

**ACTUALIDAD Y EXPECTATIVAS DE LA AVDM.  
JOSÉ ALFREDO SABATINO PIZZOLANTE,  
PRESIDENTE DE LA AVDM.**

Dr. Humberto Romero-Muci, Presidente de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales.

Ex-Presidentes y demás miembros de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo.

Integrantes del Comité Ejecutivo de la AVDM para el período 2019-2022.

Invitados e invitadas todos.

Deseamos comenzar agradeciendo al Dr. Humberto Romero-Muci, Presidente de esta Academia, y al Dr. Luis Cova Arria, ilustre maritimista y miembro de la misma, por las gentiles diligencias a fin de cedernos su hermosa e histórica sede, para celebrar este sencillo pero solemne acto.

Han transcurrido casi dos décadas desde que nuestra vetusta legislación acuática fuera objeto de revisión y actualización, tarea en la que muchos de los aquí presentes participamos con gran entusiasmo, siempre con el ánimo de aportar nuestra modesta contribución a tan importante fin. Lo que se logró si no perfecto, fue un gran paso que abría las puertas para el desarrollo de un sector que aunque fundamental para el comercio internacional de la república, no había recibido la atención de las administraciones anteriores. La Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM), representada por muchos de sus miembros y con nombre propio estuvo presente en todo aquel proceso de los años 2000/2001, por lo que con orgullo pudo y puede ufanarse de haber sido uno de sus principales promotores. No es casualidad que celebráramos la primera década desde aquel significativo hito, con la publicación de una estupenda obra titulada *Libro Conmemorativo X Años de Legislación Acuática Venezolana*, Editorial LEGIS, 2011, en el que abordamos

de manera crítica y constructiva ese proceso de actualización legislativa y sus logros hasta aquélla fecha.

Lamentablemente las políticas económicas implantadas a lo largo de todos estos años y, especialmente, los vaivenes políticos que hemos enfrentado no han permitido la plena aplicación de muchas de estas disposiciones, tampoco han creado las condiciones para el desarrollo armónico y uniforme de un derecho marítimo, al servicio del comercio internacional del que tanto dependemos. Y esto es así porque una cosa es tener una legislación de avanzada para fomento de un sector, en nuestro caso el acuático, y otra muy distinta es contar con las condiciones de prosperidad, libertad económica y seguridad jurídica, esenciales para su aplicación y fomento.

Tarea harta difícil, en función del tiempo, sería enumerar los elementos perturbadores que enfrentamos, por lo que nos limitaremos a mencionar solo algunos de ellos.

- El régimen de control de cambio introducido el año 2003, sus muchísimas variaciones y las extraordinarias confusiones y distorsiones que se crearon entre el tipo o tipos de cambio oficial y el mercado paralelo, así como la ley de ilícitos cambiarios, se convirtieron rápidamente en un elemento disuasivo para proponer reclamos marítimos/portuarios ante los tribunales marítimos, especialmente desde la perspectiva de los reclamantes extranjeros. Así, las recuperaciones perdieron interés, y muchos reclamos terminaron transándose extra-judicialmente. No es casualidad que más nunca escucháramos de casos de avería gruesa en nuestros tribunales marítimos, además de que viéramos disminuir el “arresto” de buques en nuestro país. Aún hoy cuando el tipo de cambio parece estabilizarse respecto del dólar, nadie en su sano juicio podría recomendar a un reclamante foráneo reclamar en Venezuela, ante la incertidumbre de qué podría ocurrir con el tema cambiario en un ambiente tan volátil.
- La falta de una verdadera política de Estado dirigida a sacar real provecho de las bondades de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional (2000), nos privó de la posibilidad de contar con una flota de transporte oceánico de importancia. Se apuntó a los incentivos fiscales en la creencia de que estos

solos eran determinantes para el aumento del tonelaje de registro, pero nada se hizo para modificar, por ejemplo, la legislación laboral y aduanera que tanto impacto tienen en el registro de buques.

- Las expropiaciones del Lago de Maracaibo ocurridas el año 2009, sin entrar a considerar la legalidad de aquellas, serían una clara advertencia para los inversionistas sobre los riesgos de abandonar buques en Venezuela, poniendo de manifiesto la poca seguridad jurídica existente para resguardar inversiones de consideración en territorio venezolano. Esta errada política en el lago, junto al proceso de reversión en los puertos públicos de uso comercial, terminaría impactando las coberturas de seguro al ser incluida Venezuela como zona condicionada para la exigibilidad de primas de guerra.
- La falta de seguridad jurídica se hace sentir, igualmente, en el ámbito portuario cuando a mediados del año 2009, se inicia el proceso de recentralización portuaria, en clara contravención de las disposiciones constitucionales, y al amparo de una curiosa sentencia de la Sala Constitucional del TSJ (2008). El sector privado vio ocupar sus activos sin indemnizaciones de ninguna especie y, en algunos casos, devueltos años más tarde en forma de chatarra.
- Las reformas legislativas aduaneras más recientes (2014), no recogen la experiencia acumulada dando lugar, en cambio, a una legislación punitiva y peor aún ambigua en lo que respecta al sector naviero, siempre abierta a la interpretación y discrecionalidad del funcionario en lo referido a la aplicación de las sanciones.
- Más reciente, la descentralización de los tribunales marítimos ocurrida el año 2017, significó un verdadero retroceso ya que si bien facilitó el acceso a la justicia en términos geográficos, no garantiza en modo alguno decisiones serias y justas, dadas la inexperiencia de los jueces que ahora manejan estos casos.
- A todo lo anterior se le suma el fallido intento (2018), pero siempre en el ambiente, de exigir en “Petros” algunas tarifas pagaderas por los buques de bandera extranjera, además de las

