

RESERVA DE CARGA O INCENTIVOS

REMEMBRANZA

Siempre he dicho que el zarpe hacia la eternidad de los hombres de mar, y para mí Carlos lo fue, va precedido de una gran estela, que a diferencia que la estela que dejan los buques en su paso por el mar, la cual al poco tiempo se hace tenue y al final desaparece, en el caso de Carlos esta permanecerá indeleble en el mundo marítimo y los que tuvimos la fortuna de haber trazado rumbos junto con Carlos, así la estaremos viendo hasta que nos llegue el día de zarpar.

El día de su partida expresé lo siguiente:

“...Zarpó a la eternidad el amigo Carlos Matheus, los que acá quedamos guardaremos su recuerdo y estaremos obligados a preservar su paso por este mundo. Muchos fueron los momentos compartidos, en el campo profesional, en el campo personal, en una fiesta, en un pasillo, en un avión, etc. Su agudeza ante los problemas del Sector Acuático y sus muchas vivencias como abogado maritimista lo convirtieron en un erudito; en una especie de oráculo para aquellos que compartimos sus trabajos, reflexiones, su vehemencia y sus angustias cuando, con precisión, señalaba que algo no estaba bien...”

Como homenaje a nuestro querido y apreciado Carlos Matheus, me vi motivado a escribir y rememorar una de nuestras más frecuentes discusiones y que inquietaban tanto a Carlos; la primera era sobre el Procedimiento Marítimo del cual mucho material escribí para la posteridad y el segundo lo relativo a la reserva de cargas.

INTRODUCCIÓN

El pasado 18 de noviembre de 2014, se publicó en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6153, extraordinaria, el Decreto 1445 mediante el cual se dicta el Decreto con rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas, en el cual se establece la Reserva de Cargas.

Es así como en el Título I, “Régimen Administrativo de la Navegación”, Capítulo VI, “De la Utilización de los buques”, Sección II, “De la Reserva de Carga”, Artículo 44, se lee lo siguiente:

El Estado con el fin de proteger y desarrollar la Marina Mercante Nacional, establece la reserva de carga para su transporte en los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano.

GENERALIDADES SOBRE LA RESERVA DE CARGA

En forma general se evidencia la existencia de dos caminos para lograr el objetivo de transportar la carga que genera el comercio internacional.

Una vía es la coercitiva, cuyo mejor ejemplo es la implantación de la figura de reserva de carga, existente en la Región desde 1966, bajo el marco de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), mediante el cual, todos los países sudamericanos establecieron reservas de carga en sus legislaciones nacionales y cuyo resultado no generó la anhelada consolidación y desarrollo de las marinas mercantes del continente.

La otra vía es que mediante una política de estado y la aplicación de prerrogativas fiscales, se logre incentivar a los armadores, para que abanderen buques bajo las modalidades previstas en la ley. Esta figura a pesar de haber sido implementada en varios países, tampoco ha cumplido, a la manera de ver de muchos entendidos, las expectativas de fortalecimiento y desarrollo de las flotas mercantes regionales.

CASO VENEZOLANO

ANTECEDENTE

La derogada Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional (LPDMMN) establecía la reserva de cargas para su transporte en los buques mercantes nacionales y para los buques extranjeros arrendados o fletados por los armadores venezolanos.

También establecía la mencionada Ley que, toda importación o exportación que efectúe un órgano cualquiera del Poder Público Nacional, Estatal o Municipal, institutos autónomos, empresas del Estado y, en general, todas las personas jurídicas en las cuales el Estado tenga aporte de capital en forma directa o por intermedio de organismos crediticios del Estado, deberá ser transportada en buques propiedad del Estado o de empresas en las cuales tenga participación decisiva.

Lo anterior evidencia que la LPDMMN pretendía **proteger al armador y no a los buques bajo bandera venezolana**, esa circunstancia llevó al armador venezolano (por excelencia, el Estado) a fletar buques, en lugar de abanderarlos.

Dicho de otra forma, se protegió al armador sin procurar el desarrollo de una flota bajo bandera venezolana.

