

ISSN: 13179101

Dep. Legal: pp 199802DF400

No. 13, 2011

Doctum

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe
Dirección de Investigación y Postgrado
Caracas, Venezuela

Doctum

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

ISSN: 13179101
Dp. Lg.: pp 199802DF400

No. 13, 2011

DIRECCION

Alexi Marcano Escorihuela

COORDINACION GENERAL

Mery Rosales Ovalles

REVISION Y ESTILO

Luis Enrique Gavazut Bianco

ARBITRAJE

Miguel López, María del Cielo Sánchez,

Iván Cedeño, Gustavo Omaña, Milagros

Jaramillo, Lizzy Davalillo,

Carlos Ramírez, Armando Sánchez,

María Carolina Romero,

Julio Sánchez Vega, William Bracho,

Corabel Barrios, Laura Ollarvides,

Manuel Pérez Álvarez, Dorelis Macías

Doctum es el órgano divulgativo con periodicidad anual de la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UMC), en el cual se publican trabajos originales de investigación relacionados con el ámbito marítimo en general, así como con los diferentes enfoques teóricos y metodológicos que se ubican en la vanguardia académica mundial. La revista se estructura en secciones fijas que abarcan tópicos de actualidad; comercio, logística y transporte; derecho; teoría y metodología; e institucionales. Nuestra meta es el saber, basado en la verdad objetiva y generado por la pluralidad ecléctica de las ideas y planteamientos. Doctum está indizada en Revencyt y Latindex.

Doctum no se hace solidaria de las ideas expresadas por los colaboradores. La información aquí publicada puede ser reproducida total o parcialmente siempre que se indique la fuente.

Para suscripciones y correspondencia dirigirse a: Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, Dirección de Investigación y Postgrado, 3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Caracas, Dtto. Capital, 1060 - 027, Venezuela. Tlf: (58)(212)3500120. Fax: (58)(212)2580317.

© 2009 Universidad Marítima del Caribe

Portada: Universidad Marítima del Caribe

Diseño/Diagramación: NeoAnálisis, C.A. / Tlf.: 0212.344.51.19 / www.neoanalisis.com

Impresión: L.D: Producciones Gráficas, C.A.

ISSN: 13179101

Dep. Legal: pp 199802DF400

No. 13, 2011

Doctum

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

Publicación de Periodicidad Anual

Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe
Dirección de Investigación y Postgrado
Caracas, Venezuela

Doctum

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

ISSN: 13179101
Dp. Lg.: pp 199802DF400

No. 13, 2011

AUTORIDADES RECTORALES

José Carlos Gaitán
RECTOR

Victor Molina
VICERRECTOR ACADEMICO

Miguel Piñango
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

Orlando Quintero
SECRETARIO GENERAL

DIRECCION DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

Alexi Marcano Escorihuela
DIRECTOR

Carlos Ramírez Arana
COORD. DOCENTE DE POSTGRADO

Mery Rosales Ovalles
COORD. DE INVESTIGACION

Diamaris Silva
COORD. CMI-MAESTRIA

Miguel López García
COORD. CURSO DE OFICIALES

Reynaldo Montes de Oca

Lya Neuberger

Rosana Salama

Emma Peraza
COORDS. DE LINEAS DE INVESTIGACION

Editor: *MSc. Mery Rosales Ovalles*

Asistente al Editor: *Emperatriz Nieves*

CONTENIDO / CONTENTS

Editorial	3
Actualidades / <i>Today Issues</i>	5
<i>Castillo, Griselda y Martins, Feliberto</i>	
Adiestramiento Docente a los Instructores de la Educación No Formal y Popular / <i>Educational Training to the Non Formal and Popular Education Instructors</i>	7
Comercio, Logística y Transporte / <i>Commerce, Logistics and Transport</i>	29
<i>Ruiz Farrera, Rosalba Carolina</i>	
El Factor Humano en la Gestión de la Seguridad Marítima / <i>Human Factor in Maritime Safety Management</i>	31
<i>Salama Benazar, Rosana y Velásquez Sánchez, Sigles</i>	
Intercambio Electrónico de Datos en el Transporte Internacional de Mercancías / <i>Electronic Data Interchange in International Goods Transport</i>	49
<i>León Chen, Santiago Y.; González Rivas, Marialsira y Monasterio, Dilia</i>	
La Articulación Logística en la Evolución de los Puertos desde la Perspectiva del Desarrollo Sustentable / <i>The Logistic Articulation in the Evolution of the Sea Ports from the Sustainable Development Perspective</i>	69
Derecho / <i>Law</i>	85
<i>Sagaray Covault, Dwight</i>	
Análisis de Normas aplicables en Inspecciones de Seguridad Laboral y Salud en la Pesca / <i>Analisis of applicable Regulation to Fishing Labor and Health Safety Inspections</i>	87
<i>Belisario Capella, Freddy</i>	
Responsabilidad Aeronáutica / <i>Aeronautics Responsibility</i>	117
<i>Marcano Abreu, Rafael Orlando</i>	
Análisis Jurídico de las Enmiendas a los Anexos I y II de MARPOL, vigentes desde el 1º enero de 2007 / <i>Legal Analysis of the Amendments to Annexes I and II of MARPOL, in force since January 1st 2007</i>	159

CONTENIDO / *CONTENTS* (cont.)

Teoría y Metodología / <i>Theory and Methodology</i>	183
<i>Estévez G., Mirla</i> Desarrollo del Saber Administrativo y Gerencial que deviene a la Posmodernidad / <i>Development of Administrative and Managerial Knowledge which be- comes to Postmodernity</i>	185
Normas para la Publicación de Trabajos / <i>Paper Publishing Rules</i>	197
Normas para los Arbitros / <i>Arbitrage Rules</i>	199

EDITORIAL

Siempre en el empeño de mantenernos a la vanguardia académica del conocimiento marítimo global, ponemos a disposición del lector en esta nueva edición de DOCTUM un conjunto de artículos de relevancia profesional y académica para todos quienes nos desempeñamos en el multifacético y cambiante entorno del quehacer marítimo.

Como tema de actualidad, incluimos un interesante trabajo acerca de las características formativas de los instructores de la educación no formal y popular, como una muestra del compromiso corresponsable de la Universidad Marítima del Caribe con la comunidad dentro de la cual se inserta.

En materia de comercio, logística y transporte, hemos seleccionado en esta ocasión un trabajo acerca del factor humano, otro sobre el factor tecnológico y un tercero acerca del factor logístico; tres dimensiones fundamentales del transporte marítimo moderno.

En nuestra sección de Derecho, se presentan también tres artículos, uno sobre normativas de seguridad laboral, siempre sobre el tapete, en este caso en el sector pesquero; otro acerca de la responsabilidad aeronáutica, un tópico que no pertenece directamente al ámbito marítimo o acuático, pero que se relaciona mucho con este último por las similitudes que comparten como cuerpos jurídicos el derecho de la navegación y el derecho aeronáutico; y finalmente, un tercer artículo relativo a las enmiendas de los Anexos I y II de MARPOL, como aporte para la prevención de la contaminación y el medio ambiente de las actividades marítimas.

Termina este número con un artículo acerca de los momentos históricos del saber administrativo y gerencial previos a la modernidad y la evolución de dicho cuerpo de conocimientos hacia la modernidad y la ulterior posmodernidad, destacándose los principios fundamentales que integran esta disciplina en la actualidad desde un perspectiva histórica.

Esperamos una vez más satisfacer las más exigentes expectativas de nuestros lectores, con el ánimo de continuar avanzando en el camino de la excelencia académica.

José Gaitán Sánchez

Actualidades

Adiestramiento Docente a los Instructores de la Educación No Formal y Popular

Por: Griselda Castillo *

Feliberto Martins **

ABSTRACT

Educational Training to the Non Formal and Popular Education Instructors

In this holistic study it is discussed the academic characteristics of the non formal and popular instructors of the “José María Vargas” Cultural Complex, located at the Borough of Maiquetía in Vargas State, as well as detected and analyzed their needs of training, in order to optimize their instructional performance through an Educational Training Program specifically designed for that purpose. The information was obtained through three instruments applied on two populations. The results revealed the instructors had a low academic level and limited knowledge and experience to perform an instructional role, which difficult them to make an educational practice based on scientific criteria and points out the necessity of an effective and efficient training of these instructors looking for an alternative to Non-Formal Education, and who should be able to develop their artistic and trade competences. The obtained results demonstrate the instructors’ interest to receive instructional training, as well as their high vocation of service, both of which can contribute with the Vargas Cultural Complex mission.

Keywords: Educational Training, Non Formal and Popular Education, Instructional Performance, “José María Vargas” Cultural Complex.

* Aspirante a Doctora en Innovaciones Educativas (UNEFA). Magíster en Administración Educativa (URU). Licenciada en Educación, Mención Administración (UCV). Tutora y asesora de tesis a nivel de pregrado y postgrado. Publicaciones en revistas. Participación en congresos de investigación.

** PhD en Matemáticas (UPEL/IPC). Magíster Scientiarum en Planificación Educativa (URU). Doctor en Ciencias de la Educación (USM). Estudios post-doctorales en Ciencias de la Educación (UBA). Autor de libros y artículos publicados en revistas y en memorias de congresos arbitrados. Profesor acreditado por el Sistema de Promoción del Investigador (SPI) del Fondo Nacional de Ciencia y Tecnología (FONACYT). Reconocimiento como Profesor Meritorio por la Comisión Nacional para el Beneficio Académico a los Profesores de las Universidades Nacionales (CONABA). Tutor y jurado de tesis a nivel de postgrado.

RESUMEN

Este estudio se enmarca dentro de los criterios científicos de la investigación de campo, de carácter holístico, y en el mismo se conjugan la metodología cuantitativa y cualitativa para conocer las características académicas de los instructores de la educación no formal y popular que laboran en el Complejo Cultural “José María Vargas”, ubicado en la Parroquia Maiquetía del Estado Vargas, así como detectar y analizar sus necesidades de adiestramiento, a fin de optimizar el desempeño docente. La información se obtuvo mediante la aplicación de tres instrumentos: 1. Registro de Personal, el cual reflejó las características académicas, demostrando que los instructores carecen de una formación académica, actualización y experiencia laboral acordes al rol que desempeñan. 2. Guía de Observación, producto de la detección de necesidades de adiestramiento, la cual se aplicó mediante un taller diagnóstico, arrojando como resultado que no hay correspondencia entre los objetivos institucionales y personales de los instructores, en virtud de su desconocimiento acerca del Proyecto Institucional. También se detectó la falta de capacitación en el área de los Procedimientos Administrativos, tales como Organización, Planificación y Evaluación del Aprendizaje. 3. Acta de Reunión Extraordinaria para determinar la Viabilidad del Plan, la cual permitió demostrar la viabilidad institucional, social y financiera del Proyecto de Adiestramiento Docente. Los instrumentos se aplicaron a las siguientes muestras poblacionales: (a) 78 Instructores, que representan el 100% de esta población; y (b) siete representantes de la Alta y Media Gerencia de la Institución, conjuntamente con el equipo técnico que contribuyó al registro y análisis de las necesidades de adiestramiento. En virtud de los resultados obtenidos, se evidencia el interés de los instructores en adiestrarse en el área docente, desempeñándose con alta vocación de servicio para mejorar su productividad individual e institucional, contribuyendo así con la misión planteada en el Proyecto Institucional del Complejo Cultural “José María Vargas”.

Palabras Clave: Adiestramiento Docente, Educación No Formal y Popular, Desempeño Docente, Complejo Cultural José María Vargas.

ÁMBITO SITUACIONAL

El ser humano no vive aislado, sino en continua interacción con sus semejantes, por tanto es eminentemente social; en las interacciones ambas partes se relacionan mutuamente, una influye en la actitud que la otra asuma y viceversa. Los seres humanos tienen que cooperar unos con otros por sus limitaciones individuales y deben conformar organizaciones que les permitan lograr algunos objetivos que el esfuerzo individual no podría alcanzar.

A inicios del siglo XXI, se puede observar cómo las organizaciones de diferentes tipos y clases, se enfrentan a una realidad mundial cada vez más activa que genera rápidamente nuevas situaciones y, al mismo tiempo, las impulsa a interrelacionarse para competir nacional e internacionalmente. Venezuela inmersa en esta interdependencia, se encuentra frente al reto de lograr la ex-

celencia en sus organizaciones: a través del buen desempeño de sus trabajadores.

