que estos gastos y cargas hayan sido exigidos por la líneas regulares de navegación al contratar el transporte, pagar todos los gastos y cargas relacionadas con la mercancía durante su tránsito hasta su llegada al puerto de destino, así como los gastos de descarga incluidos los de barcazas y muellaje. Pagar todos los gastos adicionales en que se hayan incurrido. Pagar los derechos, impuestos y otras cargas oficiales así como los gastos de las formalidades aduaneras, exigibles por la importación de la mercancía y si es necesario, por su paso en tránsito por otro país. Bajo este termino, aún cuando el vendedor, debe costear los gastos y flete de la mercancía hasta el puerto de destino, los riesgos de pérdida o daño de la misma, le son transferidos desde el momento en que esta se encuentre a bordo del buque en el puerto de embarque, por lo que la contratación del seguro de carga será por su cuenta y a partir de ese momento (Inco-terms, 2000. Reglas Oficiales de CCI, para la interpretación de términos comerciales. Cámara de Comercio Internacional, octubre 1999. Barcelona – España).



Por tanto, siendo que las partes pactaron realizar la operación mercantil bajo las condiciones que establece el Incoterms CFR, este Arbitro Unico, determina que la responsabilidad de la entrega de la carga corrió por cuenta del vendedor MAISON MATHIEU, hasta que fue estibada en las bodegas de la M/N Arch, en el Puerto Point Lisas, en Trinidad y desde ese instante, hasta que arribó a los Almacenes del asegurado, en Tinaquillo, Estado Cojedes, Venezuela, la misma corrió por cuenta y riesgo del comprador **Aceros Laminados, C.A.**

3.- Una vez definida la limitación de la responsabilidad en materia de compra internacional, bajo las condiciones de los términos Incoterms, queda ahora pasar a analizar, el término establecido en la Cláusula "A" de Carga del Instituto, de las Exclusiones, entendiéndose por este término Exclusiones: "*separar, dejar, apartar, descartar una posibilidad, rechazar*" (diccionario jurídico de derecho usual, autor Guillermo Cavanelas, Argentina. 1972), lo cual determina que esta sección segunda de la Cláusula "A" de Carga del Instituto, tiene la intención precisamente de rechazar, todos aquellos casos que hayan o puedan estar enmarcados en los diferentes apartes del artículo 4 de las Exclusiones Generales, lo cual indica que este seguro no cubrirá aparte 4.3

la pérdida, daño o gastos causados por la insuficiencia de Embalaje o Embalaje inadecuado o preparación inadecuada de los bienes asegurados, para afrontar los riesgos del transporte al cual será sometido. Para los efectos de este aparte "Embalaje" se considera que incluye la estiba en el contenedor o furgón, pero sólo cuando tal estiba se haya efectuado antes que este seguro haya entrado en vigencia o cuando haya sido realizada por el Asegurado o personas que estén bajo sus servicios.

Así, aunque la cláusula no explica que se entiende por embalaje o preparación inadecuada o insuficiente de la materia asegurada, de acuerdo a los expertos en transporte marítimo y a criterios prácticos definidos por jurisprudencia internacional, este Arbitro se permite fijar las siguientes pautas: (i) El embalaje o envase exterior de la mercadería, tiene que cumplir con ciertas normas comerciales o del mercado de origen, ya que, en caso contrario, su deficiencia o falla producirá ciertamente daños al producto. Lo que importa en este caso, es la relación de seguridad y protección efectiva que dicho embalaje da a la mercaderías durante toda la trayectoria del viaje y considerando las labores de carga, descarga o manipulación de dichos bienes. Tal relación de suficiencia y adecuación del embalaje es producto de la experiencia siniestral; (ii) El asegurado, por su práctica comercial, debe conocer cuando un embalaje es o no su-

ficiente o adecuado. Su interés asegurable en evitar la pérdida de sus bienes debe llevarlo a exigir o utilizar embalajes apropiados. La "preparación" se refiere al acondicionamiento de la mercadería al interior del embalaje.

La "preparación" a la que alude esta Cláusula 4.3 está relacionada con las condiciones técnicas específicas, que deben cumplirse para ciertas cargas expuestas a vicio propio, a fin de evitar dicho peligro durante el trayecto marítimo y terrestre. El problema que presenta esta cláusula excluyente, para su aplicación, es la prueba de la "insuficiencia" por parte del liquidador de seguros, el que tiene que actuar cuando el daño ya está consumado, es decir, al término del viaje.

Este Arbitro considera pertinente traer a colación, que de acuerdo a la jurisprudencia inglesa, un embalaje deficiente e inadecuado, cuando se trata de un riesgo moral del asegurado, se considera como "vicio propio", puesto que el objeto asegurado para ellos lo "forma la mercadería con su debido embalaje". El riesgo moral implica el conocimiento del asegurado de la insuficiencia o inadecuación del embalaje.

4. En cuanto a la exclusión de la estiba inadecuada, la segunda parte de la Cláusula 4.3 dice: "*Para los efectos de esta Cláusula 4.3 "Embalaje se considerará que incluye la estiba de un contenedor o remolque – cámara, pero, sólo cuando tal estiba se lleve a cabo con anterioridad a la iniciación de este seguro, o por el asegurado, sus agentes, empleados o mandatarios". Aquí la Cláusula se refiere a la "estiba defectuosa al interior" del contenedor o remolque. Si esta es efectuada antes de la iniciación del seguro, o sea, antes que la carga asegurada deje la bodega o lugar de almacenaje señalado en la póliza, o también si es efectuada por el asegurado o su álter ego, entonces la pérdida, daño o gasto que deriven de esta estiba defectuosa, no será de responsabilidad del asegurador. Es obvio que una mala estiba, al igual que le embalaje inadecuado, transforman el riesgo de pérdida en algo cierto. También es claro, en criterio de este Arbitro Unico, que el asegurador no puede ser responsable si la estiba defectuosa se efectúa antes de que comenzaran a correr los riesgos por cuenta.*

En cuanto a la mala estiba efectuada por el propio asegurado o su dependiente, se excluye porque nadie puede beneficiarse de su propia negligencia, si esta es causa de pérdida o de los daños de los bienes asegurados. En esta cláusula 4.3 no se habla de la estiba exterior, que es la acomodación y distribución de la carga o contenedores en las bo-

degas o cubiertas de la nave, realizada, generalmente, por agentes de estiba, de acuerdo a un plan de estiba, que debe ser conocido por el capitán de la nave. Obviamente, si en esta estiba el asegurado no tiene participación, los perjuicios derivados de ella estarán cubiertos por la póliza. No obstante, si el propio asegurado, por sí mismo o sus mandatarios, asume las tareas de carga y estiba. Estos perjuicios serán inevitables o ciertos, por lo que escapan al concepto de riesgo de pérdida amparada por la póliza de transporte o a consecuencia fortuita. Por otra parte sería absurdo pagar una pérdida ocasionada por el asegurado y luego repetir en su contra, diferente sería el caso si la estiba es adecuada y no emanada del asegurado.

5. Por lo anteriormente expuesto, este Arbitro Unico, habiendo analizado la placabilidad del artículo 4 de la Sección Segunda, que define las exclusiones, y en especial la que determina el aparte 4.3, concluye que **Aceros Laminados, C.A** tuvo el control de la carga una vez estibada la mercancía en la M/N Arch, en el Puerto de Point Lisas, en Trinidad, por parte del vendedor MAISON MATHIEU, al estibar la carga en la referida motonave, aun cuando en su oportunidad el representante de Aceros laminados, C.A en dicho puerto, el capitán Joseph Benguria hizo observaciones sobre la manera y/o forma sobre la estiba de la carga, y en consecuencia, la responsabilidad en el manejo de la referida carga estaba en manos de dicha empresa, **Aceros Laminados, C.A**, aun cuando no de una forma directa, pero si bajo su control, ya que sus dependientes y agentes trabajaron y ejecutaron, las operaciones de estiba y control de la carga, como si hubiese actuado como los legítimos propietarios y asegurados de este embarque.

#### DECISION

En vista de las consideraciones anteriores y habiendo analizado todos y cada uno de los elementos de hecho y de derecho, documentales y testimoniales y en uso a sus atribuciones como Arbitro Unico, que se me otorgó para dilucidar la controversia de esta incidencia, se emite la misma a la siguiente decisión:

Declaro **Sin Lugar** la acción de reconsideración interpuesta por **Aceros Laminados, C.A** a través de la C.A de Corretaje Segurosca, en la persona de Ricardo Hernández, mayor de edad, de este domicilio, de profesión y oficio Corredor de Seguros y titular de la Cédula de Identidad No. V-6.043.532 en contra de la aseguradora Adriática de Seguros, C.A

---

JULIO SANCHEZ-VEGAS

representada en este acto por el Ing. Carlos Sotillo, mayor de edad, de este domicilio y titular de la Cédula de Identidad No. V-4.505.632, en su carácter de Apoderado y Coordinador de reclamos Patrimoniales.

Notifíquese a las Partes, de la presente decisión.

Julio Sánchez-Vegas

Arbitro Unico

---

LAUDO ARBITRAL: ACEROS LAMINADOS, C.A. vs...

## Institucionales

Análisis al Eje de Investigación de la Maestría en Transporte Marítimo

Por: Dorelis Macías Gómez \*

**ABSTRACT**Analysis to the Research Axis of the Maritime Transport Master Degree

In this paper, based on theoretical and logical referents about studies leading to Master Degree level, the research axis into the curricular design of Maritime Transport Master Degree is analyzed, taking from its interpretation, reasons to form a group of methodological alternatives that can be applied to the Master Degree Research Paper, without separating from the real aim of this kind of studies, as it is the production of new scientific and technological knowledge.

Keywords: Curricular Design, Master Degree, Maritime Transport, Research Axis, Research Paper.

**RESUMEN**

En este artículo se analiza el eje de investigación presente en el Diseño Curricular de la Maestría en Transporte Marítimo, a partir de la revisión de referentes teóricos y legales sobre los estudios conducentes al Grado Académico de Magíster, extrayendo de su interpretación argumentos para configurar un conjunto de alternativas metodológicas aplicables al Trabajo de Grado sin desviarse del norte perseguido en este tipo de estudios, como lo es la producción de nuevo conocimiento, científico o tecnológico.

Palabras Clave: Currículo, Maestría, Transporte Marítimo, Eje de Investigación, Trabajo de Grado.

---

\* Educadora, miembro del equipo que elaboró el Diseño Curricular de la Maestría en Transporte Marítimo, Auxiliar Docente y de Investigación de la Universidad Marítima del Caribe.

## INTRODUCCION

Lograr el objetivo de los estudios de maestría en Venezuela, de acuerdo a su concepción teórica y en concordancia con los lineamientos establecidos por el Consejo Nacional de Universidades, no ha representado una labor sencilla, lo cual se evidencia en trabajos como los de Peñaloza (1981), Casanova (1986), Bello y Portocarrero (1991), Alvaray (1993), Pérez (1997), Valarino (2000), entre muchos otros que señalan las particularidades del Sistema Nacional de Postgrado, así como los resultados de programas específicos en los cuales destacan elevados porcentajes de estudiantes que culminan la escolaridad pero que jamás entregan el Trabajo de Grado. Ello ha dado lugar a lo que se conoce como síndromes “*Todo Menos Tesis*” (TMT) y “*Todo Menos Investigación*” (TMI), siendo las áreas de Ciencias Básicas y Ciencias de la Salud las que mejor balance presentan en la relación ingresos-graduados.

Sobre el particular se encuentran múltiples argumentos que buscan el origen del problema y que de una manera muy sintetizada pueden asociarse a los siguientes factores: a) Institución; b) Programa; c) Normativas aplicables; d) Tutor; e) Cursante. En opinión de quien escribe, el problema se origina en el nivel del Sistema de Educación Superior, porque hace poco más de veinte años, cuando los postgrados se desarrollaban sin una reglamentación nacional, se realizó una contratación colectiva magisterial que privilegiaba, para efectos de incrementos salariales, a la maestría por encima de la Especialización. Ello trajo como consecuencia una visión distorsionada de ambos grados académicos, y por otra parte, es evidente que “por la influencia Norteamericana en nuestro medio, se ha llegado a pensar que la Maestría es un nivel superior al de la Especialización” (Bracho y Colaboradores, 1991).

Tratar de revertir el equívoco ha requerido grandes esfuerzos, no obstante, aún son muchos los que persisten en el error y optan por formarse para la investigación, cuando en realidad sus necesidades son las de saber utilizar conocimiento actualizado, lo que quiere decir que subyace la confusión entre el objeto de los estudios y consecuentemente en las características que debe poseer el producto elaborado por el cursante.

Deslindar este conjunto de elementos en función del Programa de Maestría en Transporte Marítimo representa el propósito de este trabajo, por eso es necesario reseñar algunos aspectos de su diseño curricular, y a partir de ellos, relacionar teoría y fundamentos legales, ello como un

todo que se convierte en un objeto de estudio único en el ámbito nacional y que se encuentra estrechamente vinculado a un área de conocimiento, reactiva, pero de gran actividad y con gran incidencia en ecosistemas marinos y costeros.

## EL ROL DE LA INVESTIGACION EN LOS ESTUDIOS DE MAESTRIA

Luce coherente que la primera función universitaria sea la investigación, toda vez que esta actividad, bien conducida, se constituye en la brújula que guía los esfuerzos para el avance del conocimiento en el área específica de competencia, derivando en aportes teóricos relevantes que pueden reorientar el modo de interpretar la realidad, muchas veces dando lugar a importantes y adecuados cambios técnicos y tecnológicos que inciden en la efectividad de sistemas, instituciones y hasta en la vida cotidiana.

En la UMC la función de investigación universitaria está inserta en su misión, la cual establece “Producir conocimientos científicos, humanísticos y tecnológicos (...) con el propósito de crear nuevos paradigmas”. Operativamente la investigación se sostiene en una estructura organizada, que monitorea las necesidades del sector marítimo desde sus diferentes vertientes, lo cual ha dado como resultado el establecimiento de *Líneas Institucionales de Investigación y Trabajo*<sup>1</sup>, a través de las cuales se canaliza la generación de ciencia y tecnología de esta Casa de Estudios, las cuales tienen incidencia directa a nivel curricular, tanto en lo formal como en su administración, en todos los programas de postgrado que en la actualidad se imparten y por tanto ello supone estrategias instruccionales diferentes en concordancia con el objetivo perseguido según el tipo de estudios, es decir Aplicar conocimiento si se trata de Especialización o Descubrir si se trata de Investigación, ya que este término etimológicamente “...proviene del latín *in*, que quiere decir 'en, hacia', y la palabra *vestigium*, que significa 'huella, pista'. Es por ello que el significado del término INVESTIGACION es 'hacia la pista', o 'seguir la huella',

<sup>1</sup> Las Líneas Institucionales de Investigación y Trabajo son: Negocio Marítimo, Seguridad Marítima, Derecho Marítimo, Estudios Ambientales y Calidad y Productividad Académica.

lo que es igual a buscar o averiguar siguiendo algún rastro” (Luliano, 2003).