LA LEGISLACION MARITIMA VENEZOLANA del año 2001

El espíritu del legislador preferenció la utilización de la expresión “libertad de acceso a las cargas”, inspirada en la Decisión 288 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena sobre Libertad de Acceso a la Carga Originada y Destinada, por Vía Marítima, dentro de la Subregión, así como la Decisión 314 y su modificatoria, la Decisión 390 sobre Libertad de Acceso a las Cargas Transportadas por Vía Marítima y Políticas para el Desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino.

Al entrar en vigencia la decisión 314, se aplicó de “ipso facto”, lo referente a la eliminación de las reservas de cargas, lo cual, al entender de muchos expertos, trajo como consecuencia la desaparición de las marinas mercantes de los Países Miembros de la Comunidad Andina; particularmente creo que solo fue parte de las causas de dicha desaparición, las cuales sería interesante analizar con precisión en otra oportunidad.

En toda la región se cuestionó la eliminación de la reserva de cargas, sin embargo no hubo ninguna reacción en relación a las políticas de transporte marítimo, las cuales igualmente forman parte de la misma decisión, específicamente en el Artículo 12, literal c), el cual reza:

Con miras a lograr la concertación de políticas de transporte marítimo a nivel subregional, los Países Miembros considerarán la adopción de principios, entre otros, los necesarios para estimular la cooperación subregional para aunar esfuerzos, promover y consolidar empresas, intercambiar experiencias y fomentar el desarrollo del transporte marítimo intra y extrasubregional.

El legislador venezolano al redactar las nuevas leyes del sector acuático, visualizó la necesidad de fijar unas políticas que permitieran el desarrollo armónico y sustentable del sector y cuando se habló de la “libertad de acceso a las cargas” no se trataba de un pensamiento o idea que pudiera enmarcarse dentro de la corriente neoliberal, sino que se trataba de privilegiar el soberano derecho del armador venezolano a acceder a las cargas que genera el comercio exterior del país y que se transporten por vía acuática.

Esa libertad de acceso a las cargas es regulada ante terceros países, mediante el principio de la reciprocidad (artículos del 44 al 48 de la Ley General de Marina y Actividades Conexas –LGM-) y para el caso de armadores venezolanos, bajo el principio de otorgamiento por parte del Estado, de incentivos fiscales con el fin de “preservar” los intereses de los armadores venezolanos, en completa armonía con los principios y acuerdos internacionales que permitan una posición ventajosa para la captación de dichas cargas.

También preveía la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares (LOEA) en su artículo 126 que el Presidente de la República en Consejo de Ministros, podrá otorgar exoneraciones totales o parciales de los tributos que causen las importaciones temporales o definitivas de buques, materiales, maquinarias, insumos, equipos, repuestos y demás accesorios relacionados con la actividad objeto de esta ley, así como de los enriquecimientos derivados de las actividades de la marina mercante, industria naval, puertos y marinas y demás actividades inherentes y conexas al sector¹.

CAPTACIÓN DE FLETES

La balanza comercial venezolana a mediados de la primera década de este siglo, se ubicaba en US\$ 31.532 millones, de los cuales más de un tercio se concentra en el intercambio de hidrocarburos.

Con el siguiente ejemplo quisiera graficar el problema, solamente tomando en cuenta el intercambio de cargas de hidrocarburo:

Para efectos de simplificación del problema, obvio las consideraciones sobre la modalidad de la venta, la rentabilidad de la ruta, condiciones de los terminales de carga/descarga, la oferta/demanda de buques y el riesgo asociado al transporte de cargas peligrosas, el cual en el caso de los hidrocarburos, el impacto ambiental por derrames y sus consecuencias, obliga a los armadores a cubrirse con pólizas de seguro muy onerosas.

Todo lo anterior lleva a la práctica, que las empresas dedicadas al transporte de crudos equilibren el traslado de sus cargamentos bajo las modalidades "CIF" y "FOB".