Las organizaciones venezolanas deben comprender y asimilar las nuevas realidades, mediante un proceso de aprendizaje que les permita crear su propio futuro y defenderse en situaciones de incertidumbre, estas organizaciones modernas utilizarán sus capacidades las de su gente para desarrollar la competitividad.

El complejo Cultural “José María Vargas”, es una muestra de estas instituciones modernas e inteligentes, cuyas armas principales son el desarrollo de los recursos humanos y la divulgación cultural en el Estado Vargas; ésta en el intento por comprender su realidad, ha concienciado el importante rol que desempeñan los instructores, como vehículo principal entre la institución y la comunidad.

Los instructores son los ejes motores de la institución, quienes forman el recurso humano que acude al complejo en busca de conocimientos que le permitan desarrollarse e incorporarse al medio laboral, así como aprender disciplinas artísticas culturales y deportivas; la problemática se presenta cuando estos instructores deben planificar y ejecutar sus talleres, ya que, si bien es cierto son conocedores del oficio, no es menos cierto que no poseen las herramientas mínimas para planificar y orientar el aprendizaje de los participantes del taller, lo cual produce, entre otras razones, un alto índice de deserción, pérdida de recursos a la institución y frustración al instructor, ya que con un cupo mínimo participantes les cierran el curso o taller que estén ejecutando.

Cada vez se viene observando un mundo más dinámico e interdependiente, donde las instituciones tienen el reto de lograr la excelencia en su desempeño, incrementar su capacidad y participar en mercados globales. La habilidad para comprender con rapidez y asimilar las nuevas realidades es clave para el éxito de las instituciones; en consecuencia, el proceso de aprendizaje, y por consiguiente, la capacidad de generar su propio futuro, es el eje principal de una institución moderna y se convierte en una de sus armas competitivas principales.

Al respecto en Venezuela, miembros del sector educativo e industrial del Centro para el Desarrollo de Recursos Humanos I.E.S.A. (1998), conjuntamente con Hay Group (1998), participaron en el tercer estudio de Recursos Humanos y Competitividad en Organizaciones Venezolanas, en el cual manifestaron la importancia de contar con un sistema eficaz de educación, formación y entrenamiento de recursos humanos como unos de los elementos necesarios para recorrer el camino de la competitividad individual y organizacional, por lo que afirman: “ No existe mejor ventaja competitiva que una buena

dotación de gente bien calificada, bien preparada y bien remunerada” (IESA, 1998).

De ahí de la importancia de la educación como elemento propulsor del desarrollo individual, institucional y, por ende, del país. Sin embargo, el efecto económico y socio-político de la crisis que este atraviesa en la actualidad, dificultan a la educación cumplir con la misión tan importante que le corresponde en cuanto a la formación de la gente.

Cabe destacar que la educación es afectada por una crisis no solo financiera, sino administrativa; cada vez son las estructuras educativas más insuficientes para atender el incremento de la población escolar, lo que podría propiciar la exclusión del sistema educativo de un gran número de personas al concluir el 6º y 9º grado de Educación Básica, sustituyendo la actividad educativa por la laboral.

Estadísticas del Ministerio de Educación (1995) reflejan la gravedad de la situación cuando indican que durante el período escolar 1991-92, 374.363 alumnos de Educación Básica iniciaron el año escolar pero no lo terminaron o no se incorporaron al año siguiente de este grupo 106.562 alumnos, es decir un 28,46% corresponden al 7º grado. En el período 1993-94 se inscribieron en Educación Básica 1.830.000, de los cuales desertaron 104.000 ó un 5,68% y repitieron 266.000, un 14,53%, representando un total de 20,21% alumnos que no se incorporaron al próximo grado escolar, así mismo, aumentó el índice de deserción al 50% de los alumnos inscritos, evidenciando estas cifras el aumento de la deserción escolar en la educación pública formal; así como también la disminución en el egreso de bachilleres del sistema educativo.

Bien valdría reflexionar sobre ¿Por qué desertan estos alumnos? Datos suministrados por la OCEI (1998) a través de una encuesta social aplicada a nivel nacional, con el fin de conocer las razones que impulsan al bachiller a no continuar sus estudios, demostraron que quienes opinaron “bajos recursos” y “necesidad de trabajar” representaron el 40% del total.

Dicho en otros términos, cada año escolar 300.000 jóvenes a nivel nacional abandonaron sus estudios, de los cuales un 23% de estos señala que deja sus estudios para ir a trabajar, lo que quiere decir que la falta de recursos o la necesidad de ingresos adicionales, en el grupo familiar los impulsa a la toma de decisión. Tal problemática requiere de decisiones importantes en cuanto a la planificación de ofertas educativas más cónsonas con la realidad actual.

Al respecto, CIRTEPLAN (1995) considera que la planificación educativa no puede constreñirse a la planificación del sistema formal de educación, se debe incluir la inmensa gama de experiencias que tiene la práctica de la educación no formal. De ahí que en todo el país se le esté dando gran auge a las alternativas de educación no formal.

El Litoral Central no escapa a esta situación. Allí se están haciendo algunos cambios a la educación no formal, tal es el caso de los programas del Ministerio de la Familia (hoy de Salud y Desarrollo Social), INCE y Ministerio de la Juventud, los cuales a nivel micro son planificados, coordinados y ejecutados en instituciones del Estado Vargas.

Muestra de esto es el Complejo Cultural “José María Vargas”, el cual atiende a niños y jóvenes escolarizados o no y al grupo familiar en general, a través de su proyecto institucional, el cual puede satisfacer la necesidad de formación del recurso humano de la región.

Los instructores, no docentes, son los que forman este recurso humano, sin embargo, ellos han basado su praxis instruccional en lo empírico, desconociendo los fundamentos teóricos del proceso de aprendizaje, su planificación, programación y evaluación, así como los métodos empleados para facilitar el aprendizaje.

Según información suministrada por la directiva del Complejo Cultural “José María Vargas”, los instructores poseen experiencia en el área cultural, pero no están capacitados en materia educativa, lo que dificulta cumplir con éxito la formación efectiva de recurso humano del Estado Vargas.

Por otra parte, algunos participantes adultos han presentado quejas sobre el trabajo del facilitador, igualmente los representantes de alumnos menores han manifestado la falta de organización con respecto a los materiales que se necesitan para realizar la actividad, lo que pudiera influir negativamente en el resultado de aprendizaje.

Al respecto, la junta directiva de la institución propuso en asamblea, que la selección de los instructores debe ser mas cuidadosa y con base a criterios bien definidos tales como una adecuada formación académica y experiencia laboral en el área docente, para garantizar el desarrollo profesional de aquellos que cumplieron con los requisitos para desempeñarse en la docencia, sustituyendo al resto o eliminando sus talleres ya que mucho de sus participantes estaban abandonándolos.

Por otra parte se pudo detectar mediante visitas a la institución, que aún cuando son muchas las metas alcanzadas en tan solo 4 años de ejecución del proyecto institucional, no posee dentro de su estructura organizativa la unidad de recursos humanos que reclute, seleccione y adiestre al personal y mucho menos a una sección de apoyo docente que coordine, oriente y supervise la tarea del instructor. Actividades estas que se realizan en la dirección de Proyecto Institucional con muchas limitaciones de recursos humanos, técnicos, espacio-temporales, materiales y financieros.

Otra situación que dificulta la actualización de este personal es que no participan en los cursos de capacitación educativa que ofrece el Ministerio de

Educación o la Gobernación del Estado Vargas, por no ser docentes; no forman parte del recurso humano inmerso en las instituciones del Sistema Educativo. Situación por la que en esta investigación se les da tratamiento de “instructores”, término además que usa la institución para denominar a los “talleristas”.

Además para facilitar la comprensión de los términos se denomina al investigador como facilitador que ejecuta el taller diagnóstico y participantes a los niños, adolescentes y adultos que cursan los talleres en la institución. Con la intención de ofrecer alternativas de solución a la problemática planteada, surgió la idea de realizar un diagnóstico de la situación actual y con base a los resultados, proponer un plan de adiestramiento docente dirigido a los facilitadores del Complejo Cultural “José María Vargas”. Por lo antes expuesto, bien valdría indagar sobre ¿Cuáles son las características académicas de los instructores?; ¿Cuáles son las necesidades de adiestramiento que tienen los instructores? ¿Será factible proponer un plan de adiestramiento a la directiva de la institución en estos momentos?, los cuales serán respondidas, a medida que se expliquen las variables.

La Educación no formal continúa siendo un reto para la transformación socio-cultural, política-económica, científica y tecnológica que reclama Venezuela; por tal motivo, es necesario buscar correctivos que garanticen al estudiante, una educación cónsona a las necesidades del medio y uno de éstos es asegurar el cumplimiento de la función docente, desde el punto de vista del manejo de técnicas y métodos que permitan la mayor efectividad del proceso educativo para el logro de los objetivos de cada institución.

Por otra parte, la búsqueda de correspondencia entre instructor, programa de estudios y misión de la institución cultural, es una razón de bastante peso para emprender el desarrollo docente en el área cultural, como lo plantea la UPEL (1997), el instructor “está desprovisto de aptitudes necesarias y aún mas, de las actitudes necesarias para desarrollar un programa diferenciado y adecuado a un medio con características particulares y a una población exageradamente arraigada al mismo” (p.53).

Basado en este planteamiento, la investigación se justifica en cuanto a su importancia social, debido a que el adiestramiento docente permite al instructor su desarrollo integral, despertando en éste el interés por comenzar o culminar estudios de pregrado para su crecimiento personal y el mejor desempeño de sus funciones.

Así mismo podrá beneficiar a otras instituciones educativas y culturales que tengan la necesidad de adiestrar instructores constantemente como alcaldías que en la Dirección de Cultura ofrecen talleres a la comunidad, ejecutados por instructores que no son docentes sino conocedores del oficio o del

área del taller. Así como otras que tengan el personal instructor preparado que quieran implementar el plan con criterio de mejoramiento continuo, tal es el caso del Ministerio de la Familia, hoy Salud y Desarrollo Social y el caso de las empresas privadas que forman instructores para multiplicar los cursos o talleres al resto del personal.

Los resultados de este estudio también pueden servir de referencia a la Dirección de Cultura del Ministerio de Educación y a la Dirección de apoyo Docente del Consejo Nacional de la Cultura para unificar criterios en cuanto a estrategias y políticas que conlleven a la realización de una efectiva administración de los recursos humanos.

De igual forma, la actual problemática de los facilitadores del área cultural, ha sido poco investigada, por lo que la realización de esta investigación aporta datos confiables que puedan ser utilizados como material bibliográfico relacionado con el desarrollo docente.

Así mismo produce aportes teóricos con fines prácticos por cuanto se implementa en el campo educativo nuevos enfoques administrativos como el de contingencia, criterios de productividad y competitividad individual e institucional y mejoramiento continuo, enmarcados en la teoría de calidad total, las cuales están siendo implementadas en organizaciones preocupadas por la educación en el trabajo, con el fin de promover cambios positivos en sus recursos humanos como primer valor competitivo en la actualidad. De ahí la originalidad de la investigación.

Otro aporte de orden metodológico que ofrece la investigación, es la elaboración de un inventario por área de los facilitadores, basado en un registro de personal con el fin de conocer sus características académicas, así como también evaluar cualitativamente las necesidades de adiestramiento mediante un taller diagnóstico, el cual permitirá analizar el desempeño docente y las áreas que se muestran débiles. Así mismo, el taller también ofrece la oportunidad de exponer problemas que confronta el facilitador con la institución, los cuales serán discutidos conjuntamente con la Dirección Proyecto Institucional, quien deberá participar en el taller con el fin de establecer una comunicación efectiva de la que surjan soluciones a los problemas planteados.

En último lugar la investigación aportará lineamientos en el área educativa que pudiera contribuir a la formación y desarrollo de los facilitadores del Complejo Cultural José María Vargas, condición que redundará en beneficio de la misión institucional en cuanto a la formación de recurso humano del Estado Vargas.

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo General

Partiendo de un diagnóstico de necesidades, generar un plan de adiestramiento docente dirigido a los instructores del Complejo Cultural “José María Vargas” como alternativa para optimizar su desempeño.

Objetivos Específicos

1. Diagnosticar las características académicas de los instructores del Complejo Cultural “José María Vargas”.
2. Analizar las necesidades de adiestramiento detectadas en los instructores, con el fin de revisar los conocimientos en las áreas de la administración y planificación educativa.
3. Diseñar un plan de adiestramiento docente, orientado a dar respuestas a las necesidades de adiestramiento de los instructores.
4. Determinar la factibilidad del Proyecto, para el logro de la viabilidad institucional, social y financiera del plan de adiestramiento.

