

Venezuela en clave marítima

Reforma fiscal, hidrocarburos y reconstrucción económica
desde el transporte marítimo



Ricardo Alberto García Brito

COMARES | editorial

VENEZUELA EN CLAVE MARÍTIMA

Reforma fiscal, hidrocarburos y reconstrucción económica
desde el transporte marítimo

RICARDO ALBERTO GARCÍA BRITO

VENEZUELA EN CLAVE MARÍTIMA

Reforma fiscal, hidrocarburos y reconstrucción económica desde el transporte marítimo

Granada, 2026

BIBLIOTECA COMARES DE CIENCIA JURÍDICA

Maquetación:

Jose M. Padilla

© Ricardo Alberto García Brito

© Editorial Comares, 2026

Polígono Juncaril

C/ Baza, parcela 208

18220 Albolote (Granada) España

Tlf.: 958 465 382

www.comares.com • E-mail: libreriacomares@comares.com

facebook.com/Comares • twitter.com/comareseditor • instagram.com/editorialcomares

ISBN: 979-13-7033-183-2 • Depósito legal: Gr. 1384/2026

Impresión y encuadernación: COMARES

SUMARIO

ÍNDICE DE ABREVIATURAS Y SIGLAS	XI
AGRADECIMIENTOS	XIII
DECLARACIÓN SOBRE EL USO DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL (IA)	XV
PRESENTACIÓN	XVII
INTRODUCCIÓN GENERAL.	XIX
TESIS CENTRAL	XXI

CAPÍTULO I

VENEZUELA ANTE UNA NUEVA GEOPOLÍTICA MARÍTIMA Y ENERGÉTICA

1. EL CARIBE, LA LOGÍSTICA IMPERIAL ESPAÑOLA Y LA TRANSICIÓN HACIA EL NEGOCIO MARÍTIMO ENERGÉTICO VENEZOLANO.	1
2. LA FLOTA DE INDIAS COMO SISTEMA LOGÍSTICO IMPERIAL	2
3. PUERTOS ESTRATÉGICOS DEL CARIBE COLONIAL	3
4. LO QUE TRANSPORTABA LA FLOTA Y SU FUNCIÓN IMPERIAL	5
5. FISCALIDAD MARÍTIMA DE LA CARRERA DE INDIAS: IMPUESTOS, ADUANAS Y DEFENSA DEL COMERCIO	5
6. DEL CARIBE IMPERIAL AL CARIBE ENERGÉTICO CONTEMPORÁNEO.	7
7. VENEZUELA COMO PLATAFORMA MARÍTIMA-ENERGÉTICA DEL SUR DEL CARIBE	8
8. TRANSICIÓN HACIA UNA REFORMA FISCAL-PORTUARIA VENEZOLANA	9
9. DE LA SOBERANÍA DECLARATIVA A LA SOBERANÍA LOGÍSTICA	10
10. BALANCE FINAL: LOGÍSTICA, ENERGÍA Y SOBERANÍA.	11

CAPÍTULO II

RECONSTRUCCIÓN NACIONAL, LIBRE MERCADO Y CONVERSIÓN DE VENEZUELA EN PLATAFORMA ENERGÉTICA HEMISFÉRICA

1. BASES PARA LA RECONSTRUCCIÓN NACIONAL.	13
2. LIBRE MERCADO Y RECONSTRUCCIÓN INSTITUCIONAL.	14
3. INVERSIÓN PRIVADA COMO MOTOR DE RECONSTRUCCIÓN PRODUCTIVA	14

4.	PRIVATIZACIÓN ENERGÉTICA: SENTIDO ECONÓMICO Y LÍMITES INSTITUCIONALES . . .	15
5.	INFRAESTRUCTURA COMO CONDICIÓN DE COMPETITIVIDAD	16
6.	SIMPLIFICACIÓN TRIBUTARIA Y COMPETITIVIDAD FISCAL	17
7.	INCENTIVOS FISCALES: PRECISIÓN, TEMPORALIDAD Y RENDICIÓN DE CUENTAS	18
8.	VENEZUELA COMO HUB ENERGÉTICO DE LAS AMÉRICAS.	19
9.	ENERGÍA, PUERTOS Y RÉGIMEN FISCAL-PORTUARIO	20
10.	SECUENCIA DE REFORMAS	21
11.	CONSIDERACIÓN FINAL	21

