

## INTRODUCCIÓN

Después de la promulgación de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante en el año 2000 se dio inicio al trabajo arduo, que produjo la presentación para su aprobación de las novísimas leyes del sector acuático consiguiendo con ello la actualización y modernización de nuestra legislación marítima.

Entre las leyes aprobadas en el año 2001, como decretos-leyes encontramos: La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, la Ley General de Puertos, la Ley de Comercio Marítimo, La Ley de Pesca Leyes que fueron posteriormente revisadas y reformadas por la Asamblea Nacional en el año 2002, publicadas en Gaceta Oficial en el mismo año.

En noviembre 2002, se aprueban los Reglamentos de los Servicios de Pilotaje, Remolcadores y Lanchaje.

El Reglamento del Servicio de Pilotaje nos permitirá manejar conocimientos generales y particulares del Servicio complementando y desarrollando así lo establecido en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas.

El Servicio de Pilotaje con la promulgación de las leyes sufrió grandes cambios positivos que permitió inclusive un avance importante a nivel internacional entre los cuales podemos mencionar:

- La Formación y Capacitación del piloto
- La Certificación y Credencial del piloto
- La posibilidad de concesionar el Servicio de Pilotaje
- Entre otros

## **MARCO JURÍDICO DEL SERVICIO DE PILOTAJE EN VENEZUELA**

### **LA LEY ORGÁNICA DE ESPACIO ACUÁTICO E INSULARES**

Se promulgo el 25 de Septiembre de 2001 dando inicio a un cambio en el sector acuático. La respuesta del Estado venezolano ante la importancia y extensión de las nuevas tareas, los nuevos retos y la gran ventaja geográfica y geopolítica del país, fueron asumidos a través de la novísima Constitución de la República Bolivariana de Venezuela de 1999, en su título II sobre el espacio Geográfico y División Política.

No pudiendo ser menor el interés de que nuestro Estado que adolecía en su totalidad de una actualización sobre la materia es que se presenta la oportunidad de corregir esta situación de acuerdo al mandato establecido en el artículo 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, conjuntamente con el Consejo Nacional de la Marina Mercante, oída la opinión de los entes vinculados al sector marítimo elaboraría dentro de noventa (90) días siguientes a la publicación de la Ley en la Gaceta Oficial, la política acuática del Estado, las propuestas que sustentarían el proyecto de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares y la adecuación de la legislación marítima nacional.

Así nace a través del trabajo de la Comisión Relatora que se nombro y juramento por el Presidente de la República para tal efecto y con la participación de más de setecientas (700) personas dieron paso a la estructura de la Ley Orgánica.

La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares posee XVII Títulos, 128 Artículos, Única Disposición Derogatoria, 19 Disposiciones Transitorias y Única Disposición Final.

Luego fue sometida a una revisión en la Asamblea Nacional que trajo como consecuencia reformas que posteriormente fueron publicadas en Gaceta Oficial el 20 de Diciembre de 2002. Quedando estructurada de la siguiente manera: XVII Títulos, 127 Artículos Única Disposición Derogatoria, 2 Disposiciones Transitorias y Única Disposición Final.

Vale la pena destacar los siguientes títulos:

Título XIV DEL INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS, se crea el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, adscrito al Ministerio de Infraestructura, como Instituto Autónomo ejecutor de las políticas acuáticas dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, el cual goza de las prerrogativas y privilegios otorgadas por la República.

A través del Instituto se busca desarrollar el sector acuático en consonancia con las políticas actuales, así como el ordenamiento y mejor control de los servicios prestados, el mejoramiento en general de los servicios portuarios y el rescate de la Industria Naval Venezolana, con miras a que sean competitivos y de alta calidad.

Al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos le corresponde en el ejercicio de la administración acuática controlar y supervisar el servicio de pilotaje así como la fijación de tarifas sobre el mismo.

El Título XVI trata DE LA JURISDICCIÓN ESPECIAL ACUÁTICA Y LAS ACTIVIDADES CONEXAS. Capítulo III DE LAS ACTIVIDADES CONEXAS. Aquí se establece que los Servicios de Pilotaje, Remolcadores y Lanchaje son servicios públicos e implementa la novísima idea de prestar dichos servicios a través de la figura de la concesión por entes del sector privado. En relación al Servicio de Lanchaje y de Remolcadores sería formalizar la entrega del servicio bajo los parámetros de la concesión ya que en los actuales momentos dichos servicios en casi todas las circunscripciones es prestado por entes particulares. En el caso del Servicio de Pilotaje ayudaría a aliviar al Estado venezolano de la carga de los pasivos laborales y se estaría cumpliendo con una de las políticas del Gobierno Nacional de que en el caso del pilotaje sean los mismos pilotos organizados quienes soliciten la concesión del servicio.

