

No. [SG]0001/03[rev.1]

ASUNTO: Comunicado público.-

En fecha 01 de Diciembre de 2002, la denominada Coordinadora Democrática, donde están representados los sectores de oposición al Gobierno Nacional, la Confederación de Trabajadores de Venezuela (CTV) y la Federación Venezolana de Cámaras y Asociaciones de Comercio y Producción (FEDECÁMARAS) declararon un paro cívico nacional, a partir del cual diversos factores de la actividad empresarial, industrial y comercial así como un amplio sector de la población nacional se unieron a dicho paro mediante la interrupción de sus de actividades, la realización de marchas y otras manifestaciones de descontento.

Posteriormente, la gerencia mayor y ejecutiva de PETRÓLEOS DE VENEZUELA S.A. (PDVSA) y sus filiales, liderados por la Asociación Civil Gente del Petróleo, se sumaron al paro, suspendiendo las actividades petroleras en el país.

La paralización de la industria petrolera se agravó aun más el 4 de diciembre, cuando el Capitán de Altura Daniel Alfaro al mando del buque tanque "Pilín León", de bandera venezolana, perteneciente a PDV Marina S.A., empresa filial de PDVSA y con más de 44 millones de litros de gasolina, se unió al paro, fondeando la nave frente a la denominada Vereda del Lago, en el Lago de Maracaibo, sumándose posteriormente otros Capitanes de la flota de la estatal petrolera venezolana, fondeando igualmente sus buques frente a las costas del país.

Luego de varios intentos infructuosos para reactivar las operaciones en los buques pertenecientes a la filial PDV Marina S.A., las tripulaciones originales de dichos buques, según noticias ampliamente difundidas por los medios de comunicación, fueron desembarcadas abruptamente y sustituidas por personal de navegación que supuestamente no cumple con los requisitos sobre certificación y capacitación exigidos por la legislación nacional e internacional.

Posteriormente, en noticia de prensa publicada el 13 de diciembre de 2002 en el diario El Nacional, se reseñó que:

"El capitán del Puerto de Maracaibo, Saúl Pérez, ratificó que ayer salió el tanquero Marshall Shuykob, de bandera nigeriana y tripulación rusa, que fue tomado por trabajadores no calificados y sin experiencia al mando del recién impuesto gerente de la división de occidente, Félix Gutiérrez... La nave fue capitaneada por Pedro Castillo, de 70 años de edad, un jubilado de la marina mercante que tenía más de 20 años sin dirigir un buque de tal magnitud".

El 21 de diciembre de 2002, el periódico El Nacional, en publicación firmada por Evaristo Marín y otros, se le atribuye al Capitán de Navío Saúl Pérez, máxima autoridad del puerto de Maracaibo, el dicho según el cual:

“... recibió un informe de un perito naval que le indicó los riesgos que puede ocasionar la movilización del Pilín León, con tripulación no certificada, como se le ha solicitado en los últimos días”.

En virtud de la gravedad de los hechos últimamente señalados, el Capitán del Puerto de Maracaibo tantas veces mencionado, decidió renunciar a su cargo alegando que existen irregularidades en el proceso de selección de los oficiales de la tripulación de relevo y ante lo cual expresó:

“No voy a permitir bajo ningún concepto que sean enroladas como tripulantes personas no certificadas. No ha habido una presión directa, pero me han hecho invitaciones para que viole la reglamentación con el fin de permitir que esos oficiales manejen los barcos” (El Universal, 21/12/2002).

Todas estas acciones enmarcadas en el paro cívico nacional no se limitaron a los tripulantes de los buques de PDV Marina S.A., ya que los Pilotos Oficiales y las empresas prestadoras del Servicio de Remolcadores, servicios estos que son indispensables y obligatorios para las maniobras de los buques en las aguas y puertos venezolanos, se unieron al paro cívico nacional, lo que agravó aún más las condiciones de inseguridad de los puertos nacionales, puesto que aparentemente las autoridades públicas emplearon pilotos con varios años de jubilados y remolcadores no certificados para las realización de las maniobras y para el atraque y desatraque de las embarcaciones.