Exportamos diariamente 1,5 millones de barriles de petróleo, si se planteara como meta transportar en buques de bandera venezolana 650 mil barriles por día, se requerirían unos 24 buques adicionales tipo AFRAMAX a los existentes en la flota de PDVSA, ocho buques tipo LAKEMAX, los cuales transportan 150 mil barriles diarios (lamentable e inexplicablemente, estos buques no están bajo bandera venezolana)

Si trasladáramos esos 650 mil barriles por día, significa que a un precio promedio del petróleo venezolano de 50 \$ por barril, tendremos un costo de la carga diario de US\$ 32.500.000,00

El valor de mercado en la ruta Caribe-usa golfo, para un buque tipo aframax, contratado en la modalidad de flete a tiempo ("time charter") por un periodo de un (1) año, se

¹ Inexplicablemente, este artículo fue eliminado de la Ley, en el Decreto N° 6.126, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica que los Espacios Acuáticos.- Véase N° 5.890 Extraordinario de la GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, del 31 de julio de 2008.

promedia para esta fecha, a US\$ 33.000 diarios, lo cual representa US\$ 289.080.000,00 anuales, por 24 buques tipo AFRAMAX.

Si calculamos un flete aproximado del 3,5 % del valor de la carga, estamos hablando de un total por flete diario de US\$ 1.137.500,00, Al multiplicar esa cifra por 365 días no dará un total de US\$ 415.187.500,00 al año.

Lo anterior permite ver la diferencia a favor del armador, que en el caso de ser venezolano, representaría, además de la recuperación de la inversión, el valor agregado correspondiente como el hecho que se estaría utilizando gente de mar venezolana, incremento de puestos de trabajos directos indirectos, ahorro de divisas, ingresos al fisco nacional, etc.

Ahora bien un buque tanquero tipo AFRAMAX con capacidad para transportar 550.000,00 barriles de petróleo, tiene un costo aproximado de unos 68 millones de dólares, ¿cuántos armadores venezolanos excluyendo a PDVSA, están en capacidad de invertir para adquirir buques de estas características, lo cual requiere una gran capacidad financiera, tanto para el capital inicial como para las garantías colaterales?,

En ambos casos la decisión para invertir, tanto para el Estado como para los particulares, no se materializaría si no perciben las siguientes señales:

1. Vocación política a más alto nivel.
2. Seguridad jurídica.
3. Incentivos fiscales.
4. Planes de financiamiento.
5. Certidumbre para tener acceso a las cargas.

INCENTIVOS

Aprovecho la ocasión para traer a colación lo siguiente:

Una estudiante de una maestría en gerencia tributaria me hacía estas preguntas; las cuales me permito hacerlas públicas.

¿Considera usted que los incentivos fiscales al sector acuático son suficiente?

Paso a razonar esta respuesta bajo el nuevo cambio de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos según el Decreto N° 6.126, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica, publicado bajo el N° 5.890 Extraordinario de la GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, del 31 de julio de 2008 y el resto de los incentivos vigentes.

Beneficios Fiscales Exenciones

La LOEA

Artículo 115. Están exentos **del pago de impuesto de importación**, los buques, accesorios de navegación y las plataformas de perforación, así como los bienes relacionados con la industria naval y portuaria, destinados exclusivamente para la construcción, modificación, reparación y reciclaje de buques; y el equipamiento, reparación de las maquinas, equipos y componentes para la industria naval y portuaria.

El Artículo solo establece la excepción del pago de impuesto de importación, a diferencia de la derogada Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional (LRMM) publicada en la Gaceta Oficial N° 36.980 de fecha 26 de junio del 2000, la cual en su artículo 4º, establecía que: Se declara **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.

Cuando se hablaba de los derechos y tasas en la LRMM, estos incluían a todas las tasas, impuestos y contribuciones; con la redacción del artículo 115 de la LOEA, solo se exceptúa el pago del impuesto de importación, debiendo **el armador cancelar la tasa aduanal del 1 % prevista en la Ley Orgánica de Aduana**.