CONTEXTO TEÓRICO

La Educación no Formal y Popular como Alternativa de Desarrollo Docente

La capacitación de un gran número de trabajadores del sector informal, requiere muy diversos agentes en “el escenario” y detrás de él: iniciadores, facilitadores y gestores, entre otros, por supuestos profesores. El perfil de los promotores para el sector informal no es fácil definir, pues bien podrían ser profesionales o profesores, especialistas de la resolución de problemas, agentes de extensión, modelos, practicantes de oficio de la comunidad o todo a la vez.

Cabe destacar que estos facilitadores deben ser tan poco tradicionales y diferentes como la educación que dispensan, pero habrán de tener también cosas en común. Friedman (1995) explica la importancia que se le debe dar a la atención personal y al clima de confianza entre el instructor y el alumno, cuando se trata de proyectos para el sector informal este debe considerar el recelo y a la vez el interés que sienten los alumnos por la enseñanza; tomando en cuenta algunos aspectos como son: pocos alumnos, paciencia y sentido común, los cuales suelen ser tan importantes como su nivel de competencia técnica

Sin embargo, facilitadores de la misma localidad podrían tener varias ventajas, en comparación con otros. Son más sensibles a los factores sociales y

culturales que se deben tener en cuenta, están más familiarizados con los orígenes y las aspiraciones de los participantes y hablan la misma lengua que estos, no siempre resulta necesario que los facilitadores sean profesionales, en el sentido de constituir la educación su ocupación principal; sería muy ventajoso recurrir a personas que combinen la educación con la práctica del oficio o área en que trabaja.

Los proyectos de capacitación para el sector informal podrían formar a sus propios profesores a pensar en otros multiplicadores, para lo cual pueden ser útiles maestros artesanos locales o ex - alumnos que hayan triunfado. Un sistema que tiene varias ventajas a la vez es el que consiste en llevar la edificación de artesanos seleccionados, mejorando con ello su propia actuación empresarial y, al mismo tiempo, su eficacia como formadores de aprendices (Friedman, 1995).

El Desempeño Laboral en las Organizaciones Productivas

Las organizaciones se crean para producir algo: Servicios o Productos, para ellos se utilizan la energía humana y no humana en la transformación de las materias primas o los insumos. Aunque son dueños de cosas inanimadas como edificios, máquinas, equipos, entre otros, las empresas están constituidas por personas que están en sus puestos de trabajo, desempeñando adecuadamente las funciones para las que fueron seleccionados, admitidos y preparados; para conseguirlo, diseñan su estructura formal, definen organismos y cargos, y establecen las reglas administrativas, los requisitos y atribuciones para sus empleados.

Así mismo, la empresa no constituye toda la vida de las personas, ya que solo es una parte de la sociedad. Biznet (1996) explica que existe un desperdicio en la utilización del potencial humano del trabajador, en su integridad por considerar solo algunos de sus comportamientos necesarios para el correcto desempeño de sus funciones

De tal manera que en un diseño de cargo errado, puede influir en la calidad de vida en el trabajo, en el grado de satisfacción de las necesidades que logran los miembros de la empresa mediante sus experiencias en ellas. La calidad de vida en el trabajo, a su vez, afecta actitudes personales y comportamientos importantes para el trabajo, adaptabilidad a los cambios en el ambiente de trabajo, creatividad y voluntad de innovar o aceptar cambios.

Sin embargo, la calidad de vida en el trabajo no está determinada sólo por las características individuales (valores, necesidades, expectativas), o situacionales (estructura empresarial, tecnología, sistema de recompensas), sino por la actuación sistemática de estas características individuales y empresariales, ya que se conjugan los intereses individuales con los empresariales.

Interpretando a Chiavenato (1995), la calidad de vida en el trabajo cobra vital importancia, en tanto llegan a unirse dos posiciones contrarias, como son la demanda de un buen clima en el trabajo y sus beneficios por una parte y la necesidad de producción de la organización.

Así mismo, el esfuerzo de cada individuo está en función del valor de las recompensas ofrecidas y de la probabilidad de que ésta depende del esfuerzo. Este esfuerzo individual está dirigido, por una parte, por las capacidades y habilidad del individuo y, por otra, por las percepciones que el tiene del papel que debe desempeñar, influyendo en su desempeño del cargo.

De esta manera se puede conjugar la productividad individual del trabajador con la de la organización, siguiendo un programa de productividad que bien podría aplicarse en una institución educativa como la que nos interesa en este caso. El Dr. Edward Deming (1995) propuso 14 principios básicos gerenciales para el mejoramiento de la productividad las cuales se pueden resumir así:

1. Cree consistencia y continuidad de propósito.
2. Rehúse permitir niveles comúnmente aceptados de errores, materiales defectuosos y labor defectuosa.
3. Elimine la necesidad de dependencia de la inspección masiva.
4. Reduzca el número de suplidores. Pero basándose en evidencias estadísticas, no en precios.
5. Busque continuamente problemas en el sistema y formas de mejorarlo.
6. Implante métodos modernos de capacitación que usen estadística.
7. Enfoque la supervisión en ayudar a la gente para que haga un mejor trabajo. Provea las herramientas y las técnicas para que la gente se sienta orgullosa del trabajo que realizan.
8. Elimine el miedo. Estimule la comunicación de doble vía.
9. Derribe las barreras entre departamentos. Estimule la solución de problemas con trabajo en equipo.
10. Elimine el uso de metas medibles, lemas y afiches para la fuerza laboral.
11. Use todos los métodos estadísticos para continuar el mejoramiento de la calidad y de la productividad y elimine todos los estándares que prescriban cuotas numéricas.
12. Remueva las barreras del orgullo por el trabajo.
13. Implante un vigoroso programa educativo y de capacitación para mantener a la gente al corriente de los nuevos desarrollos en materiales, métodos y tecnologías.
14. Defina claramente el compromiso gerencial permanente con la calidad y productividad.

Aplicando estos principios al instructor, debe mejorar el desempeño docente, evaluando constantemente los procesos de trabajo. Este debe ser evaluado con el fin de mejorar la calidad de la educación y de ofrecer la oportunidad a éste de mejorar o actualizarse. En el área de la Educación no Formal, el trabajo docente es muy poco evaluado, por tal razón la formación de recursos humanos a través de estas áreas carece de personal capacitado para tal fin.

Adiestramiento en el Área de la Administración Institucional

Desde que el ser humano nace hasta que muere, pasa su vida relacionándose constantemente con su ambiente, recibiendo y ejerciendo influencias en sus relaciones con él, en un proceso de educación continuo, lo cuál se puede entender, según la explicación de Chiavenato (1995) como el proceso de educación permanente del individuo, donde este interactúa con la sociedad adaptándose a sus normas y valores. El ser humano recibe estas influencias, las asimila de acuerdo con sus inclinaciones y predisposiciones y enriquece o modifica su comportamiento dentro de sus propios principios personales.

La educación puede ser institucionalizada, siguiendo no sólo un plan preestablecido y ejercido de manera organizada y sistemática, sino también puede ser desarrollado de modo difuso, desordenado y asistemático, como en el hogar y en los grupos sociales a los que pertenece el individuo, sin obedecer a ningún plan preestablecido, bien podría entenderse lo que explica Chiavenato (1995) como esa educación no formal, en la que el individuo se prepara por y para la vida, lo cual pudiera entenderse como la preparación religiosa, cultural, política, moral y profesional, entre otras.

El tipo de educación que se trató más específicamente en este trabajo es la educación profesional con sus matices culturales, políticos morales y religiosos que forman parte de la educación social del individuo.

La educación profesional puede ser también institucionalizada o no, teniendo a la preparación del hombre para la vida profesional y comprende tres etapas bien diferenciadas:

- *Formación Profesional*: Es la educación profesional que prepara al hombre para una profesión.

- *Perfeccionamiento o Desarrollo Profesional*: Es la educación profesional que perfecciona al hombre para la carrera de una profesión.

- *Adiestramiento*: Es la educación profesional que adapta al hombre para un cargo o una función.

La Administración Educativa como Proceso Gerencial en las Instituciones que planifican Actividades de Aprendizaje

La administración de empresas se ha convertido en una función social muy importante en la actualidad, su dirección, tal como lo explica Drucker (1999), está definida por tres grandes líneas de acción: (a) Fijar el objetivo o la misión. (b) Establecer un trabajo productivo y satisfactorio para todas las personas de la organización y (c) manejar los impactos y las responsabilidades sociales; la organización se sitúa siempre en una comunidad y debe tenerse en cuenta, su influencia sobre ella, y a la inversa.

Igualmente se puede aplicar en el campo educativo ya que la escuela debe ser eficiente y prestar un buen servicio a la comunidad.

Los términos empresariales de previsión, organización, coordinación y control, tienen sus equivalentes en los términos educativos. Planificación, organización, coordinación y evaluación o supervisión, que además también son usados en el lenguaje empresarial.

Las teorías administrativas son la base o el sustento de la administración escolar, al punto de que esta última tiene como función primordial: facilitar la enseñanza y el aprendizaje con el máximo rendimiento. Además de considerar al recurso humano, requieren unas actividades planeadas, una regulación, una orientación y una supervisión como etapas básicas de cualquier proceso administrativo.

Por estas razones se explica el quehacer educativo en el aula de clases a partir de las funciones administrativas.

Planificación: Al planificar el trabajo escolar es necesario un estudio de las condiciones de la escuela y del medio de las necesidades de los alumnos y de los contenidos, experiencias y valores entre otros que deben ser adquiridos; con el fin de resolver problemas, lograr objetivos y alcanzar metas por medio de actividades.

La buena planificación es caracterizada por Requeijo (1996) como el proceso en el que se enuncian los objetivos que pretenden lograr en plazos precisos partiendo del diagnóstico de necesidades y los recursos disponibles con la participación todos los sectores y personas involucradas.

Además es objetiva es decir, concreta y realizable, es flexible ya que permite que se haga, sin quebrantar su unidad ni su continuidad. Debe realizarse siguiendo ciertas etapas lógicas: Diagnósticos, determinación de objetivos, ejecución, evaluación y replanteamiento, mediante este último se adoptan los correctivos necesarios, en caso de determinar a través de la evaluación que los objetivos planeados no fueron logrados.

En el caso de los instructores del Complejo Cultural José María Vargas, la institución le exige la elaboración del plan correspondiente al curso o taller

que aspiran facilitar como requisito para contratarlo. El cual es evaluado por un personal que no es del área educativa y que deben manejar ciertos elementos sencillos pero indispensables para lograr el éxito de las actividades de aprendizaje.

A continuación se presenta el modelo de planificación horizontal, que permite una buena correlación y visualización de los objetivos, contenido, actividades, recursos, estrategias, evaluación y tiempo.

- *Objetivos*: éstos expresan la finalidad o propósito del área o áreas, cursos y talleres, en este caso se debe expresar la intención del curso, que en su mayoría tienen un fin práctico. Es importante aclarar que los objetivos educacionales en este tipo de cursos y talleres prácticos deben describir la conducta final que se debe observar en el participante, así como demostrar el aprendizaje alcanzado, en muestras o exposiciones como logro del objetivo propuesto.

- *Contenido*: en este aspecto se coloca el contenido tal como lo señala el programa, sin embargo, basado en el principio de flexibilidad de la planificación. Requeijo (1996) explica que es necesario que los planes puedan adaptarse a cualquier cambio que surja, lo cual permitirá tomar en consideración otros contenidos que aunque no estén en el programa, surgen de las nuevas necesidades de aprendizaje, sin la cual no se pudiera entender el tema en cuestión.

Sin embargo, se debe respetar la integración orgánica, armónica y coherente de los contenidos y del plan en general.

- *Actividades*: se refiere al señalamiento de todas las actividades cognitivas, Psicomotoras y afectivas que se han de realizar para alcanzar la meta u objetivo propuesto. Al determinar las actividades se toman en cuenta dos aspectos íntimamente ligados como son las estrategias metodológicas y los recursos a utilizar en el desarrollo de las actividades.

En este aspecto, el planificador describe la metodología a utilizar para alcanzar el objetivo trazado a través de la realización de actividades propuestas. Es decir explicará como será el desarrollo de la actividad, que métodos y técnicas empleará como conjunto de medios de acuerdo a sus paradigmas educativos con respecto al rol que debe desempeñar como docente, con respecto al participante, si es niño o adulto, al contenido y al ambiente.