En noticia reseñada por el periódico El Nacional, en fecha 19 de diciembre de 2002, firmada por Armando Gruber, se señaló que el barco de bandera noruega “Novelkis”, siniestrado en el Río Orinoco, zarpó desde el muelle de Venalum,

“...utilizando para ello dos remolcadores no certificados por la Capitanía de Puerto, ni reconocidos por las empresas aseguradoras...”.

Pero este no ha sido el único accidente ocurrido en el Canal de Navegación del Río Orinoco como consecuencia de la impericia de los pilotos oficiales que prestan el servicio en las actuales circunstancias. El periódico El Universal publica el 21 diciembre de 2002 la noticia sobre la situación de peligro que involucró al buque Syngle Garcht que tocó fondo en la milla 15.

Este conjunto de situaciones de peligro han hecho que incluso los terminales sean inseguros, por lo que, según lo reseñado en el diario El Universal, en fecha 22 diciembre de 2002, en Paraguaná :

“...Los oficiales se negaban a atracar el barco en vista de que no había seguridad en los muelles de Amuay y Cardón por el paro de los remolcadores y operadores de carga y descarga”.

Más recientemente, fue ampliamente divulgado por los medios de comunicación, la varadura del Buque IRENE, ocurrida en aguas del canal de navegación del Lago de Maracaibo, el día 30 de Diciembre de 2002. Sobre este accidente de navegación, el Diario El Universal en su edición del 31 de Diciembre del 2002 señala:

“Fuentes indican que aparentemente el piloto práctico encargado de conducir al buque descendió antes de lo indicado, lo que pudo generar el accidente.”

Es así como a pesar de los hechos mencionados que han conducido al incumplimiento de las leyes marítimas y los convenios internacionales, el Ejecutivo Nacional, y concretamente el Ministro de Infraestructura y el Presidente del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, no han tomado las medidas para impedir que ese personal de navegación sea enrolado en los buques de PDV Marina y han permitido que dichos buques zarpen de los puertos venezolanos en aparentes condiciones de innavegabilidad, amén de la manera irregular en que se han venido prestando los servicios públicos de pilotaje y remolcadores, todo lo cual ha atentado en contra de la seguridad marítima y la vida humana en las circunscripciones acuáticas de la República.

Resulta evidente que, como consecuencia de los hechos y circunstancias que han sido denunciados como hechos públicos, notorios y comunicacionales, se deja ver que habrían sido violados los Derechos Constitucionales referidos en los artículos 19 y 127, vulnerando los derechos fundamentales de la población venezolana, al comprometerse la seguridad marítima y la vida en las circunscripciones acuáticas, incluido el derecho a la vida y a la salud consagrados en los artículos 43 y 83 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, así como los derechos de los ciudadanos de que el Estado tome las medidas necesarias para preservar el medio ambiente a los fines de que la población se desenvuelva en un ambiente libre de contaminación. Así mismo conforme al numeral 1 del artículo 236 de la Carta Magna, corresponde al Ejecutivo Nacional:

“Cumplir y hacer cumplir esta Constitución y la ley”.

Indudablemente, corresponde al Ministro de Infraestructura y al Presidente del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares restablecer los derechos violados, adoptando las medidas necesarias y adecuadas para garantizar la seguridad marítima y la vida en el ámbito de las circunscripciones acuáticas.

El artículo 75 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, atribuye ahora esa competencia al Ejecutivo Nacional a través de sus órganos, estableciendo luego, que la coordinación le corresponde al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares al señalar:

Artículo 75. Corresponde al Ejecutivo Nacional, a través de sus órganos, el ejercicio de las competencias sobre los espacios acuáticos conforme a la ley. En tal sentido, las labores de coordinación que fueren necesarias serán efectuadas por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.

