

## **LEY GENERAL DE PUERTOS**

### **EXPOSICION DE MOTIVOS DEL DECRETO CON FUERZA DE LEY GENERAL DE PUERTOS**

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, aprobada en 1999, plantea una nueva distribución de competencias sobre los puertos, que supone la actividad coordinada entre el Poder Nacional y el Poder Estatal, de allí que se haga necesario una Ley General de Puertos que como ley marco establezca los principios rectores que conforman el régimen de los puertos de la República y su infraestructura, garantizando así la debida coordinación entre las competencias del Poder Nacional y el Poder Estatal, a los fines de conformar un sistema portuario nacional moderno y eficiente.

Si bien es cierto que la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencias de Competencias del Poder Público permitió, entre muchas otras, la descentralización de la competencia portuaria respecto de los "Puertos Públicos de Uso Comercial", y para lo cual los estados regionales procedieron a dictar las Leyes Especiales de asunción de competencia, la experiencia demostró que dicho proceso de descentralización portuaria estuvo caracterizado por la ausencia de una ley marco, que estableciera los principios básicos conforme a los cuales la asunción de competencias por parte de los estados regionales habría de regirse. Es la ausencia de esta ley marco, además, la que ha traído como consecuencia la existencia de lagunas jurídicas, conflictos de competencia y el crecimiento desordenado del sistema portuario.

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, por el contrario, garantiza una adecuada distribución de la competencia portuaria, entre el Poder Nacional y el Estatal, toda vez que el artículo 156, numeral 26, de la Carta Magna establece como competencia del Poder Público Nacional el régimen de los puertos y su infraestructura, mientras que el artículo 164 consagra como competencias exclusivas de los estados la conservación, administración y aprovechamiento de los puertos de uso comercial, en coordinación con el Ejecutivo Nacional.

El Título I contiene las disposiciones generales, entre las cuales, se declara el interés público que reviste la actividad portuaria, razón por la cual el Estado tendrá a su cargo todo lo relativo a la elaboración de las políticas portuarias nacionales, y a la supervisión y control de todos los puertos y construcciones de tipo portuario marítimos, fluviales y lacustres existentes o que se construyan en el territorio de la República. Se formula, igualmente, un enunciado de las actividades que comprende la competencia del Poder Público en materia portuaria, tales como el régimen de los puertos y su infraestructura; la regulación, formulación y seguimiento de políticas en materia de puertos y construcciones de tipo portuario; el establecimiento de normas y procedimientos técnicos para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria; los estudios y proyectos de desarrollo, construcción, modernización y el mantenimiento de los puertos y construcciones de tipo portuario, conservación, administración y aprovechamiento de los puertos, señalándose que la coordinación entre los distintos niveles del Poder Público en el ejercicio

de estas competencias se efectuará de conformidad con los términos establecidos en la Ley. Por otra parte, se introducen los conceptos de puerto, estructura de tipo portuario, zona y espacio portuario, conceptos éstos que junto a la clasificación de los puertos prevista en el Proyecto, vienen a llenar un vacío en la legislación portuaria patria, y los cuales permiten una clara aplicación del articulado propuesto.

El Título II introduce la noción del Sistema Portuario Nacional, entendiendo por tal el conjunto de puertos y construcciones de tipo portuario públicos y privados, marítimos, lacustres y fluviales, que permiten la movilización y el intercambio de personas y/o mercancías entre los distintos modos de transporte, estableciéndose como principio rector que el sistema portuario nacional debe propiciar la actividad eficiente de todos los puertos en el territorio de la República, para su conexión con los sistemas generales de transporte y el mejor aprovechamiento del espacio portuario nacional, de forma que se garantice la continuidad en la ejecución de las obras portuarias y que la actividad portuaria se oriente en función de los objetivos nacionales. El Proyecto establece un mecanismo de coordinación, conforme al cual el Poder Público Nacional y el Poder Público Estatal armonizarán entre sí el ejercicio de sus competencias en la materia portuaria, de manera tal que la Autoridad Acuática y las administraciones portuarias estatales cooperen, en la planificación de la utilización del espacio portuario nacional y en la realización e implantación de los estudios y proyectos necesarios para la integración de un sistema nacional de transporte de carga. Se consagra el estímulo a la inversión privada la cual se considera prioritaria en la actividad portuaria, correspondiéndole a la Autoridad Acuática incentivar la elaboración de programas para la captación de capitales privados en términos de libertad de mercado. La Autoridad Acuática actuará, además, como ente coordinador del Sistema Portuario Nacional, correspondiéndole la elaboración de las políticas y lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en concordancia con los lineamientos de los planes de la nación, tomando en consideración los planes estatales elaborados por las administraciones portuarias según las condiciones generales de cada puerto, las perspectivas para su desarrollo, las determinantes del entorno económico y social y su desempeño financiero.

El Proyecto señala que el Poder Nacional ejercerá su competencia sobre los puertos y demás construcciones de tipo portuario, por conducto de la Autoridad Acuática, con el propósito de dimensionar y dar coherencia al Sistema Portuario Nacional, entendido como la prestación de un servicio público eficiente y como medio de generación de riqueza, con la finalidad de integrarlo armónicamente al desarrollo económico y social del país y como elemento esencial para la seguridad estratégica y económica de la nación. El proyecto establece las concesiones, habilitaciones y autorizaciones como figuras contractuales conforme a las cuales el Poder Nacional delegará la competencia nacional en materia de construcción, conservación, administración y aprovechamiento de puertos y demás construcciones de tipo portuario.

El Proyecto, por otra parte, define por vez primera en nuestra legislación qué se entiende por "Puertos de Uso Comercial", es decir, aquellos puertos públicos de uso público e interés general, cuya conservación, administración y aprovechamiento corresponde a los estados, de conformidad con el artículo 164 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Es importante mencionar que esta definición recoge el espíritu del artículo 11, numeral 5, de la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de

Competencias del Poder Público, el cual sirviera de fundamento para la redacción del artículo 164 ya referido. No obstante, el Proyecto profundiza aún más la descentralización portuaria al establecer mecanismo, inexistentes hasta ahora en la legislación portuaria patria, que permiten al Ejecutivo Nacional transferir a los estados la conservación, administración y aprovechamiento de los puertos públicos de uso privado, adscritos a entes de carácter nacional, así como otros puertos privados de uso privado, cuya propiedad haya revertido a aquel en los términos de la concesión respectiva.

Se establece que los estados podrán ejecutar las tareas propias que el mantenimiento de la infraestructura existente ameriten; no obstante, la construcción por los estados de nuevos puertos de uso público, así como las ampliaciones o construcciones de nuevas infraestructuras de los puertos existentes, requerirá la habilitación correspondiente emitida por la Autoridad Acuática, según las condiciones previstas en el Proyecto de Ley y su Reglamento. Un aspecto de particular relevancia son los principios rectores de las leyes de desarrollo establecidos en el Proyecto, y conforme a los cuales, las leyes que sancionen los respectivos Consejos Legislativos Estadales, deberán estar orientadas por los principios de la autonomía financiera y de gestión del ente administrador, la autarquía de los puertos y la privatización de los servicios portuarios. En atención a los principios rectores que conforman el régimen nacional de puertos y los mecanismos de coordinación, el Proyecto garantiza la conformación plural del órgano directivo de cada administración portuaria estatal, en la cual se deberá dar adecuada representación a todo el universo empresarial vinculado a la actividad portuaria local, municipal y laboral que conforma la comunidad portuaria, incluyendo la presencia en dicho órgano directivo del Capitán de Puerto y el Gerente de Aduanas de la localidad en la que se encuentre ubicado el puerto, para garantizar la adecuada coordinación de estas actividades con la administración portuaria, lo que redundará en la optimización del servicio. Por otra parte, se establece la obligación para cada administración portuaria regional de contar con un Consejo Asesor del cual formarán parte el Comandante de la Guarnición, el Presidente del Consejo Empresarial del Estado respectivo, el Presidente de la Cámara de Comercio local, el Presidente de la Cámara de Industriales del estado respectivo, un representante del Municipio Autónomo, un representante de la Asociación Naviera de Venezuela, un representante de la Asociación Venezolana de Exportadores, un representante de la Asociación de Agentes Aduanales, un representante de la Asociación que agrupe a los transportistas terrestres y un representante del Consejo Empresarial de los Estados del área de influencia del puerto respectivo. Se establecen, además, los aportes que las administraciones portuarias deberán hacer a los gobiernos regionales y a los municipios dentro de los cuales se encuentran localizados tales puertos, así como al Fondo de los Espacios Acuáticos, señalándose que los ingresos que perciban los puertos públicos de uso público, deberán cubrir los gastos operativos de administración y mantenimiento; la depreciación de sus bienes e instalaciones y el costo de la inversión que requiera el puerto, según el Plan de Desarrollo de la Infraestructura Portuaria, para adecuarlo a los altos niveles de eficiencia y competitividad en su respectiva área de influencia. El Proyecto hace referencia a los ingresos comerciales de los puertos, así como a las tasas portuarias, aludiendo claramente a la naturaleza de los derechos portuarios, su clasificación y legislación aplicable, lo que viene a introducir certeza jurídica en el régimen económico-financiero de los puertos de momento inexistente.