En concordancia con lo anterior, la tesis sostenida por Morles (1996) sobre la existencia de una relación entre la estructura de la ciencia, la estructura académica y los trabajos de grado, es una válida referencia para clarificar una serie de aspectos. En el caso de los estudios de maestría precisa:

Existe una concordancia evidente y significativa entre la estructura académica, la estructura de la ciencia y el conjunto ordenado de los diferentes trabajos científicos de grado. Esto es, hay una relación de correspondencia, en primer lugar, entre: licenciatura—ciencia consolidada—y trabajos monográficos; en segundo lugar, entre especialización—técnica—y diseños, proyectos o planes; luego, entre maestría—investigación científica—e informes de investigación; y finalmente, entre doctorado—construcción de teorías—y las tesis o disertaciones doctorales.

El autor en base a esas relaciones entre los elementos objeto de su análisis, manifiesta que siempre ha existido “interés por lograr que cada graduando sintiese de alguna manera su capacidad y aprendizajes mediante algún producto objetivo”. En este sentido, el Trabajo de Grado viene a representar un producto científico, y sobre éstos genera una clasificación (diferenciándolos de los de carácter técnico y artístico) que se sustenta en el “esfuerzo intelectual” requerido para su elaboración, siendo la tercera clase la que guarda una evidente relación con los trabajos de grado de maestría. Clase 3: trabajos que conducen al hallazgo de nuevos conocimientos o a la verificación de hipótesis o teorías, es decir, informes de investigación.

Por otra parte, la Normativa General de los Estudios de Postgrado para las Universidades e Institutos debidamente Autorizados por el Consejo Nacional de Universidades, en su artículo 23, establece que los estudios de maestría, según su área específica de conocimiento están destinados “al análisis profundo y sistematizado de la misma y a la formación metodológica para la investigación”, luego en el artículo 25 indica que “El Trabajo de Grado será un estudio que demuestre la capacidad crítica, analítica, constructiva en un contexto sistémico y el dominio teórico y metodológico de los diseños de investigación propios del área de conocimiento respectivo”.

Evidentemente ambas referencias, tanto teórica como legal, son convergentes y a su vez de ellas se desprenden implicaciones en cuanto a las formas metodológicas aplicables, según la naturaleza de los estudios.

Ajustándose a las conceptualizaciones anteriores, el programa de la Maestría en Transporte Marítimo, fue creado por un equipo interdisciplinario<sup>2</sup> que centró las actividades curriculares en el eje de investigación, entendida como búsqueda de nuevo conocimiento, generalizable a un contexto más o menos grande en estrecha vinculación con los objetivos del programa y el perfil de egreso. Cabe acotar que esta concepción de investigación se complementa con los *enfoques* que caracterizan a la Universidad Marítima del Caribe<sup>3</sup>.

Esta manera de ver los estudios de maestría es también congruente con lo planteado por Peñaloza (1981) quien, en referencia a la instrumentación del currículo, sostiene que:

La Maestría es, en esencia, el ingreso al mundo fascinante de la investigación... Obsérvese que hemos dicho `ingreso`, lo cual significa que estos estudios... buscan formar al investigador... En este caso la acción es el investigar una realidad. Por lo tanto, mientras la Maestría no contenga períodos destinados al Trabajo de Investigación, con la supervisión y orientación del experto sobresaliente, no es una verdadera Maestría. Creer que se puede forjar investigadores proporcionándoles sola-mente asignaturas... y exigiéndoles luego que hagan una tesis, es caer en el pantano intelectualista que pretende que el mero acopio de conocimientos da como resultado la capacidad para investigar y al investigador. Los Trabajos de investigación no son las monografías que

<sup>2</sup> El equipo estuvo conformado por los profesores J. Gaitán (Director de Investigación y Postgrado (para ese momento) M. Rosales, Coordinadora de Investigación, G. Álvarez, Coordinador Académico (para ese momento), G. Vivas, Coordinador de la Esp. en Comercio Marítimo Internacional (para ese momento, actualmente también coordina esta Maestría), A. Sánchez, Coordinador de Postgrados para Oficiales (para ese momento), D. Macías, Unidad de Currículo. También se contó con el apoyo de los profesores M. López, A. Rojas, M. Sánchez, J. Sabatino y P. Naranjo.

<sup>3</sup> Los enfoques de la UMC son: Marítimo, Experimental, Ambiental, Desarrollo Económico y Social Focalizado, Regional Latino Caribeño y Regional Inmediato.

los profesores de las asignaturas o de los seminarios pudieran solicitar de los participantes... el área de Trabajos de Investigación existe en función de la indagación que los participantes han de realizar con vistas a su tesis... debe contar con lapsos apropiados desde el segundo semestre de estudios en adelante. De tal manera, la tesis... es algo que se va generando poco a poco en los estudios mismos. Por otro lado, y en definitiva, esta área no se configura tanto para que pueda haber tesis al término de los estudios, sino para que a lo largo de ellos los participantes tengan un problema de investigación en las manos y vayan aprendiendo el arte de afrontarlo, de penetrar en él, de desbrozarlo y de sacar a luz sus peculiaridades y si es posible sus interrelaciones y sus causas, en una palabra, para que aprendan a investigar..."

En opinión de la autora, el texto subrayado es de especial significado para facilitar el mejor aprovechamiento del estudiante en su tránsito por este proceso formativo, toda vez que a partir de los diversos seminarios que conforman el pensum, se pueden establecer relaciones con el objeto de estudio del trabajo de grado para ganar la tan importante experiencia investigativa e ir construyendo paulatina y exhaustivamente un trabajo que se constituya en un verdadero aporte en su área. En la Maestría en Transporte Marítimo, el área de trabajos de investigación queda conformada por las unidades curriculares: Métodos para producción de ciencia y tecnología, Seminario de Trabajo de Grado, Formulación y Evaluación de Proyectos y Tutoría.

### EL DISEÑO CURRICULAR

Una vez revisados los elementos anteriores y teniendo una clara definición, desde el punto de vista más amplio de lo que significa investigar, se analizará la función de investigación presente en el diseño curricular de la Maestría en Transporte Marítimo.

Para los fines perseguidos en este artículo se toman en consideración elementos tales como antecedentes, fundamentación, objetivos, perfil de egreso, plan de estudios y área y líneas de investigación. En los Antecedentes puede leerse:

... se crea partiendo de la necesidad de fomentar la generación de nuevos conocimientos en el área. Esta inquietud se deriva de las múltiples posibilidades que ofrecen las líneas de trabajo consolidadas con las especializaciones en Transporte Marítimo y Comercio Marítimo Interna-

cional, así como de la experiencia adquirida con la Maestría en Gestión del Transporte Marítimo, ofrecida durante los años 1996-1998 en la EESMM. La producción de trabajos de grado en los programas referidos al igual que la nueva dimensión que como Universidad corresponde asumir, permiten detectar sustentadamente necesidades concretas que sólo pueden ser cubiertas a través de la investigación.

Destaca de la cita anterior la relación existente entre la producción de nuevo conocimiento y la responsabilidad de la institución ante el sector social receptor de sus productos, lo cual se traduce en un conjunto de orientaciones eminentemente conceptuales que representan el punto de partida a ser conjugado para la elaboración de trabajos de grado con características tales como: Oportunidad, Pertinencia y Calidad.

En cuanto a la Fundamentación cabe mencionar: la necesidad de formar profesionales con alto contenido de análisis e investigación en el área de Transporte Marítimo está ampliamente justificada (por la crisis económica que atraviesa el país y la experiencia de otros países que han utilizado el transporte marítimo como forma de contribuir al mejoramiento de sus indicadores macroeconómicos)<sup>4</sup>. En este sentido resulta oportuno hacer énfasis en la formación de investigadores y para ello la Universidad cuenta con los recursos humanos, físicos y materiales idóneos para facilitar la adquisición de los conocimientos necesarios que conduzcan al logro de estudios más profundos, sistemáticos en el área del Transporte Marítimo; por ello, esta maestría toma como punto de partida la experiencia ganada con las especializaciones, en lo que se refiere a sus líneas de trabajo y a la vez se diferencia de ellas, por orientar su metodología hacia un enfoque de profundización, complementándose con la investigación documental y de campo que, posibilite el despertar de inquietudes con el grado de complejidad adecuado para el desarrollo de investigaciones acordes con las exigencias conceptuales y normativas de los estudios de maestrías, de manera que puedan convertirse sus productos en trascendentes innovaciones cognoscitivas en el área.

Nótese que ya se define la característica común y más distintiva que deberán poseer los trabajos de grado de la maestría, como es la *innovación cognoscitiva* que representa entonces la búsqueda de soluciones a

<sup>4</sup> El paréntesis es de la autora.

problemas teóricos, lo que puede dar pie para aplicar ese nuevo conocimiento, pero que taxativamente no está determinado.

Los Objetivos de la Maestría en Transporte Marítimo se presentan coherentes con los elementos ya mencionados, son precisos y no dejan duda en cuanto al tipo de respuestas que deben generar para el sector en el cual se inserta, en ese sentido, los mismos son “Cubrir necesidades de Investigación en las áreas de”

- Negocio Marítimo en el Proceso de Globalización.
- Seguridad del Transporte Marítimo e Impacto Ambiental generado por éste.

El Perfil de Egreso, compuesto por cuatro roles, guarda estrecha relación con los objetivos, al orientar la formación deseada hacia el manejo de competencias complejas inherentes a las variables involucradas en el proceso de generación de ciencia y tecnología en diferentes niveles de ejecución y dirección; a saber:

- Diseñar investigaciones en el área marítimo comercial, sustentadas en el marco legal nacional e internacional que rige al Transporte Marítimo.
- Coordinar, participar y evaluar, desde el punto de vista gerencial, los procesos de investigación propios del área del transporte marítimo.
- Racionalizar con base en criterios científico- técnicos, el proceso de generación y adaptación de ciencia y tecnología en el área de competencia del Transporte Marítimo.
- Asesorar al Estado y/o empresas privadas en materia de Transporte Marítimo.

El último aspecto representa un rol, que si bien no contempla de manera directa la vinculación con el proceso de producción de ciencia y tecnología, requiere dominio y experticia.

El Plan de Estudios tiene las siguientes particularidades:

- Presenta como característica resaltante dos líneas de investigación de libre escogencia como requisito de entrada, contempla

doce seminarios de investigación, de los cuales ocho son comunes y cuatro seminarios electivos son específicos de la línea de investigación seleccionada.

- Comprende un total de 39 unidades crédito, distribuidos en cuatro semestres con una duración de dieciséis semanas cada uno.

**Cuadro 1. Plan de Estudios de la Maestría en Transporte Marítimo**

Sem.	Unidades Curriculares	
1	Tecnología Marítima Métodos para Producción de Ciencia y Tecnología Investigación de Operaciones	
	Fluctuaciones del Negocio Naviero  Economía Marítima	Innovaciones Tecnológicas del Transporte Marítimo I  Mecanismos Jurídicos para evitar fraude a la ley en Operaciones Marítimas
2	Seminario para el Trabajo de Grado Convenios Internacionales y Normativa Legal del Transporte Marítimo Nuevas Tendencias en la Industria del Transporte Marítimo	
	Seminario de Políticas Públicas  La Administración Marítima	Investigación de Incidentes y Accidentes Marítimos  Innovaciones Tecnológicas del Transporte Marítimo II
3	Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación Proyecto de Trabajo de Grado	
	Comportamiento Organizacional  Gestión Portuaria	Medios Alternos de Solución de Conflictos Marítimos  Gestión Ambiental
4	Tutoría	
	Logística del Transporte Marítimo  Gerencia del Transporte Marítimo	Impacto Ambiental de Proyectos Marino Costeros  Gestión de la Seguridad Marítima
Todos	Asignaturas electivas. Una por cada semestre.	

Fuente: Universidad Marítima del Caribe.

Las asignaturas que conforman el Plan de Estudios parten de dos



componentes (o ejes)<sup>5</sup> curriculares que se interrelacionan a lo largo de toda la maestría: Formación Especializada y Formación Metodológica para la Investigación.

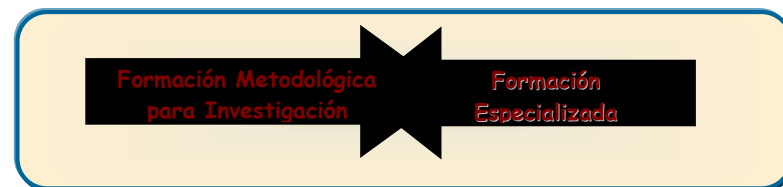
- *Componente de Formación Especializada:* incluye unidades curriculares obligatorias y electivas. Está orientado a facilitar al cursante la profundización de conocimientos bajo un enfoque meramente de investigación en aspectos de seguridad marítima o del negocio marítimo según la línea de investigación por la cual opte el cursante.
- *Componente de Formación Metodológica para la Investigación:* está orientado a proporcionar entrenamiento en el manejo de formas metodológicas aplicables en el área de transporte marítimo, partiendo desde una práctica de “investigación en metodología” utilizada en los países bandera en los diversos elementos que conforman el sistema a nivel internacional. Esta visión metodológica busca generar la producción de trabajos de grado que constituyan verdaderos aportes en el área de conocimiento, enmarcados en parámetros que puedan otorgarles validez internacional. Comprende las siguientes unidades curriculares:
- *Métodos para Producción de Ciencia y Tecnología:* este seminario tiene como objetivo iniciar al estudiante en la indagación de las formas metodológicas aplicables al área del transporte marítimo, por lo que cumple varias funciones: (a) Se hace investigación documental en metodología. (b) Se enfoca al estudio comparado de los aspectos metodológicos, propios del sistema de transporte marítimo, considerados para la toma de decisiones que han conducido a experiencias exitosas en otros países. (c) Constituye un referente de importancia para el abordaje del objeto de estudio a ser desarrollado en el Trabajo de Grado de la Maestría en Transporte Marítimo.

<sup>5</sup> El paréntesis es de la autora.

- *Seminario para el Trabajo de Grado:* se ha dicho muchas veces y con toda razón que a “Investigar” se aprende “Investigando” y no a través de seminarios descontextualizados de metodología de la investigación. Tomando como referencia esa premisa, el Seminario de Trabajo de Grado en la Maestría en Transporte Marítimo, más que ser un proveedor de recetas metodológicas, se enfoca como el punto de partida para el establecimiento de las relaciones necesarias para abordar con el grado de profundidad y amplitud, adecuados al nivel de estudios, un producto de calidad y pertinencia social que pueda efectivamente constituirse en un aporte al área de conocimiento y una contribución para la solución de problemas concretos en el sistema de transporte marítimo.
- *Formulación y Evaluación de Proyectos:* enfatiza la aplicación de criterios metodológicos, en especial la confluencia de la información presentada en un estudio de factibilidad, a fin de orientar la toma de decisiones en la inversión planteada, tomando en consideración los puntos de vista de los actores involucrados.
- *Tutoría:* esta actividad curricular tiene como propósito brindar asesoría al cursante que se encuentra desarrollando su trabajo de grado de maestría. Está concebida bajo un enfoque reglamentado, en el cual se deja constancia de que el estudiante (en función del esquema de trabajo semestral acordado con el tutor) ha presentado y probado los avances de su investigación.

