

## **A 10 AÑOS DE LA PROMULGACIÓN DE LAS LEYES DEL SECTOR ACUÁTICO.**

### **REFLEXIONES SOBRE EL PROCESO DE CONSOLIDACION DEL SECTOR ACUÁTICO<sup>1</sup>**

#### **Síntesis**

Venezuela se convirtió en punto de referencia en cuanto a su legislación marítima.

Entre los años 1999 al 2002, se ejecutó la llamada revolución marítima, la cual logró cumplir con las dos primeras fases del Plan de Desarrollo del Sector Acuático.

En ese entonces, un grupo de eternos soñadores de un renacer de nuestra marina mercante, se encargaron de la redacción de un ante proyecto del Plan de Desarrollo Acuático Nacional, el cual contenía los lineamientos generales que orientarán, coadyuvarán y apoyarán el fortalecimiento y crecimiento de un sector duramente golpeado por la globalización y la absoluta falta de planes y políticas nacionales que permitieran su desarrollo, es así como en este Plan, enmarcado por supuesto, dentro de los Planes de Desarrollo Nacional, eliminándose las viejas prácticas proteccionistas e incentivando la participación activa del sector privado, se contemplaba en una primera etapa, la inclusión en el proceso constituyente de un moderno concepto de transformación de la tesis de territorialidad a la tesis de los espacios geográficos nacionales, concretándose con el referéndum del 15 de diciembre de 1999, donde se aprobó el texto constitucional.

La segunda etapa consistía en la redacción del novedoso esquema legal marítimo, donde el Estado garantiza el marco legal adecuado que permite al inversionista nacional y foráneo, sentir la confianza que genera unas reglas claras de competencia y estabilidad en cuanto a las leyes nacionales, las cuales armonizarán perfectamente con las regulaciones internacionales que rigen la actividad.

En esta segunda etapa, se crearon: el Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos, como máximo órgano asesor del Ejecutivo Nacional, en materia de fomento y desarrollo de la marina nacional. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), como órgano ejecutor de las políticas acuáticas del Estado en materia de navegación acuática y régimen portuario. El Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos, destinado al financiamiento de los proyectos y actividades que propendan al desarrollo de la Marina Nacional y en general, de todo el sector acuático, el Registro Naval Venezolano (Renave), eliminándose el doble registro hasta la fecha en vigencia, estableciéndose un registro especial de buques en cada circunscripción acuática y se crea la novísima Jurisdicción Especial Acuática,

---

<sup>1</sup> Estas reflexiones son tomadas de una publicación de mi autoría, aún en el tintero, que pretendo llamar “El Espacio Acuático Venezolano”.

por tratarse de un derecho tan especializado como es el marítimo, se atribuye a los jueces marítimos con carácter exclusivo, el conocimiento de toda acción, medida o controversia relacionada con los espacios acuáticos nacionales y conociendo en igual forma de los derechos y acciones derivadas de las operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias.

## INTRODUCCIÓN

Corría el mes de abril del año 1.999, a escasos cuatro meses del triunfo de Hugo Chávez Frías en las elecciones presidenciales, y en el marco de su primera visita a la ciudad de Nueva York como Presidente de la República, cuando tuve el honor de compartir diez minutos de su tiempo en la cámara de Oficiales del Buque Escuela “Simón Bolívar” (BE-11) en compañía del Ministro de Planificación Jorge Jordani, para entregarle un trabajo el cual venía madurando desde mi trabajo de tesis como cursante de la Escuela de Guerra Naval, bastaron esos escasos diez minutos para que me iniciara en uno de los procesos más hermosos de la historia de la Marina Mercante en Venezuela.

Un mérito indiscutible del Presidente Chávez, fue el haber afrontado el reto de actualización del marco jurídico del sector, cuestión que pese a la gran polémica que causó la promulgación del paquete de leyes de la Ley Habilitante del año 2.001, logró mantener el consenso generalizado de que las leyes del sector acuático representan el mayor avance legislativo experimentado por el sector en la vida republicana de Venezuela. Todo el proceso será analizado en el desarrollo del presente texto. La historia reconocerá al Presidente Chávez, como el mandatario nacional que brindó el mayor apoyo que haya recibido la marina nacional y las actividades conexas en los últimos tiempos.

Con el entusiasmo propio del que recibe el apoyo del máximo líder de la Nación, a mi regreso a Caracas inicié, bajo las directrices del Ministro Jordani, las acciones para darle viabilidad al proyecto, el cual me puso en contacto con un equipo de planificadores y en un lapso de tres meses originamos un análisis preciso de la situación precaria en que se encontraba el sector.

Como resultado de ese primer informe se realiza en las instalaciones de los servicios autónomos de la Armada, el Primer Seminario sobre los **Espacios Acuáticos**, siendo este el primer acto público donde se utiliza el término; donde con una tímida e incrédula asistencia se trató el tema de la recuperación del Sector Acuático Nacional.

Durante el desarrollo del Seminario, la divina providencia permitió que reencontrara al Doctor Manuel Vadell, estimado coterráneo lejanamente recordado por mi memoria como uno de los líderes estudiantiles más destacados de nuestro pueblo natal: Puerto Cabello. El Dr. Vadell había sido electo integrante de la Asamblea Nacional Constituyente y designado Presidente de la Comisión número 2 de las Disposiciones Fundamentales de la Soberanía y de los Espacios Territoriales. Bajo la brillante dirección de Manuel, me uní a un grupo de trabajo

dinámico y proactivo, con hombres de gran talla; Guillermo García Ponce, Rafael Rodríguez, Fermín Toro Jiménez, entre otros, los cuales esculpieron en la novísima Constitución, el avanzado concepto de “Espacio Geográfico” del cual se desprende el marco que permite desarrollar constitucionalmente al Espacio Acuático Nacional.

La segunda fase del proceso ocurre durante la vigencia de la Comisión Legislativa Nacional; se produce una reunión de trabajo propiciada por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante en el despacho del, para ese entonces, Presidente de la Subcomisión de Política Interior; Adán Chávez quien conjuntamente con su asistente el Doctor Iván Zerpa, se dedican con ahínco a la redacción del proyecto de Ley de Reactivación de la Marina Mercante, la cual fue aprobada y posteriormente promulgada por el Presidente Hugo Chávez, en esa Ley se incluía la obligación por parte del Ministerio de Infraestructura, de redactar una Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, el diseño de las Políticas Acuáticas del Estado y la adecuación del marco legal que regula la actividad marítima.

Otra feliz coincidencia ocurría, el acertado nombramiento de Marcial González Castellanos como Director General de Transporte Acuático, el cual demostró con su tesonero trabajo al frente de la Dirección y luego como Presidente del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, que existen dos hitos en la historia de la Marina Mercante Nacional; el primero labrado por el recordado Almirante Pastor Naranjo y este último labrado por Marcial: Sólo la historia será capaz de medir la magnitud de su gestión. A Marcial le debo un agradecimiento eterno de hermano, vínculo que hemos mantenido a lo largo de más de cuarenta años y que permitió, de manera definitiva, el poder haber alcanzado tantos logros y sobre todo materializar sueños que juntos mantuvimos a lo largo de nuestro desempeño profesional.

La tercera fase se inicia el 9 de julio de 2.000, cuando el Presidente de la República juramenta a la Comisión Relatora que se encargaría del cumplimiento del mandato expreso del artículo 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante la cual me honré en presidir, acompañado, entre otros, por eternos soñadores de una nueva Venezuela marítima, Luís Cova Arria, Freddy Belisario, Tulio Álvarez Ledo, Omar Franco, Gustavo Omaña y mil personas más los cuales me excuso en nombrar por obvias razones de espacio, nos dedicamos en cuerpo y alma en redactar un conjunto de siete leyes que convertían a Venezuela en el País con la más moderna legislación acuática.

Otra oportunidad ocurría; la suerte estaba con los soñadores del cambio, aparece la Ley Habilitante a finales del año 2.000, y bajo el impulso del General Esqueda Torres se logra incluir entre las facultades que asumía el Señor Presidente, la de legislar en todo lo referente al marco legal del Sector Acuático Nacional. Ocurre la designación del General Ismael Hurtado Soucre como Ministro de Infraestructura, el cual con una visión extraordinaria, se ocupó de dirigir la presentación ante el Consejo de Ministros, del conjunto de leyes del Sector. No se puede pasar por alto la gran receptividad que absolutamente todos los Ministros del Gabinete,

encabezados por la Vice Presidenta Adina Bastidas, mostraron hacia el proyecto; la historia los recordará cada vez que alguien vea las firmas de refrendo de los respectivos decretos con fuerza de Ley.

A partir de la promulgación de las leyes del Sector, los pasos son más firmes y rápidos, el 15 de enero<sup>2</sup> entra en funcionamiento el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos y nace legalmente instituido el Concepto de “Sector Acuático” como parte del aparato productivo del Estado Venezolano.

Estas líneas no pretenden crear o inventar nada, es simplemente un resumen de documentos y vivencias de toda una colectividad que pacientemente esperó que sucediera un milagro que realmente ocurrió, el trabajo no ha finalizado, al contrario, apenas comienza.