Complementan el Título II, las disposiciones relativas a la gestión ambiental, de los recursos humanos y la seguridad portuaria. Así, se señala que corresponde a la Autoridad Acuática velar por el cumplimiento de la normativa ambiental vigente aplicable en el ámbito portuario, a los fines de lograr los objetivos de la política de conservación, defensa y mejoramiento del ambiente en los puertos nacionales, señalándose, además, que las administraciones portuarias actuarán como órganos de instrucción administrativa y coordinador, en todos los casos que se presenten en situaciones susceptibles de degradar el ambiente por y durante las operaciones portuarias, a los fines de la conservación, defensa y mejoramiento del ambiente en los puertos nacionales. En relación a la gestión de los recursos humanos, se establece que corresponde a la Autoridad Acuática promover la formación y capacitación del personal portuario, con el propósito de que las administraciones portuarias y las empresas de servicios portuarios cuenten con el personal calificado para la prestación eficiente de sus servicios, previéndose además, la obligatoriedad de que las administraciones portuarias lleven un registro de empresas suministradoras de recursos humanos. En materia de seguridad portuaria, el Proyecto recoge los principios contenidos en la Convención FAL, sobre facilitación marítima preparada por la Organización Marítima Internacional (OMI), y en tal sentido se prevé que la Comisión Nacional para la facilitación del sistema Buque-Puerto y las comisiones locales en cada una de las jurisdicciones acuáticas fijarán como propósito general de la gestión de la seguridad portuaria, el que se garantice en la totalidad de los espacios portuarios nacionales, la disponibilidad permanente y eficiente de los puertos y construcciones de tipo portuario integrantes del Sistema Portuario Nacional, asegurando, además, que en estos se preste un servicio que permita el incremento constante de la actividad económica nacional y que coadyuve a la defensa del país.

El Título III trata sobre las Administraciones Portuarias y las Operaciones Portuarias en general, estableciendo importantes precisiones conceptuales referidas a la figura del administrador portuario, empresas de servicios portuarios, operador portuario y contenido de las operaciones portuarias, que contribuyen en mucho a uniformar términos que de momento difieren en las distintas legislaciones portuarias regionales y a evitar las muchas lagunas jurídicas en esta actividad.

El Título IV versa sobre el Régimen de Responsabilidad en materia portuaria, cuya introducción viene a llenar un vacío significativo en la legislación patria. El mismo tiene como fundamento el Convenio de las Naciones Unidas sobre Responsabilidad de los Operadores de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, el cual ha sido adecuado a la realidad del negocio portuario nacional.

Finalmente, el Título V trata sobre las sanciones aplicables a los puertos bajo la competencia directa del Poder Nacional y aquellos bajo la competencia estatal, incluyéndose también las disposiciones derogatorias, transitorias y final.

HUGO CHAVEZ FRIAS  
Presidente de la República

En ejercicio de la atribución que le confiere el numeral 8 del artículo 236 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y en concordancia con lo dispuesto en el artículo 1, numeral 3, literal c) de la Ley que Autoriza al Presidente de la República para dictar Decretos con Fuerza de Ley en las Materias que se delegan, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.076 de fecha 13 de noviembre de 2000, en Consejo de Ministros,

DICTA

el siguiente

## **DECRETO CON FUERZA DE LEY GENERAL DE PUERTOS**

### **TITULO I**

#### **DISPOSICIONES GENERALES**

##### **Objeto**

Artículo 1°. Este Decreto-Ley tiene por objeto establecer los principios rectores que conforman el régimen de los puertos de la República y su infraestructura, garantizando la debida coordinación entre las competencias del Poder Nacional y el Poder Estadual, a los fines de conformar un sistema portuario nacional moderno y eficiente, así como establecer las disposiciones conforme a las cuales deberá elaborarse el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en concordancia con los lineamientos de los planes de la Nación que le sean aplicables.

##### **Ambito de aplicación**

Artículo 2°. Este Decreto-Ley es aplicable a todos los puertos y construcciones de tipo portuario, marítimos, fluviales y lacustres de interés general o local, de propiedad pública o privada, de uso público o privado, de función comercial, pesquero, deportivo, de investigación, que existan o se construyan en el territorio de la República.

Los puertos militares quedan exentos de la aplicación del régimen establecido en este Decreto-Ley, en tanto en ellos no se efectúen operaciones distintas a las militares.

##### **Concepto de puerto**

Artículo 3°. Se entiende por puerto, el conjunto de espacios acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas y móviles, aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques, que constituyen una unidad integral para efectuar operaciones de transferencia de bienes entre buques y tierra u otros modos de transporte, o de embarque y desembarque de personas.

Quedan incluidas las plataformas fijas o flotantes para carga o descarga aguas afuera.

#### Construcciones de tipo portuario

Artículo 4°. Los atracaderos, embarcaderos y otras instalaciones de igual naturaleza, aptas para el atraque, desatraque y estadía de buques, o para la transferencia de personas o bienes entre buques y tierra u otros medios de transporte, que, sin reunir las condiciones necesarias para ser consideradas puertos en los términos de este Decreto-Ley y sin formar parte de un puerto, representan un interés local o comunitario, o el interés privado de su propietario, están sometidas a los reglamentos que establezca la Autoridad Acuática, conforme a la Ley Infraestructura Portuaria

Artículo 5°. La infraestructura portuaria comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, muelles y espigones y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

#### Concepto y elementos de la zona portuaria

Artículo 6°. Se entiende por zona portuaria, el espacio físico donde se efectúan las operaciones portuarias y ejerce sus funciones el Administrador Portuario, la cual comprende los siguientes elementos:

1. En el espacio acuático: la rada, el fondeadero, el canal de acceso y la dársena,
2. En el espacio terrestre: los muelles, las rampas, los patios, las vías internas, los almacenes, los edificios y cualesquiera otras instalaciones.

#### Naturaleza de los bienes portuarios

Artículo 7°. Los elementos del puerto, ubicados en el espacio acuático, son bienes del dominio público de la República. Los bienes inmuebles ubicados en el espacio terrestre, son susceptibles de apropiación por particulares, sin perjuicio de la jurisdicción que ejercen las autoridades competentes sobre la franja costera en los términos previstos en las leyes que rigen sobre la materia.

#### Interés Público

Artículo 8°. Se declara de interés público la materia portuaria. La República tendrá a su cargo todo lo relativo a la elaboración de las políticas portuarias nacionales, y a la supervisión y control de todos los puertos y construcciones de tipo portuario marítimos, fluviales y lacustres existentes o que se construyan en el territorio de la República, en los términos establecidos en este Decreto-Ley.

Las disposiciones que rigen la materia portuaria son de orden público, con excepción de las que se refieren al régimen de responsabilidad civil.

#### Competencia del Poder Público

Artículo 9°. La competencia del Poder Público en materia portuaria comprende el régimen de los puertos y su infraestructura; la regulación, formulación y seguimiento de políticas en materia de puertos y construcciones de tipo portuario; el establecimiento de normas y procedimientos técnicos para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria; los estudios y proyectos de desarrollo, construcción, modernización y el mantenimiento de los puertos y construcciones de tipo portuario, conservación, administración y aprovechamiento de los puertos. La coordinación entre los distintos niveles del Poder Público en el ejercicio de estas competencias se efectuará en los términos de este Decreto-Ley.

#### Concepto de espacio portuario

Artículo 10. Se entiende por espacio portuario nacional, aquellas porciones del territorio de la República donde se encuentran emplazados los puertos existentes, incluyendo sus zonas de expansión; así como aquellas que, según estudios técnicos autorizados, sean aptas para la construcción de nuevos puertos.

Dicho espacio comprende además, a los fines de la planificación portuaria nacional, aquellas porciones del territorio aptas para el desarrollo económico, susceptibles de ser servidas, a los fines del comercio nacional o internacional, por un puerto determinado, existente o proyectado.

#### Clasificación de los puertos según su propiedad

Artículo 11. Los puertos se clasifican en públicos o privados. Son puertos públicos aquellos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de la República, de un estado, de un municipio, de un ente descentralizado o de una sociedad mercantil en la que cualquiera de dichos entes, directa o indirectamente, tenga participación decisiva.

Son puertos privados aquellos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de particulares de acuerdo a los términos que señale esta Ley.

## Clasificación de los puertos según su destinación

Artículo 12. Los puertos pueden ser de uso público o de uso privado.

Son de uso público aquellos que prestan sus servicios a cualquier usuario y constituyen una actividad independiente no accesoria de la industria principal de su propietario.

Son de uso privado aquellos que prestan sus servicios sólo a usuarios determinados y constituyen una actividad accesoria a la industria principal de su propietario.

La Autoridad Acuática podrá autorizar, con carácter temporal, la destinación al uso público, de determinados puertos de uso privado o de alguna de las instalaciones del mismo, siempre que tal circunstancia no desvirtúe su carácter principal de puerto de uso privado.

## Clasificación de los puertos según su función

Artículo 13. Los puertos según su función se clasifican en comerciales, pesqueros, militares, deportivos o de investigación científica.

1. Son comerciales, los puertos en los cuales tienen inicio o fin operaciones de transporte por agua de personas o de bienes, así como actividades de estiba, desestiba, carga, descarga y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, con independencia de su propiedad o destinación,
2. Son pesqueros, los puertos que sirven de base a flotas de buques pesqueros y disponen de instalaciones adecuadas para la recepción o conservación de los productos de las capturas, e inclusive para la transformación industrial de dichos productos,
3. Son deportivos, los puertos que sirven de base a flotas de buques dedicados a la actividad turística, deportiva o recreacional. Cuando en ellos se efectúen operaciones relacionadas con el transporte de personas, aun con fines recreacionales, estarán sometidos al régimen de los puertos comerciales. Los puertos deportivos se sub-clasifican en Clubes Náuticos y Marinas, los cuales deberán inscribirse en el registro de Clubes y Marinas Deportivas del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, a través de la Capitanía de Puerto en cuya jurisdicción se encuentren localizadas,
4. Son militares, los puertos que sirven de base permanente a los buques de la Fuerza Armada Nacional, formen o no parte de una instalación militar,
5. De investigación científica, los puertos que sean de uso privado de instituciones públicas o privadas de investigación o actividades de exclusivo carácter científico.