Seguidamente se muestra gráficamente la relación entre los ejes curriculares del plan de estudios:

**Figura 1. Relaciones entre Ejes de la Maestría en Transporte Marítimo**



Teniendo como base lo anterior, puede afirmarse que, en el plano instruccional, se descarta el estudio de las disciplinas “en sí mismas” por el estudio de disciplinas “para”; y esta forma de visualizar el proceso de enseñanza-aprendizaje debe entonces sustentarse en un esfuerzo colectivo de la institución a través de sus elementos estructurales de coordinación, docentes y estudiantes para concretar una producción de conocimiento científico útil y pertinente. Ello además se presta para facilitar:

- A los cursantes, “el ir tras la huella” de un objeto de estudio determinado en un contexto multivariable y posiblemente de diversas interpretaciones.
- A los docentes, contribuir a su actualización permanente. El desarrollar los seminarios de investigación permitiendo la vinculación de la disciplina que imparten con los temas de trabajo de grado de los cursantes, propicia una adecuada dinámica de clase y una retroalimentación de alto nivel.

Este método no descarta la presencia de clases magistrales, sólo implica que el avance de la unidad curricular es una responsabilidad compartida entre sus miembros.

- Al programa de postgrado, alcanzar los objetivos perseguidos y consolidar sus líneas de investigación, lo que puede interpretarse como propender al logro de la misión y visión de la Universidad.

Hasta aquí se ha tratado sobre aspectos que conforman el diseño curricular del postgrado objeto de análisis, haciendo enlaces con el eje de investigación, es ahora oportuno visualizar la totalidad del conjunto de relaciones mencionadas. En la tabla 2 se muestra claramente cuáles son las bases que sostienen el programa y cómo a partir de ellas se conjugan los demás elementos del plan de estudios.

Cuadro 2. Relaciones entre Componentes del Diseño Curricular de la Maestría en Transporte Marítimo

Áreas y Líneas de Investigación	Objetivos del Programa	Perfil del Egresado	Unidades Curriculares		
			Obligatorias	Electivas Negocio	Electivas Seguridad
Área Común El Transporte Marítimo en el Proceso de Globalización	Cubrir necesidades de Investigación sobre:	Diseñar investigaciones en el área marítimo comercial, sustentadas en el marco legal nacional e internacional que rige al Transporte Marítimo.	Convenios Internacionales y Normativa Legal del Transporte Marítimo Métodos para Producción de Ciencia y Tecnología Seminario de Trabajo de Grado Tutoría	Ninguna	Ninguna
Líneas* Negocio Marítimo	Negocio Marítimo en el Proceso de Globalización	Coordinar, participar y evaluar desde el punto de vista gerencial los procesos de investigación propios del área del transporte marítimo.	Nuevas Tendencias en la Industria del Transporte Formulación y Evaluación de Proyectos	Economía Marítima Comportamiento Organizacional Gerencia del Transporte Marítimo Gestión Portuaria	Innovaciones Tecnológicas del Transporte Marítimo I y II Gestión Ambiental
Seguridad Marítima	Seguridad del Transporte Marítimo e Impacto Ambiental generado por éste	Racionalizar con base en criterios científico-técnicos, el proceso de generación y adaptación de ciencia y tecnología en el área de competencia del Transporte Marítimo.	Tecnología Marítima Investigación de Operaciones Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación	Logística del Transporte Marítimo Fluctuaciones del Negocio Naviero	Investigación de Incidentes y Accidentes Marítimos. Impacto Ambiental de Proyectos Marítimo Costeros Gestión de la Seguridad Marítima
		Asesorar al Estado venezolano y/o empresas privadas en materia de Transporte Marítimo.	Todas las Anteriores	Seminario de Políticas Públicas La Administración Marítima	Mecanismos Jurídicos para evitar fraude a la ley en Operaciones Marítimas. Medios Alternos de Solución de Conflictos Marítimos.

\* El énfasis en las líneas de investigación viene dado por las unidades curriculares o asignaturas electivas; éstas comprenden un total de ocho, de las cuales deben cursarse cuatro.

### LAS LINEAS DE INVESTIGACION DE LA MAESTRIA

De entrada conviene diferenciar Area y Línea de Investigación, dos conceptos íntimamente relacionados, pero que no deben confundirse para evitar esfuerzos innecesarios y dispersión.

Area de Investigación: "El Transporte Marítimo en el Proceso de Globalización". Esta Área de Investigación se define por una significativa cantidad de elementos que son determinantes en lo que a Transporte Marítimo respecta:

- Es pionero en lo que a inserción en el proceso de globalización se refiere, existiendo antecedentes internacionales de orden jurídico que datan de finales de la década de los sesenta.
- No escapa a la influencia del proceso de globalización mundial, lo que exige para su comprensión, el manejo de las relaciones que en él subyacen en diversos niveles.
- Incorporación de nuevos descubrimientos y tecnologías en el sector marítimo (nuevos buques, equipos portuarios, versátiles y sistematizados terminales de contenedores, comunicaciones satelitales, etc.).
- En el contexto del transporte marítimo existen vertientes importantes que determinan el comportamiento del mismo, ya sea por la planificación del sistema, los cambios a nivel mundial en los mercados, índices bursátiles, factores políticos, sociales y económicos que marcan las pautas en los altibajos del negocio internacional.

Tomando como ciertas las premisas anteriores, puede sostenerse que el Transporte Marítimo en el proceso de globalización representa un área de estudio muy extensa y en tal sentido sin la existencia de líneas que canalicen la búsqueda de los nuevos conocimientos pertinentes, se correría el riesgo de navegar muy adentro sin profundizar suficientemente.

Para entender con mayor amplitud la complejidad de relaciones subyacentes, a continuación se presenta una síntesis comparada de la conceptualización de las líneas de investigación en relación directa con esta maestría.

### Cuadro 3. Fundamentos de las Líneas de Investigación de la Maestría en Transporte Marítimo

Línea de Investigación Negocio Marítimo	Línea de Investigación Seguridad del Transporte Marítimo
<p>La oferta y la demanda del mercado de bienes y servicios a nivel mundial está cambiando permanentemente, obligando a que organizaciones y personas dedicadas a la actividad del negocio naviero se vean involucradas en esa dinámica, tanto a nivel nacional como internacional. Esta línea de investigación permite el <u>estudio comparativo</u> de la administración marítima y del entorno interno y externo de las organizaciones, el mercado internacional y sus políticas económicas, aspectos en los cuales debe tomarse en consideración la logística y la incorporación de nuevas tecnologías... El éxito del sistema de transporte marítimo se enmarca principalmente en el apoyo de una logística sostenida y planificada desde todos los ángulos y actores que en ella intervienen. Respecto a las nuevas tecnologías, representan adelantos para el mejoramiento de procedimientos, procesos y sistemas, procurando mayor fluidez en la dinámica organizacional. No obstante; la implantación de nuevas tecnologías puede traer consigo impactos de diferente alcance, pudiendo llegar a la generación de conflictos jurídicos a nivel internacional.</p>	<p>El Transporte Marítimo es una actividad en la que se interrelacionan elementos y condiciones de diversa índole que le convierten en un sistema complejo, capaz de incidir en todo el contexto en el cual se lleva a cabo... es decir, los espacios acuáticos y aéreos e inclusive, en las zonas marino-costeras y portuarias.</p> <p>Esta complejidad de relaciones plantea la necesidad de <u>sistematizar la búsqueda de información y producir nuevos conocimientos</u> que permitan propender hacia el logro efectivo de la seguridad para cada uno de sus componentes.</p> <p>También la seguridad del Transporte Marítimo es requerimiento para el desarrollo de la industria naval en la región del Caribe... En este orden de ideas, se hace indispensable la vinculación de la Seguridad del Transporte Marítimo y el Impacto Ambiental generado por éste; esto constituye una respuesta institucional al mandato de la Constitución Nacional y a las necesidades de la región en cuanto a la preservación del ambiente y mejoramiento de la calidad de vida en zonas marino-costeras, como una acción orientada a coadyuvar al desarrollo sustentable de la nación en su ámbito de influencia del Caribe y mundial.</p>

Fuente: Universidad Marítima del Caribe. Coordinación de Investigación.

En los fundamentos transcritos, se presenta una gama de situaciones que obligan a la UMC a su vigilancia, de forma tal que su sistematización mediante la indagación y el análisis contribuya a prever escenarios así

como a evaluarlos, pero además destacan orientaciones unívocas en cuanto a la función de investigación de ambas líneas. En Negocio Marítimo llama la atención la expresión "*estudio comparativo*" mientras que en Seguridad del Transporte Marítimo se habla de "*sistematizar la búsqueda de información y producir nuevo conocimiento*", es decir ambas líneas realmente se fundamentan en descubrir no en aplicar, lo que se asocia a Investigación y no a Trabajo.

Respecto a la diferencia entre ambos conceptos, vale indicar que una Línea de Trabajo consiste en la sistematización de los resultados derivados de la aplicación de nuevos conocimientos para la solución de problemas específicos en una determinada área del saber. Ello representa un insumo altamente valioso para la producción de nuevo conocimiento y puede dar lugar a la generación de productos que, dado su grado de *verificación, validez y confiabilidad*, merezcan el calificativo de "generalizable", dependiendo de la naturaleza del estudio; pero eso no siempre es así porque en muchos trabajos, elaborados bajo rigurosidad adecuada a cada alternativa metodológica, no es factible manipular variables y por tanto pretender su generalización sería un absurdo.

#### Cuadro 4. Objetivos de las Líneas de Investigación de la Maestría en Transporte Marítimo

Línea de Investigación Negocio Marítimo	Línea de Investigación Seguridad del Transporte Marítimo
<p><b>Objetivos</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realizar estudios comparativos de la administración del transporte marítimo a nivel nacional e internacional.</li> <li>2. Hacer estudios prospectivos relacionados con las tendencias económicas del área del transporte marítimo.</li> <li>3. Ofrecer <u>alternativas de solución</u> a problemas relacionados con el sistema de transporte marítimo y su impacto en el negocio naviero.</li> <li>4. Analizar el <u>impacto tecnológico</u> en la recepción, manipulación y entrega de la carga transportada por vía marítima.</li> <li>5. <u>Evaluar los resultados</u> de la implantación de nuevas tecnologías en los diversos componentes que convergen</li> </ol>	<p><b>Objetivos</b></p> <p>Formar agentes de cambio con nuevos conocimientos y tecnologías a través de la <u>investigación tanto pura como aplicada</u> al Transporte Marítimo en el área del caribe, capaces de ofrecer <u>alternativas científicamente sustentadas</u> para:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Solucionar problemas</u> propios en materia de Seguridad Marítima</li> <li>2. <u>Mejorar procesos y sistemas</u> del Transporte Marítimo</li> <li>3. <u>Aplicar e implementar tecnologías</u> de seguridad marítima en el caribe, bajo normativa internacional.</li> <li>4. Caracterizar mediante la investigación, los mecanismos utilizados para el</li> </ol>

Línea de Investigación Negocio Marítimo	Línea de Investigación Seguridad del Transporte Marítimo
<p>en el Sistema de Transporte Marítimo.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Realizar estudios de los factores de apoyo logístico, dentro del transporte marítimo, que moldean la productividad de esta actividad económica.</li> <li>7. <u>Evaluar de resultados</u> de la aplicación de la logística en los diferentes componentes que del sistema de transporte marítimo.</li> <li>8. <u>Identificar, modelar y simular</u> con propósitos de predicción, investigación y optimización, diversos escenarios operacionales de sistemas y procesos logísticos.</li> </ol>	<p>manejo de los desechos generados por el transporte marítimo, así como predecir o determinar las consecuencias ambientales que de esta actividad se deriven, como una estrategia orientada a la disminución de impactos negativos al ecosistema.</p>

Fuente: Universidad Marítima del Caribe. Coordinación de Investigación.

Respecto a los objetivos específicos de las Líneas de Investigación, cabe destacar términos (simples y compuestos) tales como:

##### *Negocio Marítimo:*

- Ofrecer alternativas.
- Impacto/Evaluar.
- Identificar, Modelar, Simular.

##### *Seguridad del Transporte Marítimo:*

- Solucionar problemas.
- Mejorar Procesos/Sistemas.
- Aplicar/Implementar Tecnologías.

Ese conjunto de términos, enfocados como posibilidades para elaborar el producto objetivo que evidencie una síntesis de las competencias adquiridas por los graduandos, implica rigurosidad metodológica en su desarrollo, pero no representan propiamente investigación en el sentido que se ha señalado en este análisis; de allí que para dar respuesta a las modalidades mencionadas, se debe tener presente que es requisito indispensable obtener conocimiento nuevo como soporte para desarrollar alguna de las alternativa de trabajo de grado.

Cuadro 5. Características de Formas Metodológicas aplicables al Trabajo de Grado de Maestría en Transporte Marítimo

Denominación	Características	Clasificación	Requisitos para ser apto como Trabajo de Grado de Maestría
Investigación Pura	Surge de necesidades cognitivas. Resultados Generalizables Modalidades: Documental, Campo, Experimental. Niveles más utilizados: Exploratorio, Descriptivo, Explicativo	Genera nuevo conocimiento	Es el tipo de estudio más adecuado.
Evaluación	Surge de la necesidad de tomar decisiones tras el desarrollo de un fenómeno x. Resultados aplicables sólo al contexto estudiado, salvo en casos en los que se evalúe un sistema amplio (ej. Puertos Públicos de Uso Comercial en Venezuela) Tipos: Diagnóstica, De Proceso, De Resultado Niveles: Componente, Institución, Sistema	Provee información útil para tomar decisiones.	Aplica siempre y cuando se desarrolle a nivel de Sistema.
Estudio de Factibilidad	Surge de la necesidad de saber si hay condiciones favorables para desarrollar un proyecto. Resultados pueden ser generalizables en pequeña escala y/o parcialmente. Comprenden fases que pueden desarrollarse simultáneamente: Estudio de Mercado, Estudio Financiero, Estudio de Producto, por tanto utilizan indistintamente tipos y niveles de investigación y evaluación para lograr una visión integral.	Provee información útil para tomar decisiones.	Aplica siempre y cuando se desarrolle a nivel de Sistema (Ej: Factibilidad de implantar un código a nivel nacional)
Proyecto Factible	Surge de la necesidad de controlar las variables que garanticen el éxito al comenzar a ejecutar un proyecto. Los resultados son restringidos al caso específico. Comprende: Diagnóstico, Características del modelo a implantar o desarrollar, recursos necesarios, costos asociados, tasa de retorno de la inversión y sostenibilidad.	Provee respuestas a necesidades de tipo práctico. Herramienta de Planificación	Aplica siempre y cuando las características del modelo demuestren una comparación internacional rigurosamente elaborada
Diseños Tecnológicos (Inv. Aplicada)	Surgen de la necesidad mejorar la calidad de vida o condiciones laborales. Los resultados debidamente validados pueden ser generalizables. Se desarrollan en fases secuenciales que van desde la concepción del diseño hasta las pruebas de validación del prototipo.	Provee respuestas a necesidades de tipo práctico.	Requieren evaluación de funcionamiento para demostrar su confiabilidad de uso.

Sin duda hay mucha similitud e inobjetablemente investigación pro- piamente tal y otros métodos parten de un tronco común; más como se ha explicado, de acuerdo a los propósitos y sus resultados, surgen dife- renciaciones importantes, las cuales en el plano académico tienen una signficativa importancia y ello en absoluto implica que sólo exista una forma de hacer ciencia o tecnología, sino simplemente que es el método dominante en el ámbito académico, con gran aceptación nacional e in- ternacional.