Por otra parte **se elimina este importante párrafo**, vital para incentivar el abanderamiento de buques:

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. (Art. 4 LRMM)

Por otra parte el Artículo 116 de la LOEA excluye de los beneficios fiscales previstos en la Ley a los buques y accesorios de navegación destinados a la marina deportiva y de recreación.

Además, como se dijo anteriormente, se eliminó el artículo 126, es cual se consideraba importante para el desarrollo del Sector Acuático Nacional

TRABAJO A BORDO

Una de las trabas más significativas que impiden el desarrollo de una flota mercante nacional es lo relativo a la Ley Orgánica de Trabajo

En fecha 28 de marzo de 2012, con respecto a la reforma de la Ley Orgánica de Trabajo (LOT), específicamente al articulado del TÍTULO V, REGÍMENES ESPECIALES, Capítulo VII, Del Trabajo en el Transporte, Sección Segunda, Del Trabajo en la Navegación Marítima,

Fluvial y Lacustre, el Foro Conciencia Acuática del cual formo parte, efectuó una recomendación a la Subcomisión de Asuntos Laborales de la Asamblea Nacional, que consistiría en las siguientes recomendaciones:

1. Sustituir los veinte y cuatro (24) artículos contemplados en el Título up supra, por el siguiente artículo único:

La ley establecerá condiciones especiales de trabajo para la gente de mar, entendiéndose como tal, el ejecutado en la navegación marítima, fluvial y lacustre de los miembros de una tripulación que presten servicio a bordo de un buque mercante en beneficio de un armador o fletador, tanto durante el tiempo de navegación como en el que se encuentren en puerto, a tenor de lo establecido en convenios, acuerdos y tratados que rijan la materia adoptados por la República.

2. *Incluir una disposición transitoria en la cual se establezca que; en un plazo de seis (6) meses contados a partir de la publicación de esta Ley en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, el Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo, a través del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, oída la opinión del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos y de los comités ad honorem de asesoramiento y participación de actividades específicas y especializadas, deberá presentar los proyectos de Leyes que se requieren para cubrir lo referente al trabajo de la Gente de Mar, los respectivos proyectos de Reglamento.*

Conviene precisar el término “Gente de Mar”, la Ley General de Marina y Actividades Conexas² (LGMAC) en su artículo 7, da una idea de la expresión: “toda persona perteneciente a la tripulación de un buque nacional o extranjero o que por cualquier motivo se encuentre a bordo, así como toda persona que realice o esté relacionada con las actividades que regula la ley”. Así mismo el artículo el artículo 13 establece como una las atribuciones del Capitán de Puerto, expedir el rol de tripulantes y las cédulas marinas correspondientes al personal de navegación. Igual consideración es aplicable a los tripulantes de las embarcaciones de pesca, los cuales son marineros igual que los tripulantes de los de buques mercantes.

La singularidad de la relación laboral abordado, marcada por la explotación del buque y la organización que requerida, debe ser compatible con los riesgos del mar y la recia disciplina necesaria para preservar la seguridad a bordo, tomando en cuenta que la tripulación debe permanecer todo el día en su sitio de trabajo y que al contrario del trabajador de tierra, no se retira a descansar en su cálido hogar, sino que se alimenta y aloja en un solo ámbito.

² Gaceta Oficial N° 37.570 de fecha 14 de noviembre del 2002

Contrariamente al denominador común que países aún no han modernizado su legislación interna en la materia, en contrapelo al actual interés de la comunidad internacional en concebir normas adaptadas a los requerimientos que el negocio marítimo y los avances tecnológicos imponen en los últimos tiempos, la moderna legislación acuática venezolana contempla mucha de esas especificidades, como se detalla a continuación:

Indudablemente la peculiaridad del trabajo de la gente de mar, lo apartan del trabajo común y las generalidades que actualmente señala la Ley Orgánica del Trabajo (LOT), siendo necesario que, por supuesto teniendo como marco regulatorio a la LOT, se constituya un cuerpo legislativo que tomando en cuenta la amplia referencia del Derecho Marítimo Internacional y los diversos instrumentos normativos, tratados y convenios, redactados principalmente, por la Organización Internacional de Trabajo y la Organización Marítimo Internacional y que tienen por objeto la regulación de las condiciones de trabajo de la gente de mar. Vale la pena también citar a la ITF (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte) y la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo), organizaciones que han combatido visiblemente la proliferación de las Banderas de Conveniencia, en conjunto con la OIT.