sanciones aplicadas por los Estados Unidos a dicho mecanismo de pago, a las que se suman ahora las más recientes sanciones de la OFAC dirigidas a PDVSA.

Como ya lo dijéramos, el tiempo no nos permite extendernos en otros elementos que, hoy por hoy, constituyen barreras o factores adversos al desarrollo y crecimiento de nuestro sector, pero basta tener presente los anteriormente enumerados para advertir y entender lo muy malograda que está nuestra flota mercante nacional y, desde luego, lo seriamente afectados que están nuestros puertos y terminales marinos.

A pesar de la legislación inicialmente introducida el año 2000 y el subsecuente paquete de leyes acuáticas, del que tanto nos ufamamos, la flota nacional -tanto pública como privada- deja hoy mucho que desear. De hecho es difícil saber a la fecha cuáles buques la componen y cuál su tonelaje cierto, por falta de estadísticas oficiales disponibles al público y estudiosos del tema. ¿Dónde están las empresas navieras?, ¿Dónde los armadores? Hoy, al igual que ayer, nuestros cargamentos los siguen transportando principalmente armadores extranjeros. No hemos sido capaces, ni siquiera, de fomentar servicios de cabotaje que garanticen toques periódicos y confiables, pues es un hecho cierto que los cabotajes de petróleo y sus derivados los hacen actualmente buques, en su mayoría de bandera extranjera, fletados por PDVSA.

Los puertos de carga general y otros terminales muestran una preocupante obsolescencia, especialmente en el Orinoco. Es lamentable ver proyectos inconclusos, abandonados, como el terminal de contenedores que en Puerto Cabello construirían los chinos; mientras tanto, el terminal de La Guaira sufre la peor tragedia que puede experimentar un terminal de su tipo, esto es, la falta de contenedores.

Es difícil conocer con exactitud la baja experimentada en el tráfico marítimo que actualmente atienden nuestros puertos -de nuevo no es fácil localizar estadísticas confiables- pero se habla de una baja de al menos un 60% a 70%, respecto de años anteriores. Basta observar nuestros puertos para inclinarlos por esta cifra, en verdad, no hacen falta estadísticas. El año 2008, Puerto Cabello llegó a manejar 809.454 TEUs. Hoy día se estima, y debemos tener esta cifra como una meramente referencial, que este puerto manejó en el 2018, menos de 100.000 TEUs.

De hecho, otros análisis estadísticos revelan que en los mejores años los puertos públicos en su totalidad manejaron 1.200.000 TEUs, contra 300.441 TEUs en el año 2018. Esto, desde luego, responde a variables económicas cuyo control escapan a los administradores portuarios, aquí valdría decir que los puertos son meras víctimas, pero lo cierto es que se ha prestado muy poca atención a las cargas foráneas para enfrentar la drástica caída de la doméstica, al punto que la inseguridad jurídica y la falta de reglas aduaneras adecuadas, hicieron que los contenedores de transbordo desaparecieran de nuestros puertos, luego de que en el mejor de los años (1999) aquéllos manejaran 145.000 TEUs.

A todo lo anterior hay que sumarle una rotación preocupante del personal en las distintas oficinas públicas, y en ocasiones el manejo de curiosos criterios, que dificultan el desarrollo del negocio. Trámites que deberían ser rutinarios se puede convertir en verdaderas complicaciones, porque al igual que en el pasado mucha gente en nuestro sector (y me refiero a quienes laboran en el sector público y privado por igual) vive de las ineficiencias del sistema.

A manera de ilustración, todavía se filosofa en las aduanas si el movimiento de contenedores de importación entre puertos venezolanos (no nacionalizados) es un cabotaje o un tránsito porque la legislación aduanera califica al movimiento entre puertos nacionales de mercancías nacional o nacionalizadas como un cabotaje, sin importar lo que al respecto señala la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, impidiendo esto el fomento del cabotaje; todavía los tribunales marítimos regionales siguen equiparando los contratos de mercancías por agua con los de fletamento, desconociendo en algunos casos las cláusulas de derecho y jurisdicción extranjeros aplicables y pactados en los últimos. Eventos tan normales como, por ejemplo, el choque entre un buque y una grúa de tierra se pueden convertir en un acto de tal complejidad, que terminan acarreando una incomprensiva demora en el zarpe del buque, cuando estos son eventos totalmente normales, para los que están los aseguradores y las garantías.