Como cierre, con fines didácticos, se presenta un desglose de algu- nas formas metodológicas que pueden ser desarrolladas como Trabajo de Grado en la Maestría en Transporte Marítimo, las cuales parten siem- pre de la generación de nuevo conocimiento y exigen rigurosidad en el método de trabajo inherente.

## CONCLUSIONES

De lo anteriormente expuesto pueden extraerse las siguientes con- clusiones:

1. La producción de ciencia y tecnología académica esperada de acuerdo a la concepción de la Maestría en Transporte Marítimo es coherente con el soporte legal nacional, con postulados teóri- cos y con la estructura organizativa de la UMC.
2. El estudio comparado buscado en el Seminario Métodos para Producción de Ciencia y Tecnología representa la base sobre la cual ha de iniciarse el área de trabajos de investigación, consti- tuyendo un referente teórico – metodológico de importancia para la formulación de los problemas a investigarse para el desarrollo del Trabajo de Grado.
3. La concepción del programa requiere de un esfuerzo conjunto de docentes, estudiantes e instancias académico – administrativas inherentes, para lograr un desarrollo armónico y resultados de calidad en este proceso de formación investigadores.
4. No se excluyen formas metodológicas distintas a las propias de procesos de investigación, pero éstas sólo representan un com- plemento para hacer del “saber qué” un “saber útil”, lo que implica que necesariamente debe generarse nuevo conocimiento ge-

neralizables a un contexto más o menos grande y que éste, a su vez, puede ser canalizado para producir algún resultado.

### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Alvaray, G. (1993). Análisis del crecimiento del postgrado 1973 – 1991. *En Postgrado, Revista venezolana de ciencia y estudios avanzados*. Vol. 1, año 1, No. 1. pp. 27-43.
- Bello, F. y Portocarrero B. (1991). La tesis de grado como problema. *Postgrado*, Año 1, No. 1. pp. 81-107.
- Casanova, Ramón. (1986). *Postgrado en América Latina, investigación sobre el caso Venezuela*. Cresalc - Unesco, Caracas.
- Iuliano, A. (2003). *El Fletamento por Tiempo en el Decreto con fuerza de Ley de Comercio Marítimo con especial referencia al Contrato de Fletamento por Tiempo Boxtime*. Trabajo Especial de Grado no publicado. Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe – Caracas.
- Morles, V. (1996). La relación entre estructura de la ciencia, estructura académica y los trabajos de grado. *Universidad Postgrado y Educación Avanzada*, 34.
- Normativa General de los Estudios de Postgrado para las Universidades e Instituciones debidamente autorizadas por el Consejo Nacional de Universidades* (2001). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 37.328, noviembre 20, 2001.
- Peñaloza, W. (1988). Especialización, Maestría y Doctorado, *Análisis*, No. 1-2, enero-diciembre, pp. 53-70.
- Pérez, C. (1997). La Investigación en la Universidad y la Formación Integral del Estudiante. *En Postgrado, Revista venezolana de ciencia y estudios avanzados*. Vol. 3, Año 3, No. 3. pp. 27-43.
- Rosales, M. (2000). Propuesta para alcanzar las metas de productividad y calidad de la investigación dentro de las instituciones de postgrado en Venezuela. *Doctum*, Valarino, E. (1991). El Síndrome TMT – *Postgrado*, Año 1, No. 1, pp. 63-78.

### Estudio de Factibilidad para la Creación de una Empresa de Servicios para la Universidad Marítima del Caribe \*

Por: Diamaris Silva de Napolitano

### ABSTRACT

#### Feasibility Study for the Creation of a Service Company for the Maritime University of the Caribbean

The present research is aimed to determine the feasibility of a company of services for shipping industry runned by the Maritime University of the Caribbean (UMC). This company will satisfy the shipping sector's necessities in consultancy, research and further courses. In order to accomplish the task, the authoress pursued the following objectives: a) to determine the necessary legal requirements for the creation of a shipping services company dependent on the UMC, in accordance to the national juridical system; b) to determine the evident service necessities of the companies linked to the shipping sector; c) to determine the human, material and economic resources required to start the company; d) to determine the fees for the consultancy services, researches and further courses, taking into account the company's cost structure and its estimated revenue; and finally e) to evaluate the profitability of the project through the financial analysis and sensibility analysis. The study corresponds to a Field Research. After the analysis of the data, it was concluded that the project is feasible and profitable, and its implementation is highly recommended given its Net Present Value and that its Intern Return Rate is higher than zero.

Keywords: Maritime University of the Caribbean, Feasibility Study, Services for Shipping Industry.

\* Extractos del Trabajo Especial de Grado presentado en febrero de 2003 por la autora ante la Universidad Marítima del Caribe para optar al grado académico de Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Marítimo.

## RESUMEN

La presente investigación tiene como propósito determinar la factibilidad de crear una empresa de servicios para empresas navieras, a cargo de la Universidad Marítima del Caribe, que permita satisfacer necesidades de Asesorías, Investigación y Cursos de Extensión en dicho sector. Para ello, la autora se trazó como objetivos: (a) Definir el marco legal necesario para la constitución de una empresa de servicios dependiente de la UMC, de acuerdo al estamento jurídico nacional, (b) Determinar las necesidades manifiestas de servicios por las empresas ligadas al sector naviero, (c) Determinar los recursos humanos, materiales y económicos requeridos para la puesta en marcha de la empresa, (d) Determinar los precios que se ofrecerá por los servicios de Asesoría, Investigación y Cursos de Extensión, partiendo del estudio de la estructura de costos operacionales de la empresa y del ingreso estimado, y por último, (e) Evaluar la rentabilidad del proyecto mediante los análisis financiero y de sensibilidad. La metodología utilizada es del tipo Investigación de Campo. Partiendo del análisis de los datos, se concluye que el presente proyecto es factible, rentable y se recomienda su ejecución, ya que el Valor Presente Neto y la Tasa Interna de Retorno es mayor que cero.

**Palabras Clave:** Universidad Marítima del Caribe, Estudio de Factibilidad, Servicios para Empresas Navieras.

## INTRODUCCION

La Universidad Marítima del Caribe (UMC), según el Artículo 2 de la Ley de Universidades, es "una institución al servicio de la Nación a quien le corresponde colaborar con la orientación de la vida del país mediante su contribución doctrinaria en el esclarecimiento de los problemas nacionales".

Partiendo de esta afirmación, la UMC tiene como norte el fortalecimiento de las actividades de Docencia, Investigación y Extensión, promueve la difusión del conocimiento y la participación activa en el desarrollo de innovaciones científicas, humanísticas y tecnológicas en pro de la comunidad a través de soluciones a problemas del sector marítimo en

Venezuela.

Para llevar a cabo todas estas actividades, la Universidad cuenta con la aprobación del presupuesto anual emitido por el Gobierno Nacional, que es el principal responsable de suministrar los fondos para el funcionamiento de la misma. Sin embargo, y tomando en consideración la difícil situación económica que tanto la UMC como las universidades públicas del venezolanas, promueven el aseguramiento de la calidad a través de su autogestión, involucrando al sector empresarial. Este vínculo universidad-empresa, permite la generación de ingresos propios que podrían invertirse en pro de la universidad y que beneficiaría directamente a los estudiantes, profesores y a las empresas del sector.

En este sentido, la UMC, a través de los cursos de extensión y los cursos de certificación de competencias para Oficiales de la Marina Mercante, este último, genera ingresos propios que son invertidos en el funcionamiento de la propia universidad. Sin embargo, la UMC está en capacidad de ampliar el abanico de oportunidades a través de una empresa (Fundación) que se encargue de la administración de esos recursos financieros, que vincule las necesidades que el sector naviero demande y por último, que estimule y fortalezca el posicionamiento de la institución tanto a nivel nacional como internacional.

A fin de determinar la necesidad que existe en el sector marítimo de contar con una empresa de servicios especializada en el área, la presente investigación se planteó como objetivo conocer cuáles son las necesidades que presenta el sector naviero y determinar si la creación de una empresa de servicios dependiente de la UMC, sería la alternativa viable y eficaz que permita apoyar la política institucional de la UMC, que expresa, según Gavazut (1999), la "...especial atención que prestará la Universidad a las actividades de investigación y postgrado, a fin de garantizar la excelencia institucional, y procurar fuentes alternas de financiamiento a través de consultoría, estudios técnicos, innovaciones tecnológicas, entre otras" (p. 217).

## ESTUDIO DE MERCADO

### Análisis de la Demanda

El estudio de mercado busca identificar la posibilidad de colocar un bien o servicio en un mercado determinado. Para ello, Kotler indica cinco

pasos indispensables para realizar una investigación de mercado, que son:

- *Definir el problema y los objetivos de la investigación:* el problema de esta investigación se basa en evidenciar si existe la necesidad, en el sector naviero, de crear una empresa de servicios que satisfaga necesidades latentes.
- *Desarrollar el plan de la investigación:* el segundo paso, requiere el diseño eficiente de un plan que permita obtener información objetiva. Este plan debe contemplar las fuentes de información, los métodos de investigación, los instrumentos de investigación, el cálculo del tamaño de la muestra y por último, las técnicas e instrumentos de recolección de datos.
- *Recabar información:* la fase de recolección de datos, se realizó durante los meses de Septiembre, Octubre y Noviembre del 2002, a través de la técnica de la encuesta, practicada por vía correo electrónico, teléfono y personalmente.
- *Analizar la información:* esta fase consistió en extraer los datos recabados a través de las encuestas realizadas, tabularlos y presentarlos en un cuadro en el que se muestre, en orden secuencial, la pregunta que conforma el cuestionario, la distribución de frecuencia de acuerdo al número de encuestados y el porcentaje que representa esa frecuencia sobre la población encuestada.
- *Presentación de los resultados:* el cuestionario está dividido en cinco partes y cada una de las preguntas que lo conforman están orientadas a conocer cuáles son las necesidades de servicios en cuanto a cursos de mejoramiento profesional, asesorías e investigación que requiere el sector naviero y que pudieran ser satisfechas por medio de una empresa de servicios que dependa de la UMC.

La presentación de resultados estará dividida en cinco partes a saber:

- Identificación de la Empresa.
- Identificación de Cursos de Mejoramiento Profesional.
- Identificación de Asesorías.
- Identificación de Investigaciones.
- Información de UMC.

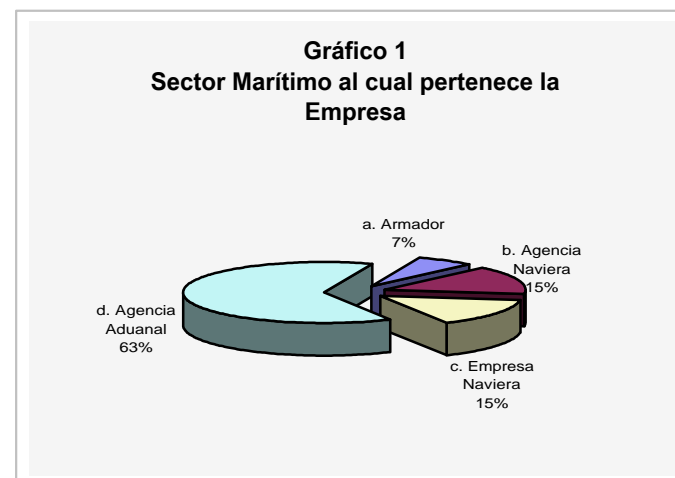
### **Identificación de la Empresa**

Según Kotler, mercado meta es la porción de mercado calificado al cual los esfuerzos deben dirigirse.

Partiendo de esta afirmación, se tiene que el mercado meta son las empresas que conforman el sector naviero. Este sector naviero está compuesto por 608 empresas desglosadas de la siguiente forma: 184 Agencias y Empresas Navieras, 42 Armadores Nacionales, 169 Agencias Aduanales ubicados en Caracas y 213 Agencias Aduanales ubicadas en El Litoral.

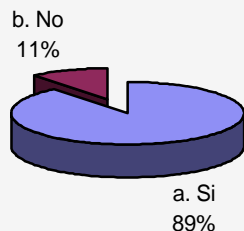
La muestra quedó constituida por 147 empresas desglosadas de la siguiente forma: 93 Agencias Aduanales, 22 Agencias Navieras, 22 Empresas Navieras y por último, 10 Armadores Nacionales.

En el *Gráfico 1* se puede observar que las Agencias Aduanales ubicadas tanto en Caracas como en El Litoral representan el 63% de la muestra, las Agencias Navieras representan el 15%, la Empresa Naviera representan el 15% y por último, el 7% de la muestra lo representan los Armadores Nacionales, lo que da un total del 100%.



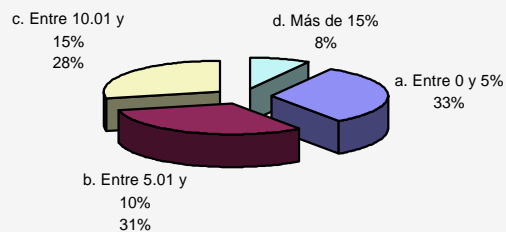


**Gráfico 2**  
Inversión en Cursos de Mejoramiento Profesional

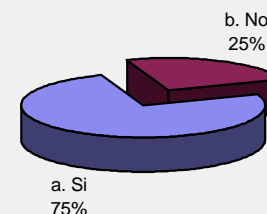


En el Gráfico 2, el 89% de la muestra respondió que la organización sí invierte en Cursos de Mejoramiento Profesional.

**Gráfico 3**  
Inversión del Capital de la Empresa en Capacitación



**Gráfico 4**  
Necesidad de Inversión en Mejoramiento Profesional



Del Gráfico 3 se desprende que el 33% de las empresas invierte entre el 0 y 5% de su capital para mejoramiento profesional, un 31% entre 5,01 y 10%, un 28% entre 10,01 y 15% y un 8% más del 15% de su capital, que según las encuestas se encuentran enmarcadas entre 18 y 20% del capital de la empresa.

Si bien es cierto, que el 89% de la muestra invierte en cursos de mejoramiento profesional, existe una porción del mercado, representado por el 11% de la muestra (Gráfico 2) que no invierte en adiestramiento y capacitación del personal pero que, según el Gráfico 4, el 75% de esa porción considera importante que la empresa incluya dentro de sus políticas, el desarrollo del talento humano mediante cursos de mejoramiento profesional, es decir, que ese 75% es un mercado latente, que podría ser explotado mediante una estrategia de penetración agresiva ejecutada por la empresa.

#### **Identificación de Cursos de Mejoramiento Profesional**

Para identificar las áreas en las cuales el personal de las empresas encuestadas necesitan cursos de mejoramiento profesional, la herramienta a utilizar es el Diagrama de Pareto que no es más, según Gitlow

H. y Otros (1989), que “un método para distinguir entre características más importantes de un suceso y las menos importantes” (p.105), a través de la cual se logra identificar los pocos cursos que tendrán múltiples solicitudes de los muchos cursos que tendrán poca solicitudes o demanda.

Los muchos cursos de poca solicitud no significan que sean despreciables, sino que son los cursos que no presentarían frecuentes solicitudes como para basar la factibilidad económica del presente proyecto.

