

PODER MARÍTIMO

Vicealmirante Jesús Enrique Briceño García

Muchas gracias Capitán. Permítame dar la más cordial del sentir en cuanto al agradecimiento a la Comisión Organizadora de este evento, en especial a su Presidente, doctor Alberto Lovera y al capitán y doctor Tulio Alvarez, mi amigo. Señores miembros del panel, distinguidos integrantes de la Escuela Superior de Marina Mercante y todos aquellos integrantes: Una aproximación hacia lo que significa el PODER MARÍTIMO, esa verdad tan necesaria en el contexto del mundo marítimo. Una realidad que día a día se nos está alejando por una falta de conciencia en el significado de lo que es el poder marítimo. Muchas veces yo me he encontrado, incluso, siendo un oficial de la Armada que viví mis 34 años con mucha intensidad de la vida profesional, visualizando lo que era el significado del poder marítimo y hay una gran confusión en él y por eso es que me he dedicado en los últimos años de mi carrera y ahora que estoy en la situación de retiro a tratar de profundizar sobre ese concepto, he viajado a algunos países donde he compartido estas opiniones, las he tratado de madurar y encuentro una realidad tácita, que es el de conocimiento muchas veces en nuestro país de ese significado.

Nuestros oficiales de la Marina Mercante, nuestros oficiales de la Marina de Guerra, muchos hemos compartido juntos un significado de seguridad y desarrollo, un significado que está un poco más allá del sentir de las instituciones y por eso, cuando el capitán Tulio Alvarez y el doctor Lovera me hicieron la invitación, dejé todo lo que tenía en mi agenda por asistir a este congreso. Como miembro de la Asociación Venezolana del Derecho Marítimo me siento comprometido con ese concepto, yo lo plasmé en unas publicaciones, ahorita que soy Embajador Honorario, representante de Expo 98, para la última Feria Internacional del Milenio que trata de los mares, se trata de la proyección del Derecho Internacional Marítimo, se trata del poder marítimo representado y materializado, precisamente de amplitud, es un poder para tratar de integrar siempre la función básica de ese Estado en el bienestar común de la población. Para eso está el Estado, el Estado está para desarrollar lo que tiene como potencial y convertirlo en bienestar general de la población. Si esa misión no se está cumpliendo, el Estado no está cumpliendo con ella y para eso, tiene dos vertientes: una de seguridad, porque tiene que preservarse las instancias no del Estado sino preservar los intereses del Estado.

Por ejemplo, cuando el Presidente Clinton habla sobre lo que significa el interés nacional y hace prevalecer eso por encima de muchas instituciones, el interés es, precisamente, común, es un interés en beneficio, a final de cuentas, de la

población y el desarrollo, que es el que se va a encargar, una vez preservados los intereses nacionales de brindarle la seguridad, su permanencia en el tiempo. Hoy en día proyectos como el Desarrollo Sustentable del Sur tienen una características, entre comillas, sustentable y esa sustentación es seguridad, no convertida como elemento de coerción sino como un elemento de desarrollo.

Cuando uno ve las estrategias que se traza el Estado, ella debe articularse en un centro que va a brindar el motivo general de que hoy en día nosotros estemos hablando de la privatización del Derecho Internacional Marítimo de lo que es un Derecho Público en un Derecho Privado, indudablemente ese intento de intervención no es muy adecuado y lo que sí debe brindar el Estado es la articulación general de esas dos grandes estrategias: una de desarrollo que indique la productividad nacional y otra, de seguridad que indique los factores de la Defensa Nacional. Eso hace que camine ese muñeco que es el estado, eso hace que el estado se fortalezca y permita a todos disfrutar del bienestar general de la nación.

Cuando nosotros normalmente visualizamos que esas dos cosas se integran, uno en lo que significa la Seguridad y Defensa en Seconasede, intervienen todos los Ministerios, todo lo que son los factores vivos del Estado y todas esas fuerzas que van a integrarse también en los factores de desarrollo, existe, uno, que siempre en Venezuela ha sido minimizado, uno que se ha aletargado en su materialización y ese es el poder marítimo, un poder que es capaz de utilizar toda esa potencialidad y convertirla en elementos productivos, es un poder que de acuerdo a toda esta serie de tratadistas, indudablemente racionalizan adecuadamente, en una forma sustentable, cada uno de los recursos, cada uno de esos hechos del desarrollo humano como es nuestra Marina Mercante, a través de un sentido práctico del logro de esa productividad.