Método es el medio, no el fin, es el procedimiento a aplicar en forma particular a un grupo o individuo de acuerdo a las condiciones de número, espacio, actividad a realizar y objetivo a lograr entre otro. Esta selección ajustada a las condiciones antes expuestas es efectiva y eficiente cuando el docente conoce a el grupo, el contenido a tratar y las diversas estrategias metodológicas aplicables a actividades o situaciones de aprendizaje.

De tal manera que el instructor, quien cumple un rol docente debe poseer una preparación profesional, que le permita desempeñar científicamente la función educativa; lo cual es resumido por Trujillo (1996) como los elementos primordiales que debe tener la formación profesional; bienes de la educación, conocimiento sobre Pedagogía y/o Andragogía, según sea el caso y una técnica de trabajo docente (didáctica), la cual influye en el cómo lograrlo, es decir la manera de orientar la enseñanza con el método seleccionado.

Otro aspecto que se debe tomar en cuenta al seleccionar métodos y técnicas de aprendizaje, es el ambiente como espacio físico, como ambiente social inmediato y como ambiente nacional. El espacio físico debe ajustarse al número de participantes, a la forma realizan las actividades grupales o individuales, la iluminación, temperatura y ambientación entre otros. El ambiente social inmediato esta formado por toda la comunidad, pero directamente los participantes de cursos o talleres que acuden a la institución, su cultura, sus medios económicos y su nivel de estudio entre otros.

En su mayoría los participantes son de nivel social medio y de las clases mas bajas dentro de la organización social, de hogares con poca remuneración o a veces ninguna, de bajo nivel académico, la mayoría desertores del sistema educativo, que buscan aprender un oficio para trabajar informalmente en un taller o fábrica. Bajo esta presión social y económica surge la necesidad de aprender, incentivo favorable para alcanzar la meta, sin embargo estas características deben ser tomadas en cuenta para seleccionar la mejor vía que les facilite la comprensión y la aplicación de contenidos, así como un cambio de actitud hacia la vida, con valores de respeto, solidaridad, cooperación y productividad entre otros que a su vez están planteados en los fines de la educación y derechos de los ciudadanos venezolanos consagrados en la Constitución Nacional y la Ley de Educación, lo cual explica el ambiente nacional planteado anteriormente y que debe ser tomado en cuenta al elaborar el plan del curso o taller.

- *Recursos*: se entiende por éstos, los elementos humanos, materiales, didácticos, audiovisuales y financieros, entre otros necesarios para el desarrollo de un conjunto de actividades.

En el ámbito educativo, todos los recursos mencionados anteriormente son de gran utilidad, la diferencia entre los recursos para la educación y para las empresas, radica en que los recursos humanos lo conforman, los docentes o los facilitadores, alumnos o participantes y demás personas que inciden indirectamente; los recursos materiales son los que se utilizan en la actividad propiamente dicha, los didácticos y audiovisuales conformados por progra-

mas, planes, materiales instruccionales, guías de aprendizaje, textos, revistas, retroproyector, video bean, videos, televisor, DVD, computadora y otros recursos audiovisuales que permitan una búsqueda de información y presentación de la misma de una manera dinámica y atractiva que facilita la captación de lo que se quiere compartir, ya sean ideas, experiencias y contenidos, entre otros.

Así mismo, los recursos financieros también son necesarios para desarrollar cualquier tipo de actividad; sin embargo es costumbre que los recursos financieros destinados a educación, ya sea formal o informal son muy pocos, por ende los educadores e instituciones educativas se ven obligados a valerse de la creatividad en el uso de materiales de desecho y de la autogestión, aunque muchas veces incide negativamente tanto en el ánimo del personal por su baja remuneración, como en el desarrollo de las actividades.

Otro tanto ocurre con las estrategias, que debe conocer y aplicar el instructor, a fin de determinar el como será orientado el aprendizaje desde el docente, cuales actividades de aprendizaje propondrá, cónsonas con los objetivos de aprendizaje a fin de evaluar y reorientar el aprendizaje, a medida que éstas se van realizando; es decir mediante un proceso de evaluación diagnóstica, formativa y sumativa en tiempos previamente discutidas y aprobadas

DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

Características Académicas

El análisis integrado de la variable características académicas se presenta en el siguiente gráfico, destacando los valores de los totales parciales desfavorables de cada dimensión correspondiente a esta variable.

Cuadro 1. Totales Parciales Desfavorables de las Características Académicas

Formación Académica	Actualización	Experiencia Laboral
10,26%	64,11%	55,13%
60,26%	91,03%	74,36%
93,58%	69,95%	67,95%
93,78%		

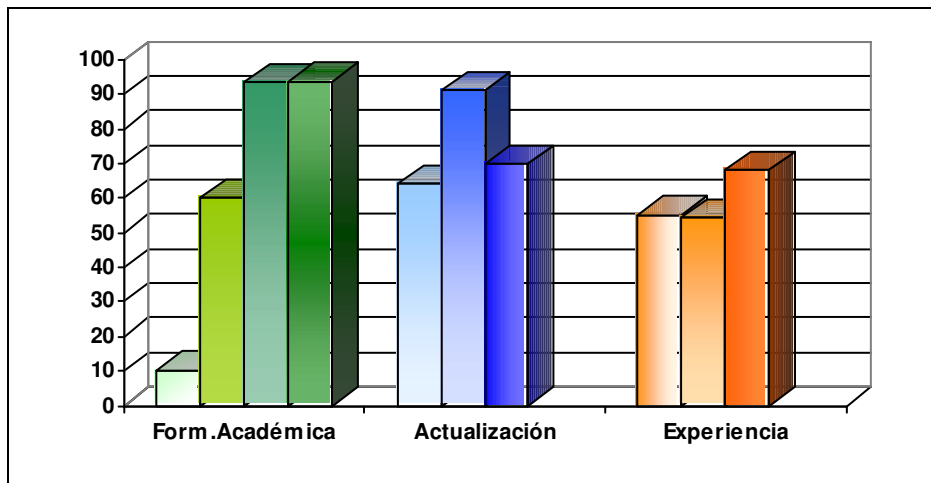


Gráfico 1. Totales Parciales Desfavorables de las Características Académicas

Al referirse a los cursos y talleres se podría concluir que los instructores ejercen la práctica pedagógica empíricamente y con una marcada tendencia hacia la improvisación, juicio que se evidencia en los siguientes hechos: a) La formación académica de los instructores esta ubicada en el sexto grado de Educación Básica en casi un noventa por ciento. b) La actualización de los mismos es casi nula, ya que no participan en cursos que permitan mejorar los conocimientos en su área ni en la docencia. c) La experiencia laboral no es enriquecedora, ya que están limitados en más del cincuenta por ciento a la práctica informal del oficio, es decir, al margen de una organización que permita la orientación y mejora de su desempeño, así como la interacción con otros participantes, colegas y supervisores que les permitan aprender en el quehacer educativo.

Necesidades de Adiestramiento

La evaluación integral de la variable necesidades de adiestramiento, se presenta en este cuadro de categorías destacando en síntesis los aspectos relevantes.

La discrepancia entre la situación real, o la evidenciada en el taller “la Moderna Institución” y la situación ideal o la que se acerque más a los parámetros teóricos demuestran la necesidad de adiestrar en el área docente contribuyendo al desarrollo integral de los instructores, a logro de los objetivos insti-

tucionales, a prestar un mejor servicio a la comunidad y como estímulo a la educación permanente en su área u oficio.

De este modo se conjugan las características individuales (valores, necesidades, expectativas con las de la Institución (estructura, tecnología, formación de recursos humanos y sistema de recompensas) entre otros. Chiavenato (1995) expresa: “La calidad de vida en el trabajo y del otro, en el trabajo reconciliados posiciones antagónicas, de un lado la reivindicación de los empleados en cuanto al bienestar y la satisfacción en el trabajo y del otro, el interés de las empresas en cuanto a los efectos sobre la producción y la productividad” (p. 117).

La Productividad en la institución, podría mejorar en tanto se conjugan los intereses en bienestar de la formación del recurso humano de la comunidad varguense. Así mismo las actividades de aprendizaje no son planificadas considerando la participación de los actores involucrados en la que no sólo se le dé la importancia al producto sino también al proceso de aprendizaje y enseñanza.

La planificación elaborada por los instructores debe considerar la relación lógica entre objetivos, contenidos, actividades y recursos como elementos básicos y primordiales para ejecutar cursos y talleres, aún cuando estos sean tan flexibles como para implementar cambios, producto del diagnóstico que solo pueden realizar al ser concedido el taller y conocer a los participantes del mismo.

Presentación de la Propuesta

La base de la propuesta está contenida en los insumos obtenidos, los resultados del estudio evaluativo que ocupa esta circunstancia, donde se refleja densidad de necesidades de adiestramiento docente referidas al desarrollo integral de los instructores del Complejo Cultural “José María Vargas” y al logro de sus expectativas personales, a la productividad institucional y la organización, planificación, ejecución y evaluación del aprendizaje.

Su formulación obedece al diseño del plan estratégico situacional, como fase inicial de un conjunto de actividades que procuran el inicio de esfuerzos y proporcionan las pautas necesarias para las posteriores decisiones, en contribución a un proceso orientado a mejorar las características académicas de los instructores con un plan de adiestramiento docente que permita optimizar el rol que desempeñan.

Vale resaltar que los elementos considerados y asumidos en el diseño del

plan, responde a una estructura que orienta las actividades prevista, dentro de una concepción de posibles y diversas modalidades que dinamizan los eventos, donde se abordan como estrategias: Técnicas de la investigación documental, y/o ponencias, convivencias, foros y cursos entre otros, que sin duda ofrecen y comprueban formas que se conectan con la vanguardia educativa.

El propósito se inclina hacia la preparación permanente que incrementa las adecuadas condiciones y atributos que deben caracterizar al instructor, en contribución de la eficiencia y eficacia de su práctica pedagógica y andragógica, consustanciados con los constantes aportes y reflexiones científicas y técnicas, adecuadas y aplicables a la realidad, donde los contenidos constituyen las herramientas cognitivas, sujetas a la interpretación de la estrategia pedagógica y andragógica, concatenada con la legítima formación y educación de los niños y adultos, con la orientación oportuna, necesaria y significativa en el marco de la realidad social.

Así como el conocimiento y las experiencias preverán una verdadera función en el mejoramiento de la calidad educativa en evidencia del desarrollo humano, en armonía con el crecimiento socio-cultural, político y económico. Por lo tanto, la propuesta puntualiza el horizonte del instructor con aptitudes y actitudes auténticas frente al rol que le corresponde desempeñar: pedagógico, andragógico y como agente socializador cultural, condición que sólo es posible con instructores responsablemente adiestrados y actualizados, dentro de un contexto de reflexiones permanentes.

El adiestramiento y la actualización permanente, es un medio vanguardista que contribuye estratégicamente, al despliegue de las habilidades y destrezas de los instructores condición inminente para interactuar en el evento pedagógico, andragógico en la complejidad social. La aptitud y actitud en estos protagonistas favorecerá el logro resultante de los objetivos institucionales y personales para lograr la misión que se propone la institución: Formar el recurso humano de la comunidad y divulgar la cultura regional y nacional.

Se justifica así, el diseño del plan estratégico que configura la propuesta como un factor de acciones dinámicas que permitan la comprensión y utilidad de la planificación educativa; como elemento que contribuye a facilitar el aprendizaje ya a evaluarlo con el fin de ser mejorado constantemente por los instructores del Complejo Cultural “José María Vargas”; ubicado en el sector de El Puerto de la Parroquia de Maiquetía, Estado Vargas. Este plan mejorará su desempeño docente, el cual puede ser transferible y aplicable a otros sectores similares en características y condiciones.