Partiendo de lo anterior, el *Gráfico 5* permite agrupar las áreas principales en la que la muestra considera que debe mejorar la empresa a través de cursos, de las 147 consultas realizadas, 99 consideran que necesitan reforzar el área de Gerencia y Liderazgo, 98 Aduanas, 96 Administración de Empresas, 90 Inglés Marítimo, 85 Convenios Internacionales, 80 Transporte Multimodal, 79 Sistema de Gestión de Calidad, 51 Legislación Marítima, 38 Terminología Técnica y por último, 36 Seguridad Marítima.

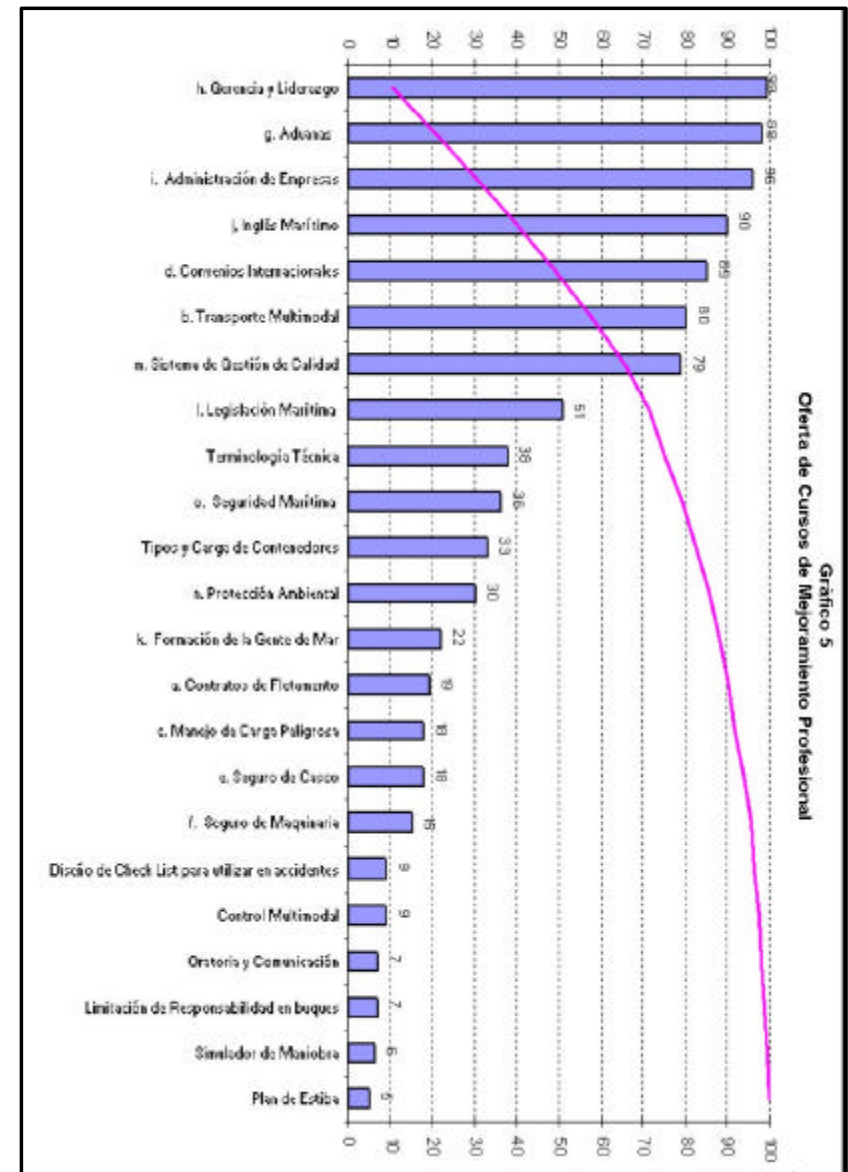
Cabe destacar que el curso de Mejoramiento Profesional, Terminología Técnica representada por 38 solicitudes, surgió de la necesidad del mercado meta, ya que en las opciones presentadas en el cuestionario no se contemplaba.

#### Identificación de Asesorías

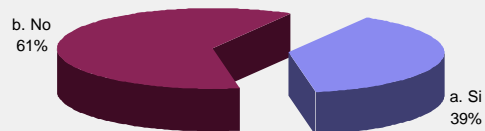
Para realizar un estudio de mercado, es conveniente conocer el mercado en cual confluyen los oferentes y demandantes, y en este caso, se hace necesario identificar si existe en el sector naviero una empresa que satisfaga los requerimientos del mercado.

Con respecto a la competencia, el resultado arrojado por la encuesta, según el *Gráfico 6*, indica que el 61% de las empresas que conforman la muestra, no cuentan con una compañía especializada en el área que ofrezca el servicio de capacitación y desarrollo del talento humano, sin embargo, el 39% indica que si cuenta con tal servicio

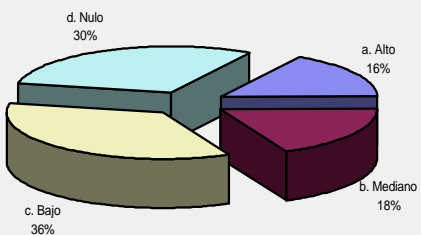
El grado de satisfacción que posee el futuro cliente por el servicio recibido se inclina entre bajo y nulo, ya que según el *Gráfico 7* el grado de satisfacción Nulo representa el 30%, el Bajo 36%, el Mediano 18% y el Alto 16%, lo que indica que la muestra siente un grado de insatisfacción del 66%.



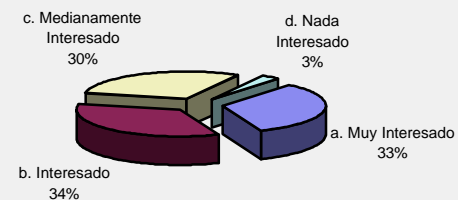
**Gráfico 6**  
**Competencia en el Area Marítima**



**Gráfico 7**  
**Nivel Satisfacción por el Servicio**



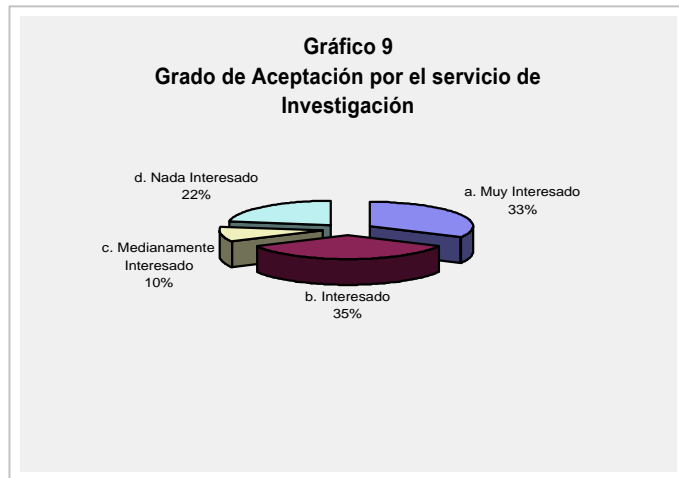
**Gráfico 8**  
**Nivel de Aceptación para la Empresa**



Además de conocer si existe competencia o empresas que presten los servicios de cursos de extensión, se debe medir el grado de satisfacción del cliente con respecto al servicio que se desea prestar, se hace necesario comprobar si hay la oportunidad de introducir una nueva empresa dentro del mercado existente y cual sería el grado de aceptación por parte del futuro cliente. Partiendo esto, el *Gráfico 8* arroja que el 33% de la muestra está muy interesado por obtener el servicio, que el 34% está interesado, que el 30% medianamente interesado y solo el 3% no muestra ningún interés, es decir, el 97% de la muestra indica necesidades expresadas de obtener este servicio.

#### **Identificación de Investigaciones**

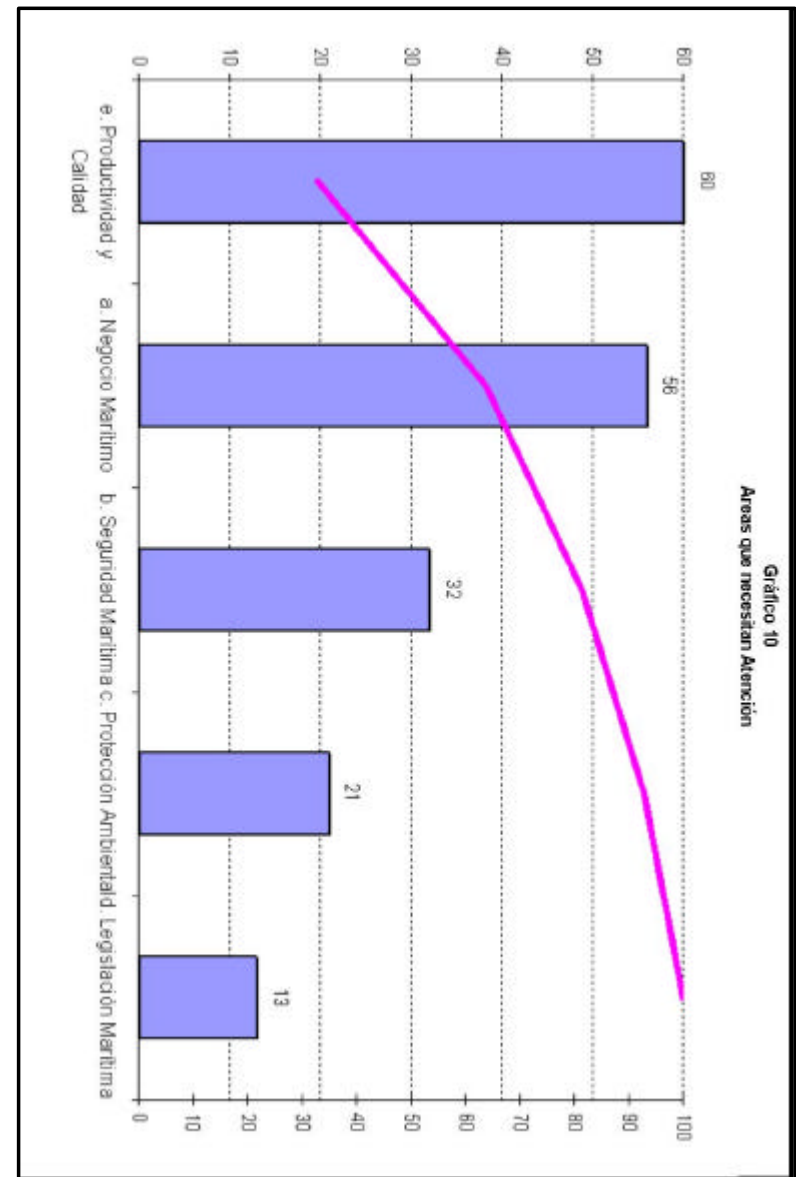
Otro servicio importante que se debe identificar mediante el estudio de mercado, es el desarrollo de investigaciones en sitio (instalaciones de la UMC) o fuera de ella (*in company*), a través de pasantes, tanto de pregrado como de postgrado, que realicen trabajos de grados o pasantías con el fin de solucionar problemas puntuales que presenten los clientes dentro de su organización y que estén directamente relacionadas con las líneas de investigación que ofrece la Universidad Nacional Marítima del Caribe.



Según el *Gráfico 9*, del total de empresas encuestadas, el 33% demuestra estar muy interesada en este servicio, el 35% interesada, el 10% medianamente interesada y el 22% nada interesada, es decir, del total de la muestra 78% expresa estar interesada en recibir el servicio de investigación y solución de problemas puntuales que presentan las organizaciones.

Ahora bien, no sólo es importante determinar el grado de aceptación por parte del cliente, sino también identificar cuáles son las áreas que demandaría el mercado meta en las cuales se puedan realizar investigaciones. En el *Gráfico 10*, se determina, mediante un Diagrama de Pareto, que las áreas vitales para el mercado meta son: Productividad y Calidad (60 encuestados), Negocio Marítimo (56 encuestados) y Seguridad Marítima (32 encuestados).

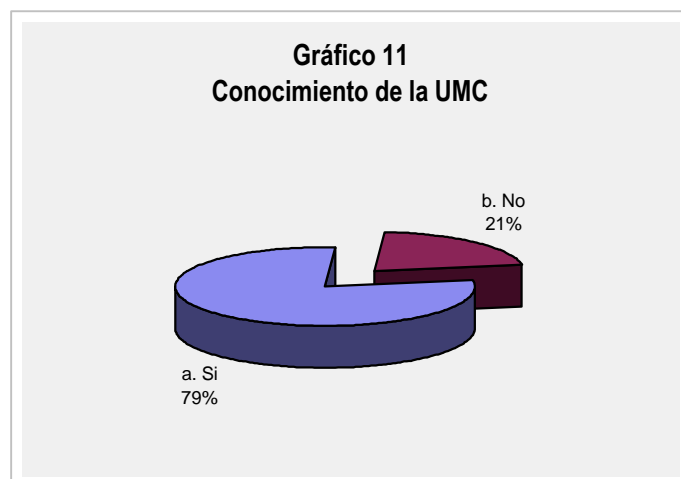
Cabe destacar, que la línea Productividad y Calidad no se contemplaba en el cuestionario, sin embargo, la muestra se inclinó hacia la solución de problemas puntuales en las diferentes áreas administrativas que conforman la estructura organizacional de la empresa. Es por ello, que con el fin de facilitar la tabulación se englobó en la Línea de Investigación que ofrece la UMC como Productividad y Calidad.



### Información de UMC

En vista que la empresa propuesta, está directamente relacionada con la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, se hace necesario identificar si el sector naviero, conoce a la UMC, esto con fin de medir cuán necesaria es la promoción de ventas, publicidad o marketing que permita orientar el servicio en el mercado meta.

Partiendo de esto, se tiene, según el *Gráfico 11*, que el 79% si tiene conocimiento de la UMC y el 21% no la conoce.



### Análisis de la Oferta

La construcción de la estructura de programación de cursos a dictar durante el primer año se basó; primero, en la información obtenida mediante el análisis de Pareto suministrado en el *Gráfico 5*, que indica la frecuencia con la que fue seleccionada cada curso vital, y segundo, en el concepto de Ciclo de Vida del Producto o Servicio, en el cual, según Kotler, el posicionamiento del bien o servicio en el mercado cambia con el tiempo y está directamente relacionado con cuatro etapas a saber: Introducción; Crecimiento; Madurez; Decrecimiento (pp. 303-305).

Partiendo de lo antes expuesto, y tal como se presenta en el *Cua-*

*dro 1*, se estima dictar seis cursos en el primer año de vida, en el segundo año se estima incrementar los cursos a 19 y en el tercer año, se estima un incremento a 23.