Cuando en un mismo puerto coexistan dos o más funciones, los espacios e instalaciones previamente delimitados y destinados a cada función, se considerarán separadamente como un puerto, para todos los fines legales.

## Clasificación de los puertos según su interés



Artículo 14. Los puertos son de interés general o de interés local.

Son de interés general aquellos en los cuales se efectúan actividades de transporte nacional o internacional, de mercancías o de pasajeros, sirven a industrias o establecimientos de importancia para la economía nacional y por sus condiciones técnicas, volumen anual de carga movilizada y características de sus actividades comerciales, responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

Son de interés local aquellos en los cuales se efectúan actividades de transporte de mercancías o de pasajeros, que responden a necesidades de la actividad económica de una localidad o comunidad determinada.

## TITULO II

### DEL EJERCICIO DE LAS COMPETENCIAS DEL PODER PUBLICO EN MATERIA PORTUARIA

#### CAPITULO I

#### DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

##### Sistema Portuario Nacional

Artículo 15. Se entiende por Sistema Portuario Nacional el conjunto de puertos y construcciones de tipo portuario público y privado, marítimo, lacustre y fluvial, que permiten la movilización y el intercambio de personas o mercancías entre los distintos modos de transporte.

##### Principio rector

Artículo 16. El Sistema Portuario Nacional estará organizado de tal forma que propicie la actividad eficiente de todos los puertos en el territorio de la República, para su conexión con los sistemas generales de transporte y el mejor aprovechamiento del espacio portuario nacional, de forma que se garantice la continuidad en la ejecución de las obras portuarias y que la actividad portuaria se oriente en función de los objetivos nacionales.

##### Mecanismo de coordinación

Artículo 17. El Poder Público Nacional y el Poder Público estatal coordinarán entre sí el ejercicio de sus competencias en la materia portuaria. A tales fines, la Autoridad Acuática y las administraciones portuarias estatales cooperarán en la planificación de la utilización del espacio portuario nacional y en la realización e implantación de los estudios y proyectos necesarios para la integración de un sistema nacional de transporte.

## Captación de capitales privados

Artículo 18. Se considera de interés prioritario la inversión privada en la actividad portuaria, para lo cual la Autoridad Acuática incentivará la promoción y captación de capitales privados mediante alianzas estratégicas con los operadores de puertos públicos.

## Ente planificador

Artículo 19. En concordancia con los lineamientos del desarrollo económico y social de la Nación, la Autoridad Acuática aprueba el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. A tal fin se tendrán en consideración los planes estatales elaborados por las administraciones portuarias que incluya las condiciones generales de cada puerto, las perspectivas para su desarrollo, las determinantes del entorno económico, social y ambiental y su desempeño financiero, todo ello con el objeto de elaborar diagnósticos que permitan la formulación de planes de acción cuyos objetivos y metas a corto, mediano y largo plazo, permitan a cada puerto alcanzar niveles de competitividad en su respectiva área de influencia.

## Proyecto Regional

Artículo 20. Para la construcción, ampliación o modificación de puertos, sean éstos públicos o privados, se requerirá la debida planificación y elaboración de los proyectos regionales respectivos, enmarcados dentro del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, los cuales deberán estar en armonía con las normas de ordenación territorial y urbanística, del plan de desarrollo regional con la protección del ambiente y los recursos naturales.

## Certificación de la Extensión Terrestre

Artículo 21. El Ejecutivo Nacional, certificará mediante decreto, los límites terrestres de cada puerto, con determinación de las áreas que se reserve para su expansión, las zonas industriales que se consideren anexas a las mismas y cualquier circunstancia que estime conveniente para la demarcación del espacio físico y operacional.

## CAPITULO II

### FUNCIONES Y ATRIBUCIONES DE LA AUTORIDAD ACUATICA

#### Competencia de la Autoridad Acuática

Artículo 22. La Autoridad Acuática ejercerá las funciones y atribuciones que le asigne este Decreto-Ley sobre los puertos y construcciones de tipo portuario, con el propósito de dimensionar y dar coherencia al Sistema Portuario Nacional, entendido como la prestación

de un servicio público eficiente y como medio de generación de riqueza, con la finalidad de integrarlo armónicamente al desarrollo económico y social del país y como elemento esencial para la seguridad estratégica y económica de la Nación.

Artículo 23. La Autoridad Acuática, en ejercicio de las funciones establecidas en este Decreto-Ley sobre los puertos y construcciones de tipo portuario, será el ente rector y coordinador con los demás organismos públicos y privados con inherencia en la materia, con el objeto de asegurar el cumplimiento de las atribuciones y obligaciones establecidas en este Decreto-Ley y demás leyes aplicables.

Artículo 24. Son funciones y atribuciones de la Autoridad Acuática en materia portuaria:

1. Formular las políticas y lineamientos en materia portuaria y verificar la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
2. Supervisar el cumplimiento de las políticas, lineamientos y normas para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura portuaria.
3. Definir los objetivos del sistema portuario nacional y los lineamientos económicos, técnicos y tarifarios para el desarrollo de la actividad portuaria.
4. Garantizar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en particular las referidas al ambiente y la seguridad, que tengan incidencia en materia portuaria,
5. Representar a la República en los eventos de carácter nacional e internacional relacionados con los puertos y la actividad portuaria,
6. Mantener información actualizada sobre los puertos y construcciones de tipo portuario que conforman el sistema portuario nacional,
7. Elaborar informes periódicos sobre evaluación del sistema portuario y la formulación de recomendaciones y proposiciones para su corrección y mejoramiento,
8. Otorgar las concesiones de funcionamiento, habilitaciones y autorizaciones establecidas en el Capítulo III de este Título,
9. Imponer las sanciones establecidas en este Decreto-Ley,
10. Supervisar la actividad de los entes públicos o privados, a quienes les haya sido otorgadas concesiones, habilitaciones o autorizaciones para la construcción, operación, administración, y mantenimiento de puertos o cualquier otra construcción de tipo portuario.
11. Dictar las políticas y lineamientos para la elaboración de los planes de contingencia, a los fines de afrontar casos eventuales de paralización total o parcial del servicio.
12. Proponer las políticas y lineamientos en materia de adiestramiento y desarrollo del personal portuario
13. Elaborar, consolidar y procesar los parámetros en materia de estadísticas portuarias y consolidarlas, procesarlas y difundirlas de acuerdo a lo establecido en la Ley de la Función Pública de Estadística y difundirla.
14. Velar por el desarrollo del sistema portuario y la correcta prestación de las operaciones portuarias, salvaguardando los recursos ambientales y la calidad de vida de los centros urbanos directamente relacionados con la actividad portuaria.
15. Promover la formación y capacitación del personal portuario, con el propósito de que las administraciones portuarias y las empresas de servicios portuarios cuenten con el personal calificado para la prestación eficiente de sus servicios.

16. Las demás que le atribuyan este Decreto-Ley y las demás leyes o reglamentos sobre la materia.

#### Rendición de informes

Artículo 25. Las administraciones portuarias dentro de los tres (3) meses siguientes al cierre del ejercicio económico, deberán presentar un informe sobre el cumplimiento de las metas trazadas en el Plan Maestro de cada puerto. Los puertos privados deberán presentar los informes que se establezcan en el contrato de concesión.

#### Orientación de inversiones

Artículo 26. La Autoridad Acuática, de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, orientará a las administraciones portuarias en materia de inversión y desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias, mediante políticas y lineamientos de carácter económico específicos, tendentes a estimular la participación privada.

#### Aporte del Fondo

Artículo 27. Las administraciones de puertos públicos y privados deberán hacer un aporte al Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos, equivalente al uno por ciento (1%) anual de los ingresos brutos del puerto respectivo.

### CAPITULO III

#### DE LAS CONCESIONES, HABILITACIONES Y AUTORIZACIONES

##### Operación de Puertos

Artículo 28. La construcción, conservación, administración y aprovechamiento de puertos y demás construcciones de tipo portuario, podrá ser otorgados, mediante las figuras establecidas en este Decreto-Ley.

Las figuras establecidas en este capítulo, no serán aplicables a los puertos públicos de uso público y función comercial a que se refiere el capítulo V de este Título.

##### Concesión

Artículo 29. Se entiende por concesión el acto mediante el cual la Autoridad Acuática, faculta a una persona jurídica de carácter privado para construir, mantener, operar o administrar un puerto privado de uso privado.

## Concesiones de funcionamiento

Artículo 30. Para la construcción, operación, administración o mantenimiento de puertos de interés local, de carácter pesqueros, deportivos o de investigación científica, se requerirá de una concesión de funcionamiento, otorgada por órgano de la Autoridad Acuática, cuyas condiciones y forma de otorgamiento se establecerán en el Reglamento de este Decreto-Ley.

## Habilitación

Artículo 31. Se entiende por habilitación el acto que emite la Autoridad Acuática, para que un ente público o una empresa del Estado construya, mantenga, opere o administre un puerto público de uso privado.

## Autorización

Artículo 32. Se entiende por autorización el acto por el cual la Autoridad Acuática autoriza a un particular para construir, operar, mantener y administrar un muelle, embarcadero o atracadero de interés local o particular, en los términos que establezca el Reglamento.

## Organo competente

Artículo 33. Las concesiones, habilitaciones y autorizaciones serán solicitadas por los interesados ante el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento.

## Duración de las concesiones, habilitaciones y autorizaciones

Artículo 34. La duración de las concesiones, habilitaciones y autorizaciones no podrá exceder de cuarenta (40) años, prorrogables.