En sentido concreto, el poder marítimo podríamos definirlo como una capacidad, fuerza y resistencia que va a ser obtenido del potencial marítimo. Todo lo que yo pueda producir, extraer del subsuelo con el nuevo Derecho del Mar, utilizar tal y como es nuestro mar territorial, la zona económica exclusiva, en hechos productivos. Nuestra pesca, capaz de producir 500.000 toneladas/año, nuestras 35 capacidades para los mejores puertos en cuanto a profundidades, del mundo y todo lo que se integre como un hecho productivo, indudablemente que podríamos definirlo como el poder marítimo. Si lo unimos a los intereses marítimos, ello es la capacidad que el Estado va a poder brindar al PIB y en fin, al desarrollo general de la nación. Si se concilian esas situaciones donde exista la legalidad suficiente para poder efectuar toda esta transformación del potencial nacional en PIB, indudablemente que los que tengan esas capacidades para desarrollarlo, podrán conseguir y materializar con hechos concretos, el PIB.

Para definirlos exactamente, no sólo lo debemos ver como un hecho material, también están las tradiciones, eso es fuerza en las instituciones. Nuestra marina mercante tiene toda una tradición y hay que Capitanes con una tradición como lo que, pues, en este Congreso podemos compartir, son los que han mantenido esa fuerza, esa tradición de tratar de mantener nuestra marina mercante, a pesar de los decretos 314, etc. Que tanto mermaron nuestras posibilidades de engrandecer nuestra marina mercante, pero sin embargo también, todas esas actitudes relativas a la conciencia nacional, son importantes. Muchas veces ustedes están viendo que cuando se le enseña a los niños en la escuela ¿dónde están nuestros límites? Contestan: al norte, el Mar Caribe. Esa es una dispersión del esfuerzo conceptual de lo que significa un país marítimo. Al norte nosotros tenemos 772.000 kms² de mar, elementos productivos que son nuestros y que si nosotros estamos en capacidad y nos unimos para hacerlo, ellos serán productivos. Tenemos 550.000 kms² que son surcados por ríos inmensos, con una capacidad de este a oeste, con el Eje Orinoco-Apure, de hacernos productivos, un país sin comunicación vial entre el norte y el sur, sólo cinco carreteras principales, necesita su gran autopista que es el Eje Orinoco-Apure y sin embargo, no se desarrolla. Sin embargo, ustedes ven como ese país cuasi desarrollado, intenta por el contrario, tener todos sus elementos productivos llevándolos y trayéndolos desde el exterior, cosa inaudita: ganado que se produce en Apure, sube a Caracas y regresa a Ciudad Guayana, cosa inaudita, repito, que nuestro poder marítimo no haya podido desarrollar un sistema de interconexión fluvial.

Todas estas cosas, indudablemente están en los bienes, en las líneas de comunicación, el aprovechamiento del mar, su marina mercante, su marina de pesca, su marina deportiva, ese pasear de nuestro pabellón nacional con buques en el exterior a través de la especificidad del Derecho Privado, es lo que hace el Derecho Público, es lo que hace fuerte a un Estado para hacerlo compartir.

A fin de cuentas, para lo que es los intereses marítimos,. En muchas escuelas han tratado de sembrar lo que como consecuencia de todo este análisis, es el epíteto de Venezuela, País Marítimo, eso es lo que nosotros estamos tratando de sembrar. Cada vez que me he reunido con personas que quieren exponer en esa Feria Mundial que es dedicada exclusivamente a la parte marítima, siempre trato de visualizar qué elemento productivo le va a hacer de importancia la información que nosotros le leguemos a más de 15 millones de personas que van a esa Feria e indudablemente, siempre trato de buscar esos Armadores venezolanos que traten de decir que ese es nuestro producto, un país marítimo, con sus capacidades marítimas y que está desarrollando sus líneas de comunicación marítima.