De antemano pido disculpas por las omisiones o errores de interpretación, producto no de alguna mala intencionalidad, sino más bien del hecho de mi condición de “hombre de mar” que por abaratares de las circunstancias, me vi envuelto en el fascinante mundo de las leyes y del proceso legislativo y que a veces me hace pensar que tal vez en otra vida me dediqué al ejercicio del derecho marítimo, sueño que comparto al ser miembro de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, y que me permite mantener contacto con lo más granado del pensamiento maritimista venezolano y del cual me siento orgulloso de pertenecer, mi agradecimiento eterno a los miembros de la asociación con los que he tenido el honor de compartir, por brindarme su amistad y recibir de ustedes un sinfín de conocimientos .

Agradezco igualmente, a todos los que de alguna manera se convirtieron en protagonistas de la historia del sector acuático nacional, el haber colaborado a que este proyecto fuera posible. Esto no es más que una prueba fehaciente que cuando un grupo de venezolanos apartando posiciones personalistas o sectoriales, se dedican a trabajar por el engrandecimiento de la Patria, lo logramos.

Espero que este texto sea usado por las generaciones que se levantan en el Sector Acuático, como referencia documental del espíritu del Legislador al preparar el excelente marco legal con que cuenta la República en relación a sus amplios espacios acuáticos.

## **EL ORIGEN O EL ¿POR QUÉ? SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL TÉRMINO “ESPACIO ACUÁTICO” Y SU OBVIA VINCULACIÓN CON EL TÉRMINO SECTOR ACUÁTICO**

Muchas fueron las discusiones con el Doctor Tulio Álvarez en relación al tema sector acuático (defendido por mí) y el término Sector marítimo (defendido por

---

<sup>2</sup> Paradójicamente fecha de cumpleaños de Marcial González.

Álvarez). Vale la pena hacer un alto para explicar cómo me entusiasmo por el término; en el año 1.987, en una conferencia dictada por el CA. Elías Daniels Hernández en el marco del seminario sobre "Seguridad en los Espacios Fluviales" realizado en la sede de la Escuela Superior de Guerra Naval durante los días 23 al 27 de marzo, Daniels expresaba lo siguiente:

*"EL ESTADO puede asumirse como un ente susceptible de necesidades vitales para su funcionamiento, donde la idea de existencia requiere de un ESPACIO para sus manifestaciones concretas.*

*El ESPACIO es una necesidad vital del ESTADO que tiene implícito el factor de coexistencia y está ubicado en una realidad física, definida convencionalmente, donde hasta los momentos actuales las únicas limitaciones están signadas por la accesibilidad del hombre y su posibilidad de vida.*

*La noción de ESPACIO es una dimensión percibida, con capacidad para aceptar y contener, característica que le hace objeto de propiedad y control; facultad que los ESTADOS ejercen en términos de soberanía. Bajo esta premisa se puede establecer una taxonomía del ESPACIO con idea física, política y social; así podemos conceptualizar un ESPACIO AEREO, un ESPACIO TERRESTRE Y un ESPACIO ACUATICO, donde el espacio exterior no percibido o no susceptible de control se reserva a las disquisiciones filosóficas trascendentales. Entendido así, todas las unidades políticas tendrían, como característica común, espacios correspondientes sobre los cuales fundamentar y desarrollar las actividades sociales de sus nacionales.*

*El ESPACIO ACUATICO se concibe como las masas de aguas naturales, convencionalmente clasificadas por el hombre en océanos, mares, lagos y ríos. En término genérico existen muchas manifestaciones de espacios acuáticos; pero para poder ser válidos en esta consideración, deben ser objetos de la acción del hombre en términos de posesión, control, actividad económica y medio de comunicación".*

## **DESARROLLO DEL PROCESO DE RECTIVACIÓN DEL SECTOR ACUÁTICO NACIONAL**

Como bien lo apunta Omaña<sup>3</sup>:

*"Sería incorrecto afirmar que el proceso de cambios legales en el sector haya comenzado con las leyes acuáticas; de suyo, éste empezó a finales de la década de los ochenta".*

En 1.989 se promulga la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público, lo cual origina las diferentes leyes portuarias estatales, el cual dio comienzo al proceso de transferencia de la administración de los puertos de la República a los Estados. Luego en 1998 fueron reformadas parcialmente la Ley de Navegación, la Ley de Pilotaje y la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, pero estas no menos

---

<sup>3</sup> Gustavo Omaña, revista DOCTUM, VOL. 5, Nº 1, ENERO – DICIEMBRE 2.002.

interesantes iniciativas de reformas fueron insuficientes y no se lograron las expectativas esperadas por la comunidad marítima nacional.

Con anterioridad a estos intentos, en 1.973, el Almirante Pastor Naranjo, Director de la Marina Mercante, presentó un trabajo denominado "Nueva Estrategia de la Marina Mercante"<sup>4</sup>, los cuales llegaron a mis manos a través de su hijo Joel Naranjo<sup>5</sup>, causando en mí una gran impresión, ya que nuestro enfoque sobre los cambios que se deberían ejecutar en el sector, fueron visto por este pionero, con una claridad meridiana y aún actual, a pesar de haber sido escrito hace treinta años. No me cansaré de repetir que existen, hasta la fecha, dos hitos en la evolución de la Marina Mercante Venezolana; el primero sembrado por el Almirante Pastor y el segundo, el señalado por el Almirante Marcial González.

Luego en el año 1.983, La dirección General Sectorial de Transporte Acuático, presento un documento denominado "Plan de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional"<sup>6</sup>. También es justicia nombrar al proyecto de desarrollo de la Marina Mercante Nacional presentado por el Capitán de Altura Guillermo Riut Hernández, al Presidente de la República en enero de 1.999.

A partir de los logros alcanzados en las reformas del año 2.000, a la misma no le faltan "padres" los cuales se atribuyen la iniciativa de dichos cambios, asunto que lejos de ser criticable, denota que su gestación no fue un engendro, lo que hubiera originado que "la criatura" no tuviera parientes, sino que se trata de un excelente vástago y por lo tanto querido como propio por una gran cantidad de personas.

## **ANTE PROYECTO DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE**

En mayo de 1.998 envió al CA. Milko Malkof Mikas (DGSTA)<sup>7</sup> una comunicación al respecto de la problemática de navegación en el canal de Maracaibo, - ni siquiera recibí respuesta - y en enero de 1.999 le envió al CN: José Fortoul (DGSTA) el borrador inicial del proyecto de desarrollo de la Marina Mercante, Fortoul me

---

<sup>4</sup> Ver esquila en el siguiente enlace:

<https://docs.google.com/document/pub?id=1EZsBb4r2NiVfZ8qnYM7RkRCNjdK7HWuBSLeu-wglxiA>

<sup>5</sup> Ver esquila en el siguiente enlace:

<https://docs0.google.com/drawings/edit?id=1DCNSYMyBZJB6mUok03JnnJ4FI6BdVKdOOEYyXjNT8bo&hl=es>

<sup>6</sup> Plan de desarrollo 1983 DGSTA.

<sup>7</sup> Ver parte I de La carta en el siguiente enlace: <https://docs.google.com/drawings/pub?id=1hf1MBunBiN-Y3VDGPymtGAXOcJwhU3FjoEYx7ui8sWA&w=960&h=720> y La segunda parte en el siguiente enlace: <https://docs.google.com/drawings/pub?id=1GcOu1omdcDUGZfPzTqhyctWU0XusE0KLZ89ZFvsmHCM&w=960&h=720>

llamó, me dijo que estaba muy interesante y luego más nunca mostró intención de permitirme ahondar en la materia.

En mayo de 1.999, viaje a los Estados Unidos de América, aupado por el Dr. José Rafael Gómez, para la conferencia VENANCHAM en el Waldorf Astoria, Nueva York (gracias a los buenos oficios de mi siempre amigo el Capitán Gastón Correa, logré financiar el costo). Fue la primera visita del Presidente Chávez a USA y a bordo del Buque Escuela ARV “Simón Bolívar” (BE-11) le entregue al propio Chávez, en presencia del Ministro de Planificación Jorge Giordani, mi visión sobre un **“Proyecto de Desarrollo de la Marina Mercante”**. Las instrucciones del Presidente fueron que el mencionado ministro me recibiera y que le detallara a fondo el proyecto.

El ministro de planificación Jorge Giordani, me citó a su despacho y nombro al Dr. Guido Zuleta, quien había sido mi profesor durante el curso de Estado Mayor Naval en 1987, para que se encargara del proyecto.

El equipo de trabajo inicial en CORDIPLAN para el desarrollo sustentable de los Espacios Acuáticos se integró de la siguiente manera: Ing. Guido Zuleta (Presidente), Lic. Juan Luis Arocha, Lic. Ulises Rivero, Ing. Casilda Ramirez, Ing. Gioconda Rondón, Lic. Julia Flores, Lic. Rosa de Souto, Soc. Ana María Figueira y mi persona.

Luego de la cuarta reunión de trabajo y previa convocatoria a instituciones del sector<sup>8</sup>, el equipo inicial fue ampliado con la incorporación por SECONASEDE de: CA. Francis Loría Méndez, VA. Efraín Díaz Tarazón, CA. Velazco Collazo, CN. Ernesto Carlés Rodríguez. Por la Dirección General de Fronteras del M.R.E: CA. Gilberto Quintero Torres, Emb. Salvador Briceño, Dr. Enrique Planchart. Por la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático del M. T .C: CN. Lombardo Fortoul González, CN. Asdrúbal Becerra Rivas. Por la Armada Nacional: VA. Bernabé Carrero Cuberos, CA. Alvaro Martín Fossa, CA. Héctor Ramírez Pérez, CA. Carlos Millán Millán, CN. Virgilio Reyes, CN. Rogelio Enudio Matos, CN. Orlando Pulido, CF. Edgar Blanco Carrero, Dr. Francisco Nieves-Croes. Por el Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales: Geog. Pedro Delfín y Geog. Javier Rosales.