CAPÍTULO III

DIAGNÓSTICO DEL SECTOR MARÍTIMO VENEZOLANO

1.	PANORAMA GENERAL DEL SECTOR MARÍTIMO VENEZOLANO	23
2.	SISTEMA PORTUARIO: CONCENTRACIÓN, DETERIORO Y OPORTUNIDAD LOGÍSTICA.	24
3.	MARINA MERCANTE: DEBILITAMIENTO DE BANDERA Y PÉRDIDA DE CAPACIDAD NACIONAL.	25
4.	AUTORIDAD MARÍTIMA: AMPLITUD LEGAL Y DEBILIDAD EJECUTIVA	27
5.	TERMINALES PETROLERAS: CENTRO ESTRATÉGICO Y CUELLO DE BOTELLA	28
6.	PERSPECTIVAS DE APERTURA: CAPITAL PRIVADO E INVERSIÓN MARÍTIMA	29
7.	ADUANAS Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO: DIGITALIZACIÓN INCOMPLETA.	31
8.	SEGURIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA	32
9.	DEBILIDADES REGULATORIAS ESTRUCTURALES.	33
10.	BALANCE DEL SECTOR MARÍTIMO VENEZOLANO	33

CAPÍTULO IV

LA REFORMA TRIBUTARIA COMO PUNTO DE PARTIDA

1.	LA FISCALIDAD COMO PUNTO DE PARTIDA DE LA REFORMA MARÍTIMA	35
2.	DE LA EXONERACIÓN AISLADA AL SISTEMA FISCAL MARÍTIMO	36
3.	EL IMPUESTO POR TONELAJE: NATURALEZA Y UTILIDAD.	37
4.	ANÁLISIS COMPARADO DE MODELOS DE IMPUESTO AL TONELAJE	38
4.1.	Modelo europeo general	38
4.2.	Modelo británico	38
4.3.	Modelo español.	39
4.4.	Modelo neerlandés	39
4.5.	Modelo griego	40
5.	PROPUESTA DE MODELO VENEZOLANO: RÉGIMEN ESPECIAL DE TONELAJE MARÍTIMO ENERGÉTICO	41
6.	MODELO CUANTITATIVO PROPIO DEL RÉGIMEN VENEZOLANO DE IMPUESTO POR TONELAJE EXPRESADO EN DERECHOS ESPECIALES DE GIRO.	43
7.	EXONERACIÓN DE ARANCELES E IVA CONDICIONADA A INVERSIÓN	49
8.	AMORTIZACIÓN ACELERADA Y CRÉDITOS FISCALES	51
9.	REFORMA FISCAL-PORTUARIA Y SEGURIDAD JURÍDICA.	52
10.	MODIFICACIONES PUNTUALES A LEYES VENEZOLANAS PARA INSTRUMENTAR EL IMPUESTO POR TONELAJE	52
11.	ALCANCE ESTRATÉGICO DE LA REFORMA TRIBUTARIA MARÍTIMA	54

CAPÍTULO V

RÉGIMEN FISCAL ESPECIAL PARA PUERTOS PETROLEROS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBUROS

1.	SENTIDO ECONÓMICO DEL RÉGIMEN FISCAL ESPECIAL.	55
2.	JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA DEL RÉGIMEN ESPECIAL	55

3.	OBJETO DEL RÉGIMEN FISCAL ESPECIAL	56
4.	INCENTIVOS TRIBUTARIOS PRINCIPALES	57
5.	ESTABILIDAD TRIBUTARIA Y CONTRACTUAL	58
6.	DEPRECIACIÓN ACELERADA	59
7.	RÉGIMEN ADUANERO ESPECIAL.	59
8.	RÉGIMEN ESPECIAL DE TASAS PORTUARIAS	60
9.	BENEFICIOS CONDICIONADOS Y CLÁUSULA DE REVERSIÓN FISCAL.	62
10.	PUERTOS PETROLEROS COMO ZONAS FISCALES LOGÍSTICAS ESPECIALES	63
11.	COORDINACIÓN INSTITUCIONAL DEL RÉGIMEN.	64
12.	MODIFICACIONES PUNTUALES AL RÉGIMEN FISCAL, ADUANERO Y PORTUARIO VENEZOLANO	65
13.	INSTRUMENTACIÓN POR FASES	66
14.	ALCANCE ECONÓMICO DEL RÉGIMEN FISCAL ESPECIAL	67