Plan de Adiestramiento Docente

Incentivar a los instructores sobre la responsabilidad e importancia del rol social y docente que desempeñan condición equivalente a su mejoramiento profesional.				
Objetivo Especifico N°1				
Operación	Acciones	Actividades	Indicadores	
1.1 Convivencia entre los docentes donde se propicie la responsabilidad e importancia de su rol social y docente	- Coordinación de la actividad entre la alta y media gerencia con los Coordinadores del Proyecto Institucional. - Gestión para localizar al especialista facilitador. - Reunión con el especialista para definir las pausas de intervención para la convivencia. - Ejecución de la convivencia.	-Redacción y producción de comunicación. -Envío y recepción de la comunicación. -Ejecución de la reunión entre la alta y media gerencia con los Coordinadores. -Registro de acuerdos y conclusiones. -Ubicación del facilitador. -Solicitud de servicio. -Confirmación del servicio. -Acuerdo del lugar y fecha para planificar con el especialista. -Disertación de las necesidades e intereses de los instructores y la estrategia de motivación al logro. -Unificación de criterios técnicos y logísticos para el logro del objetivo. -Gestión de recursos materiales y técnicos. -Definición de la dinámica grupal. -Diseño de la estrategia Metodológica y producción de los recursos de apoyo. -Elaboración del Cronograma de actividades durante el evento: Lugar y fecha prevista. -Preparación de la sede. -Convocatoria a los participantes. -Recepción de los participantes. -Presentación de los recursos materiales y técnicos	-Oficios. -Envíos y Recepción. -Desarrollo. -Acta -Especialista. -Env.de correspondencia -Recepción -Pautas. -Reunión. -Criterios -Adquisición -Técnicas -Diseño y Producción. -Cronograma. -Acondicionamiento -Invitación. -Desarrollo de la convivencia. -Proporción de recursos y aplicación de técnicas.	

Plan de Adiestramiento Docente (cont.)

Objetivo Específico N° 2 Orientar a los instructores sobre la diversidad de medios tecnológicos y modalidades que se ofrecen como recurso para participar en actividades atractivas de actualización permanente.			
Operación	Acciones	Actividades	Indicadores
2.1 Proporcionar información sobre los medios tecnológicos y modalidades que se ofrecen como recurso para participar en actividades de actualización permanente.	- Reunión entre las personas involucradas para la organización del evento.	- Redacción y producción de comunicación. -Envío y recepción de la comunicación. -Ejecución de la reunión. -Designación de los equipos de trabajo.	-Oficios. -Envíos y Recepción. -Desarrollo. -Acta
	- Selección y evaluación de los recursos tecnológicos y modalidades que se demandan y ofertan por parte de los equipos técnicos	-Indagación sobre la existencia y disponibilidad de los recursos tradicionales y novedosos. -Revisión y selección de los recursos tradicionales y novedosos. -Descripción de sus características y su acceso. -Caracterización de los recursos tecnológicos sencillos y complejos. -Diseño de la estrategia Metodológica y producción de recursos de apoyo para la presentación del tópico.	-Investigación. -Selección -Descripción -Listar -Diseño y Producción.
	- Desarrollo del tópico y disertación sobre la diversidad de recursos tradicionales y novedosos.	-Convocatoria a los participantes para el curso sobre recursos y modalidades. -Recepción de los participantes. -Presentación de la diversidad tecnológica como medio inminente para el manejo de la información. -Presentación de las modalidades de capacitación y actualización. -Caracterización de los recursos y de las modalidades. -Ventajas y desventajas de los medios tecnológicos y de las modalidades. -Relación existente entre medios y modalidades. - Descripción de los medios tecnológicos para acceder a la información dentro de una modalidad determinada. -Disertación acerca de los recursos que posibilitan la información atractiva como objeto de capacitación y actualización permanente.	-Circular. -Desarrollo. -Exhibición -Exponer -Listar. -Listar -Identificación/ relación -Descripción -Discusión en pequeños grupos.

REFLEXIONES FINALES

1. En cuanto a las características académicas de instructores. La situación comentada demuestra la incongruencia entre la normativa legal vigente y la realidad encontrada, en la que un promedio de casi el 90% no ha realizado, ni se encuentra en estos momentos cursando estudios profesionales, ni cursos en su área, ni en el área docente, lo que certifica la necesidad de los instructores en materia de actualización y mejoramiento que eleve los niveles de conciencia y contribuyan a garantizar la efectiva y legítima práctica pedagógica o andragógica.

2. En cuanto a las necesidades de adiestramiento se puede concluir que no hay pertinencia entre la productividad individual y la institucional, los instructores no conocen la misión de la institución ni el objetivo del "Proyecto Institucional". Es necesario que los instructores conozcan el ámbito institucional pero no con su implantación, sino con intercambio de ideas, con la evaluación de metas y objetivos donde converjan los intereses del instructor y de la institución.

3. En cuanto a la viabilidad del plan se puede concluir que se observó una toma de decisiones por parte de la alta gerencia y a favor del plan de adiestramiento, igualmente la motivación al cambio por parte de los coordinadores e instructores, determinó la viabilidad social del mismo. En cuanto a los recursos humanos y materiales; en su mayoría no tendrán costo alguno para la institución; Sin embargo se consideró la contribución del personal obrero y empleados para el trabajo que generará la ejecución del plan de adiestramiento.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Biznet (1996). Estrategias de Negocios en la Web. *Mi Guía Argentina*. Rosario – Argentina.
- Chiavenato, I. (1995). Cap. 13. Entrenamiento y Desarrollo de Personal. En: *Administración de Recursos Humanos* (segunda edición), Santa Fe de Bogotá, Colombia: McGraw-Hill Interamericana, S.A.
- CINTERPLAN (1995). *Problemática de la Educación, Planificación e Investigación Educativa en la América Latina*. Publicaciones CINTERPLAN.
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999). *Gaceta Oficial* No. 36.860 (Extraordinario). Caracas: Ediciones Dabosan, C.A.
- Deming, Edward (1995). *Calidad, Productividad y Competitividad*. Edición Díaz Santos. Madrid – España.
- Drucker, Peter (1999). *Los Desafíos de la Gerencia para el siglo XXI*. Santa Fe de Bogotá, Colombia: Ediciones Norma.
- Friedman, J. (1995) La vocación de la Planificación. En: *Cuadernos de la Sociedad Venezolana de Planificación* (SVP), Vol. 2, Nos. 7 y 8. Caracas – Venezuela.

- Ministerio de Educación (1995). Dirección de Estadísticas e Informática. Caracas – Venezuela.
- IESA / Hay Group (1998). *Tercer Estudio Sobre Competitividad en Organizaciones Venezolanas*. Ediciones IESA. Caracas - Venezuela.
- Ley Orgánica de Educación(1980). *Gaceta Oficial* No. 2.635 (Extraordinario). Caracas – Venezuela.
- OCEI (1998). *Encuesta Social Sobre Deserción Estudiantil*. Caracas - Venezuela.
- Requeijo, D. y Lugo, A. (1996). *Administración Escolar*. Editorial Biosfera. Caracas – Venezuela.
- UPEL (1997). Universidad Pedagógica Experimental Libertador. *Revista Cultural*. Caracas – Venezuela.

Comercio, Logística y Transporte

El Factor Humano en la Gestión de la Seguridad Marítima[†]

Por: Rosalba Carolina Ruiz Farrera^{*}

ABSTRACT

Human Factor in Maritime Safety Management

The purpose of this paper is to analyze the Human Factor as an irreplaceable component in the practice of the Maritime Safety. Assuming that Maritime Safety is a system made up of people, then we cannot discard the human factor and its errors within it. Traditionally, maritime accident investigations has been focused on material failure, equipment and/or systems malfunctions, but in recent years it has become increasingly evident that human factors are responsible for a greater number of maritime casualties than any other element. Besides of technological advances in Maritime Transport and Safety, it has been impossible to avoid accidents; the reason is because the maritime system is a people one, in which they interact with technology, the ship and environment. Based on those facts the International Maritime Organization (IMO) has created several resolutions about this matter so the involved actors become aware of it's importance for preventing maritime accidents and to reduce their occurrence and consequences. This paper discusses, based on several authors points of view, what Human Error is and it's historical antecedents, providing numbers and data regarding accidents occurred in recent years, analyzing the Competent Error concept and, finally, several treaties that approach this matter.

Keywords: Maritime Safety, Human Error, Competent Error, Human Factor.

RESUMEN

El propósito de este trabajo es analizar al Factor Humano como componente insustituible en la práctica de la Seguridad Marítima. Partiendo de la premisa de que ésta es un sistema que está compuesto por personas, entonces no puede descartarse al factor humano y sus errores dentro del mismo. Tradicionalmente, la investigación de los accidentes se ha

[†] Trabajo presentado ante la Cátedra de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación de la Maestría en Transporte Marítimo, Mención Negocio Marítimo, de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe.

^{*} Licenciada en Estudios Internacionales, Universidad Central de Venezuela, 2000. Cursante de la Maestría en Transporte Marítimo, Mención Negocio Marítimo, Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe.

concentrado en las fallas de los equipos, suministros y/o sistemas, pero en los últimos años se ha hecho más evidente que el factor humano es responsable de un mayor número de accidentes marítimos que cualquier otro elemento. Independientemente de los avances tecnológicos alcanzados hasta el momento en materia de Seguridad y Transporte Marítimo, no se ha conseguido evitar que los accidentes ocurran, principalmente, debido a que son las personas las que interactúan tanto con las tecnologías, como con el buque y con el medio ambiente. Tomando en cuenta estas premisas la Organización Marítima Internacional (OMI) ha creado varias resoluciones que tratan el tema con el fin de que los actores involucrados tomen conciencia sobre la importancia del mismo para la prevención de los accidentes marítimos así como para mitigar su ocurrencia y consecuencias. En este artículo se explica, según el punto de vista de varios autores, lo que se entiende por Error Humano y sus antecedentes históricos; se proporcionan cifras con base en los accidentes en los que se ha evidenciado; se analiza el concepto del Error Competente; y, finalmente, algunos de los tratados más importantes que abordan la materia.

Palabras Clave: Seguridad Marítima, Error Humano, Error Competente, Factor Humano.

EL ERROR HUMANO

Desde la perspectiva de la Organización Marítima Internacional (OMI¹, 2003a), Resolución A.947(23), el factor humano en el sector marítimo es una cuestión compleja y polifacética que comprende todo el espectro de actividades humanas llevadas a cabo por las tripulaciones de los buques, los responsables de la gestión en tierra, los organismos reguladores, las organizaciones reconocidas, los astilleros, los legisladores y otras partes interesadas. Entre los objetivos de la organización se encuentran el promover y comunicar mediante principios basados en el factor humano una cultura de la seguridad marítima y una percepción más clara de la importancia del medio marino, y proporcionar el marco necesario para fomentar la búsqueda de soluciones no reglamentarias así como evaluar dichas soluciones con arreglo a principios basados en el factor humano.

Vergara (cp Crespo, 1998, p. 3), dijo: "Antes se debía proteger al hombre de los peligros del mar, hoy se debe proteger al mar de los peligros del hombre". Según el Ministerio de la Presidencia de España (2001, p. 262), el Error Humano se puede definir como "la desviación, de una persona o grupo de personas, de las prácticas aceptadas o convenientes que puede tener resultados inaceptables o indeseables". Rothblum, Wheal y otros (2002, p. 14) de-

¹ Organismo de las Naciones Unidas, con sede en el Reino Unido, especializado en la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima. Inició sus funciones en 1959.

finen al error humano como: “una decisión incorrecta, una acción impropia o como la falta de la toma de una decisión...”.

Para Gaitán (2001, p. 68):

...todos los procesos de las operaciones que se producen en la industria del transporte marítimo descansan en el factor humano, como componente insustituible hasta el momento. De sus competencias y potencialidad, dependerá la minimización de los riesgos y el incremento de la seguridad en las operaciones marítimas...

Un elevado porcentaje de accidentes marítimos son atribuibles al error humano y a omisiones de las normas mínimas de seguridad. Con base en lo anterior se puede considerar que el factor humano es elemento crucial en la seguridad marítima y en la protección del medio marino; en tal sentido, aunque es posible adoptar cualquier número de convenios técnicos para elevar las normas respecto a la construcción de buques y del equipo que éstos deben llevar, así como utilizar la mejor tecnología de punta, finalmente la gente de mar es la responsable de la operación segura de los buques.

Si bien resulta imposible garantizar una seguridad absoluta, entendiendo como tal a la eliminación total de accidentes² en cualquier actividad en la que esté presente el factor humano³, en los últimos años han venido sucediéndose algunos accidentes marítimos de importancia que han hecho que los Estados y la OMI se den cuenta de que el tema del Factor Humano no debe seguir pasando desapercibido en el ámbito marítimo. A continuación se describen brevemente algunos de estos accidentes.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El petrolero *Torrey Canyon* se hundió en 1967 frente a las costas inglesas derramando 120.000 toneladas de petróleo crudo al mar. Se trataba de la primera catástrofe mundial de contaminación por hidrocarburos y se atribuyó a una causa aparentemente simple: un error náutico achacable por completo al

² *Accidente*: “Evento o serie de eventos no planificados que traen como resultado consecuencias no deseadas” (Center for Chemical Process Safety, 1992, p. 327).