## Cesión o traspaso de las concesiones, habilitaciones y autorizaciones

Artículo 35. El concesionario, habilitado o autorizado no podrá ceder ni traspasar su derecho, total o parcialmente, sin la previa autorización de la Autoridad Acuática.

Para autorizar la cesión o traspaso, la Autoridad Acuática deberá verificar que quien haya de sustituirse en los derechos del concesionario, habilitado o autorizado, cumpla los requisitos exigidos por la ley.

## Título de la Concesión, habilitación o autorización como garantía

Artículo 36. El título de la concesión, habilitación o autorización podrá ser otorgado en garantía, previa autorización del ente concedente, para la obtención de financiamiento de las inversiones que esté obligado a realizar el concesionario, habilitado o autorizado.

## Extinción de las concesiones, habilitaciones y autorizaciones

Artículo 37. Las concesiones, habilitaciones y autorizaciones se extinguirán por el vencimiento del lapso por el cual fueron acordadas, así como por las demás causas previstas en la legislación civil y por aquellas que fueren establecidas en el acto de otorgamiento.

## Reversión de las concesiones, habilitaciones y autorizaciones

Artículo 38. Al finalizar la concesión, habilitación o autorización por cualquier causa, los bienes afectos a la misma revertirán a la República sin pago de indemnización alguna.

## Terminación de las concesiones, habilitaciones y autorizaciones

Artículo 39. Cuando el titular de una concesión, habilitación o autorización decida cesar en su utilización, deberá comunicarlo a la Autoridad Acuática, la cual resolverá el destino del puerto. En tal evento, ésta podrá:

1. Ordenar al titular el desmantelamiento de las instalaciones, a los fines de dejar la superficie terrestre y marina en el mismo estado en que se encontraba antes de la construcción.
2. Otorgar el puerto en concesión, habilitación o autorización según sea el caso.
3. Asignar el puerto a la Fuerza Armada Nacional para su operación como puerto militar.
4. Ceder el puerto al estado en cuyo territorio se encuentre ubicado, para su operación como puerto público de uso público, si las instalaciones fueren aptas para ello.

## Concesiones de interés estratégico

Artículo 40. El Ejecutivo Nacional, por razones de interés estratégico de la República, podrá otorgar en concesión, la construcción y operación de nuevos puertos privados de uso público, oída la opinión del estado donde se emplace el puerto y la del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos. En todo caso se establecerá la obligación de garantizar al estado donde se emplace el puerto, una participación en los ingresos que produzca la concesión.

## Percepción de derechos

Artículo 41. Los títulos establecidos en este Capítulo, darán lugar a la percepción de derechos de concesión, habilitación o autorización, según sea el caso, por parte de la Autoridad Acuática. El monto de estos derechos se establecerá considerando la inversión, la rentabilidad y la duración de los mismos sobre el ingreso bruto de operaciones portuarias y se cuantificará con base en la siguiente tarifa:

1. Hasta diez mil (10.000) unidades tributarias de ingreso bruto, hasta 4 %,
2. Entre diez mil y cuarenta mil (10.000 y 40.000) unidades tributarias de ingreso bruto, hasta 8%
3. Entre cuarenta mil y ochenta mil (40.000 y 80.000) unidades tributarias de ingreso bruto, hasta 12%
4. Más de ochenta mil (80.000) unidades tributarias de ingreso bruto, hasta 15 %.

El Reglamento establecerá los criterios técnicos y económicos, para la determinación del porcentaje aplicable, el cual se fijará en el título respectivo.

El producto de los derechos liquidados será destinado al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.

## CAPITULO IV

### DE LA CONSERVACION, ADMINISTRACION Y APROVECHAMIENTO

#### DE PUERTOS PUBLICOS DE USO PUBLICO.

##### Concepto Constitucional de puerto de uso comercial

Artículo 42. Se entiende por puertos de uso comercial, todos los puertos públicos de uso público e interés general.

Los estados ejercerán esta competencia de conformidad con este Decreto-Ley y con lo que dispongan las leyes sancionadas por los respectivos Consejos Legislativos Estadales, debiendo constituir un ente descentralizado que se encargue de la administración del puerto, u otorgarlo en concesión o habilitación.

##### Desarrollo de nueva infraestructura

Artículo 43. La administración de los puertos públicos de uso público podrá ejecutar las tareas propias que amerite el mantenimiento de la infraestructura existente; no obstante, la construcción por los estados de nuevos puertos, así como las ampliaciones o construcciones de nuevas infraestructuras de los puertos existentes, requerirá la aprobación por la Autoridad Acuática, según las condiciones previstas en este Decreto-Ley.

## Transferencia de puertos públicos de uso privado

Artículo 44. El Ejecutivo Nacional podrá transferir a los estados la conservación, administración y aprovechamiento de los puertos públicos de uso privado, adscritos a entes de carácter nacional, a cuyos fines suscribirán los respectivos convenios.

## Transferencia de otros puertos

Artículo 45. El Ejecutivo Nacional podrá transferir a los estados otros puertos privados de uso privado, cuya propiedad haya revertido a aquél en los términos de la concesión respectiva.

## Mantenimiento de los puertos

Artículo 46. Los estados darán cumplimiento a la obligación de mantener el puerto, dentro de los parámetros y en los términos y condiciones que establezca la Autoridad Acuática, de conformidad con la ley. A tales fines, la Autoridad Acuática deberá:

1. Evaluar los proyectos para el mantenimiento, ampliación o modificación de la infraestructura portuaria y otorgar la autorización pertinente.
2. Controlar que el mantenimiento de la infraestructura portuaria se realice de acuerdo con las normas de mantenimiento de instalaciones portuarias que al efecto determine el reglamento.

## Autonomía de gestión

Artículo 47. Cuando el estado constituya un ente descentralizado que se encargue de la administración del puerto, el órgano directivo de dicha administración portuaria estatal, estará conformado por un (01) Presidente y cinco (05) miembros principales con sus respectivos suplentes.

El Presidente y tres (03) de los representantes serán miembros de libre nombramiento y remoción por el Ejecutivo Estatal, y los restantes serán de libre remoción y nombramiento de la Autoridad Acuática.

También formarán parte de dicho órgano directivo, con derecho a voz pero no a voto, el Capitán de Puerto y el Gerente de Aduanas de la localidad en la que se encuentre ubicado el puerto.

## Autarquía de los puertos



Artículo 48. Las leyes portuarias estatales, establecerán un régimen autárquico en la administración de los puertos públicos de uso público.

#### Autonomía financiera

Artículo 49. El ente descentralizado encargado de la administración del puerto público de uso público deberá garantizar:

1. Los gastos operativos de administración y mantenimiento,
2. La depreciación de sus bienes e instalaciones; y
3. El costo de la inversión que requiera el puerto, según el plan de desarrollo de la infraestructura portuaria, para adecuarlo a los altos niveles de eficiencia y competitividad en su respectiva área de influencia.

Ente administrador como sociedad mercantil

Artículo 50. Cuando el ente administrador del puerto adopte la figura de una sociedad mercantil, deberá crear una reserva de capital no inferior al 30% de la utilidad del ejercicio respectivo, a ser aplicada a gastos de inversión y mejoramiento de la infraestructura portuaria. Dicha sociedad mercantil estará obligada a tributar al municipio donde esté ubicado el puerto, el impuesto sobre actividades económicas de industria, comercio, servicios o de índole similar, en los términos que establezca la ordenanza respectiva, así como cualquier otro tributo municipal, de conformidad con la ley. La alícuota del impuesto sobre actividades económicas de industria, comercio, servicios o de índole similar no excederá del doce y medio por ciento (12,5%) de los ingresos brutos, y su producto sólo podrá ser utilizado por el Municipio en obras de inversión y mejoramiento de la infraestructura y los servicios municipales.

Ente administrador como instituto autónomo

Artículo 51. Cuando el ente administrador del puerto adopte la figura de un instituto autónomo, aportará al fisco estatal, mediante dozavos, una cantidad no superior al veinticinco por ciento (25%) de los ingresos brutos. Dicho instituto autónomo estará obligado a efectuar al municipio donde esté ubicado el puerto, un aporte no menor del doce y medio por ciento (12.5%) anual de sus ingresos brutos. Dicho aporte sólo podrá ser utilizado por el Municipio en obras de inversión y mejoramiento de la infraestructura y los servicios municipales, a cuyos fines deberá suscribir un convenio con la Alcaldía respectiva. Estos montos serán aplicados al estado de ingresos y egresos del ejercicio respectivo. Del excedente si lo hubiere, después de aplicados los aportes arriba mencionados y los aportes al fisco nacional, se deberá crear una reserva de patrimonio no inferior al 30% de este excedente, a ser aplicada a gastos de inversión y mejoramiento de la infraestructura portuaria. El remanente, luego de hecha la reserva de patrimonio, deberá ser transferido al fisco estatal.

Ente administrador como concesionario

Artículo 52. Cuando un estado otorgue un puerto público de uso público en concesión, el acto concesionario deberá garantizar las inversiones necesarias que el concesionario debe ejecutar para adecuarlo a los altos niveles de eficiencia y competitividad en su respectiva área de influencia.

#### Afectación y adscripción de bienes inmuebles nacionales

Artículo 53. Se podrán afectar los bienes inmuebles del dominio público nacional y adscribir los del dominio privado, que fueren necesarios para la construcción de nuevos puertos públicos de uso público por los estados, o para la ampliación de los puertos existentes. La afectación o adscripción de dichos bienes se efectuará a propuesta de la Autoridad Acuática, de conformidad con la ley.

#### Ingresos comerciales

Artículo 54. Los entes administradores de los puertos públicos de uso público tendrán derecho a percibir y administrar todos los ingresos derivados de la operación comercial del puerto, tales como operaciones financieras, arrendamientos de áreas cubiertas o descubiertas, concesiones, entre otros, en las condiciones establecidas en este Decreto-Ley.