Capítulo VI
MODERNIZACIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA

1.	SENTIDO ECONÓMICO E INSTITUCIONAL DE LA REFORMA MARÍTIMA	69
2.	LA AUTORIDAD MARÍTIMA COMO CONDICIÓN DE CONFIANZA INTERNACIONAL.	70
3.	DEBILIDAD INSTITUCIONAL Y FRAGMENTACIÓN DE COMPETENCIAS.	71
4.	SEPARACIÓN ENTRE REGULADOR Y OPERADOR	71
5.	MODELO INSTITUCIONAL PROPUESTO	72
6.	PROFESIONALIZACIÓN TÉCNICA Y CARRERA MARÍTIMA ADMINISTRATIVA	73
7.	DIGITALIZACIÓN INTEGRAL: DE TRÁMITE ELECTRÓNICO A ECOSISTEMA INTEROPERABLE	74
8.	INTEGRACIÓN CON SENIAT Y GESTIÓN DE RIESGO	75
9.	TRANSPARENCIA TARIFARIA Y CONTROL DE DEMORAS	76
10.	COORDINACIÓN CON TERMINALES PETROLERAS Y OPERADORES ENERGÉTICOS	78
11.	AUDITORÍA TÉCNICA Y CUMPLIMIENTO DE ESTÁNDARES OMI.	79
12.	GOBIERNO DE DATOS, TRAZABILIDAD Y CIBERSEGURIDAD	80
13.	PARTICIPACIÓN PRIVADA Y CONTROL PÚBLICO	80
14.	COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PERMANENTE	81
15.	MODIFICACIONES PUNTUALES A LA NORMATIVA VENEZOLANA SOBRE AUTORIDAD MARÍ- TIMA Y PORTUARIA	82
16.	INSTRUMENTACIÓN POR FASES	83
17.	ALCANCE INSTITUCIONAL DE LA REFORMA MARÍTIMA	84

Capítulo VII
COORDINACIÓN INSTITUCIONAL, TRANSPARENCIA Y CONTROL
DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBUROS

1.	SENTIDO ECONÓMICO DEL CONTROL MARÍTIMO ENERGÉTICO	87
2.	DIGITALIZACIÓN DEL CONTROL MARÍTIMO-PORTUARIO	88
3.	CONTROL ESPECÍFICO DE FLETES, DEMORAS Y MOVIMIENTOS DE BUQUES	89
4.	INTEGRACIÓN INSTITUCIONAL: AUTORIDAD ACUÁTICA, SENIAT Y AUTORIDAD PORTUARIA	90
5.	TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS	91
6.	COOPERACIÓN INTERNACIONAL Y MONITOREO CONJUNTO	91
7.	PROTOCOLOS CONTRA PIRATERÍA, CONTAMINACIÓN Y FLOTAS OSCURAS	92
8.	MODIFICACIONES PUNTUALES PARA LA COORDINACIÓN INSTITUCIONAL, TRANSPARENCIA Y CONTROL.	93
9.	INSTRUMENTACIÓN POR FASES	94
10.	ALCANCE ECONÓMICO DEL CONTROL MARÍTIMO ENERGÉTICO	95

CAPÍTULO VIII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES FINALES

1.	CONSIDERACIÓN GENERAL	97
2.	LA TRANSFORMACIÓN MARÍTIMA COMO CONDICIÓN DE ÉXITO ECONÓMICO	98
3.	LA TRANSFORMACIÓN MARÍTIMA COMO CONDICIÓN DE ÉXITO POLÍTICO	99
4.	SEGURIDAD, TRANSPARENCIA Y SOSTENIBILIDAD COMO NUEVOS CRITERIOS DE ACCESO A MERCADOS	99
5.	RECOMENDACIONES FINALES.	100
5.1.	Aprobar una reforma fiscal-portuaria integral	100
5.2.	Crear un régimen competitivo de bandera y registro naval	101
5.3.	Modernizar terminales petroleras y gasíferas	101
5.4.	Separar la función reguladora de la función operadora.	101
5.5.	Instrumentar una ventanilla única marítima, portuaria y aduanera	102
5.6.	Crear un Registro de Operadores Marítimos de Hidrocarburos	102
5.7.	Reformar el régimen mercantil y laboral marítimo	102
5.8.	Impulsar astilleros, centros de mantenimiento y formación marítima	102
5.9.	Abrir espacio a alianzas público-privadas transparentes	103
5.10.	Crear una especialidad técnica de comisarios de avería para siniestros en el trans- porte marítimo de mercancías	103
5.11.	Incorporar la depuración normativa asistida por inteligencia artificial como método sistémico de reforma legislativa marítima y energética	103
	ANEXO TÉCNICO. PROPUESTA DE ESPECIALIDAD TÉCNICA DE COMI- SARIOS DE AVERÍA EN EL MARCO DE LA REFORMA PORTUARIA VENEZOLANA.	111
	BIBLIOGRAFÍA	117