Luego de una serie de discusiones<sup>9</sup>, reuniones de expertos y consultas, se realizó a finales del mes de septiembre de 1.999, el primer seminario sobre los espacios acuáticos en la sede de OCAMAR en la calle los baños de Maiquetía, Estado Vargas. De allí surge un documento el cual fue elevado a la Asamblea Nacional Constituyente, a través del Dr. Manuel Vadell, a fin de que fueran tomadas en

---

<sup>8</sup> Ver designación Coordiplan, en el siguiente enlace:

<https://docs1.google.com/drawings/edit?id=1NONC2UO2zyk63J7obikWFz72ByVTjAZbR1q-PYzw0B8&hl=es>

<sup>9</sup> Esta era mi visión para encontrar la vía de ensamblaje de una estructura adecuada para la administración marítima. 17 ago 99.

<https://docs.google.com/document/pub?id=1Cnp9Qlfcv9XMoLJIVVZeu2BUhxwRpOCDCAbKz1Qw3Y0>

cuenta en la redacción de la nueva Constitución las conclusiones de dicho seminario. Las conclusiones del documento se resumen a continuación:

## PRIMER SEMINARIO SOBRE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

### CONCLUSIONES:

1. *El espacio acuático, no está claramente definido por el articulado legal venezolano, a pesar que en el texto Constitucional se inscribe, con la excepción del concepto de Zona Económica Exclusiva y el concepto de costas.*

2. *La Ley Orgánica de Administración Central y las distintas leyes que norman la materia, no definen con claridad la delimitación de funciones entre los distintos entes, principalmente entre los Ministerios de la Defensa y Transporte y Comunicaciones en cuanto al Control de Tráfico Marítimo, Búsqueda, Salvamento y Policía Marítima, lo que trae como consecuencia el debilitamiento del ejercicio de la Autoridad y un solapamiento de funciones.*

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

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

5. *El propósito de esa necesaria Ley, pudiera ser:*

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

b. *El Seguimiento y cumplimiento de todos los tratados internacionales suscritos por la Nación, referentes a la actividad marítima.*

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

6. *Nombrar una Comisión del Ejecutivo Nacional (Comisión Asesora de Asuntos Acuáticos) que se ocupe, en primera instancia de coordinar las acciones pertinentes para lograr estos objetivos.*

Caracas 22 de septiembre de 1.999

En dicho seminario tuve la fortuna de encontrarme con un ilustre coterráneo, me refiero al Dr. Manuel Vadell, el cual era el Presidente de la Comisión n° 2 de la Asamblea Nacional Constituyente, responsable de la redacción del título I y II de la nueva CARTA MAGNA. A su vez el Estado Mayor Naval me nombraba asesor de la Armada y como tal trabajé en la comisión legislativa de esa institución, con una meta, la redacción de una ley integral de los espacios acuáticos.

El Dr. Vadell me designó asesor<sup>10</sup> de la comisión por él presidida, el trabajo fue sumamente interesante y con asombro le advertí al Dr. Vadell, que lo referente a la competencia del Estado sobre el transporte marítimo y los puertos, no estaba incluido dentro de la redacción del artículo correspondiente a la competencia del Poder público.

De tal forma redacté a mi puño y letra una eskuela dirigida al Dr. Allan Brewer Carías<sup>11</sup>, donde le pedía se estudiara la posibilidad de su inclusión en el texto del articulado respectivo. Una copia del referido manuscrito, puede observarse en un curioso museo de documentos marítimos, que reposan en las oficinas de los Doctores Sabatino Pizolante en Puerto Cabello. La Comisión concluyó su trabajo con los resultados previstos, los cuales se reflejan en el documento final de la Comisión, la cual tengo el honor de haber participado en su redacción y cuyo texto se resume a continuación:

## **DOCUMENTO FINAL DE LA COMISIÓN N° 2 DE LA ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE**

*"La nueva concepción del espacio geográfico de la República, amplía la visión de soberanía y delimita con mayor precisión el campo de aplicación de esa soberanía; ese espacio geográfico contempla: el Territorio Continental, el Territorio Insular, el Espacio Acuático, el Espacio Aéreo y el Espacio Ultraterrestre Suprayacente.*

*Por Primera vez se le da la misma importancia o se coloca al mismo nivel para efectos del ordenamiento territorial y los planes de desarrollo de la Nación, a los territorios continentales con los territorios insulares, al igual que a los espacios fronterizos y acuáticos.*

*El proyecto en cuestión refleja los tres (3) formas o maneras de que el estado venezolano visualiza su actuación en esos espacios geográficos:*

- 1- *Ejercicio pleno de su soberanía*
  - *Territorio -continental*

---

<sup>10</sup> Ver designación: <https://docs.google.com/drawings/edit?id=1gPftsieeHJ1ZMt3Lb2Us9v21WsEJq0rP5wkZCLfjJ8w&hl=es>

<sup>11</sup> Ver documento en el enlace: [https://docs.google.com/drawings/pub?id=12vopWzzozNv987dEE6-ahIB5y130vGcPY4T\\_x3s161g&w=960&h=720](https://docs.google.com/drawings/pub?id=12vopWzzozNv987dEE6-ahIB5y130vGcPY4T_x3s161g&w=960&h=720)

- *Territorio insular*
- *Espacio aéreo*
- *Suelo*
- *Subsuelo*
- *Mar territorial*
- *Áreas marinas interiores, históricas y vitales*

2- *Derechos exclusivos de Soberanía, Vigilancia y Control*

- *Espacios acuáticos*
- *Espacios aéreos*
- *Costas*
- *Fronteras*
- *Espacio ultraterrestre, Suprayacente*

3- *Responsabilidad para preservar y desarrollar:*

- *Espacios:*
  - *Fronterizos, insulares y marítimos*

*El capítulo sobre el Espacio Geográfico de la República, fue redactado en estricta observancia del derecho internacional y los tratados, laudos y convenios no viciados de nulidad, y al mismo tiempo agregando de manera soberana y firme, una redacción que permita su fácil comprensión hasta para el más común de los Venezolanos y manteniendo el carácter de áreas marinas históricas y vitales y el derecho ineludible e incuestionable del Estado sobre estos espacios.*

*Para finalizar, el Título I del Proyecto de Constitución presentado por la Comisión, contiene una serie de logros insertando en su texto vitales y novedosos aspectos fundamentales de la identidad nacional, entre otros: Permite definir el gentilicio venezolano, delimita los derechos de los venezolanos en ese espacio geográfico, inculca los valores de Patria, Nación, Soberanía, Estado y Símbolos Patrios; establece los principios básicos de seguridad, defensa y desarrollo; Plantea los deberes fundamentales del Estado y sus connacionales; fija ampliamente el principio democrático del Estado; Fortalece el Castellano como idioma oficial, y delinea los intereses fundamentales del Estado.”*

*Caracas, 18 de octubre de 1999*

Vale la pena comentar, para mi propio orgullo, que, el Dr. Vadell me honró con la designación como orador de la Comisión por él presidida para la entrega del informe final, ante los miembros de la ANC<sup>12</sup>.

## **LEY DE REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE**

<sup>12</sup> Ver palabras en el siguiente enlace:

[https://docs.google.com/document/d/1PWtorzlbxwEJ\\_7qYUK7pNfleuEsNWpdtOJhP6vVSXsA/edit?hl=es](https://docs.google.com/document/d/1PWtorzlbxwEJ_7qYUK7pNfleuEsNWpdtOJhP6vVSXsA/edit?hl=es)

En el mes de septiembre de 1.999, el CA. Héctor Ramírez Pérez, para aquel entonces Comandante del Comando de Guardacostas de la Armada, me invitó a conocer en una reunión no oficial, más bien social, al Dr. Luís Cova Arria, en la misma intercambiamos opiniones sobre el proceso constituyente y la posibilidad de lograr la materialización del proyecto que denominaban "Proyecto de Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Agua" (PLONCA), redactado en el año 1987 por un valioso grupo de abogados, alumnos del Curso de Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de la UCV.

Aún recuerdo las expresiones de comprensible incredulidad del Dr. Luís Cova Arria, cuando le pedí una copia de la propuesta por él liderada, para lograr introducirla ante el Congreso Nacional,..¡Julio! -me dijo- “esta es la enésima copia de las muchas que reposan en una igual cantidad de gavetas del estamento burocrático nacional”. -yo le contesté- “Doctor, tenga fe, que este es el momento... ¡vamos a lograrlo!”

En febrero de 2.000 surge en el seno de la Sub Comisión de Política Interior de la Comisión Legislativa Nacional, llamada popularmente como “El Congresillo”, la discusión sobre la redacción de una Ley de Reactivación de la Marina Mercante. La redacción original estaba basada en la idea de la intervención de la Dirección General de Transporte Acuático<sup>13</sup> y sobre todo a una serie de incentivos fiscales de exenciones y exoneraciones de tasas impositivas para la nacionalización de buques.