#### Tasas portuarias

Artículo 55. Los entes administradores de los puertos públicos de uso público, tendrán como ingresos por concepto de tasas, sin perjuicio de otros que pudieran crearse, los derechos correspondientes a los siguientes conceptos:

1. Derecho de Arribo: Contraprestación a cargo del propietario del buque, que se pagará por el tránsito del buque a través de los canales de acceso, así como el uso de las dársenas o aguas internas del puerto. Son responsables solidarios del pago de esta tasa el armador, el representante del armador, el Capitán del buque o su agente naviero.
2. Derecho de Muelle: Contraprestación a cargo del propietario del buque, que se pagará por la utilización que haga el buque de los muelles del puerto. Son responsables solidarios del pago de esta tasa, el armador, el representante del armador, el Capitán del buque o su agente naviero.
3. Derecho de Embarque y Desembarque: Contraprestación a cargo del propietario del buque, que se pagará por el uso que los pasajeros hacen de las instalaciones del terminal portuario de pasajeros respectivo. Son responsables solidarios del pago de esta tasa, el armador, el representante del armador, el Capitán del buque o su agente naviero.
4. Derecho de Uso de Superficie: Contraprestación a cargo del propietario de la carga, que se pagará por la movilización de las mercancías desde o hacia el buque. Son responsables solidarios del pago de esta tasa, el operador portuario o el consignatario de las mercancías.
5. Derecho de Depósito: Contraprestación a cargo del propietario de la carga, que se pagará por el depósito transitorio de las mercancías en las áreas abiertas o patios, administrados directamente por el administrador portuario. Son responsables solidarios del pago de esta

tasa, el operador portuario o el consignatario de las mercancías.

6. Derecho de Almacenamiento: Contraprestación a cargo del propietario de la carga, que se pagará por el almacenamiento de la mercancía, en los almacenes administrados directamente por el administrador portuario. Son responsables solidarios del pago de esta tasa, el operador portuario o el consignatario de las mercancías.

7. Derecho de Estacionamiento de Vehículos y Maquinarias: Contraprestación a cargo del propietario de vehículos y maquinarias, que se pagará por estacionar vehículos y maquinarias dentro del recinto portuario. Son responsables del pago de esta tasa, los propietarios de estos vehículos y maquinarias. Están exentos del pago de esta tasa, aquellos vehículos utilizados para el normal desenvolvimiento de las operaciones, destinadas al acarreo de mercancías dentro del recinto portuario.

8. Derecho de Registro: Contraprestación a cargo de las empresas de servicios portuarios, por la inscripción en el Registro respectivo.

Las personas declaradas responsables solidarios en este artículo, lo serán en su carácter de agentes de percepción.

#### Exenciones

Artículo 56. Quedan exentos del pago de Derecho de Arribo y Derecho de Muelle, los buques de guerra nacionales y los extranjeros, cuando exista reciprocidad y los buques nacionales y extranjeros en labores de investigación científica.

#### Incentivos

Artículo 57. Los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, que realicen operaciones de transporte internacional en puertos venezolanos, gozarán de una rebaja de un diez por ciento (10%) sobre las tasas por Derecho de Arribo y Derecho de Muelle.

Los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, que realicen operaciones de cabotaje, gozarán de una rebaja de un cincuenta por ciento (50%) sobre las tasas por Derecho de Arribo y Derecho de Muelle. Igual rebaja será aplicada a las operaciones portuarias que involucren cargas movilizadas en cabotaje, sobre las tasas por concepto de Derecho de Depósito y Derecho de Uso de Superficie.

Los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, que realicen operaciones tales como: abastecimiento de combustible, lubricantes y vituallas, reparaciones, cambio de tripulantes, inspecciones técnicas de autoridades y compañías de seguro o clasificadoras u otras de naturaleza similar a las comúnmente conocidas como operaciones de puerto base o de abrigo, gozarán de una rebaja de un setenta por ciento (70%) sobre las tasas por Derecho de Arribo y Derecho de Muelle.

#### Concesionarios como agentes de percepción

Artículo 58. En los puertos públicos de uso público otorgados en concesión a particulares, el concesionario está obligado a efectuar la percepción de las tasas previstas en este Decreto-Ley, en los términos que establezcan las Leyes de Puertos estatales. Las cantidades así percibidas se tendrán como ingresos propios de la concesión y serán administradas en la forma como se establezca en el correspondiente contrato.

Los concesionarios de puertos privados de uso privado, sólo estarán obligados al pago del precio de la concesión, establecido en el respectivo contrato. Cuando en los puertos privados de uso privado se presten servicios a terceros usuarios, deberán percibir y enterar a la orden del ente estatal respectivo, las tasas previstas en este capítulo.

#### Principio de legalidad tributaria

Artículo 59. Las tasas previstas en este Capítulo, serán aprobadas mediante Ley sancionada por el Consejo Legislativo Estatal.

#### Privilegio fiscal

Artículo 60. Los créditos fiscales originados por las tasas establecidas en este Capítulo, gozarán de privilegio sobre las mercancías objeto de tráfico portuario.

#### Remisión a ley especial

Artículo 61. Toda la materia relacionada con las tasas establecidas en este Capítulo, se regirá por las disposiciones del Código Orgánico Tributario, salvo las disposiciones especiales que la misma establece.

### CAPITULO V

#### DE LA GESTION AMBIENTAL

##### Competencia ambiental portuaria

Artículo 62. La Autoridad Acuática, en coordinación con el Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales Renovables velará por el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable en el ámbito portuario, a los fines de lograr los objetivos de la política de conservación, defensa y mejoramiento del ambiente en los puertos nacionales.

##### Responsabilidad ambiental de la administración portuaria

Artículo 63. Las Administraciones Portuarias y el Ministerio del Ambiente actuarán conjuntamente como órganos de instrucción administrativa, en todos los casos en que se presenten situaciones susceptibles de degradar el ambiente por y durante las operaciones portuarias, a los fines de la conservación y mejoramiento del ambiente en los puertos nacionales.

#### Plan de acción ambiental portuario

Artículo 64. Las administraciones portuarias deberán informar a la Autoridad Acuática y al Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales Renovables, en cada oportunidad que se pretendan modificar, mejorar o ampliar los puertos existentes, presentando el estudio de impacto ambiental con su respectivo plan para la implementación de las medidas de prevención, corrección y control de los efectos generados por la ejecución del proyecto respectivo.

#### Planes de contingencia

Artículo 65. Las administraciones portuarias deberán contar con planes especiales de acción ambiental y de contingencia, para asumir acciones preventivas e inmediatas en la lucha contra incendios, derrames de hidrocarburos y en materia de seguridad industrial, con el objeto de garantizar la continuidad del servicio.

Las mismas deberán programar y ejecutar sus actividades considerando los lineamientos generales y específicos que a los fines de la conservación, protección y mejoramiento del ambiente en los puertos, dicten los organismos competentes.

#### Descarga, tratamiento y eliminación de desechos contaminantes

Artículo 66. Todas las instalaciones portuarias, áreas de almacenamiento y terminales de carga y descarga, deberán disponer de medios, sistemas o procedimientos, según lo establecen los convenios internacionales sobre la materia, para la descarga, tratamiento y eliminación de desechos, residuos petrolíferos, químicos, aceites, grasas y otros productos contaminantes, resultado de las operaciones normales de los buques. De igual manera deberán disponer de los medios necesarios para prevenir y combatir cualquier tipo de contaminación ambiental. Corresponde a la Autoridad Acuática determinar los medios, sistemas y procedimientos que resulten necesarios, de acuerdo con la reglamentación aplicable.

La disponibilidad de los medios, sistemas y procedimientos indicados en este artículo será exigida por la Autoridad Acuática, para autorizar el funcionamiento de las instalaciones.

## CAPITULO VI

## DE LA GESTION DE SEGURIDAD PORTUARIA

### Competencia de seguridad portuaria

Artículo 67. La Autoridad Acuática velará por el cumplimiento de la normativa sobre seguridad portuaria con el objeto de prevenir, controlar y minimizar los efectos de incidentes o accidentes que pudieren lesionar o causar pérdidas de vidas, de materiales y daños ambientales.

### Propósito general

Artículo 68. La Comisión Nacional para la Facilitación del Sistema Buque-Puerto y las Comisiones Locales en cada una de las jurisdicciones acuáticas, tienen como propósito general de la gestión de la seguridad portuaria, garantizar en la totalidad del espacio portuario nacional, la disponibilidad permanente y eficiente de los puertos y construcciones de tipo portuario y que en éstos se preste un servicio que permita el incremento constante de la actividad económica nacional. A tales efectos se estructurará un Sistema de Seguridad Integral de Operación que comprenda, entre otras, la seguridad física, la seguridad e higiene industrial, la seguridad contra incendios, la gestión ambiental y el control sanitario. El Reglamento desarrollará todo lo referente a la gestión de seguridad portuaria y a las funciones, atribuciones y composición del Sistema de Seguridad Integral de Operación y el contenido de las guías de facilitación portuaria.

### Responsabilidad de la administración portuaria

Artículo 69. La administración portuaria, como parte integrante de la Comisión Local para la Facilitación del Sistema Buque-Puerto, deberá elaborar y mantener actualizadas las guías de facilitación portuaria.

## TITULO III

## DE LA ADMINISTRACION PORTUARIA Y DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS

### CAPITULO I

## DE LA ADMINISTRACION PORTUARIA

### Administrador portuario

Artículo 70. Se entiende por administrador portuario la persona jurídica que ejerce la administración y mantenimiento del puerto, cualquiera sea su clasificación.