ÍNDICE DE ABREVIATURAS Y SIGLAS

APP	alianza público-privada
b/d	barriles por día
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BOT	<i>Build, Operate and Transfer</i> (construir, operar y transferir)
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
DEG / XDR / SDR	Derechos Especiales de Giro / código internacional XDR / <i>Special Drawing Rights</i>
CII	Indicador de Intensidad de Carbono (<i>Carbon Intensity Indicator</i>)
COGSA	<i>Carriage of Goods by Sea Act</i> (EE. UU.)
EIA	U.S. Energy Information Administration
EEXI	<i>Energy Efficiency Existing Ship Index</i>
FAL	Convenio para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional (OMI)
FATF / GAFI	<i>Financial Action Task Force</i> / Grupo de Acción Financiera Internacional
GLP	Gas Licuado de Petróleo
GNL	Gas Natural Licuado
HMRC	HM Revenue & Customs (Reino Unido)
INEA	Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (Venezuela)
ISPS / PBIP	International Ship and Port Facility Security Code
ISLR	Impuesto sobre la Renta (Venezuela)
IVA	Impuesto al Valor Agregado
JEL	<i>Journal of Economic Literature</i> (códigos de clasificación)
LOH	Ley Orgánica de Hidrocarburos (Venezuela); reformada parcialmente en 2026, Gaceta Oficial Extraordinaria n.º 6.978
MARPOL	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques
MLC	Maritime Labour Convention 2006 (Convenio sobre el Trabajo Marítimo, OIT)

NT	Toneladas Netas (Net Tonnage)
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMI	Organización Marítima Internacional
OMC	Organización Mundial del Comercio
P&I	<i>Protection & Indemnity</i> (seguro de responsabilidad civil)
PDVSA	Petróleos de Venezuela S.A.
SENIAT	Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (Venezuela)
SOLAS	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar
STCW	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar
TPM	Toneladas de Peso Muerto (<i>Deadweight Tonnage</i> , DWT)
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
VLCC	<i>Very Large Crude Carrier</i> (buque petrolero de gran porte)
Aframax	Buque petrolero de tamaño medio (80 000-120 000 TPM)
Suezmax	Buque petrolero de porte máximo para el canal de Suez (120 000-200 000 TPM)

AGRADECIMIENTOS

A mi esposa, Alicia, y a mis padres, por la paciencia, la fe silenciosa y el respaldo sin condiciones; por haber sido, aun en los días de incertidumbre, el suelo firme sobre el cual he podido levantar mis proyectos.

A mis hijos, Mariangel y Alfonso, porque su sola presencia ilumina el sentido del esfuerzo cotidiano y convierte cada sacrificio en una forma de esperanza.

Vivir y conocer Andalucía despertó en mí una curiosidad que no he sabido —ni he querido— apagar: la de la historia marítima, y en especial la de aquel sistema de flotas que, durante siglos, unió las dos orillas del Atlántico y anticipó las formas de relación, comercio y poder que hoy llamamos globalización.

Venezuela formó parte de ese mundo. Su geografía, sus puertos, sus rutas y su memoria quedaron unidos a esa historia mayor que todavía merece ser estudiada, comprendida y defendida.

Este trabajo nace de esa fascinación, pero también de una deuda más íntima e inmediata: el deseo de contribuir, desde el análisis, la reflexión y la propuesta, a la recuperación y modernización de mi país. A Venezuela le debo mi historia personal; y le sigo debiendo, por convicción y por gratitud, mi compromiso con su futuro.