En el Estado Mayor Naval, donde me desempeñaba como asesor, se recibió una comunicación de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo presidida en ese entonces por el Dr. Omar Franco<sup>14</sup>, donde le expresaba a la institución la importancia de su promulgación.

Fui designado por el Jefe del Estado Mayor para que trabajara en el asunto, conjuntamente con el CA. Carlos Millán y es así como contactamos al Profesor Adán Chávez Presidente de la Comisión, para que nos permitiera asistir a las discusiones al respecto. En esas reuniones conocí a otro personaje clave en todo este proceso, me refiero al Dr. Iván Zerpa, asistente del Prof. Chávez, al cual presentamos las recomendaciones de la Armada, luego de un día de discusión, en relación a la redacción del artículo 1 del proyecto original<sup>15</sup>, presentamos una propuesta de creación de una comisión, la cual debería redactar las políticas acuáticas del Estado, recomendar la adecuación del marco legal del sector acuático y la redacción de un proyecto de Ley de los Espacios Acuáticos.

---

<sup>13</sup> Ver el documento en el enlace: [https://docs.google.com/drawings/edit?id=16COZ2fp-v3MCx0fo9wX9s-VXS\\_OInXEq-CVOMtaCaqs&hl=es](https://docs.google.com/drawings/edit?id=16COZ2fp-v3MCx0fo9wX9s-VXS_OInXEq-CVOMtaCaqs&hl=es)

<sup>14</sup> Ver documento en el siguiente enlace: [https://docs.google.com/presentation/view?id=dhnmnm2\\_110f23zj5dt](https://docs.google.com/presentation/view?id=dhnmnm2_110f23zj5dt)

<sup>15</sup> Artículo 1 original: “El Ejecutivo Nacional elaborará una política de Estado para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional en un plazo de 90 días a partir de la publicación del presente Decreto en Gaceta Oficial.”

El Dr. Zerpa designó al Dr. Tulio Álvarez Ledo, al Dr. Omar Franco, al Capitán de Altura Dumas Ortiz y a mi persona, para que redactáramos una propuesta sobre el artículo 8 del proyecto de Ley de Reactivación de la Marina Mercante, es así como en una mañana del mes de marzo de 2.000, en la oficina del Dr. Tulio Álvarez Ledo, en los Chaguaramos, quedó redactado dicho artículo de la forma siguiente:

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

La exposición de motivo de La Ley de Reactivación de la Marina Mercante<sup>16</sup>, fue redactada por mí persona, con el vital aporte del Dr. José Sabatino Pizolante y avalada por el Dr. Iván Zerpa, la misma recoge los objetivos que se perseguían con la promulgación de dicha Ley y las expectativas que la misma generaría en el sector acuático.

### **Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante (LEMM)**

En el mes de abril de 2.000, fue designado como Director General de Transporte Acuático, el Contralmirante Marcial González Castellanos, el cual a su vez me contrató como asesor de su despacho. Desde este momento la dupla González-Peña se convirtió en el motor principal para la transformación del sector acuático. Yo espero que la historia reconozca el esfuerzo de Marcial González, en lograr el desarrollo de la Marina Mercante Nacional y por ende, de todo el Sector Acuático.

En el mes de mayo se reúne, luego de ocho años, el Consejo Nacional de la Marina Mercante, de cuya acta<sup>17</sup> se resalta:

*Se dio lectura al Proyecto de Ley de Reactivación de la Marina Mercante por parte del Contralmirante Marcial González Castellanos, destacándose lo siguiente:*

***El Consejo Nacional de la Marina Mercante con la consulta a los entes vinculados al sector marítimo elaborará dentro de los noventa días siguientes a la publicación de la presente Ley, las Políticas Acuáticas de Estado y presentará las propuestas que desarrollará el Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos y la adecuación de la Legislación Marítima Nacional a la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.***

---

<sup>16</sup> Ver el documento en el enlace: [https://docs.google.com/Doc?id=dhhmhm2\\_15c9thz8](https://docs.google.com/Doc?id=dhhmhm2_15c9thz8)

<sup>17</sup> Ver Acta en el siguiente enlace:

[https://docs.google.com/document/d/1CL8XS0jT\\_U4cwb8BqbrtnMEeFCp\\_ptr3SQdOaRuMaY/edit?hl=es](https://docs.google.com/document/d/1CL8XS0jT_U4cwb8BqbrtnMEeFCp_ptr3SQdOaRuMaY/edit?hl=es)

## **PROPUESTAS:**

*El CN. JULIO PEÑA ACEVEDO menciona que se deben sentar las bases para la discusión, a través de una Comisión Transitoria que genere un reglamento de debates, como medida colateral se abrirá una página Web para recibir todos los aportes de las personas interesadas en el sector.*

## **DECISIONES:**

*Se aprobó la propuesta del CN. JULIO PEÑA, a tal efecto la Dirección General de Transporte Acuático designará a la Comisión Transitoria la cual presentará en la próxima reunión del Consejo Nacional de Marina Mercante, los resultados de su primera reunión de trabajo.*

A mediados de mayo de 2000, La Comisión transitoria por mí presidida, estableció el siguiente Plan, el cual recibió el visto bueno del Almirante Marcial González:

## **PLAN DE DESARROLLO DEL SECTOR ACUÁTICO NACIONAL**

### ***OBJETIVO GENERAL:***

*DESARROLLO ARMÓNICO DEL SECTOR ACUÁTICO DEL PAÍS, APROVECHANDO LA GRAN VENTAJA COMPETITIVA QUE NOS DÁ:*

- 1. CONTAR CON MÁS DE 3.000 KMS<sup>2</sup> DE COSTAS ATLÁNTICA Y CARIBEÑA.*
- 2. UNA EXCELENTE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.*
- 3. INDUSTRIA NAVAL CON UN ALTO POTENCIAL DE CRECIMIENTO.*
- 4. DISPONER DE MÁS DE 300 ISLAS, ALGUNA DE LAS CUALES NOS PERMITIERON DEFINIR LOS LÍMITES DE ÁREAS MARINAS Y SUBMARINAS (580.000 KMS<sup>2</sup>), CON:*
  - a. ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA*
  - b. FRANCIA*
  - c. REINO DE LOS PAÍSES BAJOS*
  - d. REPÚBLICA DOMINICANA*
  - e. TRINIDAD Y TOBAGO.*

### **PRIMERA FASE:**

*PROCESO NACIONAL CONSTITUYENTE, DONDE SE INTRODUCEN EN LA CARTA MAGNA, UNA SERIE DE CONCEPTOS LOS CUALES SE SEÑALAN A CONTINUACIÓN:*

- 1. NUEVA CONCEPCIÓN DEL ESPACIO GEOGRÁFICO DE LA REPÚBLICA, INCLUIDA EN LA CARTA MAGNA EN SUS ARTÍCULOS 10 Y 11.*

- a. *SE AMPLÍA LA VISIÓN DE SOBERANÍA.*
- b. *SE DELIMITA CON MAYOR PRECISIÓN EL CAMPO DE APLICACIÓN DE ESA SOBERANÍA.*
- c. *EL ESPACIO GEOGRÁFICO NACIONAL CONTEMPLA:*
- 1) *EL TERRITORIO CONTINENTAL.*
  - 2) *EL TERRITORIO INSULAR.*
  - 3) *EL ESPACIO ACUÁTICO.*
  - 4) *EL ESPACIO AÉREO.*
  - 5) *EL ESPACIO ULTRATERRESTRE SUPRAYACENTE.*
- d. *ESTRICTA OBSERVANCIA DEL DERECHO INTERNACIONAL Y LOS TRATADOS, LAUDOS Y CONVENIOS NO VICIADOS DE NULIDAD.*
- e. *SE RATIFICA EL CARÁCTER DE ÁREAS MARINAS HISTÓRICAS Y VITALES Y EL DERECHO INELUDIBLE E INCUESTIONABLE DEL ESTADO SOBRE ESTOS ESPACIOS.*
- f. *SE COLOCA AL MISMO NIVEL PARA EFECTOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LOS PLANES DE DESARROLLO DE LA NACIÓN, A LOS TERRITORIOS CONTINENTALES CON LOS TERRITORIOS INSULARES, AL IGUAL QUE A LOS ESPACIOS FRONTERIZOS Y ACUÁTICOS.*

### **SEGUNDA FASE**

1. *17 DE MAYO DEL 2000: APROBACIÓN POR LA COMISIÓN LEGISLATIVA NACIONAL, DE LA LEY DE REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE.*
2. *ESTA LEY CONSTITUYE EL MARCO LEGAL REFERENCIAL QUE PERMITIRÁ LA FORMULACIÓN DE LOS PRINCIPIOS Y BASES PARA LA REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL.*
3. *SE DECLARA DE INTERÉS PÚBLICO Y DE CARÁCTER ESTRATÉGICO TODO LO RELATIVO AL TRANSPORTE MARÍTIMO NACIONAL E INTERNACIONAL, ASÍ COMO TODAS LAS ACTIVIDADES CONEXAS A LA ACTIVIDAD MARÍTIMA Y NAVIERA DEL PAÍS.*
4. *SE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE QUE SEAN BUQUES VENEZOLANOS LOS DE QUE MANERA EXCLUSIVA EJECUTEN EL TRÁFICO DE CABOTAJE.*
5. *ESTABLECE LA EXONERACIÓN DEL PAGO DE DERECHOS Y TASAS QUE DEBEN SER CANCELADAS PARA LA IMPORTACIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DE BUQUES Y ACCESORIOS DE NAVEGACIÓN, ASÍ DE INSUMOS PARA LA INDUSTRIA NAVAL.*

6. SE DECLARA LA EXEPCION DEL PAGO DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO.

7. SE ESTABLECE UNA REBAJA DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DEL 75% A LOS TITULARES DE ENRIQUECIMIENTO DERIVADOS DE LAS NUEVAS INVERSIONES EN LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA MARINA MERCANTE Y ASTILLEROS HASTA POR 15 EJERCICIOS FISCALES.