³ “No es posible descartar completamente que un factor externo fortuito o el error humano puedan ocasionar un accidente, incluso de consecuencias catastróficas” (Carlier, 2004, p. 49).

capitán del buque. Sin embargo, se descubrió que el capitán estaba sometido a presiones económicas considerables para llegar a puerto a tiempo – si no lo conseguía el buque se retrasaría otros seis días- asimismo se encontraba a bordo de este buque desde hacía un año y un día sin vacaciones de ningún tipo, por lo que padecía de considerable fatiga.

Durante la trayectoria de los acontecimientos que dieron lugar al siniestro se produjeron una serie de eventos que fueron decisivos: además de la presión comercial para que el barco pudiera hacer un buen tiempo, el capitán no estaba familiarizado con la ruta, no solicitó la ayuda de un práctico a su paso por un canal angosto, y no redujo la velocidad cuando se encontró con un grupo de pesqueros que se encontraban faenando en las proximidades del canal. Todos estos hechos, puestos unos detrás de otros, nos llevan a una acción insegura, previa a un accidente (Céndon, 2004, p. 9).



Accidente del "Torrey Canyon" (1967)

Fuente: www.zeesleepvaart.com/torreycanyon.eng.htm

Después de haber tomado conciencia de las dimensiones que estaba tomando el vertido, las autoridades competentes decidieron bombardear la mancha de petróleo para que éste se quemase. La marina británica arrojó gasolina sobre el petrolero y después fue bombardeado.

Este desastre ecológico trajo como consecuencia el despertar de la conciencia internacional ante el creciente riesgo, y la búsqueda de soluciones relativas a la responsabilidad civil derivada de los derrames petroleros provocados por buques tanque; y proporcionó un estímulo importante para el desarro-

llo de dos acuerdos voluntarios – de carácter privado - y tres Convenios internacionales.

Otro ejemplo, notorio de la presencia del error humano citado del United States Coast Guard (1979), es la colisión entre la *M/V Santa Cruz II* y el *USCG Cuyahoga* la noche del 20 de Octubre 20 de 1978. El *Coast Guard Cutter Cuyahoga* transitaba por la Bahía de Chesapeake en Dirección al Río Potomac, cuando colisionó con la *M/V Argentina Santa Cruz II* que salía de la Bahía con dirección al Mar. Ambos barcos capitanes de barco notaron la presencia del otro en sus respectivos radares, pero el Capitán del *Cuyahoga* no entendió las señales que el Capitán de la *M/V Santa Cruz II* le hizo, y mal interpretó su rumbo y tamaño, por lo que cambio el rumbo de su nave colocándose en el camino de la otra, adicional a esto el capitán de la *M/V Santa Cruz II* también incurrió en un error cuando no realizó la comunicación puente a puente con la CGC, para informarle de su rumbo. Este accidente es completamente atribuible al Error Humano, y ocasionó la muerte de once miembros de la Guardia Costera Americana que iban a bordo del *Cuyahoga*.



Colisión entre el CGC Cuyahoga y M/V Santa Cruz II, 1978

Fuente: http://www.uscg.mil/hq/g-cp/history/gifs/Cuyahoga_Wreck1.jpg

La zozobra del *Herald of Free Enterprise* en 1987, que ocasionó 193 muertes entre pasajeros y miembros de la tripulación, se debió a que las puertas del ferry permanecieron abiertas después de abandonar el muelle por omisión de los tripulantes. Aunque este accidente se debió parcialmente a errores cometidos por personas en puestos de relativamente poca responsabilidad, gran parte de la culpa podría achacarse a la mala gestión de los altos escalafones

de la administración de la nave. Este accidente provocó la exigencia de medidas llamadas a mejorar la seguridad de un tipo de buque que ha tenido un notable éxito desde el punto de vista comercial.



**Nafragio del ferry británico "Herald of Free Enterprise"
frente al puerto belga de Zeebrugge, 1987**

Fuente: www.hot.ee/estoniakatastroof/enterprise.html

El hundimiento del buque petrolero *Erika*, que sucumbió el 12 de diciembre de 1999 en la costa atlántica bretona (Francia) derramando 30.000 toneladas de crudo se debió, principalmente, a que carecía de doble casco, llevo a que la Unión Europea tomara medidas para exigir la eliminación de los buques tanque de un solo casco dentro de las aguas de la Unión, como también el incremento de los límites de indemnización establecidos en el Convenio de Responsabilidad y el Convenio del Fondo.

Construido en 1975, tenía una tripulación multinacional con malas condiciones técnicas y condiciones de trabajo precarias (sin preparación y con bajos salarios). Con unas condiciones de navegabilidad malas (temporal con vientos de hasta 80 km/h y olas de mas de 6 mts.), según recogen los comunicados realizados por el capitán, especificando que tenían fallos en el gobierno del buque y se encontraban escorados (Zubillaga, s/f, p. 1).

El *Erika* navegaba desde Dunquerque (Francia) a Livorno (Italia) con una carga de fuel pesado y poco después de salir de puerto comenzó a manifestar problemas, llegándose a partir en dos con el posterior derrame de 14.000 toneladas de petróleo de las 30.000 que transportaba. Miles de pájaros murieron y 400 km de costa quedaron contaminados. Las labores de limpieza se extendieron por casi 4 años, hasta Diciembre del 2003, cuando se estimó que el

costo total de la eliminación de los desechos producto de este naufragio superaban los 46 millones de Euros.



Hundimiento del buque petrolero ERIKA (12 de diciembre de 1999)

Fuente: <http://www.spiegel.de/jahreschronik/0,1518,grossbild-252446-331482,00.html>

Capítulos como los descritos se repiten a lo largo de la historia del transporte marítimo. El 16 de marzo de 1978, el petrolero "*Amoco Cádiz*" embarranca y derrama 223.000 toneladas de crudo frente a las costas francesas de Bretaña. Este vertido se encuentra en la lista de los más grandes de la historia, ya que no sólo afectó la ecología de la región y numerosas industrias relacionadas con la pesca, sino también la industria turística de la zona.

También tenemos que el 19 de julio de 1979, se produjo un inmenso vertido debido a la colisión de los superpetroleros *Aegean Captain* (de 200.000 ton) y el *Atlantic Empress* (de 260.000 ton.), cerca de Trinidad y Tobago. En este accidente se perdieron 280.000 toneladas pero no se conocen datos específicos sobre la cantidad de hidrocarburos que fue vertido al mar.

El 24 de marzo 1989, el petrolero *Exxon Valdez* cargado con 1,264,155 barriles de crudo, derramó una quinta parte de su cargamento (OMI, 1998, pp. 10) en el Prince William Sound, Alaska, afectando a una de las más importantes reservas ecológicas norteamericanas. A raíz de este accidente, el congreso Norteamericano promulgó su propia Ley sobre Contaminación por Hidrocarburos en 1990 (Oil Pollution Act), que establecía que todos los buques tanque que entraran en Aguas territoriales americanas debían contar con el doble casco; asimismo Estados Unidos solicitó a la OMI la implementa-

ción del doble casco para todos los buques tanque. Debido a que en anteriores oportunidades se había propuesto el establecimiento del doble casco y este había sido rechazado por la industria petrolera, por los costes que esto implicaba, varios estados miembros de la OMI solicitaron que se contemplara la implementación de proyectos equivalentes para los buques existentes.

El 14 de noviembre de 2002 comenzó el periplo del *Prestige*, un buque monocasco de 26 años de antigüedad, cargado con más de 77.000 toneladas de fuel. Lo que en principio fue tan sólo la abertura de una fisura en el costado del barco, culminó con su hundimiento frente a las costas de Galicia. El 18 de noviembre, después de navegar con una brecha en su casco de 40 metros que produce el vertimiento de entre 12 y 15.000 toneladas de fuel al mar, se parte en dos a 133 millas del cabo Fisterra - la Coruña, España, y se hunde con 60.000 toneladas de fuel en sus tanques.



Cronología del hundimiento del buque petrolero Prestige (Noviembre de 2002)

Fuente: <http://www.elperiodico.com/info/galerias/PRESTIGE/fotosprestige.htm>

En general, la mayoría de estos accidentes ha generado reacciones de Estados y organismos internacionales como la OMI, lo cual ha redundado en resoluciones, convenios y disposiciones legales que pretenden minimizar las causas que los ocasionaron y, por ende, garantizar un futuro más seguro en términos de navegación. Lamentablemente, como lo señala un artículo de la Asociación Española de Marina Civil (AEMC, 2005, p. 1):

En relación con ese divorcio entre navegantes profesionales y autoridades marítimas, se constata una tradición: los cambios normativos en la mar vienen precedidos por una catástrofe: *Titanic*, *Torrey Canyon*, *Amoco Cádiz*, *Exxon Valdez*, *Erika* y *Prestige*. Es decir, no suele haber anticipación y prevención, sino que se espera a la catástrofe para reaccionar.

CIFRAS DEL ERROR HUMANO

No hay que olvidar que el entorno marino es hostil e implacable. Según las estadísticas presentadas en la Reunión Marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo de 1996 -citado en (OIT, 2000, p. 3), entre 1994 y 1996, naufragaron 180 buques de más de 500 toneladas, cobrando la vida de más de 1.200 pasajeros y tripulantes.

Un estudio realizado por *The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association* (UK P&I Club, 1999, p. 21), basado en información de reclamos recogida entre enero de 1987 y enero de 1997, muestra que 58% de los desastres marítimos son causados por errores humanos, y entre los factores determinantes se encontraron: fallas en la formación, desconocimiento de nuevas tecnologías, escasa familiarización con el buque, y fatiga.

En el 77º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (2003) se expresa que al menos el 80% de los siniestros marítimos se deben al factor humano; otras estadísticas citadas por Rothblum, Wheal y otros (2002, p. 13) consideran que éste es la causa de entre 75% y 96% de las pérdidas de vidas humanas en los accidentes marítimos:

- (a) Entre el 84% y el 88% de los accidentes de buques tanqueros.
- (b) 79% de los accidentes en remolcadores.
- (c) Entre el 89% y el 96% de las colisiones.
- (d) 75% de los incendios y explosiones a bordo.

Los accidentes no ocurren por un solo error humano, sino por la confluencia de varios, generalmente un solo error humano no pone en riesgo al buque, pero varios a la vez aumentan el riesgo de que el mismo ocurra. Esto ha concienciado a los armadores y a los operadores de buques de la importancia de establecer y mantener una cultura de Seguridad.

En el 93% de los accidentes marítimos convergen varios errores humanos, usualmente cometidos por dos o más personas; pero lo más resaltante... fue que cada error humano cometido formaba parte de una cadena, en la cual si alguno de estos no hubiese ocurrido el accidente no se hubiera producido; por lo que ... si se consigue prevenir algunos de estos errores, o que por lo menos se logre que algunos de estos se detecten y sean corregidos se podría lograr un incremento de la seguridad marítima y una reducción importante del número de accidentes y muertes ocurridas por los mismos". (Rothblum, Wheal y otros 2002, p. 13).

Dicho en otras palabras, un accidente puede ser evitado si se mantiene un estricto control y seguimiento de los sucesos individuales que se producen en un buque, siguiendo un patrón de observación y vigilancia la cadena que ocasiona un accidente puede ser evitada.

En un estudio realizado por el Instituto de Economía Marítima de Bremen,

se afirma: “Sobre 330 accidentes de buques examinados, el 75% se debía a dos factores; la tripulación tenía una excesiva carga de trabajo y una formación inadecuada” (Siciliano, s/f, s/p).

En la década de los noventa, según datos de la Comisión Europea (García, s/f, p. 2), naufragaron 593 buques en todo el mundo. Todos estos naufragios se originaron por errores humanos, teniendo como principal causa la escasa formación de la tripulación; las deficiencias en la conservación de los buques, y la avanzada edad de los mismos. Se puede inferir entonces que las prácticas de abaratamiento de costos basadas en el escaso mantenimiento y la falta de adiestramiento de la tripulación, incrementan el riesgo de accidentes causados por errores humanos.