DECLARACIÓN SOBRE EL USO DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL (IA)

En cumplimiento con los estándares internacionales de integridad académica y transparencia editorial, se declara que el autor utilizó modelos de lenguaje de inteligencia artificial —en particular ChatGPT (OpenAI) y Claude (Anthropic)— como herramientas de asistencia tecnológica durante la preparación de este manuscrito. Su utilización tuvo dos funciones: apoyar la corrección sintáctica, el refinamiento lingüístico y la fusión estructural de borradores previamente elaborados por el investigador; y servir como herramienta auxiliar de análisis sistémico para ordenar, comparar y proyectar reformas legislativas marítimas, fiscales, portuarias, aduaneras, mercantiles, laborales y energéticas. En ningún caso la inteligencia artificial sustituye el criterio del autor, la revisión jurídica especializada, la verificación documental ni la decisión institucional correspondiente. El diseño conceptual, la argumentación teórica, la selección de fuentes, el análisis factual y las conclusiones presentadas son de la exclusiva autoría del investigador, quien asume la responsabilidad ética y científica del contenido publicado.

PRESENTACIÓN

El presente libro tiene como propósito colocar en el centro del debate público el negocio del transporte marítimo venezolano de hidrocarburos, entendido como una actividad económica estratégica para la reconstrucción nacional. No se trata solamente de mover buques o de atender puertos; se trata de algo más grande como ordenar fletes, terminales, seguros, contratos de transporte, servicios auxiliares, aduanas, empleo marítimo, mantenimiento naval, financiamiento, fiscalidad y capacidad real para conectar la producción energética venezolana con los mercados internacionales.

La obra parte de una idea central: Venezuela no solo necesita producir más hidrocarburos, sino contar con un sistema marítimo capaz de transportarlos de manera competitiva, segura, verificable y rentable para el país. En términos económicos, no basta con disponer de petróleo, mar y puertos; es necesario ordenar institucional y operativamente ese potencial para convertirlo en valor nacional. Por esta razón, las reformas propuestas no se presentan como medidas aisladas, sino como un plan integral de política pública orientado a demostrar que la fiscalidad, la autoridad marítima, la infraestructura portuaria, la marina mercante, la actividad mercantil, la formación laboral, la seguridad y la transparencia deben avanzar de forma coordinada. Los incentivos fiscales —como el impuesto por tonelaje, las exoneraciones condicionadas y la depreciación acelerada— se analizan como instrumentos económicos para atraer inversión, formalizar operadores, reducir costos logísticos y aumentar el impacto del transporte marítimo de hidrocarburos sobre el desarrollo nacional.

INTRODUCCIÓN GENERAL

El propósito general consiste en ordenar un plan de reformas que permita discutir públicamente la importancia económica del transporte marítimo venezolano de hidrocarburos. Este libro sostiene que el sector debe ser tratado como un negocio estratégico para el desarrollo del país, por cuanto puede generar ingresos por fletes, empleo especializado, servicios portuarios, inversión en infraestructura, demanda de astilleros, actividad aseguradora, profesionalización logística y mayor capacidad nacional para participar en la cadena de valor energética.

Esta obra es, en buena medida, la continuación natural de una investigación anterior. En 2004, quien suscribe publicó en la Revista Doctum de la Universidad Marítima del Caribe el trabajo «El incentivo fiscal como instrumento para reactivar el transporte marítimo nacional (años 2000-2003)», en el que se analizaron críticamente los resultados de las políticas de exoneración tributaria aplicadas al sector naviero venezolano y se propuso, por primera vez en la literatura académica nacional, la adopción de un régimen de impuesto en función del tonelaje inspirado en la experiencia española. Aquella investigación demostró que los incentivos fiscales mal estructurados —aplicados de forma aislada, sin estrategia integral ni mecanismos de control— producen efectos contrarios a los planificados: generan un costo fiscal para el Estado sin lograr la reactivación operativa del sector. Esa conclusión, lejos de haber perdido vigencia, se ha vuelto más urgente a la luz del colapso institucional que Venezuela ha sufrido en las dos décadas siguientes.