8. OBLIGA AL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA PARA LA ELABORACIÓN DE LAS POLÍTICAS ACUÁTICAS DEL ESTADO Y LAS PROPUESTAS QUE SUSTENTARÁN EL PROYECTO DE LA LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS Y LA ADECUACIÓN DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL.

### **VENTAJAS DE LA APLICACIÓN DE LA LEY.**

#### **OBJETIVOS GENERALES**

1. COLOCA A VENEZUELA EN SITUACIÓN DE PRIMER ÓRDEN MUNDIAL EN MATERIA DE REGISTRO DE NAVES.

2. VENEZUELA SE CONVIERTE EN UN PAÍS CON EL MEJOR POTENCIAL A NIVEL MUNDIAL, PARA LA ATRACCIÓN DE CAPITALES DE INVERSIONISTAS INTERNACIONALES DEL NEGOCIO NAVIERO.

3. CREA LAS BASES PARA ESTABLECER EN VENEZUELA UN GRAN CENTRO NAVIERO LATINOAMERICANO, EN CONCORDANCIA CON EL ESPÍRITU DE LA COMUNIDAD ANDINA Y EL ACUERDO DE CARTAGENA.

4. EQUIPARA A VENEZUELA CON LAS NACIONES QUE POSEEN SECTORES MARÍTIMOS MÁS DESARROLLADOS.

5. ESTABLECE LAS BASES PARA UN SÓLIDO DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL.

6. ESTIMULA EL ABANDERAMIENTO INMEDIATO DE TODAS LAS EMBARCACIONES ACTUALMENTE EN MANOS DE INTERESES VENEZOLANOS, PERO QUE PORTAN BANDERAS DE OTROS PAÍSES.

7. CREA LA OBLIGATORIEDAD EN UN LAPSO PERENTORIO, DE QUE SE ACTUALICE TODA LA LEGISLACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL.

#### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS INMEDIATOS**

1. ABANDERAMIENTO APROXIMADO, DE 200 BUQUES A CORTO PLAZO:

- a. 35 BUQUES DE PORTE MAYOR.
- b. 30 EMBARCACIONES DE PORTE MENOR.
- c. 150 EMBARCACIONES DEPORTIVAS

2. *DESARROLLO DE ACTIVIDADES NÁUTICAS, COMERCIALES, TURÍSTICAS, DE SEGUROS, DE CLASIFICACIÓN DE BUQUES, RECREATIVAS, DEPORTIVAS, DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIONES NAVALES, ETC.*
3. *INCENTIVARÁ EL USO Y LA EXHIBICIÓN DE LA BANDERA VENEZOLANA EN LAS AGUAS TERRITORIALES Y EN AGUAS INTERNACIONALES.*
4. *RESGUARDO DE LA SOBERANÍA, MEDIANTE LA PRESENCIA DE BUQUES VENEZOLANOS EN EL ESPACIO TERRITORIAL DE LA NACIÓN Y EN LOS MARES DEL MUNDO.*
5. *INCENTIVARÁ LA REPATRIACIÓN DE CAPITALS AL PAÍS, MEDIANTE LA ADQUISICIÓN DE NUEVAS UNIDADES Y EL DESARROLLO, MODERNIZACIÓN Y CREACIÓN DE MARINAS TURÍSTICAS Y DEPORTIVAS EN LAS COSTAS VENEZOLANAS.*
6. *APROVECHAMIENTO DEL INMENSO MERCADO REPRESENTADO TANTO POR LAS EMBARCACIONES PROPIEDAD DE PERSONAS NATURALES Y JURÍDICAS TANTO NACIONALES COMO EXTRANJERAS, ASÍ COMO AQUELLAS EMBARCACIONES QUE SE TRASLADARÍAN AL PAÍS BIEN POR RAZONES TURÍSTICAS, RECREACIONALES.*
7. *PERMITIRÁ INVERSIONES TALES COMO LA ACTUALIZACIÓN, MODERNIZACIÓN Y CREACIÓN DE NUEVOS ASTILLEROS Y VARADEROS.*
8. *IMPORTANTE AUMENTO DE LOS PUESTOS DE TRABAJO, TALES COMO: TRIPULANTES DE ABORDO, MECÁNICOS PARA MANTENIMIENTO; TÉCNICOS EN ELECTRÓNICA; VIGILANCIA Y SEGURIDAD; DESARROLLO DE FONDOS DE COMERCIO RELACIONADOS CON EL SECTOR NÁUTICO; SERVICIOS PROFESIONALES DE PERITAJE; PROFESIONALES ASESORES Y CONSULTORES; DESARROLLO DEL SECTOR DE SEGURO MARÍTIMO; DESARROLLO DE EMPRESAS DE SERVICIOS CONEXAS, ETC.*

### **TERCERA FASE**

*EL ARTÍCULO 8º DE LA LEY DE REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, CONTEMPLA QUE:*

1. *EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, CONJUNTAMENTE CON EL CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, OÍDA LA OPINIÓN DE LOS ENTES VINCULADOS AL SECTOR MARÍTIMO ELABORARÁ DENTRO DE LOS NOVENTA DÍAS SIGUIENTES A LA PUBLICACIÓN DE LA LEY:*
  - a. *LAS POLÍTICAS ACUÁTICAS DE ESTADO.*
  - b. *LAS PROPUESTAS QUE SUSTENTARÁN EL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS.*
  - c. *LA ADECUACIÓN DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL.*

### **OBJETIVOS A ALCANZAR:**

1. *CONVERTIR A VENEZUELA, PAÍS DE VANGUARDIA EN CUANTO A SU LEGISLACIÓN MARÍTIMA.*
2. *CREACIÓN DEL REGISTRO MARÍTIMO Y TRIBUNALES MARÍTIMOS.*
3. *EFICIENTE REGISTRO DE NAVES.*
4. *EXCELENTE BANDERA PARA FLOTAS, NO COMO UNA MERA "BANDERA DE CONVENIENCIA", SINO QUE LOS BENEFICIOS FISCALES Y ADUANEROS SON EVIDENTEMENTE SUPERIORES EN COMPETITIVIDAD A LA DE OTROS PAÍSES, LO QUE IMPLICA LA CREACIÓN DE COMPAÑÍAS NAVIERAS EN GENERAL.*
5. *LA PROFESIONALIZACIÓN DE LOS HOMBRES DE MAR.*
6. *LA CREACIÓN DE UNA LEY DE MARINA MERCANTE NACIONAL QUE INCLUYA LO REFERENTE A LA PROTECCIÓN SOCIAL DEL MARINO MERCANTE.*
7. *UNA EDUCACIÓN NÁUTICA A LA PAR DE LAS MEJORES DEL MUNDO.*
8. *LA CONSOLIDACIÓN DE LA UNIVERSIDAD DEL MAR.*
9. *LA MODERNIZACIÓN DEL EJERCICIO DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.*
10. *UNA EXCELENTE CAPACIDAD DE RESPUESTA PARA OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.*
11. *LA VIGILANCIA Y CONTROL EFECTIVO DE TODOS NUESTROS ESPACIOS ACUÁTICOS.*
12. *LA INTEGRACIÓN DEL ESPACIO INSULAR A LOS PLANES DE DESARROLLO DEL SECTOR.*
13. *UNA LEY DE COSTAS CÓNSONA CON EL MANDATO CONSTITUCIONAL DE QUE LAS COSTAS SON BIENES DE DOMINIO PÚBLICO.*
14. *UNA LEY DE PUERTOS QUE PERMITA EL DESARROLLO ARMÓNICO DE LOS MISMOS.*
15. *UNA INDUSTRIA NAVAL QUE CUBRA TODA LA DEMANDA DE LA REGIÓN CARIBEÑA.*

*CARACAS, 10 DE JUNIO DEL 2000*

### **Promulgación de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante (LEMM)**

Así fue reseñada en el Boletín editado por la Dirección General de transporte Acuático:

*Presidente Chávez en Puerto el Guamache:*

*"En la redefinición de Venezuela el mar jugará un papel importante"*

*Durante un acto celebrado en las costas caribeñas de Margarita el Primer Mandatario Nacional firmó la promulgación de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional.*

*Puerto El Guamache, Junio 26 (Pacca<sup>18</sup>)*

*El Presidente de la República Hugo Chávez Frías afirmó que en el proceso de redefinición de Venezuela el mar jugará un papel importante y destacó que la conquista de los espacios marítimos es un objetivo vital de la nueva república.*

*El mandatario promulgó hoy al mediodía la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional durante un acto celebrado en el muelle del Puerto Internacional El Guamache, enclavado en las costas caribeñas de la Isla de Margarita, en el Municipio Tubores.*