La Ley en su artículo 116 consagra: “ Los Servicios de Pilotaje, Remolcadores y Lanchaje, constituyen servicios públicos, los cuales podrán ser otorgados en concesión por el Estado de conformidad con la ley.

Esta Ley constituye la base del Servicio de Pilotaje para dar paso a las demás leyes y reglamentos que lo norman.

## **LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS**

Venezuela por su posición geográfica es un país marítimo por excelencia sin embargo la actividad naviera no había logrado alcanzar el desarrollo que le corresponde, entre otras cosas por la carencia de políticas que superaran los obstáculos existentes.

Con la promulgación de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante se presentó la oportunidad de elaborar los lineamientos de las políticas acuáticas del Estado y la adecuación de la legislación marítima, permitiendo el uso efectivo de nuestros espacios acuáticos, teniendo como norte la presencia del Pabellón Nacional en los buques que navegan los mares del mundo.

La Ley General de Marinas y Actividades Conexas queda estructurada en VI Títulos y 300 Artículos cuatro Disposiciones Derogatorias y trece Disposiciones Transitorias y Única Disposición Final.

Luego sufre una reforma en la Asamblea Nacional y fue publicada en Gaceta Oficial el 14 de Noviembre de 2002, quedando estructurada de la siguiente manera: VI Títulos 301 Artículos trece Disposiciones Transitorias Única Disposición Final.

En el desarrollo de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas se ubica al Servicio de Pilotaje como una de las actividades conexas, tema que nos compete.

Al igual que la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares establece la figura de la concesión para los servicios de Pilotaje, Remolcadores y Lanchaje, los cuales como servicios públicos, siempre serán prestados bajo la supervisión, vigilancia y control del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.

El Servicio de Pilotaje lo encontraremos en el Título IV DE LAS ACTIVIDADES CONEXAS Y SERVICIOS. Capítulos VIII DEL SERVICIO DE PILOTAJE

### **EL REGLAMENTO DE PILOTAJE**

El Reglamento de Pilotaje se promulgo el 06 de Noviembre de 2002, en Gaceta Oficial N° 37577 de fecha 25 de Noviembre de 2002, el cual contiene IX Capítulos, 51 Artículos, Única Disposición Derogatoria y una Única Disposición Final.

## EL PILOTAJE COMO SE DESARROLLA EN VENEZUELA

En Venezuela todavía el pilotaje es prestado por el estado, sin embargo la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares así como la Ley General de Marinas y Actividades Conexas disponen que el servicio de pilotaje podrá ser dado en concesión lo que significaría insertar este servicio dentro de la sociedad.

La Concesión aplicada al funcionamiento de la Administración Pública, se relaciona con la acción de otorgar, ceder, trasladar, o delegar a los particulares potestades que corresponden a los entes públicos.

La Concesión del Servicio de Pilotaje permitiría que el Estado se desprendiera de los pasivos laborales, ya que los pilotos son funcionarios públicos de carrera administrativa, que hoy en día es uno de los problemas de mayor envergadura que enfrenta el Gobierno. Sería un Servicio prestado por particulares supervisado, controlado y fiscalizado por el Estado según lo establecido en la ley.

Los mismos pilotos conformarían las empresas que prestarían el servicio esto permitiría:

1. Mejor calidad en el servicio
2. Mejor remuneración al piloto
3. Se generarían empleos directos e indirectos que ayudarían a bajar la tasa de desempleo en el país
4. Mejor oportunidad de capacitación para el personal que labora en cada una de las empresas concesionarias
5. Mejor oportunidad de profesionalización en cada una de las áreas relacionadas con el pilotaje
6. Estaríamos a la par de muchos países del mundo donde ya el pilotaje es privado y los resultados han sido positivos
7. El control, fiscalización y supervisión del Estado sería más efectivo lo que generaría que quienes presten el servicio cumplan con lo establecido en las leyes, reglamentos y el Contrato de Concesión

## COMO SE CONFORMARÍA EL SERVICIO DE PILOTAJE CONCESIONADO

Venezuela Cuenta con doce (12) circunscripciones acuáticas donde se presta el servicio de pilotaje y estaría prestado por dos o más empresas constituidas por pilotos de la misma circunscripción que no permitiría el monopolio figura prohibida por nuestras leyes.