El presente libro retoma y desarrolla esa línea argumental. No es una actualización de aquel estudio, sino su proyección hacia un escenario radicalmente distinto: Venezuela en 2026, con un sector marítimo deteriorado, pero con el mayor potencial energético del hemisferio, y con una ventana de oportunidad que depende de que el país sea capaz de construir, esta vez con seriedad, el marco institucional, fiscal y logístico que en 2004 apenas se insinuaba como posibilidad. En ese sentido, el trabajo que el lector tiene en sus manos es también un ejercicio de responsabilidad

intelectual: el autor considera que quien identificó el problema tiene la obligación de proponer la solución.

La metodología utilizada fue de carácter documental, económico y comparativo. En primer lugar, se identificaron los antecedentes históricos y normativos; luego se examinó el problema fiscal y operativo; posteriormente se compararon alternativas institucionales y tributarias; y, para finalizar, se formularon propuestas normativas y recomendaciones para ser implementadas. No se busca presentar una reforma sectorial cerrada, sino abrir un debate público sobre la necesidad de reformas integrales, capaces de conectar producción de hidrocarburos, transporte marítimo, puertos, aduanas, fiscalidad, transparencia, trabajo especializado e inversión privada.

A esta metodología se añadió un componente de modelado cuantitativo aplicado al régimen de impuesto por tonelaje. El modelo se construyó mediante procesamiento de datos públicos de energía, comercio marítimo y regulación tributaria comparada. En términos prácticos, se utilizaron bases y registros de alto volumen o actualización continua —EIA, UNCTADstat, Reuters, Agencia Tributaria española, HMRC y especificaciones técnicas de buques petroleros— para convertir exportaciones de crudo en viajes equivalentes, buques-año equivalentes y carga fiscal estimada bajo distintos regímenes de tonelaje. Esta incorporación no pretende presentar una liquidación fiscal real, sino una simulación metodológicamente trazable que permite valorar el impacto probable del régimen venezolano propuesto.

TESIS CENTRAL

La tesis de esta obra es que el transporte marítimo venezolano de hidrocarburos debe entenderse como un negocio económico estratégico y no como un simple servicio auxiliar de la industria petrolera. Su modernización requiere una reforma integral que involucre la política naval, la marina mercante, los puertos petroleros, la autoridad marítima, el régimen fiscal-portuario, las aduanas, la contratación mercantil y la formación laboral. Tales reformas deben orientarse a convertir a Venezuela en un operador energético y logístico confiable, capaz de atraer inversión privada, reducir costos de exportación, capturar mayor valor en la cadena marítima y utilizar la fiscalidad como instrumento inicial para producir resultados verificables en el desarrollo nacional.

Venezuela en clave marítima: reforma fiscal, hidrocarburos y reconstrucción económica desde el transporte marítimo plantea que el transporte marítimo de hidrocarburos debe dejar de entenderse como un servicio auxiliar de la industria petrolera venezolana y pasar a tratarse como un negocio estratégico para la reconstrucción del país. Partiendo de un recorrido histórico por la Flota de Indias y la fiscalidad marítima colonial del Caribe, la obra traza un diagnóstico actualizado del sector marítimo-portuario venezolano y propone una reforma integral que articula fiscalidad, autoridad marítima, infraestructura portuaria, marina mercante, aduanas y formación laboral.

El eje central del libro es la propuesta de un Régimen Especial de Tonelaje Marítimo Energético (RETME), un impuesto por tonelaje denominado en Derechos Especiales de Giro (DEG/XDR) del FMI, respaldado por un modelo cuantitativo propio construido a partir de datos de la EIA, UNCTAD, la Agencia Tributaria española y HMRC, entre otras fuentes. A partir de este eje, el autor formula doce propuestas de reforma legislativa dirigidas a modernizar el régimen fiscal-portuario, crear un régimen especial para puertos petroleros y transporte de hidrocarburos, y fortalecer la autoridad marítima venezolana mediante digitalización, profesionalización y coordinación institucional.

Continuación de una investigación publicada por el autor en 2004 sobre incentivos fiscales al transporte marítimo nacional, esta obra actualiza aquella tesis frente al escenario venezolano de 2026: un sector deteriorado, pero con el mayor potencial energético del hemisferio. Concluye con recomendaciones concretas orientadas a convertir a Venezuela en un operador energético y logístico confiable, capaz de atraer inversión privada y recuperar soberanía logística sobre su comercio exterior.