*"La reactivación de la Marina Mercante forma parte de un plan estratégico que tiene una dimensión extraordinariamente importante para todos los venezolanos", afirmó luego de explicar detalles sobre las fachadas o frentes geopolíticos que tiene el país.*

*Venezuela tiene más de tres mil quinientos kilómetros de costas caribeñas y atlánticas y quinientos ochenta mil kilómetros cuadrados de áreas marinas y submarinas, además de centenares de islas.*

*La novísima legislación fue aprobada por la Comisión Legislativa Nacional en un proceso que mereció los elogios del presidente de la República por haber sido consultados los expertos y estudiosos de la materia marítima.*

*Venezuela vio disminuir su flota marina en los años anteriores y la compañía naviera propiedad del Estado cerró sus actividades, al tiempo que la legislación existente imponía elevados costos a quienes se interesaran en abanderar sus barcos ante la autoridad marítima venezolana.*

*"Los marinos mercantes andaban a la deriva, la mayor parte de ellos sobreviviendo. Por eso quiero, con mi corazón de soldado, darles el abrazo solidario a todos, desde los oficiales más antiguos hasta esos imberbes muchachos que se están preparando en la Escuela Náutica", expresó.*

*Invitó a los marinos, "con sangre vibrante de libertadores", a la conquista del inmenso mar venezolano, a conquistar lo que consideró la "gigantesca Venezuela olvidada por mucho tiempo y que ahora renace".*

*Comentó que durante el viaje hacia la Isla de Margarita observó el mapa de Venezuela y pudo comprobar que la distancia entre el Puerto El Guamache y la Isla de Aves, el punto venezolano de más lejana ubicación en Mar Caribe es equivalente a la distancia existente entre Margarita y la población de santa Elena de Uairen, ubicada en la frontera con Brasil.*

*"imagínense Ustedes el inmenso caudal de mar que tenemos por delante...y no teníamos marina mercante..."*

---

<sup>18</sup> Proyectos y Asesorías Comunicacionales.

*"Es conveniente que conozcamos la Ley de Reactivación de la Marina Mercante. Esta es una Ley verdadera, hecha en función del desarrollo venezolano, del desarrollo del ser humano, de una actividad que es vital para el país", destacó el Presidente Chávez.*

*Como uno de los logros concretos de la ley citó al abanderamiento de los buques tanqueros de la estatal Petróleo de Venezuela S.A., la segunda empresa más importante del mundo, cuyas embarcaciones fueron abanderadas en Panamá debido a los elevados costos previstos en la anterior legislación venezolana.*

*Los certificados de registro de las embarcaciones petroleras fueron entregados previamente por el mandatario al Presidente de la empresa petrolera Héctor Ciavaldini. Por esta razón, al momento de hablar el Jefe de Estado ya estaba ondeado en el barco "Maritza Sayalero" de PDVSA la bandera venezolana.*

*El Presidente Chávez detalló elementos de la nueva legislación, especialmente los relacionados con los incentivos fiscales y la generación de empleo, y llamó la atención sobre el papel articulado que deben cumplir la Marina de Guerra y la Marina Mercante "como puntas de lanzas fundamentales para el desarrollo del inmenso mar venezolano".*

*También el mandatario aprovechó para anunciar que los venezolanos tendrán un nuevo mapa en el que se incluirá "la Venezuela azul, que es más de la mitad de la extensión de la tierra firme".*

Este fue el Mensaje del Director General del Transporte Acuático:

*ESPACIOS ACUÁTICOS: La Nueva Frontera*

*Una nueva etapa de interesantes retos comienza hoy la República Bolivariana de Venezuela. Son retos derivados de la nueva concepción que sobre el espacio y la soberanía creó la Constitución vigente el treinta de diciembre del año pasado.*

*Venezuela da sus primeros pasos para dejar de ser un país reducido a su frontera terrestre y resignada a comprimir su masa poblacional en el eje Norte Costero, desplegando su fuerza vital con una escasa vocación al mar.*

*Se inician años en los que los venezolanos nos veremos empujados por el compromiso del desarrollo, al que estamos obligados para cumplir una función social trascendente, a ubicar nuestra mirada en las aguas del Norte Caribe, del Este Atlántico, en nuestros espejos lacustres, en nuestro invalorable mapa fluvial y en nuestras ricas y hermosas lagunas.*

*Los nuevos tiempos nos imponen una vocación al mar y a todos los Espacios Acuáticos, con una fuerza de tanto impacto que si no atendemos esa orientación, vamos a conservar los desalentadores signos del subdesarrollo en que hoy viven muchos de nuestros hermanos latinoamericanos.*

*La nueva Carta Magna nos impone un modelo de expresión territorial que aún conserva el recuerdo histórico de la Capitanía General de Venezuela y de los hechos del 19 de abril de 1810, pero que enseña que más allá de este mar que hoy contemplamos, también hay espacios venezolanos que nuestro límite norte no es simplemente el azul caribeño, sino que nuestros vecinos son los Estados Unidos de América, República Dominicana, Francia, el Reino de los Países Bajos, Trinidad Tobago y otros países del Caribe Oriental.*

*El espacio geográfico venezolano tiene mayor componente de agua que de tierra. Nuestros espacios geográficos son el signo de nuestra vitalidad, de nuestra fuerza natural y representa el más serio compromiso que nos presenta en el inicio de la nueva centuria.*

*Espacios Acuáticos es la nueva frontera. Los confines de la Patria dejaron de ser únicamente las montañas amazónicas, los empinados Andes, los calurosos Llanos o las estériles tierras goajiras, para ser ahora un inmenso lugar donde debemos compartir respeto y compromiso con grandes potencias del mundo por razones de vecindad, y donde confluyen las vías interoceánicas e intercontinentales.*

*Nuestra geografía caribeña tiene mayor dimensión que las aguas que rodean la potencia francesa o la pujante Italia o la Clásica Grecia. Son de mayor dimensión numérica, pero también son –y duele decirlo– espacios para la mera contemplación, por no existir en nuestra sociedad una auténtica vocación al mar.*

*Estos retos de una nueva concepción, representa la necesidad de una percepción distinta por todos los ciudadanos, de una asimilación de criterios novedosos, pero que tienen la bondadosa característica de ser sencillos de racionalizar.*

*Venezuela se abre a una nueva etapa histórica. Se apertura una nueva estrategia del desarrollo, se afirma una obligación y se convoca a una sociedad entera a intervenir en un proceso que podrá culminar exitosamente en la medida en que todos seamos fieles a una idea y leales a un mandato.*

*Hoy recibe su promulgación la Ley de Reactivación de la Marina Mercante. En un país con tanta presencia de mar, con mayor cantidad numérica de Espacios Acuáticos que de tierra, resulta una incongruencia que no tengamos un sector económico nacional para la transportación de mercancías y productos acorde con la realidad geográfica.*

*El instrumento comienza por definir criterios de estabilidad Jurídica, de preservación del Estado de Derecho frente al 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 –en resumen– objeto de atención prioritaria y dedicación preferente.*

*Y cuando una materia tiene estas 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 cumpla 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 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 constituye 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.*

*La Ley de Reactivación no solo obliga a la modernización de la autoridad, sino que ordena el inicio de un lapso preciso, de noventa días o tres meses, para que la República tenga políticas en sus Espacios Acuáticos, para que estén formuladas las propuestas de una novedosa Ley Orgánica de Espacios Acuáticos y para que se adecuen las leyes existentes a los novísimos criterios expuestos en la Carta Magna.*

*El trabajo que hoy asumimos con reto y compromiso no es una mera tarea reducida a la redacción de informes. No se trata de una detenida y meticulosa elaboración de normas jurídicas, de carácter legal y sublegal, en las cuales debemos desplegar talento, creatividad y nobleza republicana, para crear un cuerpo coherente y homogéneo que permita a los países del mundo saber y comprender que hemos iniciado el verdadero despegue hacia un uso efectivo de nuestro Espacio Acuático y hacia la conquista de los mares del mundo.*

*Para esta tarea están convocados todos: las instituciones y las individualidades. No hace falta buscar interlocutores. Vengan todos. En los grupos de trabajos, comités y subcomités pueden intervenir los que así lo desean.*

*El espíritu y propósito de los nuevos tiempos es la corresponsabilidad y la solidaridad en procura de una sociedad participativa y protagónica. Hacia ese nivel del desarrollo socio-cultural queremos avanzar, y esta es una excelente y a la vez inevitable oportunidad para triunfar.*

*Los inmensos Espacios Acuáticos serán nuestro destino, siguen siendo un compromiso histórico, como lugares para su uso eficiente y responsable, y constituyen la vía más rápida para alcanzar los niveles de calidad de vida a los que somos merecedores los hijos de la Patria que rinden homenaje diario al más grande de los hijos de América: Simón Bolívar.*

*Muchas gracias.*

*MARCIAL J. GONZÁLEZ CASTELLANOS  
Contralmirante*

*Puerto El Guamache, Isla de Margarita, 26 de Junio de 2000*

## **COMISIÓN RESPONSABLE DEL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO N° 8 DE LA LEY DE REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE**

Se ha especulado de distintas formas en muchos foros y publicaciones sobre la manera como el Ministro de Infraestructura le daría cumplimiento al artículo 8 de la LRMM, una de ellas se refleja en el documento del III Congreso de Derecho Marítimo celebrado en junio de 2.003, en Caracas, donde el Dr. Luis Cova Árrria asegura en su exposición que en razón del mandato del artículo 8 de la LRMM,

*"Fueron designadas cuatro ( 4) comisiones; una relatora, una marítima administrativa, una marítima mercantil y una de los espacios acuáticos, la relatora la presidió el Capitán Julio Peña Acevedo, la administrativa, el abogado Gustavo Omaña, la de los espacios acuáticos, el abogado Francisco Villareal y la mercantil, el suscrito (el Dr Cova)".*

Concepto ya expresado por Cova en su libro “El Nuevo Régimen de la Navegación en Venezuela y la Ley de Comercio Marítimo”, publicado en 2.002 por Arauco Ediciones C.A.