Dichas empresas deberán cumplir con una serie de requisitos y participar en un proceso de Concesión establecido en el Reglamento de Pilotaje para optar al otorgamiento de la Concesión del Servicio de Pilotaje.

Una vez otorgada la Concesión las empresas deberán cumplir con el artículo 23 del Reglamento de Pilotaje que establece lo siguiente:

1. Suscribir el contrato de concesión
2. Autenticar el contrato de concesión por ante Notario Público
3. Cumplir con los términos establecidos en el contrato con estricta sujeción a las leyes, reglamentos y demás normativa aplicable
4. Permitir y facilitar las inspecciones y auditorias que tengan por objeto verificar su desempeño y comprobar el cumplimiento de las condiciones de calidad y adecuación técnica del servicio prestado
5. Prestar el servicio de manera continua y garantizar a los usuarios el derecho a utilizarlo en las condiciones que hayan sido establecidas en el contrato, en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares , en la Ley General de Marinas y actividades Conexas y en el Reglamento antes mencionado
6. Prestar el servicio ininterrumpidamente salvo situaciones excepcionales debida a casos fortuitos o de fuerza mayor, cuyos efectos serán calificados por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, acordando las medidas que sean necesarias para lograr la más rápida y eficiente reanudación del servicio
7. Dotarse de los implementos y equipos necesarios que le permitan, con la seguridad adecuada, la prestación de sus servicios
8. Mantener un plan de capacitación, actualización y formación del cuerpo de pilotaje de las empresas concesionadas, a satisfacción y coordinación del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos

9. Contratar pólizas de seguros contra daños a terceros como parte de las garantías que el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos solicite en el pliego de condiciones para otorgar la concesión del servicio de pilotaje
10. Asumir la responsabilidad de su personal frente a terceros
11. Cualquier otra que establezca la ley.

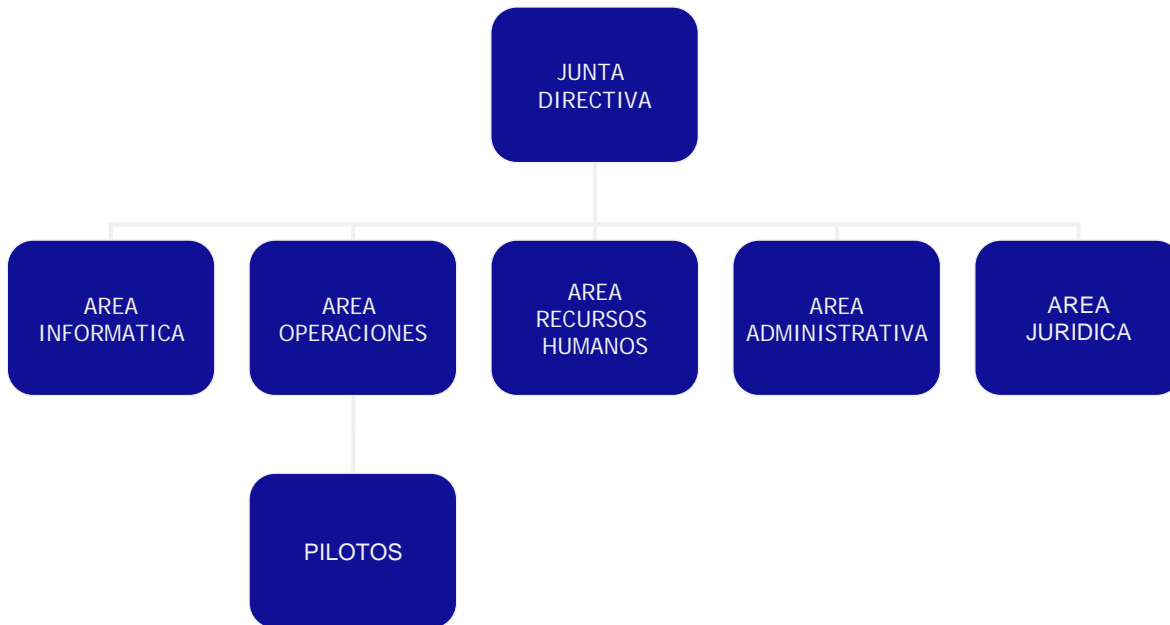
En los actuales momentos en Venezuela se viene implementando la figura de la COGESTION el cual consiste en la intervención de los trabajadores en las actividades de la empresa, es un fenómeno característico de la era industrial, como consecuencia de la transformación que se opera en el concepto jurídico de la propiedad y el desarrollo del derecho laboral.