Siendo Venezuela un país marítimo, tenemos que visualizar qué elementos de ese concepto podemos desarrollar nosotros. Para él hay varias cosas que indican que Venezuela es un país marítimo. Ya vimos como el Dr. Tulio Alvarez indicaba que el 87% de nuestras exportaciones e importaciones que ratifican ese PIB están por mar. Cuando ustedes ven el Golfo de Venezuela ¿por qué es un área de interés nacional? Porque por ahí pasa el 83% de nuestras exportaciones, por ahí están entrando aproximadamente el 70% de nuestras importaciones válidas para una industria que es básica para el Estado. Ahí se unen una serie de intereses que es necesario, nosotros como país marítimo, aclarar. Nosotros, que vamos a utilizar la marina mercante para pasear el interés nacional en función de un beneficio privado justo, pero que va a ayudar al PIB, y al fin de cuentas, si permitimos que eso sea a través de toda una apertura con esta serie de escuelas económicas del liberalismo, eso será beneficioso para el desarrollo nacional. Reglas claras, con un derecho claro y con unas posibilidades amplias que a todos nos permitan el desarrollo.

Si eso es así y si el concepto estratégico nacional nos permite, existe una indicación de que Venezuela es como una isla, es una Venezuela rodeada de agua por sus cuatro costados. Tenemos al norte el Mar Caribe, al este tenemos el Atlántico, al sur tenemos todo un territorio fluvial y al oeste tenemos el Lago de Maracaibo, o sea, que como concepto y si lo proyectamos geopolíticamente, nosotros tenemos que utilizar el concepto geopolítico de un país marítimo. Ese país marítimo que tiene que desarrollar sus leyes en función de ser un país marítimo y no como hasta ahora ha sido, encerrado en cuatro paredes, que los muchachitos aprenden solamente que tenemos por el oeste a Colombia y por el sur a Brasil, pero nunca se habla de la proyección de esas capacidades que tenemos en el mar.

Esa es una de las cosas que tendríamos todos los que creemos un poquito en ese poder marítimo ir inculcando, poco a poco, ir permitiéndonos ver que ese desarrollo no se podrá conciliar mientras no tengamos una adecuada seguridad, una seguridad conceptual, no una seguridad física, la seguridad conceptual donde desde el primer abogado de Derecho Internacional concilie las posiciones del último Capitán de Marina Mercante, del último Almirante de una Armada que crea en el desarrollo del poder marítimo, de personas que han nacido y se han criado en el ambiente, porque esa debe ser la contención que debemos ofrecer a quienes a diario, estando en posiciones donde podríamos realmente a esas leyes que necesitamos y que la Cancillería debería estar abierta para conciliar la fundamentación del desarrollo del poder marítimo, y no-se hace, bueno, enseñarles y permitirnos que estén con nosotros.

La gente que está en el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, que son parte del desarrollo del poder marítimo y que ellos, seguramente recibirán con mucho agrado cualquier conclusión a la cual llegue este Congreso, que estoy seguro que en sus dos oportunidades ha hecho y esto es lo que va a permitir que nos hagamos fuertes.

La situación, en términos muy concretos para ese territorio marítimo, es que realmente nosotros tenemos un escenario que es difícil, agreste, un Mar Caribe que realmente, desde el tiempo de la Colonia ya se visualizaba como un mar de conciliación, de integración. Los mismos caribes, antes de llegar los descubridores, fueron los conquistadores del Caribe y tenían sus diferentes instalaciones y fortificaciones en las islas que rodean el Caribe, era su mar, ese mar nuestro que quiso hacer Guzmán Blanco y que fue un mar de participación, líneas de comunicación. Las primeras letras de cambio vistas en 1542 provenían con efectos de flete del Caribe y uno decía : ¿cómo es posible que todo eso y sin embargo, todavía tengamos islas con un sistema cuasi de esclavos? Uno no entiende estas cosas y ahí es donde estos Congresos deben servir para informar a cada uno de los niveles de seguridad y de desarrollo de un Estado para conciliar las posiciones.