La realidad es la siguiente; primeramente, en la **Gaceta Oficial nº 36.989 del 10 de julio de 2.000**<sup>19</sup>, se promulgó la Resolución Ministerial MINFRA nº 109 del 10 de julio de 2.000<sup>20</sup> y posteriormente en la **Gaceta Oficial nº 37.004** del 1º de agosto de 2.000, la cual modifica la primera, se promulgó la Resolución Ministerial MINFRA nº 112 del 31 de julio de 2.000, donde se designa la Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante (LEMM), la cual quedó conformada así:

*Julio Peña Acevedo CIV Nº 3.602.432 Presidente, Tulio Álvarez Ledo CIV Nº 1.872.433 Vice-Presidente, Alba Chacón Rodríguez CIV Nº 9.971.980, Adjunto.*

**La comisión contará para su funcionamiento con tres (3) comités integrados por los siguientes ciudadanos:**

**Comité Marítimo Administrativo: Gustavo Omaña** CIV Nº 6.371.088 Presidente, Aurelio Fernández Concheso CIV Nº 5.604.977, José Luis Garcés CIV Nº 1.459.918, Omar Franco CIV Nº 3.189.481, Paula Jiménez CIV Nº 6.181.900.

**Comité Marítimo Mercantil: Luis Cova Arría** CIV Nº 1.856.366 Presidente, Freddy Belisario CIV Nº 2.153.330, Leopoldo Gamboa CIV Nº 298.857.

**Comité de los Espacios Acuáticos: Francisco Villarroel** CIV Nº 6.826.485 Presidente, Guillermo Rangel CIV Nº 4.705.116, Raúl Curriel CIV Nº 10.473.977.

*Personal de apoyo técnico el siguiente: Elsy Rodríguez CIV Nº 6.952.600, 1ª Secretaria, Vilma González CIV Nº 9.815.270 2ª Secretaria, Emir Moreno CIV Nº 5.096.987 Apoyo y Esmeralda González CIV Nº 11.233.748 Apoyo.*

El 10 de julio de 2.000, fue juramentada por el Presidente de La República Bolivariana de Venezuela la Comisión Relatora<sup>21</sup> en el acto mediante el cual se otorgó la condición de Universidad Nacional Experimental al Instituto Universitario de la Marina Mercante, con el nombre de “Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UMC), en Catia La Mar, Estado Vargas.

La Comisión trabajó desde el 2 de mayo de 2.000 al 07 de septiembre de 2.000; participaron de forma directa un total de 417 personas, acumulando un total de 4.942 horas hombres de trabajo. La Comisión desarrolló un foro entre el 6 y el 7

<sup>19</sup> Ver la publicación en el siguiente enlace: <https://docs2.google.com/drawings/edit?id=1knBEKLSvxhOB-qLHVq9BIRmDa5SiKe7gV2xoZWjqp-A&hl=es>

<sup>20</sup> En esa misma Gaceta, se publica la resolución donde se designan para el período de dos años las primeras autoridades rectorales de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, a los ciudadanos Miguel López García, como Rector; Reynaldo Montes de Oca, como Vice Rector Académico; Manuel Pérez Alvarez, como Vice Rector Administrativo y Henry Rosales Pañiles, como Secretario.

<sup>21</sup> Ver fotografía del acto en el enlace:

<https://docs.google.com/drawings/pub?id=1JeBlFMmoDEDIIOkzCUB2gCrNmm2bZqpUzxH5OGQKg&w=960&h=720>

de septiembre, en el centro Integral de Estudios y Desarrollo Petrolero de la Industria Petrolera (CIED), dicho foro fue aperturado por el Vice Ministro de Infraestructura Dr. Gerardo Fernández y cada presidente de Comité tuvo la oportunidad de presentar las conclusiones de sus respectivos trabajos.

De igual forma se organizaron foros y conferencias en las principales ciudades portuarias del País, con el fin de difundir los borradores de las leyes propuestas y que cualquier ciudadano o institución pudiera enviar sus comentarios y recomendaciones a la Comisión Relatora.

A partir del mes de septiembre de 2.000, comenzó la ardua tarea de evaluar, revisar y ensamblar la estructura de cada una de las leyes a proponer, a través de los respectivos informes presentados por cada comité y sub-comité.

A tal fin circuló por la página WEB de la DGTA, un borrador, el cual, a su vez, fue entregado a cada uno de los comités de trabajo y a los miembros del Consejo Nacional de la Marina Mercante.

A finales del mes de septiembre de 2.000, el Consejo Nacional de la Marina Mercante (CNMM) se declaró en sesión permanente, con el fin de debatir el resultado de la Comisión y presentar al Ministro de Infraestructura la redacción final de cada Ley.

De tal forma que el 26 de septiembre los integrantes del CNMM firman el documento final de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos<sup>22</sup>, la cual fue elevada a conocimiento del Señor Ministro de Infraestructura, fue evidente la posterior polémica que generó los cambios realizados tanto por la consultoría Jurídica de MINFRA, la Procuraduría General de la República y el Consejo de Ministro.

## **LEY HABILITANTE**

En este mismo mes, se plantea en la Asamblea Nacional la posibilidad de dar al Señor Presidente la facultad de legislar mediante una Ley que autoriza al presidente de la república para que, en Consejo de Ministros, dicte decretos con fuerza de Ley, de acuerdo con las directrices, propósitos y marco de las materias que se deleguen en dicha Ley, de conformidad con el tercer aparte del artículo 203 y el numeral 8 del artículo 236 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

---

<sup>22</sup> Si desea ver el proyecto original redactado por la Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, Resolución Ministerial MINFRA nº 112 del 31 de julio de 2.000, publicada en la Gaceta Oficial nº 37.004 del 1º de agosto de 2.000, abrir la siguiente dirección el cual fue publicado en una dirección Web creada por el Lic. Emir Moreno, secretario de dicha comisión, en la siguiente dirección:: <http://www.loea-eacuaticos.ghttp://www.loea-eacuaticos.gov.ve/LOEA%20OFICIAL.htm ov.ve/LOEA%20OFICIAL.htm>

A tales fines procedí a enviarle al Señor Ministro de Infraestructura la siguiente recomendación:

**DE: PRESIDENTE DE LA COMISION RELATORA DE LA LEY.**

**PARA: SEÑOR MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA.**

**ASUNTO: LEY HABILITANTE QUE SOLICITARÁ EL EJECUTIVO NACIONAL A LA ASAMBLEA NACIONAL**

**SITUACIÓN ACTUAL**

**1. EL SEÑOR PRESIDENTE ANUNCIÓ LA INCLUSIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS.**

2. EL TRABAJO DE LA COMISIÓN RELATORA DE LA LEY, POR USTED ORDENADO, DIO COMO CONCLUSIÓN QUE DE ESTA LEY SE DERIVARÁN LEYES VINCULANTES, LAS CUALES SON DE VITAL IMPORTANCIA PARA LOGRAR EL OBJETIVO DE ESTRUCTURAR EL ORDEN JURÍDICO DE TODA LAS ACTIVIDADES QUE SE REALIZAN EN ESTOS ESPACIOS.

3. DICHAS LEYES VINCULANTES SON LAS SIGUIENTES:

- LEY GENERAL DE MARINA.
- LEY DE COMERCIO MARÍTIMO
- LEY DE PUERTOS.
- LEY DE COSTAS
- IGUALMENTE FORMÓ PARTE DE LAS LEYES REDACTADAS POR ESTA COMISIÓN LA LEY DE PESCA Y ACUACULTURA, LA CUAL, EL SEÑOR PRESIDENTE ANUNCIÓ COMO LEY ORGÁNICA, LO CUAL SE CONSIDERA MUY CORRECTO.