## Actividades en la esfera del administrador portuario

Artículo 71. La administración del puerto comprende la ejecución de las siguientes actividades fundamentales:

1. Gerenciar la actividad portuaria dentro de su ámbito de competencia, a fin de hacerla eficiente y rentable.
2. Ejecutar el Plan Maestro del puerto, en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
3. Autorizar y controlar las operaciones portuarias para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, rentabilidad, productividad y seguridad.
4. Remitir periódicamente a la Autoridad Acuática información relativa al movimiento de cargas y de buques, los presupuestos y planes de inversión, los informes de control de gestión, así como cualquier otra información que se le solicite.
5. Facilitar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y de los entes públicos y privados que ejercen actividades en la zona portuaria.
6. Organizar el uso de las áreas de servicio del puerto, planificar y programar su desarrollo.
7. Elaborar y someter a la aprobación del órgano que corresponda las tasas portuarias previstas en este Decreto-Ley, procurando asegurar la competitividad del puerto y márgenes de rentabilidad razonables.
8. Elaborar y ejecutar el Plan de Acción Ambiental Portuario de acuerdo a las políticas, lineamientos y normas establecidas por la Autoridad Acuática y el MARNR, en concordancia con las leyes que rigen la materia.
9. Solicitar a las autoridades competentes, evaluaciones periódicas, por lo menos cada dos (2) años, de la batimetría a los fines de garantizar el calado oficial de cada puerto, garantizando que el canal de acceso y los muelles mantengan profundidades acordes con la naturaleza del tráfico que el puerto sirve.
10. Elaborar los Planes de Contingencia según las políticas y lineamientos establecidos por la Autoridad Acuática para garantizar la continuidad del servicio.
11. Cumplir y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales en materia de seguridad e higiene industrial, control sanitario, prevención y control de incendios así la como protección física de las instalaciones, para lo cual organizarán los respectivos servicios de seguridad física y protección integral, según los lineamientos de la Autoridad Acuática y los requerimientos específicos del puerto.
12. Cumplir y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales en materia de prevención y combate de incendios, para lo cual podrá, mediante convenio con la Autoridad Acuática, organizar los respectivos servicios, según los requerimientos específicos del puerto.
13. Llevar a cabo el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de las instalaciones portuarias.
14. Llevar el Registro de Empresas de Servicios Portuarios, y el Registro Auxiliar de personas naturales y jurídicas que realicen actividades en la zona portuaria, distintas de las operaciones portuarias.
15. Liquidar y recaudar los derechos respectivos, de conformidad con este Decreto-Ley y con lo que disponga la ley estatal respectiva.
16. Dictar las normas para la prestación de los servicios portuarios y elaborar el

correspondiente Manual de Operaciones.

17. Asignar los puestos de atraque, estando facultado para ordenar la movilización de cualquier buque que haya sido objeto de medidas judiciales o administrativas, preventivas o ejecutivas, a una posición más conveniente a la seguridad y el interés comercial del puerto, sin perjuicio de la medida que pese sobre el buque.

18. Prestar los servicios que sean ordenados o delegados por la Autoridad Acuática, de acuerdo a las facilidades propias del puerto,

19. Facilitar los locales y dotarlos convenientemente a fin de que en ellos se pueda brindar capacitación, tanto al personal de la administración del puerto, como a los trabajadores que prestan servicios a través de los operadores portuarios debidamente registrados, los cuales deberán mantener acuerdos con la administración portuaria para ser beneficiados de los programas de capacitación.

20. Celebrar acuerdos de cooperación con otros puertos nacionales y con puertos extranjeros en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, siempre y cuando éstos no comprometan la política portuaria nacional.

21. Participar como miembro activo en asociaciones portuarias nacionales y extranjeras.

22. Las demás que le atribuyan este Decreto-Ley y las leyes estatales respectivas.

#### Mantenimiento portuario

Artículo 72. El mantenimiento del puerto comprende el conjunto de actividades a que está obligado el administrador portuario, referidas a la conservación y cuidado de la zona portuaria, en particular:

1. El mantenimiento de las instalaciones, de la infraestructura y del equipo afecto a la actividad portuaria, de manera que estén en condiciones funcionales de operación, incluyendo el mantenimiento predictivo, preventivo y el correctivo, así como las mejoras y demás obras necesarias para un aprovechamiento eficiente de las instalaciones del puerto.
2. La adopción de medidas preventivas contra incendios, derrames de hidrocarburos y otros siniestros.
3. La implantación de un sistema regular de recolección y disposición de residuos.
4. La rehabilitación de la estructura existente.
5. Cualquier otra actividad necesaria para el mantenimiento y conservación del puerto.

## CAPITULO II

### DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS

#### Operaciones portuarias

Artículo 73. Las operaciones portuarias comprenden los servicios de atraque, amarre, desamarre, carga, descarga, transferencia, estiba, llenado, consolidación y vaciado de contenedores, la movilización de la carga, la recepción y entrega de mercancías; el pesaje de la carga, el almacenamiento; el suministro de equipos de manipulación de mercancía móviles; el suministro de agua, combustible, víveres y afines a los buques; la seguridad



industrial, las reparaciones menores de los buques y equipos, inspecciones y verificación de carga y, en general, otros servicios de naturaleza semejante.

#### Empresas de Servicios Portuarios

Artículo 74. Los servicios indicados en el artículo anterior, sólo podrán ser prestados por las personas inscritas en el registro de Empresas de Servicios Portuarios, que al efecto organizará la administración portuaria correspondiente y sus requisitos serán establecidos en el Reglamento.

Igualmente, el agente naviero deberá estar inscrito en el registro antes mencionado, cumpliendo con los requisitos y condiciones establecidas por la administración portuaria.

#### Prestación de servicios por la administración portuaria

Artículo 75. Las operaciones portuarias también podrán ser prestadas por el ente público descentralizado encargado de la administración del puerto.

#### Período hábil

Artículo 76. La administración portuaria determinará el horario de trabajo de cada puerto, éstos deberán estar disponibles durante todos los días del año.

#### Operador Portuario

Artículo 77. Se entiende por Operador Portuario toda persona distinta al transportista que, en el ejercicio de una autorización o un contrato otorgado por el administrador portuario, se hace cargo de mercancías que han sido o serán objeto de transporte por agua, a fin de prestar o hacer prestar con respecto a esas mercancías, servicios tales como el depósito transitorio, la carga, la descarga, la estiba, la desestiba, el arrumaje, el entablado, el trincado, el acarreo y el almacenamiento.

#### Operador de Terminal

Artículo 78. Se entiende por Operador de Terminal todo operador portuario que tiene bajo su control directo un área abierta o patio, o una instalación especializada dentro de la zona portuaria, mediante contrato celebrado con el administrador portuario.

#### Requisitos mínimos para constituirse como empresa de servicio portuario

Artículo 79. Para efectuar operaciones portuarias en forma independiente, deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

1. Establecer en sus estatutos como objeto principal, la realización de una o varias operaciones portuarias.
2. Poseer la correspondiente Patente de Industria y Comercio, expedida por el Municipio respectivo.
3. Estar inscrito en el registro llevado por el administrador del puerto donde son prestados los servicios.
4. Presentar y mantener actualizada una fianza emitida por institución bancaria o compañía de seguro, para responder de sus obligaciones con el administrador portuario.
5. Contratar y mantener un registro permanente de trabajadores, según el tipo de servicios que preste, en los términos que establezca el administrador portuario respectivo.
6. Contratar y mantener vigente un seguro de responsabilidad civil, así como cualesquiera otros seguros, cuyas coberturas serán fijadas por el administrador portuario, atendiendo a la naturaleza de las operaciones autorizadas.
7. Los demás que establezca la ley.

#### Registro auxiliar

Artículo 80. Los transportistas terrestres, agentes aduanales y cualesquiera otros auxiliares de la administración aduanera, así como las demás personas naturales y jurídicas que realicen actividades en la zona portuaria, distintas a las que este Decreto-Ley considera operaciones portuarias, deberán inscribirse en el Registro Auxiliar, llevado por el administrador portuario.

#### TITULO IV

#### DEL REGIMEN DE RESPONSABILIDAD

#### Orden de prelación de las normas aplicables

Artículo 81. La responsabilidad de los operadores portuarios se regirá, en orden de prelación:

1. Por los convenios internacionales sobre la materia, suscritos por la República.
2. Por las disposiciones de este Decreto-Ley.
3. Por las estipulaciones contractuales, en tanto no contradigan lo dispuesto en este Decreto-Ley.
4. Por la legislación mercantil.
5. Por los usos y costumbres mercantiles.

#### Responsabilidad del operador portuario

Artículo 82. Los operadores portuarios responden por las mercancías desde el momento en que se hacen cargo de ellas hasta el momento en que las colocan en poder de la persona facultada para recibirlas, de conformidad con los procedimientos aduaneros aplicables. Cuando el embarcador o el transportista suministre las mercancías agrupadas en un contenedor, paleta u otro elemento de consolidación de la carga, o cuando estén embaladas, el término mercancía comprenderá ese elemento o ese embalaje.

El operador portuario responde igualmente, por los daños a los buques, causados con ocasión de las operaciones de carga y descarga, que le sean imputables.

La responsabilidad por daños personales se regirá por la legislación común y las convenciones internacionales aplicables.

#### Limitación de responsabilidad

Artículo 83. En aquellos casos en que el operador portuario es designado por el porteador marítimo, aquél podrá invocar las exoneraciones y límites de responsabilidad que amparen a este último, de conformidad con la ley.

En los demás casos, el operador portuario podrá limitar su responsabilidad a una suma que no exceda de dos (2) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

En ningún caso el monto a indemnizar excederá el valor según factura, de la mercancía perdida o dañada.