Ese estado necesita, sin duda alguna, una integración del pensamiento sobre ese desarrollo y sobre los esquemas de seguridad. El Caribe cuenta hoy en día con golpes muy fuertes y para el equilibrio de lo que son las modalidades de su tránsito, golpes fuertes por el narcotráfico, golpes fuertes porque hay buques sub estándares atravesándolos, contaminándolos, depredándolo; buques de otros países prácticamente en nuestra zona económica exclusiva efectuando, con famosas redes de deriva de tres y cinco kms. Quitando prácticamente un tercio de las especies migratorias; buques que hacen comercio sin ningún elemento de competitividad adecuado a nuestras capacidades en este momento. Ahí es donde sí uno tiene que pensar que esa Ley de Protección de Marina Mercante no sea una ley de desprotección, sino que sea una ley real que nos proteja y nos permita desarrollar las capacidades del transporte marítimo.

El Mar Caribe es un área sumamente difícil, pero indudablemente que él es un centro de acopio, tanto de carga como de elementos del transporte turístico, es un futuro para el desarrollo pleno de lo que es un centro de desarrollo turístico, es un centro que va a poder, si nosotros estamos en esa capacidad y unimos nuestros esfuerzos, tener en oriente el centro más grande de desarrollo turístico en todo el Caribe, en un centro que nos va a permitir 5 puertos importantes desarrollarlos a plenitud de sus capacidades, vamos a tener centros nodales de acopio que permitan realmente ser un Amsterdam del Caribe, si eso es capaz y están las potencialidades, bueno, lo que tenemos que hacer es unir los esfuerzos para

poderlo hacer, buscar realmente que esos requerimientos legales sean conciliados de acuerdo a las diferentes posiciones tanto de la parte particular como de la parte del Estado, centro completo de todas las líneas de comunicación del tráfico marítimo, uno ve que pasan por aquí muchas veces y no dejan nada y ese dejar de intenciones debemos convertirlo en un dejar de elementos económicos para beneficio de todos.

El centro de acopio se ve algunas veces golpeado por lo que son los riesgos de derrame de hidrocarburo en donde hemos visto las consecuencias de un derrame de cierta envergadura en el Golfo de Venezuela y en el Lago de Maracaibo y eso realmente es donde debemos aclarar la situación legales, esas situaciones legales que hoy en día chocan unas a otras, situaciones legales en donde muchas veces con una ley que es penal sobre aspectos ambientales está afectando realmente hechos del comercio y entonces la conciliación no está clara, porque ese ambiente es verdaderamente un ambiente casi desconocido.

Muchas veces se trazan líneas se hablan de referencias y estamos imbuidos dentro de Convenciones de ese Derecho del Mar que tiene aspectos que para nosotros son muy convenientes, su ratificación en muchas de las Convenciones de la Organización Marítima Internacional, son un hecho, existe Comités Intersectoriales de la Organización Marítima Internacional con representaciones nuestras que han dado al traste muchas veces con necesidades que nos hubiesen permitido integral ¿por qué? porque se lo dan a un grupo de personas que tienen toda la buena intención pero no les dan las capacidades suficientes para materializarlo a nivel integral, decisiones que se convierten en leyes, unas de ellas ratificadas por el Congreso y que de repente no aparecen integradas en el resto de las leyes.

Todos sabemos como estamos ahora en las situaciones ratificadas, vemos como un Marpol 7378, bueno, tiene un convenio el cual se utiliza para nuestros barcos cuando vamos a otros sitios pero no se aplican cuando otros barcos entran al nuestro, requerimientos del STCW que se aplican para cuando nosotros vamos pero que no lo exigimos para convenio de nuestros intereses marítimos cuando el resto de los barcos con banderas extranjeras surcan nuestros mares.

Entonces toda esta serie de cuestiones está impregnadas muchas veces supranacionales que son sumamente poderosos y que presionan nuestros intereses nacionales, yo creo que debe llegar el momento para nosotros abrirnos totalmente, integrar nuestras instituciones y buscar conciliar las posiciones en beneficio de los intereses venezolanos.