El régimen jurídico que regule a la actividad laboral de la gente de mar, debe tomar en cuenta las condiciones especiales y los riesgos propios de la aventura marítima, el cual evidentemente se desarrolla en condiciones distintas al trabajo en tierra.

La singularidad del trabajo a bordo obliga a los Estados a contar con una batería de leyes que regulen los distintos aspectos del régimen laboral de la gente de mar, como se evidencia en las legislaciones cubana y españolas, tomadas como referencia en este informe.

La organización del trabajo a bordo y las relaciones jurídicas entre el armador y la gente de mar, deben estar incluidas en el marco legal del Estado del pabellón que enarbole el buque, en conformidad con lo establecido por las normas internacionales, que imponen la obligación de que los Estados ejerzan efectivamente su jurisdicción y autoridad sobre los buques que enarboles su bandera,

Venezuela ha participado activamente en las Convenciones Internacionales tanto en el ámbito del derecho marítimo privado como del derecho marítimo público y del derecho del mar.

El 7 de mayo de 2012 en la Gaceta Oficial 6.076 extraordinaria, se publicó la Ley Orgánica del Trabajo, de los Trabajadores y las Trabajadoras, la cual en el Título IV de las modalidades especiales de condiciones de trabajo, Capítulo VI del Trabajo en el Transporte, Sección Segunda: del Trabajo en la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, reforma que a mi juicio, deja las mismas incongruencias, lagunas legales y problemas de la derogada Ley.

Sin embargo, se establece en el Artículo 267, lo siguiente:

Ley Especial. Las normas que rigen las relaciones laborales de los trabajadores y trabajadoras de transporte marítimo, fluvial o lacustre serán establecidas en una ley especial, elaborada en corresponsabilidad y amplia participación de los sujetos de la relación laboral, particularmente los trabajadores, trabajadoras y sus organizaciones sindicales.

CONCLUSIONES

¿Estamos en condiciones de transportar en buques venezolanos el gran volumen de carga que genera el comercio exterior?

Con toda seguridad se implementaría el otorgamiento de permisos especiales para que buques de bandera nacional tengan acceso a dichas cargas y por ende vendría de nuevo la funesta figura de la corrupción a intervenir en el otorgamiento de dichos permisos y cuyas secuelas aun están frescas bajo la aplicación de la Ley de Protección de la Marina Mercante.

¿No era preferible entonces, mantener la figura de la “Libertad de acceso a las Cargas”, como lo preveía la Ley General de Marina y Actividades Conexas, y basado en un estudio sincero e imparcial, donde interviniera todo el sector, utilizando las bondades de los procedimientos de asesoramiento y participación de los diversos sectores vinculados a la actividad marítima previstos en la moderna legislación acuática venezolana, se lograra la implementación de políticas y planes que permitirían la consolidación de una flota nacional y que expresaran fehacientemente la voluntad del Estado venezolano de lograr esos objetivos?

Ese plan debería incluir entre otros:

1. Lapsos a corto mediano y largo plazo para el cumplimiento de objetivos concretos para la recuperación por parte de la flota mercante nacional, del mercado de fletes.
2. Mecanismos para concientizar a los entes del Estado sobre la necesidad de transportar la carga que genera el comercio exterior, en buques de bandera nacional.
3. Procedimientos para invertir en porcentajes justos y rentables, la concepción actual de “vender FOB y comprar CIF”
4. Mecanismos que permitan la contratación de gente de mar bajo parámetros de justicia y equidad tanto para el trabajador como para el empleador.