Se entiende por unidad de cuenta el derecho especial de giro, tal como ha sido establecido por el Fondo Monetario Internacional. Se tomará como valor del derecho especial de giro, el que esté fijado para el momento en que ocurra la pérdida o el daño.

#### Responsabilidad del administrador portuario

Artículo 84. En los puertos donde el administrador portuario preste directamente los servicios indicados en el artículo 86, éste responderá, en los mismos términos establecidos en este Decreto-Ley para el operador portuario, por los daños o pérdidas que se causen a las mercancías.

#### Responsabilidad por daños a los buques

Artículo 85. El operador portuario y el administrador portuario podrán limitar su responsabilidad por daños ocasionados a los buques, con arreglo a los siguientes valores:

1. Ciento sesenta y siete mil (167.000) unidades de cuenta, cuando se trate de buques de hasta quinientas unidades de arqueo bruto (500 AB)
2. En naves cuyo arqueo exceda de quinientas unidades de arqueo bruto (500AB), la cuantía que se indica a continuación para cada caso, además de la citada en el numeral anterior:
  - a. De quinientas una (501 AB) a treinta mil (30.000 AB) unidades de arqueo bruto, ciento sesenta y siete (167 AB) unidades de cuenta por cada unidad de arqueo bruto.
  - b. De treinta mil una (30.001 AB) a setenta (70.000 AB) unidades de arqueo bruto, ciento veinticinco (125) unidades de cuenta por cada unidad de arqueo bruto.
  - c. Por cada unidad de arqueo bruto que exceda de setenta mil (70.000), ochenta y tres (83) unidades de cuenta.

#### Procedimiento para la limitación de la responsabilidad

Artículo 86. A los fines del ejercicio de la limitación de responsabilidad previsto en los dos artículos precedentes, se seguirá el procedimiento que establezca la Ley de Comercio Marítimo, en cuanto le sea aplicable.

#### Forma de emisión de documentos

Artículo 87. Al momento de recibir las mercancías, el operador portuario emitirá por escrito los documentos necesarios o, al menos, un acta de recepción única o parcial firmada, en la que se identifiquen las mercancías, se acuse recibo, indicando fecha en que fueron recibidas, y se haga constar su estado y cantidad, dicho documento podrá incorporar las condiciones generales de los conocimientos de embarque utilizados por los porteadores.

#### Presunción de buen estado

Artículo 88. Si el operador portuario no emite los documentos a que se refiere el artículo anterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercancías en buen estado.

#### Medios de emisión de los documentos

Artículo 89. Para la emisión de los documentos a que se refieren los artículos anteriores, podrá emplearse cualquier medio por el que quede constancia de la información que contengan. Cuando el cliente y el operador portuario hayan convenido en comunicarse electrónicamente, dichos documentos podrán ser sustituidos por un mensaje de intercambio electrónico de datos.

La firma podrá ser manuscrita, o bien estampada mediante facsímil o autenticada por un código electrónico.

## Exclusión de responsabilidad

Artículo 90. El operador portuario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causa la pérdida, el daño o el retraso, se produjo durante el período en que respondía de las mercancías, de conformidad con este Decreto-Ley, a menos que pruebe que él, sus empleados, mandatarios u otras personas a quien haya encomendado la prestación del servicio portuario, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

## Causas concurrentes

Artículo 91. Cuando el operador portuario, sus empleados, mandatarios u otras personas a cuyo trabajo haya encomendado para la prestación del servicio, no hayan adoptado las medidas a que se refiere el artículo anterior, y ese incumplimiento concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, el operador portuario será responsable sólo en la medida en que los perjuicios resultantes puedan atribuirse a tal incumplimiento, y siempre que pueda probar el monto de los perjuicios que no le pueden ser atribuidos personalmente.

## Concepto de retraso en la entrega

Artículo 92. Hay retraso en la entrega de la mercancía, cuando el operador portuario no las coloca en poder de la persona facultada para recibirlas dentro de un plazo de veinticinco (25) días continuos de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega. No habrá retraso en la entrega de la mercancía, cuando habiendo sido ésta puesta a la disposición de la persona facultada para recibirla dentro de aquel plazo, la misma no haya sido retirada.

## Limitación por retraso en la entrega

Artículo 93. La responsabilidad del operador portuario por retraso en la entrega de las mercancías, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y medio el precio que deba pagarse por los servicios con respecto a las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercancías.

## Presunción de pérdida de las mercancías

Artículo 94. Si el operador portuario no coloca las mercancías en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas, dentro del plazo de treinta y cinco (35) días

continuos, después de haber recibido de esa persona la solicitud prevista en el artículo 92, ésta podrá considerarlas perdidas a los fines legales.

#### Aviso de pérdida, daño o retraso

Artículo 95. El transportista, consignatario o cualquier otra persona facultada para recibir las mercancías de manos del operador portuario, dispondrá de un plazo de tres (3) días hábiles, contado desde la fecha en que las haya recibido, para dar a éste el aviso de pérdida, daño o retraso en la entrega, especificando la naturaleza general del perjuicio sufrido.

Se presume, salvo prueba en contrario, que el operador portuario ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento por él emitido conforme al artículo 87 de este Decreto-Ley, o en buen estado, si no se hubiere emitido ese documento.

#### Examen o inspección de las mercancías

Artículo 96. Cuando se hubiere dado el aviso de pérdida o daño conforme al artículo anterior, el operador portuario, el transportista y la persona facultada para recibir las mercancías, se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

No obstante, si el operador portuario y la persona facultada para recibir las mercancías hubieren participado en un examen o en una inspección de las mismas, documentado mediante acta suscrita por ambas partes, en el momento en que fueron puestas en poder de esta última, se omitirá el régimen de avisos y presunciones establecido en el artículo precedente.

#### Extensión de la limitación

Artículo 97. Las exoneraciones y límites de responsabilidad previstas en el presente Título, serán aplicables en los recintos extra portuarios, tales como los denominados puertos secos, terminales de contenedores, depósitos multimodales y similares que se encuentren bajo la administración y control del operador o administrador portuario. Serán aplicables, igualmente, en aquellos casos en los cuales el transporte terrestre sea contratado por cuenta del porteador marítimo o el dueño de la mercancía.

#### Responsabilidad extracontractual

Artículo 98. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidas en este Título, serán aplicables a toda acción contra el operador o administrador portuario respecto de la pérdida o el daño de la mercancía, retraso en la entrega o daños a los buques, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

## Pérdida del derecho de limitación

Artículo 99. El operador portuario no podrá limitar su responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción u omisión del propio operador portuario o de sus empleados o mandatarios, realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Esta disposición será igualmente aplicable al empleado o mandatario del operador portuario, u otra persona a cuyos servicios éste haya encomendado la prestación de sus servicios, a quien se exija directamente su responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción u omisión de ese empleado, mandatario o persona, realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

## Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

Artículo 100. Cuando fueren puestas en poder del operador portuario mercancías peligrosas que no estén marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas como tales, o si, en el momento de hacerse cargo de ellas, no ha tenido conocimiento por otro medio de su carácter peligroso, aquél tendrá derecho:

1. A adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso y, en particular, cuando las mercancías constituyan un peligro inminente para las personas o los bienes, a destruir dichas mercancías, a transformarlas en inofensivas o a deshacerse de ellas por otros medios lícitos, sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de las mercancías, que se ocasione por la adopción de estas medidas para lo cual, en todo caso, deberá seguir los procedimientos fijados por la autoridad competente.
2. A ser reembolsado de todos los gastos en que hubiere incurrido para la adopción de las medidas a que se refiere el numeral anterior, por la persona que no haya cumplido la obligación de hacer constar la peligrosidad de tales mercancías.

## Derecho de retención sobre las mercancías

Artículo 101. El operador portuario tendrá derecho de retención sobre las mercancías bajo su custodia, por el precio de los servicios que haya prestado con respecto a esas mercancías y de los gastos ocasionados con motivo de los mismos, salvo disposición en contrario del contrato por el cual se rija la prestación de sus servicios.

## Garantía o caución

Artículo 102. El derecho de retención cesará cuando se ofrezca garantía suficiente a satisfacción del operador portuario, o si se procede a la consignación judicial de una suma equivalente a la reclamada.

#### Remate ejecutivo

Artículo 103. El operador portuario podrá solicitar ante el juez competente, el remate ejecutivo de la totalidad o parte de las mercancías sobre las que haya ejercido el derecho de retención, conforme a lo dispuesto en los artículos anteriores, para la satisfacción de su crédito.

Este derecho no se extenderá a los contenedores, paletas u otros elementos de unitarización o embalaje análogos, que sean propiedad de terceras personas y en los que figure claramente la identificación de su propiedad, salvo que el operador portuario tuviere créditos contra los propietarios de dichos bienes, originados en reparaciones o mejoras que haya efectuado en los mismos.

De la suma producto del remate, una vez pagadas las deudas privilegiadas conforme a la ley y deducidas las sumas adeudadas y demás gastos incurridos por el operador portuario, será puesto por el tribunal a la disposición del propietario de la mercancía.

#### Prescripción de las acciones

Artículo 104. Toda acción en virtud de este Título prescribirá al año.

La prescripción se interrumpe con la interposición de la demanda, practicada de conformidad con la ley.

#### Inicio de la prescripción

Artículo 105. La prescripción comenzará a correr:

1. Desde el día en que el operador portuario haya puesto las mercancías en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas.
2. En caso de pérdida total de las mercancías, desde el día en que la persona facultada para presentar una reclamación, reciba del operador portuario el aviso de que las mercancías se han perdido, o desde el día en que esa persona pueda considerarlas pérdidas, de conformidad con el artículo 103 de este Decreto-Ley, lo que ocurra primero.