**Cuadro 1. Proyección de Cursos a Dictar en los tres primeros años de vida**

Cursos Solicitados	Frec.	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3
<b>Total Porcentaje de Incremento</b>				317%	111%
Gerencia y Liderazgo	99	0	1	3	3
Aduanas	98	0	1	3	3
Administración de Empresas	96	0	1	3	3
Inglés Marítimo	90	0	1	2	2
Convenios Internacionales	85	0	1	2	2
Transporte Multimodal	80	0	1	2	2
Sistema de Gestión de Calidad	79	0	0	1	1
Legislación Marítima	51	0	0	1	1
Terminología Técnica	38	0	0	1	1
Seguridad Marítima	36	0	0	1	1
Tipos y Carga de Contenedores	33	0	0	0	1
Protección Ambiental	22	0	0	0	1
<b>TOTAL CURSOS DEMANDADOS</b>	<b>807</b>				
<b>TOTAL CURSOS PROYECTADOS</b>		<b>0</b>	<b>6</b>	<b>19</b>	<b>21</b>

### Análisis del Precio

Para Fletcher T. y otros (2000), se define precio como una cantidad, habitualmente en dinero, en la que un bien o servicio se vende u oferta, es decir, es algo que se paga por un producto o servicio, el cual, según la percepción del comprador, tiene un valor. Adicionalmente, el precio es el elemento más importante en la determinación de la rentabilidad de un proyecto, ya que define el nivel de ingresos del mismo.

Para el presente estudio, la empresa de servicios será una sociedad sin fines de lucro, la cual sólo buscará la recuperación de los costos con un margen de utilidad bajo.

El cálculo del precio, que se decida en el proyecto, estará en función de los costos asociados y de los precios que presente la competencia,

que en este caso, la competencia estará definida por los precios que percibe, actualmente, la Dirección de Extensión de la UMC por los cursos de Formación de la Gente de Mar que dicta en sus instalaciones. Por lo cual, la fijación de precios probable, estará determinada por el cálculo del precio promedio de todos los cursos que ofrece al mercado la UMC y que servirá de base para los cálculos sucesivos.

**Cuadro 2. Determinación del Precio Promedio**

Curso dictado por la Dirección de Extensión	No. de Horas	PVP ACTUAL	PVP PROBABLE
Familiarización con Buques Tanques	48	173.000	190.300
Lucha contra Incendio (Avanzado)	40	163.700	180.070
Lucha contra Incendio (Básico)	32	131.000	144.100
Manejo de los Recursos del Puente	24	153.100	168.410
Operación Avanzada de Gas Licuado	40	227.069	249.776
Operación Avanzada de Petroleros	40	227.069	249.776
Operación Avanzada de Quimiqueros	40	227.069	249.776
Operador General del Sistema G.M.D.S.S.	48	277.000	304.700
Primeros Auxilios (Avanzado)	40	152.000	167.200
Primeros Auxilios (Básico)	32	120.000	132.000
Radar Anticolisión A.R.P.A.	40	223.710	246.081
Seguridad y Responsabilidades Sociales	24	100.000	110.000
Suficiencia en el Manejo de Botes de Rescate	48	244.500	268.950
Supervivencia Personal	32	144.000	158.400
<b>TOTALES</b>	<b>528</b>	<b>2.563.217</b>	<b>2.819.539</b>
<b>PRECIO PROMEDIO</b>		<b>183.087</b>	<b>201.396</b>

## ESTUDIO TECNICO Y ECONOMICO

Este estudio está relacionado con la determinación de los recursos humanos, materiales y económicos necesarios para la puesta en marcha del proyecto.

### Análisis de los Recursos Humanos

Según Daft (2000), toda organización es una entidad social, dirigida a metas, diseñada con una estructura organizacional deliberada y vinculada con el medio ambiente externo. A su vez, puede estar definida como una empresa de tecnología de servicios o de tecnología de manufactura.

DIAMARIS SILVA DE NAPOLITANO

La organización propuesta es una sociedad sin fines de lucro, que cuenta con recursos humanos, de capital, técnicos y financieros; que planea sus actividades de acuerdo a los objetivos que desea alcanzar y además, es una parte importante en el proceso de crecimiento y desarrollo económico y social del país.

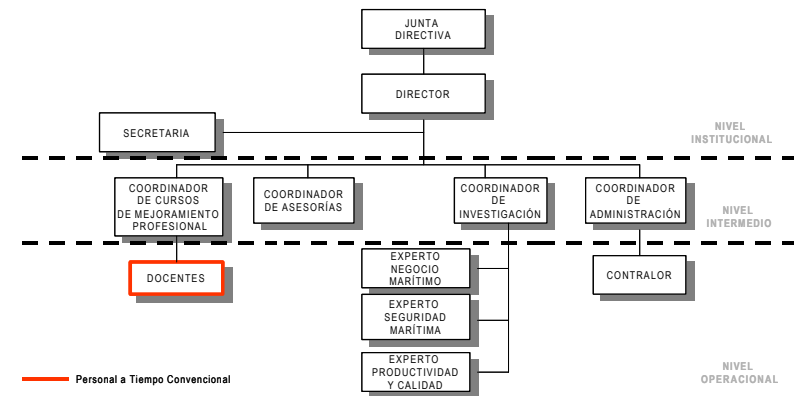
Es del tipo tecnología de servicios, ya que interactúa con el cliente para crear el servicio demandado y de esa manera, el cliente recibe un producto de naturaleza intangible a la medida de sus necesidades.

### Diseño de la Estructura Organizacional

Para Daft, la estructura organizacional es la representación gráfica de actividades y procesos que interactúan en una organización. Por medio de ella, se designan las relaciones formales de reporte, el número de niveles jerárquicos, asegura la comunicación, coordinación e integración entre los departamentos.

La estructura organizacional de la empresa propuesta está representada por tres niveles, que según Chiavenato (1999), son: el Nivel Institucional, el Nivel Intermedio y el Nivel Operacional.

**Gráfico 12  
Organigrama Propuesto**



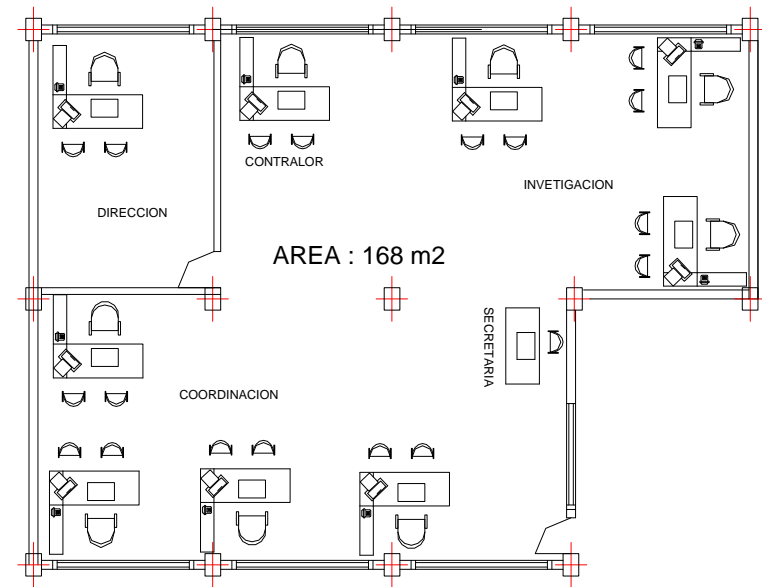
ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACION DE UNA EMPRESA...

Estos niveles cumplen con las siguientes funciones básicas:

- *Nivel Institucional:* el Director reporta directamente a la Junta Directiva y tiene la función de coordinar e integrar todas las actividades e intereses de la organización. Define, de manera más específica, el éxito en el contexto del negocio en que desea participar, cómo se medirá ese éxito, qué se debe hacer para lograrlo y que tipo de cultura organizacional se necesita con el fin de alcanzarlo.
- *Nivel Intermedio:* las cuatro Coordinaciones reportan directamente al Director, cada Coordinador tiene la función de:
  - *Coordinación de Cursos de Mejoramiento Profesional:* es la encargada de planificar, organizar, dirigir y controlar los recursos tanto humanos como materiales para llevar a cabo los cursos de extensión.
  - *Coordinaciones de Asesorías e Investigación:* son las encargadas de formular los planes concretos para captar clientes, diseñar el plan de acción y satisfacer la necesidad a través de asesorías en sitio o por medio del desarrollo de trabajos de investigación.
  - *Coordinación de Administración:* es la encargada de planificar, organizar, dirigir y controlar los recursos humanos, materiales y financieros con que cuenta la organización.
- *Nivel Operacional:* este nivel reporta directamente a la Coordinación a la cual está adscrito y está conformada por: (a) 13 Docentes competentes que tienen la función de desarrollar y dictar cada uno de los cursos que demande el mercado; (b) Un Experto en la línea de investigación Negocio Marítimo, uno en Seguridad Marítima y otro en Productividad y Calidad, que serán los responsables de coordinar a los estudiantes o docentes seleccionados para elaborar el trabajo de investigación que tenga como fin satisfacer las necesidades del cliente. Además, tienen la responsabilidad de prestar colaboración a la Coordinación de Asesorías cuando este lo requiera; (c) Un Contralor, que tendrá la función de controlar las transacciones financieras y contables que la organización efectúe.

### Diseño de la Planta Física Mínima Requerida

**Gráfico 13**  
**Plano de Planta Física**



El área proyectada es de 168m<sup>2</sup>, sin embargo, si la demanda del servicio llegase a incrementar y con ella la plantilla de personal, el área podría llegar a hacerse insuficiente y sería necesaria la ampliación de la infraestructura.

### Análisis de los Recursos Económicos

Toda empresa, grande, mediana, pequeña o familiar; privada, pública o mixta, incurre en una serie de gastos o costos que son necesarios contemplar al momento de realizar una evaluación de proyecto. Estos gastos y costos son:

- Gastos generales de producción.
- Costo de materia prima.

- Costo de mano de obra.
- Gastos financieros.
- Gastos de ventas.
- Gastos de administración.

Dependiendo del tipo de empresa, se incurrirá en todos o parte de estos costos y gastos señalados anteriormente, el caso de estudio, sólo incurrirá en los gastos de administración, ventas y financieros.

**Cuadro 3. Proyección de Gastos de Personal Fijo**

Personal Fijo	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3
Coordinador de Cursos de Extensión	20.893.934	22.983.327	25.281.660
Secretaría	7.439.705	8.183.675	9.002.043
Coordinador de Investigación		22.983.327	25.281.660
Coordinador de Administración		18.131.876	19.945.064
Experto en Negocio Marítimo		22.983.327	25.281.660
Experto en Productividad y Calidad		22.983.327	25.281.660
Contralor		18.131.876	19.945.064
Director			28.269.480
Coordinador de Asesorías			22.983.327
Experto en Seguridad Marítima			22.983.327
<b>Gastos de Personal Anual</b>	<b>28.333.638</b>	<b>136.380.737</b>	<b>224.254.945</b>

De acuerdo con el Cuadro 3, la proyección que se presenta por concepto de Gastos de Personal Fijo es de Bs.28.333.638 para el primer año, Bs.136.380.737 para el segundo año y Bs.224.254.945 para el tercer año. Cabe destacar que para el segundo y tercer año se estimó un incremento de sueldos del 10% interanual.

**Cuadro 4. Proyección de Gastos de Personal Contratado**

Cursos Solicitados	Duración (horas)	Costo-Hora	AÑO1	AÑO2	AÑO3
Gerencia y Liderazgo	48	17.290	829.920	2.738.736	2.987.712
Aduanas	48	17.290	829.920	2.738.736	2.987.712
Administración de Empresas	48	17.290	829.920	2.738.736	2.987.712
Inglés Marítimo	120	17.290	2.074.800	4.564.560	4.979.520
Convenios Internacionales	48	17.290	829.920	1.825.824	1.991.808
Transporte Multimodal	48	17.290	829.920	1.825.824	1.991.808
Sistema de Gestión de Calidad	48	17.290	0	912.912	995.904
Legislación Marítima	48	17.290	0	912.912	995.904
Terminología Técnica	48	17.290	0	912.912	995.904
Seguridad Marítima	48	17.290	0	912.912	995.904
Tipos y Carga de Contenedores	48	17.290	0	0	995.904
Protección Ambiental	48	17.290	0	0	995.904
<b>Gastos del Personal Contratado</b>			<b>6.224.400</b>	<b>20.084.064</b>	<b>23.901.696</b>

Según el Cuadro 4, la proyección por concepto de gasto del personal contratado es, para el primer año de Bs.6.224.400, para el segundo año Bs.20.084.064 y para el tercer año Bs.23.901.696.

**Cuadro 5. Proyección de Gastos Totales de Operación**

Concepto	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3
Gastos de Personal Fijo	28.333.638	136.380.737	224.254.945
Gastos de Personal Contratado	6.224.400	20.084.064	23.901.696
Gastos de Oficina	8.400.000	9.660.000	11.109.000
Gastos de Ventas	10.400.000	9.880.000	9.386.000
<b>Gasto Total de Operación</b>	<b>53.358.038</b>	<b>176.004.801</b>	<b>268.651.641</b>



Partiendo de lo antes expuesto, se tiene que el Gasto Total de Operación, según el Cuadro 5, es de Bs.53.358.038 para el primer año, Bs.176.004.801 para el segundo año y Bs.268.651.641 para el tercer año.

Una vez calculado los gastos de operación, se hace necesario determinar la inversión en activos tangibles (fijos) e intangibles (diferidos) necesarios para iniciar las operaciones de la empresa.

**Cuadro 6. Inversión Total en Activo Fijo y Diferido**

Concepto	Año 1	Año 2	Año 3
Total Activos Fijos	5.456.980	12.759.900	7.655.940
Planta Física	7.000.000	0	0
Activos Diferidos	200.000	0	0
<b>Total Activos Fijos y Diferidos</b>	<b>12.656.980</b>	<b>12.759.900</b>	<b>7.655.940</b>

Según el Cuadro 6, la inversión en Activos Fijos y Diferidos para el primer año es de Bs.12.656.980, para el segundo año de Bs.12.759.900 y para el tercer año de Bs.7.655.940.

Estos activos sufren con el tiempo la pérdida monetaria a consecuencia del uso o de la obsolescencia, y es conocido con el término Depreciación. El método de depreciación utilizado, en el presente estudio, es el Método de la Línea Recta, que es aquel en el cual las depreciaciones son continuas y sin variación a lo largo de la vida útil del bien

**Cuadro 7. Depreciación de Activos Fijos**

Activos Fijos	Costo Total	Año 1	Año 2	Año 3	V / R
Escritorios Ejecutivo	5.850.000	65.000	390.000	585.000	4.810.000
Escritorio Secretarial	345.000	34.500	34.500	34.500	241.500
Sillas Ejecutivas	2.430.000	27.000	162.000	243.000	1.998.000
Silla Secretarial	85.000	8.500	8.500	8.500	59.500
Sillas para Visitantes	1.547.820	17.198	103.188	154.782	1.272.652
Archivadores	1.200.000	24.000	84.000	120.000	972.000
Impresora Central	635.000	211.667	211.667	211.667	0
Computadoras	13.000.000	866.667	3.033.333	4.333.333	4.766.667
Fax	380.000	126.667	126.667	126.667	0
Teléfonos	400.000	26.667	93.333	133.333	146.667
<b>Total Depreciación</b>		<b>1.407.865</b>	<b>4.247.188</b>	<b>5.950.782</b>	<b>14.266.985</b>

Según el Cuadro 7, la depreciación acumulada para el primer año es de Bs.1.407.865, para el segundo año Bs.4.247.188 y para el tercer año Bs.5.950.782.

El análisis del precio se basará en el cálculo del Punto de Equilibrio, que según Baca Urbina (2001), es la técnica que permite estudiar las relaciones entre los costos fijos, los costos variables y los beneficios o utilidades de la empresa.