En el caso específico del pilotaje su aplicación sería que los pilotos organizados en un solo grupo, conjuntamente con el Estado administrara y prestara el Servicio de Pilotaje.

## CONSECUENCIAS AL NO CONCESIONAR O DAR EN COGESTION EL SERVICIO DE PILOTAJE

- Por ser un servicio prestado por el Estado y ser el mismo Estado a quien le corresponde controlarlo, fiscalizarlo y supervisarlo no lo esta haciendo eficientemente por lo que la calidad del servicio de esta en sus mejores condiciones.
- No se esta cumpliendo con los cursos de actualización y nivelación de los prácticos lo que genera desconocimiento de la nueva tecnología instaladas en los buques que llegan a puerto.
- Los pasivos laborales se incrementan y se hace cada vez más difícil para el Estado la cancelación de los mismos, generando el disgusto y descontento entre el personal de pilotos que después de treinta (30) años de servicio tienen que esperar tres y cuatro años para que le cancelen sus prestaciones y esto trae como consecuencias conflictos laborales para el Estado que perjudican ambas partes.
- El Estado no se estaría preparando para cumplir con el acuerdo del CAN que establece que en corto plazo se liberaran los servicios de transporte terrestre, aéreo y acuático (incluyendo tarifas y normas de competencia)
- Los pilotos con el Estado jamás pudiesen contar con un sueldo cónsone con la actividad de realizan ya que están sujetos a una escala de sueldo que rige la administración pública
- Estaríamos fuera del sentir internacional que va hacia la privatización del servicio
- Se logro la actualización de las leyes marítimas y lo peor sería no poner en practica todos los avances de las mismas

## ORGANIGRAMA EMPRESAS DE PILOTAJE



La Junta Directiva: De acuerdo a la Ley General de Marinas deberá estar constituida mínimo por dos (2) pilotos activos en algunas de las circunscripciones acuáticas. Esta norma tiene una vigencia hasta el 2007.

En cada circunscripción estaríamos conformando como mínimo dos (2) empresas o cooperativas que tendrán establecido un organigrama como el que antecede, en caso de la Cooperativa el Organigrama es lineal y todas se llamarían Coordinaciones pero en esencia el resultado es el mismo.

Para aplicar la figura de la cogestión solo utilizaríamos cooperativas conformadas por pilotos que integrarían un todo.

Los pro de esta figura son todos los que se tiene con la concesión y diríamos aún uno más uno, que le da mayor seguridad y estabilidad laboral al piloto.

No hay competencia entre empresas constituidas por pilotos todos serian una sola

Los contra, para la aplicación de la misma tendríamos que modificar la ley ya que en ella se establece la concesión y no la cogestión lo que traería como consecuencia un retardo en su aplicación y puesta en marcha.

## AMBITO INTERNACIONAL

En el ámbito internacional la figura de la concesión ha tenido un nuevo auge como forma indirecta de gestión de servicios públicos. Conforme a esta orientación, por una parte, se ha ampliado el espectro de los servicios concedibles, y por la otra, se han regulado nuevos y diferentes mecanismos de gestión indirecta, entre los cuales pueden citarse el concierto, que en España se ha utilizado para la prestación por particulares de servicios asistenciales en el ámbito local, en los que el servicio no deviene público por ese hecho. En sentido similar se ha afirmado en Francia. Su más alta expresión se ha alcanzado en los países anglosajones bajo el imperio de las ideas liberales o neoliberales que se fundamentan en el criterio de que debe dejarse a la iniciativa privada la gestión de los servicios públicos en todo lo que sea posible, por que de esta manera se logra una mayor eficacia, un menor costo social, y, en general, se favorece la competitividad de los bienes y servicios producidos en el país, favorece a la economía en su conjunto y promueve el bienestar general de la población.

Así como los países de América Latina que también están prestando los servicios concedibles por particulares incluyendo el Servicio de Pilotaje.

## EXPECTATIVAS

Tomar la experiencia de todos los países presentes donde el servicio es prestado por particulares para llevar a Venezuela esa experiencia y que la podamos aplicar en beneficio de los pilotos y del Estado. Es ganar, ganar.....