#### Estipulaciones contractuales no válidas



Artículo 106. Toda estipulación contractual celebrada por el operador portuario, o contenida en cualquier documento firmado o emitido por éste conforme a lo dispuesto en este Decreto-Ley, por la cual se establezca un régimen de responsabilidad más favorable que el contenido en este Título, será nula y sin efecto alguno.

No obstante, el operador portuario podrá convenir en aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de este Decreto-Ley.

#### Jurisdicción competente

Artículo 107. Todas las acciones derivadas de este Decreto-Ley y de las leyes de desarrollo sancionadas por los Consejos Legislativos Estadales, con excepción de las que se refieran a la materia tributaria, serán conocidas por la jurisdicción marítima.

### TITULO V

#### DE LAS SANCIONES

##### Tipificación de las sanciones

Artículo 108. Las infracciones que a continuación se expresan serán sancionadas en la forma siguiente:

1. Quienes administren u operen un puerto o construcción portuaria sin haber obtenido previamente la concesión, habilitación o autorización correspondiente serán sancionados, con multa entre un mil (1.000) a cuatro mil (4.000) unidades tributarias. Como pena accesoria se impondrá el cierre de las instalaciones hasta la obtención de la concesión, habilitación o autorización.
2. Quienes habiendo obtenido la respectiva concesión, habilitación o autorización para una función determinada, den al puerto o construcción portuaria una función distinta a la contenida en el contrato respectivo, serán sancionados, con multa entre quinientas (500) a dos mil (2.000) unidades tributarias.
3. Las administraciones portuarias que no den cumplimiento dentro del plazo establecido, a las ordenes e instrucciones que sean impartidas por la Autoridad Acuática, serán sancionadas, con multa entre doscientas cincuenta (250) a dos mil (2.000) unidades tributarias.
4. Las administraciones portuarias que no presenten en el lapso establecido, el Informe de Gestión Anual y el informe sobre el cumplimiento de metas trazadas en el Plan Maestro de cada puerto, serán sancionadas con multa de cincuenta (50) unidades tributarias, por cada mes de retraso,
5. Las administraciones de puertos privados que no presenten los informes establecidos en el contrato respectivo, y las que no remitan la información relativa a los movimientos de carga y buques, presupuestos, planes de inversión, y cualquier información que solicite la Autoridad Acuática, serán sancionadas, con multa de cincuenta (50) unidades tributarias,

por cada mes de retraso,

6. Las administraciones portuarias que no elaboren el Plan de Acción Ambiental Portuario, serán sancionadas, con multa de cincuenta (50) unidades tributarias, por cada mes de retraso.

7. Las administraciones portuarias que no elaboren los Planes de Contingencia según las políticas y lineamientos establecidos para garantizar la continuidad del servicio, serán sancionadas, con multa de cincuenta (50) unidades tributarias, por cada mes de retraso.

8. Las administraciones portuarias que cobren tasas no aprobadas por el órgano legislativo respectivo, serán sancionadas, con multa entre cincuenta (50) a quinientas (500) unidades tributarias.

9. Las administraciones portuarias que no soliciten, en el plazo establecido, a las autoridades competentes las evaluaciones periódicas de la batimetría a los fines de garantizar el calado oficial de cada puerto, serán sancionadas, con multa entre cincuenta (50) a quinientas (500) unidades tributarias.

10. Las administraciones portuarias que incumplan las normas nacionales e internacionales en materia de seguridad e higiene industrial, prevención y control de incendios así la como protección física de las instalaciones, serán sancionadas, con multa entre cien (100) a dos mil (2.000) unidades tributarias,

11. El concesionario que ceda o traspase la concesión otorgada sin la autorización de la Autoridad Acuática, será sancionado con la extinción de la concesión; como pena accesoria se impondrá multa entre quinientas (500) a dos mil (2.000) unidades tributarias.

12. El titular de una habilitación que habiendo manifestado la cesación de la habilitación, incumpla la orden de la Autoridad Acuática sobre el desmantelamiento de las instalaciones, a los fines de dejar la superficie terrestre y marina en el mismo estado en que se encontraba antes de la construcción, será sancionado, con multa que cubra el costo de dicho desmantelamiento.

13. Los titulares de concesiones, habilitaciones y autorizaciones que se retrasen en el pago de los derechos contractuales, serán sancionados, con multa entre cien (100) a quinientas (500) unidades tributarias.

14. La Administración Portuaria que permita que empresas de servicio portuario y agencias navieras efectúen operaciones portuarias sin estar debidamente inscritas en el registro respectivo, o con el permiso de operación vencido, serán sancionadas con multa entre cien (100) a quinientas (500) unidades tributarias. Como pena accesoria se impondrá la prohibición de prestar servicio, hasta por un año.

#### Graduación de las multas

Artículo 109. Si no concurrieren circunstancias agravantes ni atenuantes, la multa deberá aplicarse en su término medio. Si concurrieren circunstancias agravantes o atenuantes, la multa será aumentada o disminuida, a partir de su término medio.

Se considerarán circunstancias agravantes:

1. La reincidencia y la reiteración.
2. La condición de funcionario público del infractor.

3. La gravedad del perjuicio causado.
4. La resistencia o reticencia del infractor en esclarecer los hechos.

Se considerarán circunstancias atenuantes:

1. No haber incurrido el infractor, en falta que amerite la imposición de sanciones, durante el año anterior a aquel en que se cometió la infracción.
2. No haber tenido el infractor la intención de causar un daño tan grave como el que produjo.
3. El estado mental del infractor, siempre que no lo exonere por completo de su responsabilidad.

Cuando un mismo hecho diere lugar a la aplicación de diversas multas, sólo se aplicará la mayor de ellas, sin perjuicio de las sanciones previstas en otras leyes.

#### Organo competente

Artículo 110. Las sanciones a que se refiere este Título, serán impuestas por la Autoridad Acuática, conforme al procedimiento establecido en la ley.

La decisión del recurso de reconsideración agota la vía administrativa.

Artículo 111. El producto de las sanciones pecuniarias establecidas en este Decreto-Ley, se destinará al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.

#### DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Unica. Quedan derogadas:

1. El Decreto Ley N° 674 publicado en la Gaceta Oficial N°3.574 Extraordinario de fecha 21 de junio de 1985, que reforma parcialmente la Ley que Crea el Consejo Nacional de Puertos y el Instituto Nacional de Puertos, y los Reglamentos de dicha Ley.
2. La Ley para la Supresión del Instituto Nacional de Puertos publicado en la Gaceta Oficial N°34.922 de fecha 13 de marzo de 1992 y en consecuencia se declaran transferidos dichos puertos a los estados respectivos.
3. La Resolución del Ministerio de Energía y Minas N° 72 del 15 de octubre de 1998.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. En un plazo de seis (06) meses contados a partir de la publicación de este Decreto-Ley en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, el Ministerio de

Infraestructura, a través de la Dirección General de Transporte Acuático y las administraciones portuarias, certificará la extensión terrestre y la demarcación del espacio físico, operacional y la jurisdicción de cada puerto con determinación de las áreas reservadas para su expansión y de las zonas industriales anexas a las mismas.

Segunda. Los Estados a través de los respectivos Consejos Legislativos Estadales, deberán adecuar las leyes portuarias regionales a los principios previsto en este Decreto-Ley, todo ello dentro del plazo de seis (6) meses contados desde la fecha de su publicación.

Tercera. Sin perjuicio de lo dispuesto en los convenios internacionales y en las leyes y reglamentos nacionales, referentes a la responsabilidad por daños causados por contaminación, en un lapso de un (1) año contado a partir de la publicación de este Decreto-Ley en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, las administraciones portuarias deberán contar con los medios, sistemas o procedimientos para la recepción, tratamiento y eliminación de desechos y productos contaminantes previstos en este Decreto-Ley.

Cuarta. La Dirección General de Transporte Acuático, ejercerá las funciones en materia portuaria asignadas al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, hasta su puesta en funcionamiento de manera definitiva.

Quinta. En un plazo de seis (06) meses contados a partir de la publicación de este Decreto-Ley en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, el Ministerio de Infraestructura, a través de la Dirección General de Transporte Acuático, oída la opinión del Consejo Nacional de la Marina Mercante, deberá elevar a consideración del Consejo de Ministros, el proyecto de Reglamento de este Decreto-Ley.

Sexta. En un plazo de seis (06) meses contados a partir de la publicación de este Decreto-Ley en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, el Ministerio de Infraestructura, a través de la Dirección General de Transporte Acuático, oída la opinión del Consejo Nacional de la Marina Mercante y la de las Administraciones Portuarias Regionales, deberá organizar y planificar el Sistema Portuario Nacional.

Séptima. En un plazo de seis (06) meses contados a partir de la publicación de este Decreto-Ley en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, el Ministerio de Infraestructura, a través de la Dirección General de Transporte Acuático, oída la opinión del Consejo Nacional de la Marina Mercante, deberá revisar y adecuar a la nueva legislación, las concesiones y autorizaciones vigentes.

Octava. En un plazo de seis (06) meses contados a partir de la publicación de este Decreto-

Ley en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, la Dirección General de Transporte Acuático, oída la opinión del Consejo Nacional de la Marina Mercante, y la de las Administraciones Portuarias Estadales, presentará a consideración del Ministerio de Infraestructura, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

#### DISPOSICION FINAL

Unica. La presente ley entrará en vigencia desde su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Dado en Caracas, a los treinta días del mes de agosto de dos mil uno. Año 191° de la Independencia y 142° de la Federación.  
(L.S.)

HUGO CHAVEZ FRIAS