**Cuadro 8. Proyección de Costos Fijos y Variables**

Concepto	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3
Gastos de Personal Fijo	28.333.638	136.380.737	224.254.945
Gastos de Oficina	18.000.000	20.700.000	23.805.000
Gastos de Ventas	10.400.000	9.880.000	9.386.000
<b>Costo Fijo Total</b>	<b>56.733.638</b>	<b>166.960.737</b>	<b>257.445.945</b>
Gastos de Personal Contratado	6.224.400	20.084.064	23.901.696
<b>Costo Variable Total</b>	<b>6.224.400</b>	<b>20.084.064</b>	<b>23.901.696</b>

El Cuadro 8 arroja los siguientes resultados: los Costos Fijos Totales para el primer año es de Bs.56.733.638, para el segundo año Bs.166.960.737 y para el tercer año Bs.257.445.945, y los Costos Variables Totales son Bs.6.224.400 para el primer año, Bs.20.084.064 para el segundo año y Bs.23.901.696 para el tercer año.

A partir de los costos fijos y variables, se debe calcular el Costo Total, con el fin de determinar el nivel de gastos anuales como patrón de referencia en cuanto a los ingresos que debe percibir la UMC para cubrir esos gastos sin obtener ganancias.

**Cuadro 9. Proyección de Costos Totales**

Concepto	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3
Costo Fijo Total	56.733.638	166.960.737	257.445.945
Costo Variable Total	6.224.400	20.084.064	23.901.696
<b>Costos Totales</b>	<b>62.958.038</b>	<b>187.044.801</b>	<b>281.347.641</b>

Partiendo de ello, se tiene que los Costos Totales son: Bs.62.958.038 para el primer año, Bs.187.044.801 para el segundo año y Bs.281.347.641 para el tercer año.

Tomando como base los datos arrojados e incrementándolos en un 10%, que sería el margen de utilidad que se espera obtener, y dividiendo el número total de horas que se estiman dictar durante los tres primeros años, se obtendría el Precio de Venta por curso/participante.

**Cuadro 10. Proyección del Precio de Venta**

Concepto	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3
Total Horas a Dictar	360	1.056	1.195
Total Ingresos sin Beneficios	62.958.038	130.931.361	196.943.348
<b>Precio de Venta sin Beneficio</b>	<b>174.883</b>	<b>123.988</b>	<b>164.779</b>
Total Ingresos más 10% de Utilidad	69.253.842	144.024.497	216.637.683
<b>Precio de Venta con Beneficio</b>	<b>192.372</b>	<b>136.387</b>	<b>181.256</b>

Según el Cuadro 10, el precio que se debería cobrar por curso es de Bs.192.372 para el primer año, Bs.136.387 para el segundo año y Bs.181.256 para el tercer año.

Los datos arrojados en la tabla anterior, permiten calcular los ingresos que se esperan percibir durante los tres primeros años.

**Cuadro 11. Ingresos Totales**

Concepto	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3
Ingresos por Cursos de Mejoramiento Profesional	70.878.201	178.349.336	228.673.091
Ingresos por Investigación y Asesorías		74.817.920	112.539.056
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>70.878.201</b>	<b>253.167.257</b>	<b>341.212.148</b>

Según el Cuadro 11 los ingresos estimados son Bs.70.878.201 para el primer año, Bs.253.167.257 para el segundo año y Bs.341.212.148 para el tercer año.

## ESTUDIO FINANCIERO

Este estudio contempla el análisis de rentabilidad económica del proyecto. Para ello, se utilizarán los siguientes métodos: Valor Presente Neto y Tasa Interna de Retorno.

### Valor Presente Neto

Según Baca (2000), el Valor Presente Neto (VPN) “es el valor monetario que resulta de restar la suma de flujos netos de efectivo a la inversión inicial” (pp. 213-214), es decir, consiste en comparar todas las ganancias esperadas contra todos los desembolsos necesarios para producir esas ganancias, en términos de su valor equivalente en tiempo cero o en el presente.

Para que un proyecto sea aceptado su VPN debe ser mayor que cero. Para calcular el VPN se utiliza el costo de capital o la Tasa Mínima Aceptable Requerida (TMAR), que no es más que hallar el valor que contemple la tasa de inflación esperada para los próximos tres años y el porcentaje de ganancia por riesgo a la inversión, que para este proyecto, el porcentaje de riesgo será del 10%, ya que la empresa no requiere inversión de capital para su puesta en marcha, ni financiamiento externo.

**Cuadro 12. Flujo Neto de Efectivo Proyectado**

Concepto	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3
(+) Ingresos	70.878.201	253.167.257	341.212.148
(-) Gastos de Personal Fijo	28.333.638	136.380.737	224.254.945
(-) Gastos de Personal Contratado	6.224.400	20.084.064	23.901.696
(-) Gastos de Oficina	8.400.000	9.660.000	11.109.000
(-) Inversión en Activos	0	12.759.900	7.655.940
(-) Gastos de Ventas	10.400.000	9.880.000	9.386.000
(=) Utilidad Antes de Impuestos	17.520.163	64.402.556	64.904.567
(-) Impuestos (16%)	3.008.000	3.126.400	3.279.200
(=) Utilidad Después de Impuestos	14.512.163	61.276.156	61.625.367
(+) Depreciación	1.407.865	4.247.188	5.950.782
<b>Flujo Neto de Efectivo</b>	<b>15.920.027</b>	<b>65.523.344</b>	<b>67.576.149</b>

El Cuadro 12 permite visualizar los Flujos Netos de Efectivos esperados (FNE), es decir, el beneficio real producto de la operación de la empresa, después de restar los ingresos y los costos. Partiendo de ello se tiene, que el FNE para el primer año es de Bs.15.920.027, para el se-

gundo año Bs.65.523.344 y para el tercer año Bs.67.576.149.

**Cuadro 13. Valor Presente Neto y Tasa Interna de Retorno**

Concepto	Bs.
VPN del Proyecto > 0	65.462.129
TMAR del Proyecto	43
VPN = 0	-656.863
TIR	504

Del Cuadro 13 se desprende que, el VPN para el proyecto es de Bs.65.462.129, la Tasa Mínima Aceptable Requerida es de 43% y la Tasa Interna del Retorno es de 504%.

Los datos obtenidos permiten concluir, que el proyecto es aceptable por presentar un VPN mayor que cero. La tasa de inflación (30,2) es menor que la TMAR (43%) y ésta a su vez, es menor que la Tasa Interna de Retorno (504%).

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Del *Estudio de Mercado* se desprende lo siguiente:

1. En primer término se demostró que existe un mercado (542 empresas) que está dispuesto a invertir en cursos de mejoramiento profesional. Es importante resaltar, que a raíz del análisis surge un sector representativo como mercado latente, que es el conformado por las Agencias Aduanales que representan el 63% de mercado meta, es decir 382 empresas disponibles y que pueden ser captadas a través de estrategias de mercadeo.
2. El segundo resultado significativo, fue el relacionado con las áreas que necesitan reforzar las empresas consultadas. En este punto, se tiene que las áreas administrativas y las de operaciones son las que tienen mayor demanda, lo que permite concebir un diseño de programas de cursos de Mejoramiento Profesional que

contemple: Gerencia y Liderazgo, Aduanas, Administración de Empresas, Inglés Marítimo, Convenios Internacionales, Transporte Multimodal, Sistema de Gestión de Calidad, Legislación Marítima, Terminología Técnica y por último, Seguridad Marítima para satisfacer la demanda potencial.

3. El tercer resultado está relacionado con la identificación de las fortalezas y debilidades de los competidores que prestan el servicio de igual o similares características del que ofrece la UMC. En este sentido se puede concluir, que a pesar de que existen empresas que ofrecen el servicio, el cliente cautivo no se encuentra satisfecho y está abierto a la posibilidad de aceptar otro servicio que satisfaga íntegramente sus necesidades.
4. El cuarto resultado se encuentra circunscrito en la oportunidad que tiene la UMC de colocar en el mercado de trabajo a los estudiantes de las carreras de Ciencias Sociales para realizar pasantías, requisito indispensable para optar al título universitario, además de darle la oportunidad a los estudiantes de postgrados de realizar trabajos de grados que brinden un gran aporte a la comunidad.

De los cursos demandados por el mercado meta, la UMC tiene la capacidad y las fortalezas de ofrecerlos en el mercado, cuenta con su acervo que data de muchos años, con personal preparado para ello y sobre todo, con la convicción que cada uno de sus integrantes desea hacer el trabajo con calidad.

El precio probable por curso-participante calculado, es un precio accesible y competitivo, si se llega a comparar con los precios que cobran las empresas de servicios que tienen diferentes características, pero que su razón de ser es la de formar y capacitar el talento humano.

En cuando a la *Estructura de Costos*, los ingresos que se generarían cubrirían los gastos y dejarían una ganancia, que podría ser utilizada en pro del desarrollo y la capacitación del personal docente; en mejoras de las instalaciones y en contribuir activamente en egresar estudiantes de calidad.

A pesar de que por razones de cálculos se tomó en consideración las Tablas Salariales para el Personal Docente y de Investigación de las Universidades Nacionales y la Tabla de Sueldos del Personal Administrativo, la empresa puede considerar la contratación del personal a los

sueldos vigentes, ya que el margen de ganancia soportaría tal erogación, sin que ello merme considerablemente el beneficio para la institución.

Se recomienda invertir en la organización propuesta, ya que el interés devengado por la inversión es superior al que se percibiría, si ese dinero se colocará en un banco venezolano o se invirtiera en instrumentos financieros ofertados en el mercado secundario. Según los cálculos, la tasa de inflación (30%) es menor que la TMAR (43%) y ésta a su vez, es menor que la Tasa Interna de Retorno (504%).

Tomando en consideración que el presente estudio se ajustó en las empresas del sector naviero que laboran en el Puerto de La Guaira, se recomienda penetrar el mercado a nivel nacional, ya que el nivel de aceptación que obtuvo la propuesta en el sector fue significativa, además, la mayoría de las empresas que operan en La Guaira también operan en otros puertos y, por lo tanto, tienen oficinas cerca de esos puertos.

El presente proyecto es factible, rentable y recomendable su ejecución, ya que el Valor Presente Neto y la Tasa Interna de Retorno es mayor que cero.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

### Libros

- Baca, Gabriel (2001). *Evaluación de Proyectos*. Cuarta Edición. México. Mc Graw Hill.
- Blanco, Adolfo (2001). *Formulación y Evaluación de Proyectos*. Caracas. Fondo Editorial Tropykos.
- Calvo B., Emilio (1997). *Código Civil Venezolano: Comentado y Concordado*. Caracas. Ediciones Libra.
- Colegio de Ingenieros de Venezuela (2001). *Manual de Contratación de Servicios de Consultoría de Ingeniería, Arquitectura y Profesionales Afines*. Caracas: Fundación Juan José Aguerrevere.
- Chiavenato, Idalberto (2000). *Introducción a la Teoría General de la Administración*. México: Mc Graw Hill.
- Daft, Richard (2000). *Teoría y Diseño Organizacional*. México: Soluciones Empresariales.

- Fletcher T. y otros (2000). *Política de Precios*. España. Editorial Gestión 2000.
- Gibson, James; Ivancevich, John. y Donnelly James (1997). *Las Organizaciones*. Colombia: Mc Graw Hill.
- Gitlow, H. y otros. (1987). *Cómo mejorar la Calidad y la Productividad con el Método Deming*. Colombia. Editorial Norma.
- Gitman, Lawrence (1986). *Fundamentos de Administración Financiera*. Tercera Edición. México. Editorial: Harla.
- González, A. y Maza Zavala, D. (1976). *Tratado Moderno de Economía General*. Caracas. South-Western Publishing Co.
- Goodstein, Leonard y otros (2000). *Planeación Estratégica Aplicada*. Colombia. Mc Graw Hill.
- Kazmier, Leonard (2000). *Estadística Aplicada a la Administración y a la Economía*. México. Mc Graw Hill.
- Kotler, Philip (2001). *Dirección de Marketing*. México: Editorial Prentice.
- Méndez, Carlos (2001). *Metodología: Diseño y Desarrollo del Proceso de Investigación*. Tercera Edición. Colombia. Mc Graw Hill.
- Méndez, José Silvestre (2002). *Economía y la empresa*. México: Mc Graw Hill.
- Palacios, Luis (1998). *Principios esenciales para realizar Proyectos*. Caracas. Universidad Católica Andrés Bello.
- Sabino, Carlos (2000). *El Proceso de Investigación*. Caracas. Editorial Panapo.
- Sapag, Nassir y otros (2000). *Preparación y Evaluación de Proyectos*. Chile. Mc Graw Hill.
- Serna, Humberto (1999). *Gerencia Estratégica: Planeación y Gestión – Teoría y Metodología*. Sexta Edición. Colombia. 3R Editores.
- SMI, Jae y Siegel, Joel (1987). *Contabilidad Administrativa. Serie Shaum*. Colombia: Mc Graw Hill.
- Universidad Pedagógica Experimental Libertador. (2002). *Manual de Trabajos de Grados de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales*. Caracas. Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador
- Van Horne J. y Wachowicz J. (1994). *Fundamentos de Administración Financiera*. Octava Edición. México. Prentice Hall Hispanoamericana S.A.

### Obra Compilada

- Gavazut Bianco, Luis Enrique (1999). *Síntesis Ejecutiva del Proyecto de Creación de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe*. Doctum, Vol. 2, No. 2. Disponible: UMC.
- López, Miguel (2001). *El Bing Bang de la Empresa Naviera y su Impacto en la Seguridad a Bordo*. 1er Seminario Internacional – Nuevo Paradigma de la Seguridad Marítima. Disponible: UMC.
- Macías, Dorelis (2001). *Estudio de Factibilidad y Diseño Académico para la Formación de Administradores para el Sector Marítimo Comercial*. Doctum, Vol. 4, No. 2. Disponible: UMC.

### Artículo en Revista

- Universidad Marítima del Caribe (2002, marzo). *Memorando de Entendimiento que con la Asociación de Estados del Caribe firmó la UMC*. El Serviola: Organo Divulgativo Umecista, Año 2, Número 4.
- Universidad Marítima del Caribe (2002, marzo). *Principios de Gestión de la Calidad*. Filosofía de Gestión y Principios de la Calidad de la UMC.

### Fuentes de Tipo Legal

- Código Civil de la República de Venezuela* (1986). Distribuidora Escolar SA.
- Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 36.988, julio 7, 2000. Decreto 899, julio 6, 2000.
- Ley de Universidades y Reglamento Parcial*. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 1.429, septiembre 8, 1970.

### Trabajos y Tesis de Grado

- Jaramillo, M. (1998). *Diseño de un programa de inducción dirigido al personal empleado del Hospital Materno Infantil de Macuto*. Trabajo de Grado. UNESR, Caracas.
- García, José (2001). *Diseño de un Plan de Mercadeo para la Creación de un Centro de Atención en Seguridad y Salud Ocupacional dirigido hacia los Buques Mercantes del Puerto de Maracaibo*. Trabajo de Grado. UMC. Caracas.
- Lara, José (2001). *Estudio de Factibilidad para la Creación de una Empresa de Asesoramiento Técnico y de Mantenimiento a Embarcaciones Menores en Paraguaná*. Trabajo de Grado. UMC. Caracas.