Toda esta situación ha violado los compromisos de la República contenidos en el Convenio Internacional para la Estandarización, Formación, Certificación y Guardia de la Gente Mar (STCW) del 7 de julio de 1978/95 que establece requisitos básicos de capacitación y certificación necesarios para que el personal de navegación pueda prestar servicios a bordo de buques, así como en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) del 1 de noviembre de 1974/2000, que a su vez establece estándares de seguridad, incluyendo lo referente a la capacidad de la tripulación y el tiempo de navegación y familiarización (Capítulo IX).

Por cuanto resulta evidente que, como consecuencia de los hechos y circunstancias que fueran denunciados, habrían sido violados los Derechos Constitucionales referidos con anterioridad, ONSA A.C. durante el pasado martes, 31 de Diciembre del 2002⁽¹⁾ y a las 1640horas (4:40pm), introdujo por ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de la República, una acción de amparo constitucional contra el Ministro de Infraestructura ISMAEL ELIEZER HURTADO SOUCRE y el Presidente del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares FREDDY ANGULO BUSTILLOS, solicitando que sea admitida la presente acción de amparo y declarada CON LUGAR en la definitiva, ordenando al Ministro de Infraestructura y al Presidente del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares que tomen las medidas necesarias para:

(i) Impedir que en los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano sea enrolado personal de navegación que no reúna los requisitos exigidos en la legislación nacional e internacional para prestar servicios a bordo, atentando contra la seguridad marítima y la vida en el ámbito de las circunscripciones acuáticas.

(ii) Que a los fines de hacer efectiva la protección constitucional, se oficie a todos los Capitanes de Puertos de las diversas circunscripciones acuáticas del país para que se abstengan de expedir los roles de tripulantes y los permisos de zarpe a los buques que no reúnan los requisitos de seguridad exigidos en la legislación nacional e internacional.

(iii) Que se ordene a los Capitanes de Puerto que procedan a ejecutar el desembarque del personal de navegación que haya sido enrolado en los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, sin cumplir con los requisitos de certificación y capacitación exigidos por la legislación nacional e internacional.

(iv) Que en caso de constatarse el incumplimiento de las normativas nacionales e internacional relativas a la seguridad marítima, aplique la sanción establecida en el artículo 292 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas que establece:

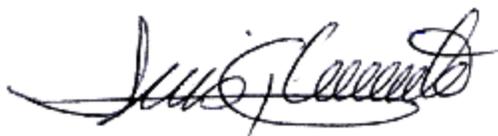
⁽¹⁾ FE DE ERRATA: Comunicación No. [SG]0055/02

“Artículo 292. Se sancionarán con la destitución de los cargos que ocupen, a los funcionarios públicos o empleados de los institutos autónomos y empresas del Estado o dependientes de éste, que contravinieren los mandatos establecidos en esta Ley”.

Así mismo, ONSA A.C. de conformidad con lo dispuesto en los artículos 585 y 588 del Código de Procedimiento Civil, solicitó se acuerde medida cautelar innominada mediante la cual se ordene al Presidente del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares prohibir a los Capitanes de Puerto de todas las circunscripciones del país, que expidan el rol de tripulantes y las cédulas marinas a los capitanes, oficiales y tripulaciones que no reúnan los requisitos de certificación, cursos y tiempo de navegación, así como otorgar el permiso de zarpe a los buques que no reúnan los requisitos de seguridad en la navegación debido a la incapacidad o falta de certificación del personal de navegación.

Finalmente, EXHORTAMOS a toda la Gente de Mar a contactar a esta Organización – ONSA A.C. – a través de su portal informativo [www.onsa.org.ve] o vía fax (212) 2861036, a los fines de recopilar toda la documentación o información relacionada con las violaciones a la Seguridad Marítima, al Medio Ambiente Acuático y en general a la Seguridad de la vida en la Mar, a los fines pertinentes.

Comunicación que se hace para su conocimiento y fines consiguientes, en Caracas a los DOS (02) días del mes de ENERO (01) del año DOS MIL TRES (2003);



Luis G. Inciarte S.
Secretario General

Mayor información:

Telefax: 0 (212) 286 1036.

Celular: 0 (414) 243 4333

Correo electrónico: sg@onsa.org.ve