Las estadísticas del Movimiento de Seguridad, Chicago, USA, revelan que sólo el 4% se deben a causas fortuitas y el 96% a actos o condiciones inseguras provocados por el hombre... Las estadísticas del P&I revelan que: el 57% de los accidentes provienen directamente del personal del buque. El 28% corresponden a fallas materiales provocadas por el hombre. El 6% se deben a deficiencias en procedimientos operacionales. El 5% son accidentes bajo investigación. Y el 4% corresponde a actos de fuerza mayor y otros (Pérez, 1998, cp Crespo, 1998, p. 9).

Como se puede observar en las estadísticas presentadas, la influencia del error humano en la ocurrencia de accidentes marítimos es sumamente elevada, superior al 75% en la mayoría de los casos, por lo que los gobiernos, las organizaciones internacionales, las compañías navieras, los armadores, en fin, todos los entes involucrados en la Seguridad Marítima, deben tomar muy en serio la investigación de las causas que producen dicho error. Según el *US Coast Guard*, el error humano es la causa del 75 al 96 % de los accidentes marítimos. De acuerdo con esto, el Capitán Heberveke (1998, cp Crespo, 1998, pp. 6-7) clasifica los errores humanos en cinco grupos principales:

Administración: (Ej. Procedimientos o reglamentos deficientes, inadecuadas comunicaciones o coordinación).

Calidad del operador: (Ej. Inatención o descuido, fatiga).

Entorno laboral: (Ej. Equipo pobre en diseño, entorno natural peligroso).

Conocimientos: (Ej. Conocimientos técnicos inadecuados, inadecuados conocimientos de las operaciones de transbordo).

Toma de decisiones: (Ej. Juicio pobre, inadecuada información).

Dentro de estos cinco grupos los tres problemas principales son:

- Fatiga.
- Deficiente coordinación puente práctico de la tripulación.
- Deficientes conocimientos técnicos (especialmente de radar).

La mayoría de los accidentes causados por el error humano provienen de la propia organización, como por ejemplo decisiones de gerencia poco acertadas.

das, personal o entrenamiento inadecuado, falta de ergonomía, etc.

A veces no se necesita más que una acción negligente para poner en riesgo la vida de toda una tripulación. El cansancio también es un factor de riesgo, por las faltas de atención y concentración que provoca. “De todos los siniestros marítimos investigados, más de las tres cuartas partes pueden imputarse a error humano, generalmente por falta de capacitación y adiestramiento o problemas de comunicación entre los miembros de la tripulación” (OMI, 1999, p. 5).

En este orden de ideas, podemos decir que el sector marítimo tiene características de trabajo muy distintas a las de otros sectores. La gente de mar está ausente de sus hogares durante días o tal vez semanas seguidas. Tienen que pasar incluso los períodos de descanso y días libres en su lugar de trabajo y su vida social gira alrededor de sus colegas, en lugar de girar en torno a amigos que ellos mismos eligen. Si están enfermos, pueden transcurrir varios días antes de que les atienda un médico, y las inclemencias del tiempo pueden impedirles descansar.

W.H. Heinrich desarrolló la denominada teoría del Efecto Dominó, mediante la cual se estima que 88% de los accidentes son provocados por actos humanos peligrosos, el 10% por condiciones peligrosas y el 2% por hechos fortuitos (Heinrich, 1931, cp Raouf, 2001, p. 6). En esta teoría, Heinrich expresa que para que ocurra un accidente deben ocurrir una secuencia de cinco factores, en el que cada factor actuaría sobre el siguiente de manera similar a como lo hacen las fichas de dominó, que van cayendo una sobre otra. La secuencia de los factores que según este autor provocan un accidente son los siguientes:

1. Antecedentes y entorno social;
2. Fallo del trabajador;
3. Acto inseguro unido a un riesgo mecánico y físico;
4. Accidente,
5. Daño o lesión.

El autor explica que del mismo modo en que la retirada de una ficha de dominó de la fila interrumpe la secuencia de caída, la eliminación de uno de los factores mencionados anteriormente evitaría el accidente y el daño subsiguiente, siendo la ficha ideal a ser retirada la número 3 debido a que es en la que se puede tener mayor control (Idem, p. 6).

La naturaleza de la vida en el mar puede causar problemas médicos, sociales y psicológicos, pero el mayor de todos ellos es la fatiga. Por lo que si se considera a la seguridad del transporte marítimo como un sistema, obviamente se conjugan una serie de factores que son de relevante importancia. Podemos mencionar como determinantes: el entrenamiento, la falta de conoci-

miento, la inadecuada preparación, el desconocimiento de medidas de prevención y seguridad, el uso de nuevas tecnologías sin adiestramiento, la fatiga, la falta de ergonomía, las cuales colocan en peligro la vida humana en el mar, la seguridad del medio acuático, la carga, el buque y sus componentes.

Cuando se toma en cuenta el error en el proceso de investigación y análisis de los incidentes⁴ marítimos se pueden generar grandes beneficios para la compañía, incluyendo la disminución de los mismos, aumento de la productividad y mayor confianza del personal del buque, etc.

ERROR COMPETENTE

En la revista *Marine Surveyor* (Herrera DKP Ajustadores y Peritos de Seguros, 2001) se subraya la importancia de entender lo que alguien definió como "error competente" -el hecho de que personas competentes con la debida formación no observen los procedimientos establecidos-. Gran parte de la responsabilidad por estos errores recae, según el artículo, en la gestión o administración de la nave: "la responsabilidad organizativa o institucional puede ser una de las principales causas subyacentes en la mayor parte de los accidentes generalmente atribuidos al error humano" (Herrera DKP Ajustadores y Peritos de Seguros, 2001, p.2).

López (2001, p. 13), define el error competente como: "...el hecho de que tripulantes competentes con la debida formación no observen ni cumplan los procedimientos establecidos...".

Gray (1978, cp López, 2001, p. 14) dice:

La responsabilidad parecía tener que ver, al menos en parte, con la organización, lo que significa que los medios más eficaces de tomar medidas preventivas parece depender de la gerencia naviera, de los gobiernos o de ambos (...). En ABS (1996), el Sr. Gray cuando define lo que es el "error competente" y afirma que gran parte de la responsabilidad de estos errores recae en la gestión: "La responsabilidad organizativa o institucional, puede ser una de las principales causas subyacentes en la mayor parte de los accidentes generalmente atribuidos al error humano".

Gran parte de la responsabilidad en los siniestros no es sólo de los tripulantes; estas responsabilidades en la utilización de los recursos humanos son

⁴ *Incidente*: Todo suceso imprevisto y no deseado que interrumpe o interfiere el desarrollo normal de una actividad sin ocasionar consecuencias lamentables.

en gran parte atribuibles a las empresas y a los organismos o autoridades a cargo de controlar las mismas.

El plan de guardacostas diseñado en 1995: “Prevención a Través de la Gente”, consta de cuatro pilares fundamentales: la tecnología, el ambiente de trabajo, la gestión y la gente competente; estos cuatro pilares en conjunto influyen de manera importante en una gestión efectiva de la Seguridad Marítima, pero cada uno de ellos por separado no garantiza el cumplimiento de la misma.

Tomando en cuenta el error humano como causa principal de los accidentes y en las cifras dadas anteriormente, así como en las causas que originan el error y en el concepto del error competente, se puede decir que el mejoramiento del factor humano a través de la motivación y la correcta utilización de los recursos constituye una ineludible necesidad que no se puede dejar de lado si se considera la relevancia que tienen los siniestros marítimos con respecto a sus costos y al medio ambiente.

De lo anterior se puede inferir que mejorando la gestión, se mejora la seguridad, pero también es necesario mejorar las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. La finalidad de un sistema de gestión de la seguridad marítima es la de establecer la organización y los medios para conseguir un control más eficaz de la seguridad y prevenir los riesgos de contaminación.

En este sentido, el Capítulo IX del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)⁵, se preocupa también por garantizar una gestión de la seguridad en torno a todas las operaciones relacionadas con un buque. De esta forma, la compañía naviera es la responsable de definir, implantar y mantener al día un sistema eficaz de gestión de la seguridad tanto en la organización en tierra como a bordo de los buques. El sistema debe incluir requisitos tales como una política de protección de la seguridad y del medio ambiente marino, prácticas y procedimientos para unas operaciones correctas de seguridad, niveles definidos de autoridad y responsabilidad, procedimientos para informar de accidentes, y procedimientos de respuesta a emergencias. (OMI, 1998).

Es a partir de los años 90 que se da un giro en el enfoque del factor humano desde el punto de vista de las Organizaciones Internacionales en la mate-

⁵ Capítulo IX: Gestión de la seguridad operacional de los buques. El objetivo principal del nuevo capítulo es hacer obligatorio el Código internacional de gestión de la seguridad (IGS). El Código IGS fue aprobado por la decimoctava Asamblea en 1993 mediante la resolución A.741(18).

ria, como se ha visto, se crea el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM Code) en 1993, y en la Conferencia de las Partes del *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW-78) celebrada en Londres entre junio y julio de 1995 se establece lo siguiente:

Recordando que un elevado porcentaje de los siniestros marítimos y casos de contaminación se deben al error humano (...) Entendiendo que un medio eficaz de hacer disminuir los riesgos asociados con el error humano en el funcionamiento de los buques de navegación marítima es asegurarse de que se observen las más elevadas normas posibles de formación, titulación y competencia de la gente de mar empleada en dichos buques.

Al respecto, Brown (1992 cp Gaitán, 2001, p. 80), expone:

Es indudable que el escenario actual plantea un nuevo estilo de formación y entrenamiento para mejorar los niveles, de seguridad en el transporte marítimo, que vaya más lejos de lo planteado en el Convenio de Formación Titulación y Guardia de la Gente de Mar o el Código Internacional de Gestión de la Seguridad; es decir, utilizar otros mecanismos además de los exigidos en los indicados Convenios. Este reto exige, sin dudas ingenio, capacidad, intuición y agudeza para lograr la efectividad de la seguridad al más bajo costo, operación no muy fácil de alcanzar sin la indispensable voluntad de cambio. La tecnología y la legislación no bastan por si solos, se requiere de Gerencia de Calidad y Trabajo en Equipo, además, tomar conciencia de que el talento humano será lo único que permita alcanzar una autentica competitividad y elevada seguridad.

Si bien es cierto que se han creado numerosos convenios y resoluciones que tratan el tema de la influencia del factor humano en la Seguridad Marítima, se necesita más que convenios o regulaciones para reducir la cantidad de accidentes propiciados por el Error humano, como bien se indica:

Resulta ingenuo suponer que los convenios, normas y estrategias indicadas hasta el momento garanticen, intrínsecamente, que la seguridad en las operaciones marítimas sea más efectivas y que el error humano se reduzca a una mínima expresión. Estos instrumentos solo permiten ampliar la disponibilidad de modelos y técnicas para reducir los índices de discrepancia entre lo que se hace y lo que se debe hacer. Desde luego resultaría igualmente idealista sostener que el entrenamiento va a resolver, por sí solo, todos los problemas de inseguridad (...) Lo importante no es lo que se posee y lo que se conoce, sino lo que se hace con lo que se tiene y con lo que se sabe (Gaitán, 2001, p. 68).

Sin embargo, cabe destacar que gracias a las mejoras de las normas, la aplicación del nuevo régimen de inspecciones de las disposiciones del SOLAS y del STCW, y a una reglamentación más estricta de las características estructurales, mecánicas y operativas de los buques, así como a la introducción de sistemas de navegación tecnológicamente avanzados, actualmente se pierden menos buques y menos vidas en el mar que hace una década. La magnitud de la contaminación marina por los buques de navegación son me-

nores, pero no se han podido evitar de un todo, y esto es debido a que el común denominador de los accidentes marítimos es el factor humano, por lo que se refleja la importancia y las ventajas de crear una verdadera cultura⁶ de seguridad que abarque e involucre a todos los elementos del sector del transporte marítimo.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI en su período de sesiones número 77 define la cultura de la seguridad como

...una cultura en la que existe un empeño considerable y fundamentado para reducir hasta un nivel 'tan bajo como sea razonablemente posible' los riesgos que corren los individuos, los buques y el medio marino. Específicamente, una organización que realice esfuerzos para lograr ese objetivo, obtendrá beneficios económicos y sociales dado que se mantendrá un equilibrio adecuado entre la consecución de la seguridad y los intereses comerciales (OMI, 2003).

CONCLUSIONES

Se podría decir que en el ámbito marítimo, desde ya hace varios años, se viene hablando cada vez con mayor profundidad del factor humano como elemento productor del error humano, dando lugar así a los accidentes y luego, como consecuencia, a los siniestros. Así, en una actividad de riesgo como es la navegación marítima, se percibe cada vez con mayor claridad la importancia que reviste este delicado eslabón de la industria.