Fíjense ustedes para lo que es un resumen de las leyes inherentes a los asuntos marítimos, fíjense ustedes cuantas leyes tienen que ver con asuntos marítimos, leyes que muchas veces entraban la acción del privado, leyes que de repente no tienen absolutamente ninguna inherencia sobre asuntos que tengan que ver con el desarrollo de asuntos ligados al comercio y sin embargo tienen que ver con asuntos marítimos en el momento menos conveniente, leyes de orgánicas del ambiente que bueno, fue con toda la buena intención pero que tienen cierta afectación para el desarrollo integral, vean ustedes como en un resumen muy práctico, vean usted en la situación legal como autoridades tanto del Ministerio de Transporte y Comunicaciones con el Ministerio de Agricultura y Cría, como el Ministerio del Ambiente chocan inefablemente, cosas que uno dice: bueno, leyes del 1934, una Ley de Navegación que se aplica para las conveniencias pero no para un desarrollo integral del país y esas cosas indudablemente que un congreso como éste debe hacer las recomendaciones que impacten a los niveles que están conciliando las diferentes situaciones legales, que se le lleven a un Ministro de Transporte y Comunicaciones, que se la lleven personalmente al Ministro de Relaciones Exteriores y le hagan llegar su copia al Señor Presidente de la República que estoy seguro que en el momento cuando se habló de la pérdida de la Venezolana de Navegación fue quien primero hizo inflexión hacia el hecho de un proyecto en SECONASEDE de recate de la Marina Mercante Nacional, allá está, lo hemos hablado muchas veces con oficiales de la Marina Mercante, se ha tratado de que eso se integre al desarrollo de otras instituciones y conformar ella misma una institución tan fuerte como siempre lo había sido y esa es una intención, pero esa intención tiene que ser consolidada con hechos, no pensarlo y decirlo, es hacerlo, es unirnos, unir los esfuerzos para conciliar esas necesidades legales, sencillas, ahí están presentes, cosas inauditas para el desarrollo y sin embargo chocan a diario con hechos de precedencias jurídicas en la mar.

¿Qué hicieron los países desarrollados? en sus especificidades materias de inherencia en la administración marítima las unieron, muchas de ellas son referencias a nuestros muy pocos libros sobre la parte del Derecho Marítimo Mercantil y entonces uno ve como hay especificidades del derecho que pudiesen ser incluidos y estructurar todo un elemento legal marítimo venezolano, con una especificidad muy clara, diferente al resto de los ambientes, la especificidad marítima es única y tiene que ver con hechos públicos y privados, por lo tanto tiene que partir de una naturaleza diferente.

¿Cómo se estructuró sistemáticamente? un estudio que para el año 89 yo hice una tesis del doctorado de administración y sugerí con algunas convicciones de mi experiencia y con algunas convicciones muy humildes sobre lo poco que uno puede saber de la parte legal, ¿cómo estructurarlo sistémicamente? y entonces

eso era de la siguiente forma: una planificación integral de la seguridad y desarrollo con requerimientos de parte de las personas que eran los clientes, desde un pescador hasta el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, desde la Armada hasta una Capitanía de Puerto.

Un proceso de investigación de asuntos marítimos de manera de integrarlo a cuál es el potencial marítimo exacto, no sólo decir, bueno, en hidrocarburos nosotros potenciales gasíferos que pueden durar 30 años y no se diga lo que tenemos realmente en zonas que han sido prácticamente vedadas a la exploración pero que tienen por encima de ello una factibilidad para el hecho de integrar el elemento productivo.

Un proceso de desarrollo de nuestra Marina Mercante, o sea un rescate integral de la Marina Mercante, no ponernos la armadura y decir: "nosotros no vamos a guiar eso" no vale, integralmente el desarrollo, o sea buscar las organizaciones que nos sirvan de guía, integrar estos conocimientos, hacer que nuestra Asociación Venezolana del Derecho dirija la parte de asuntos legales.

El proceso de desarrollo integral de una educación que sea única, nuestra Escuela Naval y nuestra Escuela Náutica con el fin de que todos partan de un mismo principio y tengamos el mismo valor compartido que es lo que permite en fin de cuentas la eficiencia colectiva, si hacemos eso tendremos entonces una institución, porque eso es proceso legal, guiado hoy en día por una Asociación que está haciendo todo el esfuerzo pero que sin embargo no tiene eco en donde debería de tener y eso no puede ser, porque esas personas a lo mejor desconocen lo que significa el poder marítimo, esas personas no han tenido la experiencia en lo que es el desarrollo del poder marítimo, entonces tenemos que llegarle de esa forma, pero tenemos que integrarnos.