Martínez, Héctor (2001). *Estudio de Factibilidad para la Creación de una Empresa de Servicios de Mantenimiento para Embarcaciones Menores en Chichiriviche, Edo. Falcón*. Trabajo de Grado. UMC. Caracas.

#### Fuentes Electrónicas en Línea

------. *La Encuesta*. (Documento en línea) Disponible: [http://genteactiva.tripod.com/Investigacion\\_de\\_mercados/la\\_encuesta.htm](http://genteactiva.tripod.com/Investigacion_de_mercados/la_encuesta.htm). (Consulta: 2003, febrero 18).

Mendoza, G. *Pronosticar*. (Documento en línea) Diponible: <http://www.monografias.com/trabajos4/pronosticar/pronosticar.shtml>. (Consulta: 2002, diciembre 19).

Quiroga, S.. *El Marketing en el Ciclo de Vida del Producto*. (Documento en línea) Disponible: <http://www.secretariasmercosur.com.ar/big.asp?page=184>. (Consulta: 2002, diciembre 20).

#### Índice de Artículos Publicados (1998-2003)

##### **Adyounian, Kevork**

Análisis del derrame Nissos Amorgos

1999, 2 (1): 167-181

##### **Alcántara Madrid, José María**

El código ISM y sus implicaciones en el Derecho marítimo privado

1999 2 (2): 125-1145

##### **Alvarado R., Jorge E.**

Exposición de la Empresa naviero al riesgo financiero

2001, 4 (1): 69-90

##### **Álvarez Arraiz, Guillermo**

Desarrollo de las Comunicaciones marítimas y su instrumentación en Venezuela

2001, 4 (2): 49 – 73.

Evolución de la navegación y construcción de buques.

2003, 6 (1): 101- 120.

Integración de la Gestión de Recursos humanos al sistema de Gestión de Calidad.

1999, 1 (1): 55-118.

El marino mercante, la sociedad y la naturaleza

2002, 5 (1): 119-141.

##### **Anyelo Armas, Jorge**

El Capitán de buque frente a derrames de hidrocarburos: Responsabilidad civil vs. Responsabilidad penal

2001, 4 (1): 9-30.

Jurisprudencia marítima

1998, 1 (1): 93-96.

**Aranguren Peraza, Gilberto**

Comunidades de conocimiento y de sistematización para la consolidación de redes universitarias

2001 4 (2): 203-225.

**Aular Orellana, Isabel Cristina**

Conflicto Colombo-Venezolano en relación al transporte terrestre de mercancías

2001, 4 (1): 9-30.

**Avello Álvarez, Faustino**

Modelo de la Red de procesos que debe gestionar la Administración venezolana para cumplir con todas las obligaciones que le impone El Convenio internacional STCW-95, en el marco de un sistema de aseguramiento de la calidad

2000, 3 (2): 65-102.

**Baroni Uzcátegui, Ricardo:**

Las competencias portuarias a la luz de la Constitución de 1999

2000, 3 (2): 191-206.

**Bayot de Hiteshew, Clementina**

El Seguro marítimo

1999 - 2000 , 3 (1): 193- 212.

**Belisario, Freddy J.**

La arribada forzosa

2000, 3 (2): 113-138.

El asilo marítimo.

2003., 6 (1): 141- 159.

Comentarios sobre la Ley de Reforma parcial de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional

1999, 2 (1): 9-132.

Las concesiones, habilitaciones y autorizaciones portuarias

2001, 4 (2): 131- 158.

El derecho marítimo en la actividad consular

1999-2000, 3 (1): 161- 191.

El Remolque

2001, 4 (1): 93-135.

**Blanco González, Miguel L.**

Análisis de la Ley de reactivación de la marina mercante y su impacto en la relación laboral del oficial de marina mercante venezolano.

2003, 6 (1): 33-63.

**Capriles, Magally**

Análisis del derrame Nissos Amorgos

1999, 2 (1): 167-181.

**Cárdenas Torres, Rafael**

Comentarios a la Ley de Arbitraje comercial promulgadas el 07/04/98, Gaceta Oficial No. 36.430

1989, 1 (1):69-81.

**Carreyó Collazos, Nelson**

El procedimiento ante el Tribunal internacional sobre el Derecho del Mar

2001, 4 (2): 95-129.

**Carrillo Vivas, Adolfo A.**

Control total de Calidad: Un marco teórico y metodológico para gestionar la seguridad en la industria del transporte marítimo

2001, 4 (1): 33-67.

**Castro Cortéz, Ramón Antonio**

La nueva legislación marítima venezolana

2001, 4 (2): 9 – 28.

Propuesta para la reforma de la legislación marítima venezolana

2002, 5(1): 9-32.

Régimen jurídico del transporte marítimo de hidrocarburos en Venezuela

2001, 4 (1): 193-235.

**Cordero Benítez, Orlando**

Evaluación de los riegos para la navegación y para el medio ambiente atribuibles al canal de navegación del Lago de Maracaibo

1999- 2000, 3 (1): 22-76.

**Chollet, Victoria**

Jurisprudencia marítima  
1998, 1 (1): 93-96.

**Davalillo Bolívar, Lyzzi C.**

La Universidad virtual: Un nuevo modelo de educación superior.  
2003, 6 (1): 181 – 197.

**Díaz, Lino**

Jurisprudencia marítima  
1998, 1 (1): 93-96.

**Fernández, María**

Jurisprudencia marítima  
1998, 1 (1): 93-96.

**Fernández Lumpuy, María Elisa**

Actualización de la Autoridad Marítima Venezolana Frente a la entrada en vigencia del ISM Code.  
1998, 1 (1) 9-19.

**Ferreira, Ana Rosa**

Fundamentos jurídicos del contrato de fletamento por volumen (COA)  
1999-2000, 3 (1) 213- 230.

Jurisprudencia marítima  
1998, 1 (1): 93-96.

**Gaitán Sánchez, José Carlos**

La calidad, nueva función en la Universidad venezolana  
1999-2000, 3 (1): 285-300.

Reflexiones sobre la Gestión de Calidad en la Educación y en la Enseñanza Náutica en Venezuela.  
1999, 2 (2 ): 47- 58.

**García, Thamara**

Análisis del derrame Nissos Amorgos  
1999, 2 (1): 167-181.

**Gavazut Blanco, Luis Enrique**

Proyecto de Incorporación de las Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje en la Educación de Postgrado de la Marina Mercante  
1999, 2 (1): 185—199.

Síntesis Ejecutiva del Proyecto de Creación de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UNEMAR)  
1999, 2 (2): 203-234.

**Herrera Chirgüita, Eudys**

Influencia del poder para la toma de decisiones del Capitán sobre la Seguridad operacional del buque  
1999, 3 (1): 113-148.

**Iturbide, Jennifer**

Breves comentarios al conocimiento de embarque (Bill of Lading)  
1999-2000, 3 (1): 255-282.

**Jiménez, Franklin**

Análisis del derrame Nissos Amorgos  
1999, 2 (1): 167-181.

**López García, Miguel**

El cambiante contexto de la formación de los recursos humanos  
1999, 2 (1): 45-54.

El cambio en las actividades marítimas, reto para afrontar el siglo XXI  
1998, 1 (1): 55- 66.

**Comercio electrónico: Reto vs. Realidad**

1999-2000, 3 (1): 149-158.

La marina mercante: baluarte para impulsar el desarrollo económico de Venezuela  
1999, 2 (2): 9-29.

**Sociedad de la Información**

1999, 3 (2): 103-110.



**Macías Gómez, Dorelis**

Estudio de factibilidad y diseño académico para la formación de administradores para el sector marítimo comercial

2001, 4 (2): 169-201.

Ingeniería marítima, una oportunidad de mejora para la formación del marino mercante en Venezuela.

2002, 5 (1): 219- 258.

**Montes de Oca, Reynaldo**

Propuesta para un sistema de investigación de accidentes marítimos en Venezuela

2000, 3 (2): 51-64.

Software de apoyo al investigador de accidentes marítimos- SAIAM

2002, 5 (1): 95-117.

Software de entrenamiento para la inspección de contenedores (SEIC)

2003, 6 (1): 121-138.

**Mora, Miguel**

Análisis del derrame Nissos Amorgos

1999, 2 (1): 167-181.

**Nava Inciarte, Hugo**

Relación entre la apertura del sub-sector de Marina mercante en Venezuela y el comportamiento de las exportaciones no tradicionales.

1998, 1 (1): 29-52.

**Neuberger-Cywiak, Lya**

Diferentes métodos utilizados en la evaluación del impacto ambiental (EIA)

2001, 4 (2): 75-92.

**Omaña Parés, Gustavo Adolfo**

Análisis de algunos aspectos relevantes de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional

2000, 3 (2): 9-19.

Análisis jurídico de la Responsabilidad del Piloto en Venezuela

2001, 4 (1): 137-150.

Análisis jurídico del concepto de nave o buque

1998, 1 (1): 83-91.

Antecedentes, naturaleza y principios de la legislación acuática venezolana

2002, 5 (1): 145-165.

La Doctrina del poder acuático.

2003, 6 (1): 161- 177.

Régimen jurídico del trabajo en los puertos venezolanos

1998, 2 (2): 147-170.

**Peraza Escalona, Emma de la C.**

Propuesta de Procedimientos para el cumplimiento y la Aplicación del Código Internacional de Seguridad "Código IGS o ISM Code", para la Administración Marítima Venezolana – MTC.

1999, 2 (2): 61 79.

**Pérez Álvarez, Manuel:**

Competitividad del negocio naviero mineralero en Venezuela

2000, 3 (2): 21-48.

Hacia una política racional de transporte marítimo para la comunidad andina de naciones

2002, 5 (1): 63-93.

**Perfetti H., Ana María:**

Aspectos de la cobertura de los riesgos en el seguro marítimo

2001, 4 (1): 151- 170.

**Ponce Reyes, Gerardo Javier**

Propuesta para la reforma de la legislación marítima venezolana

2002, 5 (1): 9-32.

**Prados Carvajal, John Richard**

La responsabilidad patrimonial del estado por hechos del Práctico en el derecho comparado

1999-2000, 3 (1): 231-253.

**Reyero Álvarez, Rafael**

La limitación de responsabilidad del armador. Proyectos de Convenios internacionales relativos a: i) "Obligatoriedad de Seguros " y ii) "Responsabilidad por los daños causados por el combustible de los buques" (Ship's Bunkers)

1999, 2 (1): 121-135.

**Rodríguez Porras, Daniel:**

Efecto de las diferencias culturales de la Tripulación sobre los determinantes de la eficacia de los grupos de trabajo a bordo

1999, 2 (2): 81-121.

**Rodríguez Sivira, Pedro**

Calidad educativa en las instituciones universitarias

2001, 4 (1) : 239- 249.

**Rojas Lugo, Argelis**

La necesidad de una Política de Estado que coadyuve al Desarrollo Integral Armónico de la Marina mercante y de la industria de la construcción y reparación

Naval

1999-2000, 3 (1): 9-21.

**Rosales Ovalles, Mery**

Propuesta para alcanzar las metas de productividad y calidad de la investigación dentro de las instituciones de postgrado en Venezuela

2000, 3 (2): 209- 242.

Proyecto Doctum

1998, 1 (1): 99-110

**Sabatino Pizzolante, José Alfredo**

Las empresas suministradoras de Recursos humanos en los puertos venezolanos

1999, 2 (1): 137-152.

Fundamentos constitucionales de la competencia portuaria

1999, 2 (2): 31-45.

Sentencia en alzada del caso "Naviera Imparta-Seguros Caracas"

1999, 2 (1): 153-165.

**Sánchez, Rocelia**

Breves comentarios al conocimiento de embarque ( Bill of Lading)

1999-2000, 3 (1): 255-282.

**Sánchez Froilán, María del Cielo**

Análisis de los Convenios de la OMI ratificados o adheridos por Venezuela.

2001, 4 (1): 171-192.

Enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (GIGS)

2002, 5 (1): 33-59.

Enmiendas de 2000 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, y su correspondiente Protocolo de 1988.

2002, 5 (1): 167- 189.

El nuevo régimen de titulación de la gente de mar en virtud de la entrada en vigor de la entrada en vigor de la Enmienda de 1995 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, 1978.

2001, 4 (2): 29-46.

La protección marítima de acuerdo con el Código internacional de protección de buques e instalaciones portuarias (Código PBIP).

2003, 6 (1): 9-32.

**Sardá Henríquez, Wilmer**

Factibilidad de cobrar una tasa compensatoria para daño ecológico causado por las operaciones normales de los buques mercantes que transitan por el canal de navegación del río Orinoco, Tramo Matanzas-Boca Grande

1999-2000, 3 (1): 79-111.

**Siliams Acosta, Medina**

Jurisprudencia marítima

1998, 1 (1): 93-96.

**Silva de Napolitano, Diamaris C.**

Tendencias del transporte marítimo en los principales países de América Latina

2003, 6 (1): 87- 100.

**Tomaselli, Manuela**

Breves comentarios al conocimiento de embarque (Bill of Lading)

1999-2000, 3 (1): 255-282.

La retención judicial del buque.

2000, 3 (2): 173-190.

**Umaña A., Ivith M.**

Propuesta de Régimen especial aplicable al acceso de embarcaciones pesqueras extranjeras a la zona económica exclusiva de Venezuela

2000, 3 (2): 139-171.

**Vargas, Oswaldo**

Enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (GIGS)

2002, 5 (1): 33-59.

Enmiendas de 2000 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, y su correspondiente Protocolo de 1988.

2002, 5 (1): 167- 189.

El nuevo régimen de titulación de la gente de mar en virtud de la entrada en vigor de la entrada en vigor de la Enmienda de 1995 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, 1978.

2001, 4 (2): 29-46.

La protección marítima de acuerdo con el Código internacional de protección de buques e instalaciones portuarias (Código PBIP).

2003, 6 (1): 9-32.

**Villaruel Rodríguez, Francisco**

Algunas consideraciones sobre el Registro de naves y los problemas que presenta la flota pesquera venezolana

1998, 1 (1): 21-28.

Algunos comentarios a la Reforma de la Legislación marítima venezolana

1999, 2 (1): 33-41.

La piratería

2001, 4 (2): 159- 166.

**Villasmil U., María G.**

Breves comentarios al conocimiento de embarque (Bill of Lading)

1999-2000, 3 (1): 255-282.

**Viso H., Alfredo**

Análisis organizativo de la Universidad Marítima del Caribe, de acuerdo a los postulados de Chester I. Barnard.

2002, 5 (1): 193-217.

La ética empresarial.

2003, 6 (1): 67- 85.

**Vivas Castillo, Gerardo**

Evolución de la navegación y construcción de buques.

2003, 6 (1): 101- 120.

**Otros**

Reglamento del Centro de Arbitraje de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante

1998, 1 (1): 111-121.

Reseña del Foro sobre la Ley orgánica de los Espacios acuáticos e insulares

2001, 4 (2): 227-228.

Esta publicación se terminó de imprimir en  
marzo de 2005,  
en las prensas de  
Magraphi Impresores, C.A.,  
en la ciudad de  
Caracas, Venezuela.