En fin, no hemos aprendido de la experiencia, tampoco contamos con las condiciones necesarias para que el comercio fluya en beneficio de todos. En otras palabras, nuestro derecho marítimo se reduce hoy a lidiar con problemas básicos, con riesgo de ser puestos ahora en manos

de una jurisdicción inexperta, lo que bien explica por qué muchos temas terminan siendo resueltos fuera de los tribunales, o en otra jurisdicción.

¿Y cuáles son las expectativas de la AVDM? Vivimos tiempos complejos y a la vez interesantes, nadie sabe con claridad dónde terminará esto, pero hay un sentimiento generalizado que los cambios vendrán, porque las cosas tal y como están no garantizan el revertir las difíciles condiciones económicas que vivimos, mucho menos el grado de enfrentamiento político en el que nos encontramos inmersos. El transporte marítimo y los puertos serán fundamentales cualquiera sea el nuevo modelo que, como es de esperarse, genere la reactivación económica capaz de poner en movimiento la producción interna, la importación de los insumos que resulten fundamentales y la exportación en cualquiera de sus manifestaciones. Pero no nos referimos al transporte marítimo y los puertos tal y como los conocemos, tal y como los sufrimos, sino uno y otro capaces de ofrecer servicios de calidad, servicios que puedan desarrollarse en el marco de una legislación moderna y procedimientos acordes con aquélla, capaces de garantizar la tan anhelada seguridad que fomente inversiones de envergadura. Es aquí donde la AVDM tiene un importante rol que jugar, aportando ideas, reuniéndose con los distintos actores del sector y proponiendo soluciones.

Sin embargo, nos corresponde asumir las riendas de la AVDM en tiempos de difícil navegar. La comunicación con los diversos entes no es fácil, tampoco la comunicación entre nosotros mismo. A las dos últimas gestiones que nos preceden les correspondió importantes pasos, que incluyeron sincerar la nómina de asociados, organizar seminarios dirigidos a la difusión de esta disciplina, así como publicar literatura especializada, esperando nosotros poder contribuir con la consolidación de la Asociación en lo institucional, organizacional y académico.

Enemigo como siempre hemos sido de eso que llamamos la “personificación de la institución”, en la que esta última es utilizada para promover ejecutorias personales, por fortuna contamos con un Comité Ejecutivo conformado por valiosos y, sobre todo, talentosos jóvenes profesionales quienes en sus respectivas áreas de trabajo, como lo son las de Legislación Marítima, Asuntos de Seguros, Asuntos Navieros, Asuntos Portuarios y Aduaneros y Publicaciones y Eventos, seguros estamos sabrán dar lo mejor de sí.

Este Comité Ejecutivo 2019-2022 asume sus responsabilidades en un año emblemático, pues celebramos ahora los 200 años desde que se estableciera en nuestro territorio (1819) el primer tribunal del Almirantazgo, cuya Presidencia correspondiera al Dr. Francisco Javier Yanes, a quien sin dudas podemos reconocerlo como el pionero de los estudios del derecho marítimo en Venezuela. Por tal motivo, hemos propuesto la creación de una Orden que lleve el nombre de aquél insigne prócer y jurista, dirigida a honrar a todos aquellos cuyos aportes han contribuido al desarrollo del derecho marítimo y del negocio marítimo-portuario en general. Sobre las bases de esta Orden “Francisco Javier Yanes” ya trabajará una comisión que hemos designado.

Coincide nuestra gestión, además, con la presencia de uno de nuestros asociados y expresidentes, el Dr. Aurelio Fernández Concheso, en el Comité Marítimo Internacional (CMI) actualmente formando parte de su Comité Ejecutivo, y el significativo hecho de que el Presidente en ejercicio del CMI sea el Dr. Christopher Davis, abogado norteamericano pero de sangre latina y amigo de muchos de los aquí presentes, lo que seguro estamos nos permitirá estrechar vínculos con esa centenaria institución. Igualmente, podemos decir lo propio del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), cuya Vice-Presidente por la Rama Venezolana, Dra. María Grazia Blanco, es a su vez nuestra Directora de Legislación Marítima.

Estas circunstancias garantizan la proyección de la Asociación no solo de cara al país y para el país, sino también en el ámbito internacional, como es nuestro deseo así suceda. Esperemos, pues, promisorios tiempos como tenemos la convicción los tendremos, prestos a dar lo mejor de nosotros al derecho marítimo, en la consecución de óptimos servicios en el ámbito acuático y portuario, que coadyuven al cabal desempeño de nuestro comercio por agua.

Ese es nuestro sincero compromiso, y el de quienes nos acompañan.

Muchas gracias.