5. Celeridad y simplicidad del procedimiento de nacionalización y abanderamiento de buques.
6. Mecanismos para la justa aplicación de las inspecciones navales previstas en la ley.
7. Mecanismos de coordinación de las distintas entidades rectoras de la actividad acuática, que garanticen la unificación de criterios de los funcionarios públicos, en la interpretación y aplicación de la normativa legal, en especial para los procedimientos de importaciones temporales o definitivas de buques, materiales, maquinarias, insumos, equipos, repuestos y demás accesorios relacionados con la actividad acuática, así como de los enriquecimientos derivados de las actividades de la marina mercante, industria naval, puertos y marinas y demás actividades inherentes y conexas al sector acuático.
8. Mecanismos de financiamiento para la construcción y adquisición de buques, equipos, repuestos y bienes de servicio de las actividades conexas del sector, mediante la utilización del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares, como banca de segundo piso.
9. Mecanismos que permitan al armador venezolano la adquisición del combustible y lubricantes a precios nacionales, bajo rigurosos procedimientos contralores que permitan la legal utilización de dichos insumos.
10. Mecanismos que permitan lograr la inserción en el articulado de la LOEA, del principio anunciado en el derogado artículo 126 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares de 2002.
11. Mecanismos que permitan la coordinación de todas las instituciones del sector acuático, en cuanto a los incentivos que aúpen el desarrollo de la Marina Mercante, pudiera ser mediante el marco legal del convenio "FAL 65", el cual involucra a todas las Autoridades tales como: Sanidad, Inmigración, Capitanía de Puertos, SENIAT, Resguardo Aduanero, Inspectores Navales, Agentes Aduanales, Agentes Navieros, Armadores u operadores de buques, dueños de carga y operadores portuarios; esto con la finalidad de ver los problemas reales y crear soluciones, a través de comisiones locales y mesas de trabajo. Aunque el Convenio en sí, es aplicable solamente para el tráfico internacional, nuestra legislación contempla la creación de un Comité Nacional para la Facilitación del Sistema Buque-Puerto y varias comisiones locales para la facilitación del sistema Buque Puerto.
12. Mecanismos que permitan el desarrollo de la Ley Especial las normas que rigen las relaciones laborales de los trabajadores y trabajadoras de transporte marítimo, fluvial o lacustre, indicada en la Ley Orgánica del Trabajo, de los Trabajadores y las Trabajadoras.

REFLEXIÓN FINAL

Existió una buena propuesta del Capitán de Altura José Luis Garcés, el cual recomendaba que el Ejecutivo Nacional como dueño de su carga, la ofrezca de primera mano al armador venezolano (público o privado) que sirva o pudiera servir una determinada ruta. El armador de buques inscritos en el Registro Naval Venezolano tendría el privilegio de ofertar primero, esperar la cotización del mercado y al final mejorar la oferta o simplemente declinar su participación, basándose en un principio muy usado internacionalmente, cuyo texto en inglés se escribe "first option and last refusal" (Primera opción y última oferta).

Esta propuesta de Garcés pudiera haber formado parte primordial de la lista de planes anteriormente descritas.

Definitivamente soy de la opinión que la implementación de la reserva de carga (acción que considero errónea), no se produciría ningún avance en el tan esperado desarrollo de nuestra marina mercante, si no se consolida una sólida, segura y eficiente flota nacional a través de políticas y planes que incluyan la expedita aplicación de los incentivos previstos en la ley; si las instituciones del Estado y los particulares no mentalizan una unidad de pensamiento y acción sobre la importancia de lograr dicha flota; si no se adoptan planes de financiamiento asequibles, solo así pudiéramos competir en excelentes condiciones, ante las trasnacionales y por ende, acceder a ese gran mercado del servicio de fletes.

Me permito recordar un párrafo que siempre rememoro y que tomé de la exposición de motivos de la LRMM y que sirvió de inspiración para la promulgación de dicha Ley:

"... El verdadero desarrollo de la marina mercante no consiste en aplicar medidas proteccionistas, ni que sea Estado el principal armador de la flota mercante nacional, sino que este sea el que fije las políticas y establezca las normas que incentiven a los particulares a participar en condiciones favorables en la actividad naviera..."

Caracas, 15 de septiembre de 2015

Julio Alberto Peña Acevedo

3.602.432