Sistémicamente entonces, este enfoque podría permitir beneficios en lo que son la globalidad, bueno, pertenecer a un mundo que económicamente ya está globalizado, no podemos quedarnos atrás, pero no perder, estar adelante de ellos y para eso la función de los procesos legales y financieros de asuntos marítimos debe partir como elemento esencial de la integración sistémica. Si ello es posible, nosotros entonces tendríamos un esquema más o menos de esta forma en donde los asuntos marítimos serían administrados en una forma abierta, en una forma que permita el desarrollo integral, es compartiendo cuerpo legal sobre asuntos marítimos un elemento de desarrollo financiero integral, o sea que parta precisamente de la legalidad de los asuntos marítimos y todo lo que es desarrollos de puertos, de la explotación mineral del desarrollo de su Marina Mercante y la estructura de investigación que nos va a permitir el apoyo de los asuntos legales.

En fin de cuentas, como conclusión de estas reflexiones, yo quisiera compartir con ustedes el interés que hay día a día más sobre lo que significa los resultados de la Asociación Venezolana del Derecho Marítimo, compartir con los organizadores de este foro que me ha parecido muy apropiado, que debemos repetirlo constantemente, que debemos buscar en otras organizaciones que también tengan el interés de compartir esta noción fundamental de la existencia de un Estado y del beneficio general de la Nación algunas conclusiones.

Una de ellas, ligado a que el Estado debe porque sí, entregar lo que significa los intereses marítimos a las personas que deban desarrollarlo, los que tengan capacidad para desarrollarlo.

Una Institución autónoma que permita la amplitud del concepto de desarrollo.

Segundo, con el nuevo Derecho del Mar y por supuesto, bien lo especificaba nuestro panelista, no simplemente ligarnos a nuestro Derecho Mercantil, sino es un derecho específico, público convertido en privado, ligado con toda esta serie de decisiones a nivel de la Organización Marítima Internacional y de la serie de aspectos que bien mencionaba el doctor Tulio Alvarez. Si eso es capaz, el sistema completo tendría un basamento para poder desarrollarlo adecuadamente.

Venezuela es un país marítimo pero desafortunadamente sin conciencia marítima, en las escuelas les enseñan, no creo incluso a los Estados marítimos venezolanos les tengo en su pensum académicos lo que significa el mar, ni eso lo tienen, yo he estado en escuelas que hablan exclusivamente sobre cálculo para un individuo que está pescando, cuando ese tipo tiene que es pensar en su pesca, cómo desarrollar técnicamente la pesca, no, está aprendiendo cálculo, un muchachito que apenas está empezando a sentir las sensaciones de lo que es su vida productiva.

El poder marítimo en Venezuela está desarticulado y hay fuga de poderes, presión, contención y muchas veces las organizaciones ni se hablan y eso es una pena. Indudablemente que tenemos que buscar la integración y la integración la podemos hacer precisamente nosotros los humanos, los que formamos parte de esas instituciones.

La legalidad sobre asuntos marítimos requiere revisión y unificación de criterios y traernos si es necesario a estos congresos, bueno, el Poder Judicial en pleno, conversar con ellos sobre estas inquietudes que lo que hacen es resquebrajar un poder que podría conciliar el 8,9 del producto interno bruto. Ustedes saben lo que significaría si unimos los esfuerzos y comenzamos nosotros a desarrollar nuestra Marina Mercante, nuestros sitios donde podamos hacerle mantenimiento a buques tanto en el río como en la mar y no tener un dique que escasamente desde 1914

tiene la misma poza, una cosa inaudita, que nuestros barcos en PDV Marina que pesan, que ya están por el orden de las 60.000 toneladas tengan que ir a hacerle mantenimiento a su casco a otros sitios, que muchas veces tripulen sus barcos con hombres que no son venezolanos salidos de nuestra Marina Mercante, inconcebible, eso es inconcebible y que eso pues tiene un elemento básico que de ahí se aprovechan los que no quieren la integración y es precisamente una falta de ese equilibrio de lo que es el concepto de la legalidad de asunto marítimo.

El nuevo esquema organizado de desarrollo del poder marítimo que podamos compartirlo, que podamos realmente integrarlos sistémicamente, hacerlo fuerte y hacer una gran institución. Muchas gracias a todos ustedes y espero pues todo el éxito.