RECOMENDACIÓN

SE PLANTEAN DOS (2) ALTERNATIVAS:

A. QUE SE INCLUYAN DENTRO DE LA LEY HABILITANTE LAS SIGUIENTES LEYES:

- **LEY GENERAL DE MARINA Y ACTIVIDADES CONEXAS.**
- **LEY DE COMERCIO MARÍTIMO**
- **LEY DE PUERTOS.**
- **LEY DE COSTAS**

B. QUE SE REDACTE EL ARTÍCULO CORRESPONDIENTE A LA LEY HABILITANTE DE LA FORMA QUE SIGUE:

**LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS Y LAS LEYES QUE  
ELLA VINCULA**

CARACAS, 21 DE SEPTIEMBRE DE 2000

ATENTAMENTE

JULIO PEÑA ACEVEDO

CAPITÁN DE NAVÍO

Así mismo, se envió a la Consultora Jurídica de MINFRA, la siguiente recomendación:

*Ciudadana  
Dra. Chirly Verdecia  
Consultoría Jurídica  
Presente.-*

*Se recomienda en el artículo 1, numeral 5, literal c, la siguiente redacción:*

*Dictar medidas que adecuen la legislación marítima nacional a los principios constitucionales referentes a los espacios acuáticos del Estado respetando los tratados y acuerdos internacionales, que contenga en líneas generales la acción de los organismos públicos y privados en los espacios acuáticos de la República, regulando las funciones del Estado y los particulares en materia de Seguridad y Defensa, Salvaguarda, pesca y cultivos acuícolas, salvamento y Seguridad de la Vida Humana en la Mar, ayudas y control de la navegación, protección del ambiente, exploración y explotación de los recursos naturales renovables o no, extracción de restos y protección del patrimonio arqueológico de la Nación, investigación y desarrollo, construcción y reparaciones navales, navegación marítima fluvial y lacustre, política naviera del estado, régimen de los puertos e infraestructura portuaria, servicios de hidrografía, meteorología, cartografía náutica, pilotaje, canales de navegación, así como el desarrollo de la marina mercante, pesquera y deportiva, creación de los tribunales marítimos, la creación del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, el Fondo de Desarrollo del Sector Acuático y el registro naval.*

*Julio Peña  
DGTA.*

Finalmente el texto quedó escrito de la siguiente forma:

*Artículo 1. Se autoriza al Presidente de la República para que, en Consejo de Ministros, dicte decretos con fuerza de Ley, de acuerdo con las directrices, propósitos y marco de las materias que se delegan en esta Ley, de conformidad con el tercer aparte del artículo 203 y el numeral 8 del artículo 236 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y, en consecuencia:*

*En el ámbito de infraestructura, transporte y servicios:*

*c) Dictar medidas que adecuen la legislación marítima nacional a los principios constitucionales referentes a los espacios acuáticos, respetando los tratados y acuerdos internacionales celebrados por la República. Regular la acción de los organismos públicos y privados en los espacios acuáticos de la República y las funciones del Estado y los particulares en materia de seguridad y defensa, salvaguarda, pesca y cultivos acuícolas, salvamento y seguridad de la vida humana en el mar, ayudas y control de la navegación, protección del ambiente, exploración y explotación de los recursos naturales renovables o no renovables, extracción de restos y protección del patrimonio arqueológico de la Nación, investigación y desarrollo, construcción y reparaciones navales, navegación marítima fluvial y lacustre, política naviera del Estado, estructura portuaria, servicios de hidrografía, meteorología, cartografía náutica, pilotaje y canales de navegación.*

Con la promulgación el 13 de noviembre de 2.000, de la Ley, publicada en la Gaceta Oficial Nº 37.076, la Asamblea Nacional Legislativa, otorgó poderes al Presidente de la República para dictar leyes en los ámbitos financiero, económico y social, de infraestructura y servicios, de la seguridad ciudadana y jurídica, de la ciencia y la tecnología y de la organización y funcionamiento del Estado.

El Ministerio de infraestructura preparó un cronograma de presentación ante el Consejo de Ministros, de las leyes que eran responsabilidad de ese despacho, donde obviamente se encontraban las leyes del sector acuático.

La burocracia del proceso no fue fácil superarla, primeramente el Ministro designo como coordinador de todo el proceso al Vice Ministro Gerardo Fernández, el cual realizó un excelente trabajo y apoyó con especial dedicación el desarrollo del trabajo.

La siguiente instancia consistía en la Consultaría Jurídica del Ministerio, donde motivado a la lentitud del trabajo de los funcionarios de la misma, se retardó de manera considerable el proceso, se notaba una apatía por parte de ese despacho en lograr avanzar con la velocidad que esperábamos, con excepción de la doctora Alba Chacón Rodríguez, la cual como miembro de la Comisión Relatora, siempre mantuvo una posición positiva ante el trabajo planteado.

El tercer escollo era la Procuraduría General, donde minuciosamente se revisaron los proyectos, recordando la excelente actuación de los Dres. Neguyen Torres y Camilo Díaz.

Luego la cuarta fase consistía en el filtro de la Vice Presidencia de la República, donde con su consultor jurídico el Dr. Bermúdez Machado, la dra. María Cristina Martí y Matilde Lezama y otros profesionales cuyos nombres escapan de la memoria, en sucesivas reuniones fuimos revisando artículo por artículo cada proyecto.

La última fase consistía enfrentarse al Consejo de Ministros en Pleno, Liderado por la Vice Presidenta Adina Bastidas y en ocasiones por el propio Presidente de la República, destacándose las intervenciones de los Ministros Alvaro Silva, Hector Navarro, Ana Osorio y en especial Blancanieve Portocarrero, la cual desde el proceso constituyente, luego como Primera Vice Presidenta de la Comisión Legislativa Nacional (el “Congresillo”) siempre demostró su apoyo a las reformas propuestas.

También hubo de esperarse la decisión del tribunal Supremo sobre la constitucionalidad del carácter orgánico de la LOEA, la cual fue declarada como constitucional el 19 de septiembre de 2.001<sup>23</sup>, la cual fue anunciada por un fax enviado por el Dr. Tulio Álvarez, el mismo día a las 13:16 PM, que decía solamente “Habemus Legis”.

El procedimiento del Consejo de Ministro era el siguiente: A una señal del Ministro Hurtado Soucre, en el momento en que el Consejo comenzaba las deliberaciones de la Ley, entrábamos al mismo el CA. Marcial González y mi persona, ocupábamos un escritorio cercano al Ministro Hurtado Soucre y éste comenzaba a leer uno por uno los artículos en discusión: a cada duda de uno de los ministros, contestaba Hurtado nos daba el derecho de palabra para aclarar el punto, o muchas veces los ministros nos hacían directamente las preguntas.

Al principio actuábamos nerviosos ante el Consejo, pero al cabo de las múltiples reuniones nos movíamos como pez en el agua y logramos una empatía positiva con todos los ministros.

Creo sin temor a equivocarme, que todos ellos vivieron el proceso legislativo de las leyes marítimas con mucho interés y los aportes de la discusión sirvieron para despertar en ellos la preocupación por atender los asuntos del sector acuático.

En ese entonces se esperaba alcanzar varios objetivos, entre los cuales se destacan: Convertir a Venezuela, país de vanguardia en cuanto a su legislación marítima, creación del registro marítimo y tribunales marítimos, eficiente registro de naves, excelente bandera para flotas, no una mera “bandera de conveniencia”, sino que los beneficios fiscales y aduaneros sean evidentemente superiores en competitividad a la de otros países, la profesionalización de los hombres de mar, la creación de una ley de marina mercante nacional que incluya lo referente a la protección social del oficial de marina, una educación náutica a la par de las mejores del mundo, la consolidación de la universidad del mar, la modernización del ejercicio de la autoridad marítima, una excelente capacidad de respuesta SAR, la vigilancia y control efectivo de todos nuestros espacios acuáticos, la integración del espacio insular a los planes de desarrollo del sector, una ley de costas cónsona con el mandato constitucional de que las costas son bienes de dominio público, una ley de puertos que permita el desarrollo armónico de los mismos, una industria naval que cubra toda la demanda de la región caribeña, etc.

---

<sup>23</sup> Según Expediente N° 01-2043 del TSJ. <http://www.tsj.gov.ve/decisiones/scon/Septiembre/1716-190901-01-2043%20.htm>

Como se evidencia, existen varios de estos objetivos, sin lograr; destacándose que, a pesar de que fueron redactadas por dicha Comisión las políticas acuáticas del Estado, nunca fueron elevadas para su aprobación por el alto gobierno.

Lamentablemente los sucesos oprobiosos ocurridos en diciembre de 2002, dieron al traste la continuación del proceso de desarrollo del sector y hoy por hoy, mucho de los integrantes del sector manifiestan su desesperanza por el estancamiento evidente del proceso revolucionario de cambios y en ocasiones, claras señales de retroceso hacia etapas ya superadas.

Para concluir expongo una reflexión final<sup>24</sup>: “Todo proceso de cambio se enfrenta al freno del pasado, mientras la transformación mantiene una aceleración y velocidad elevada, el peso del ancla de los que no entienden o no les conviene entender que el momento histórico requiere que se abandonen posiciones de ventaja y comodidad personal en la búsqueda del bienestar colectivo y el desarrollo de la nación, hace crecer una tendencia que trata de dejar las cosas como estaban.

Los que disfrutan de privilegios basados en las grandes lagunas legales producto de vetustas leyes, se niegan a dar paso a los cambios que produce la repartición equitativa y justa, reduciendo las posiciones de dominio, que genera un marco legal moderno y de vanguardia.

Los que asumen el reto de tratar de cambiar el presente, se enfrentan a los más viles ataques, por lo general en forma alevosa, oculta, a traición, de los que se niegan a abandonar las viejas prácticas y existe siempre la triste posibilidad de que se sucumba a la tentación de volver a esquemas pasados”.

*VIVA EL SECTOR ACUATICO NACIONAL*

*Atentamente,*

*Julio Alberto Peña Acevedo*

*CIV: 3.602.432*

Caracas 15 de febrero de 2011

<https://docs.google.com/document/d/11IImLGLxLzuDCn-e7zxqoUOcIvItxZROUF0053wOt04/edit?pli=1&hl=es>

---

<sup>24</sup> Escrito por mí, en el año 2005.