Se podría llegar también a la conclusión de que el origen de un siniestro no se debe a un solo error, sino que en él pueden intervenir directa o indirectamente desde el armador del buque, las administraciones marítimas, las sociedades privadas hasta los gobiernos y legislaciones de los Estados (de Bandera, Ribereños y Rector del Puerto).

La seguridad no es simplemente una cuestión del cumplimiento de normas y regulaciones; es una labor que involucra a la toda la compañía naviera, que debe estar orientada hacia una cultura efectiva de la Seguridad.

La investigación de los accidentes proporciona más información sobre el origen y las causas que lo propiciaron. Conociendo las circunstancias y las causas del accidente se puede aprender de los errores cometidos. Se debe

⁶ *Cultura*: conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época, grupo social, etc., también se puede definir como la suma de la actitud y de la actuación colectiva de un grupo de personas.

adoptar las mejores prácticas obtenidas de las experiencias de las empresas navieras para así tratar de minimizar la ocurrencia de nuevos accidentes.

La adopción universal de estándares internacionales de gestión de calidad (ISO 9000), que se han plasmado en el sector marítimo a través del Código ISM y del Convenio STCW-95, no son suficientes para abarcar los nuevos conceptos mundiales sobre la preponderancia del factor humano y su rol decisivo en la seguridad marítima. Estos estándares contemplan la calidad en la capacitación y gestión operativa, pero no han apreciado correctamente la causa más importante de los siniestros que es el factor humano y que tiene intervención directa en mas del 80% de ellos.

Estas cifras son relevantes para demostrar la necesidad de adoptar decisiones en esta materia con carácter urgente. Con esta realidad, es de vital importancia centrarse en el factor humano, si se considera la magnitud que tienen los siniestros marítimos con respecto al medio ambiente.

Se hace necesario revisar temas como los de la multinacionalidad de la tripulación, la ergonomía, la calidad de vida de la gente de mar, el cumplimiento de los tratados internacionales en lo referente a horas máximas de trabajo (OMI, 1995, versión revisada del STCW) y (OIT, 1996, Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques), para así tratar de minimizar la fatiga -causa principal considerada por los autores citados-. También se debe procurar crear una cultura de seguridad dentro del ámbito marino que abarque a todos (armadores, fletadores de buques, gobiernos, asociaciones internaciones y tripulación), que coadyuvara al mejoramiento de la Seguridad Marítima, basándose en que todos los entes involucrados se regirán bajos las mismas premisas de Seguridad.

Para concluir se puede citar a Brown (1992 CP Gaitán, 2001, p. 80): “El talento humano será lo único que permita alcanzar una autentica competitividad y elevada seguridad”.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Asociación Española de Marina Civil. *El Capitán de Puerto y La Seguridad Marítima*. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.marinacivil.com/articulos/articulo.asp?ida=1421> [Consulta: 2005, junio 07].
- Carlier, Manuel (2004). *La Normativa Marítima Internacional relativa a la Seguridad y al Medio Ambiente*. Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). [Documento en línea]. Disponible: <http://www.anave.es/Vinc%20Recientes/JORNADAS%20DERECHO%20vAMBIENTAL.pdf>. [Consulta: 2005, abril 08].
- Cendón C., José L. (2004). *La Seguridad Marítima en la OMI y los Siniestros Marítimos*. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.derechomaritimo.info/pagina/semaromi.htm>. [Consulta: 2005, mayo 12].

- Crespo, Domingo J. (1998a). Seguridad Marítima: El Factor Humano. *Revista Guardacostas-Revista Oficial de la Prefectura Naval Argentina*, Año XXXIV, No. 94, junio. República Argentina. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.cess.org.ar/macro/34-sep98/0998doc3.htm>. [Consulta: 2005, mayo 03].
- Crespo, Domingo J. (1998b). Seguridad y Prevención de Accidentes Marítimos. El Factor Humano: Primer Código de Gestión de los Recursos Humanos para las Actividades Marítimas. *Boletín del Centro de Capitanes de Ultramar*, No. 117, Año XXXVI, febrero. República Argentina. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.cess.org.ar/macro/35-oct98/1098doc2.htm>. [Consulta: 2005, mayo 20].
- Gaitán, José (2001). *Impacto del Entrenamiento de la Gente de Mar para una Seguridad Efectiva del Trabajo Marítimo*. Caracas: 1er. Seminario Internacional Nuevo Paradigma de la Seguridad Marítima.
- García, Carmen M. (s/f). Investigaciones -SAR- Seguridad Marítima. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.falsecurity.com/inv.doc>. [Consulta: 2006, mayo 25].
- Herrera, D.K.P. (2001). *Costo de los siniestros marítimos y principales causas. La gestión empresarial y las responsabilidades en los siniestros*. Lima. [Documento en línea]. Disponible: <http://herdkp.com.pe/adds/info/costosntrogestion.htm>. [Consulta: 2005, abril 22].
- International Maritime Organization (IMO). [Documento en línea]. Disponible: www.imo.org. [Consulta: 2005, abril 03].
- López G., Miguel (2001). *El Big Bang de la Empresa Naviera y su Impacto en la Seguridad a Bordo*. Caracas: 1er. Seminario Internacional Nuevo Paradigma de la Seguridad Marítima.
- Organización Internacional del Trabajo (OIT) (1996). *Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques*. 84ª Reunión. Ginebra. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.ilo.org/ilolex/spanish/convdisp1.htm>. [Consulta: 2005, mayo 30].
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1998). *El cincuentenario de la OMI: una serie de éxitos*. Documento informativo producido en el cincuentenario de la OM. Londres – UK.
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1998). *La OMI y la Seguridad de la Navegación*. [Documento en línea]. Disponible: http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D2328/SafeNaviSPANISH.pdf. [Consulta: 2005, octubre 28].
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1997). *La clave de la Seguridad Marítima óptima está en las personas*. Documento informativo producido con motivo del Día Marítimo Mundial. Londres – UK.
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1998). *SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974*. [Documento en línea]. Disponible: http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=1055&format=PDF. [Consulta: 2006, septiembre 20].
- Organización Marítima Internacional (OMI). Seminario Taller Sobre Legislación Marítima. Santo Domingo, 2 y 3 de agosto de 1999. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.seic.gov.do/marmerc/Miguelpres2W.htm>. [Consulta: 2005, abril 14].
- Organización Marítima Internacional (OMI) (2003). *Idea, Principios y Objetivos de la Organización con Respecto al Factor Humano*. Resolución A.947(23).

- Organización Marítima Internacional (OMI) (2003). *Influencia del Factor Humano, Definición del concepto de cultura de la seguridad*. Comité de Seguridad Marítima, 77º periodo de sesiones. [Documento en línea]. Disponible: <http://72.14.209.104/search?q=cache:0aEliap4QDkJ:www.dimar.mil.co/cursos/Archivos/Documentaci%25F3n%2520Relacionada/Art%25EDculos%2520de%2520inter%25E9s/MSC77-17.pdf+%22Influencia+del+Factor+Humano%22+%22Definici%C3%B3n+del+concepto+de+cultura+de+la+seguridad%22&hl=es&gl=ve&ct=clnk&cd=1>. [Consulta: 2005, mayo 30].
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1995). *Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 y del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación), adoptados por las Resoluciones 1 y 2 de la Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978*. Londres. [Documento en línea]. Disponible: http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/user_upload/dgmm/CONVENIOS/MULTILATERALES/ConvSTCW78.pdf. [Consulta: 2006, septiembre 30].
- Raouf, Abdul (s/f). *Teoría de las causas de los accidentes*. Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo, Capítulo 56, Accidentes y Gestión de la Seguridad. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.mtas.es/insht/EncOIT/pdf/tomo2/56.pdf>. [Consulta: 2005, mayo 24].
- Rothblum, A.M.; Wheal, D.; Withington, S.; Shappell, S.A.; Wiegmann, D.A.; Boehm, W. y Chaderjian, M. (2002). *Human Factors in Incident Investigation and Analysis*. Prepared for the 2nd International Workshop on Human Factors in Offshore Operations (HFW2002). Held in Houston, TX, April 8-10, 2002. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.rdc.uscg.gov/Reports/hfw2002.pdf>. [Consulta: 2005, abril 12].
- Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.stcw.org/>. [Consulta: 2005, abril 28].
- U.S. Coast Guard. *Prevention Through People: Quality Action Team Report*. Washington. D.C. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.uscg.mil/USCG.shtm>. [Consulta: 2005, mayo 24].
- U.S. Coast Guard (1979). *Marine Board of Investigation Report and Commandant's Action*. Marine Casualty Report. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.uscg.mil/hq/g-m/moa/boards/cuyogasantacruz.pdf>. [Consulta: 2005, mayo 31].
- Wagenaar, W.A. y Groeneweg, J. (1987). Accidents at sea: Multiple causes and impossible consequences. *International Journal of Man-Machine Studies*, 27, 587-598.
- Zubillaga, José (s/f). *Desastres marítimos: el hundimiento del Erika*. [Documento en línea]. Disponible: http://html.rincondelvago.com/desastres-maritimos_el-hundimiento-del-erika.html. [Consulta: 2005, abril 25].

Intercambio Electrónico de Datos en el Transporte Internacional de Mercancías

Por: Rosana Salama Benazar *

Sigles Velásquez Sánchez **

ABSTRACT

Electronic Data Interchange in International Goods Transport

According to Campitelli & Rosso (n/d) the technology and telecommunications developments have deeply increase the data interchange, making it easier and creating new ways of commerce, i.e. the Electronic Commerce (EC). The purpose of this paper is to discuss about EDI (Electronic Data Interchange). Some basic considerations about EC are made regarding its definition, advantages and disadvantages, document standardization organisms related to transport and commerce, standardization messages at port terminals, customs, and multimodal transport. This research is based on a documental approach, through books and on line articles reviews, and its expected result was to resume the basic characteristics of EC and to point to some organisms in charge of electronic document standardization in the international transport and commerce.

Keywords: Electronic Commerce, Electronic Data Interchange, Standardization.

RESUMEN

Tal y como señalan Campitelli y Rosso (s/f), el desarrollo de la tecnología y las telecomunicaciones ha hecho que los intercambios de datos crezcan a niveles extraordinarios, simplificándose cada vez más y creando nuevas formas de comercio, entre las que destaca comercio electrónico, por lo que el objetivo general de este artículo es comentar sobre la utilización de la informática dentro del comercio internacional, centrándose en el intercambio electrónico de Datos o EDI según sus siglas en inglés (Electronic Data Interchange). El

* Licenciada en Ciencias Administrativas, Universidad Metropolitana (UNIMET). Magíster en Transporte Marítimo Internacional, Universidad Marítima del Caribe (UMC). Coordinadora de la Línea de Investigación de Negocio Marítimo, Dirección de Investigación y Postgrado, UMC.

** Ingeniero en Computación, Universidad Fermín Toro. Miembro del Equipo de Educación a Distancia (SAID) de la Universidad Marítima del Caribe. Administrador del portal de estudios a distancia y del servidor linux del SAID.

artículo está constituido por algunos temas básico sobre el comercio electrónico, tales como su definición, antecedentes, seguridad, ventajas y desventajas, organismos para la estandarización electrónica de la información sobre comercio y transporte, estandarización de mensajes en las terminales portuarias, las aduanas y el transporte multimodal. Para la redacción del artículo se recurrió al tipo de investigación bibliográfica, consultándose tanto libros, como documentos en línea, siendo su resultado esperado el resumir las características básicas del comercio electrónico y mencionar algunos organismos que se encargan de la estandarización en el Intercambio Electrónico de datos (EDI) en el transporte internacional de mercancías y el comercio.

Palabras Clave: Comercio Electrónico, Intercambio Electrónico de Datos, Estandarización.

INTRODUCCIÓN

El transporte internacional de mercancías no es más que el intercambio comercial de productos terminados y/o materias primas entre dos o más países diferentes, por lo que otro término para referirse a esta actividad lo constituye el “comercio internacional”, el cual según Morea (2005) es el intercambio de bienes económicos que se efectúa entre los habitantes de dos o más naciones, de tal manera, que se dé origen a salidas de mercancía de un país (exportaciones) y entradas de mercancías (importaciones) procedentes de otros países.

Hecha esta acotación, en el presente artículo se manejan en forma indiferente los términos transporte internacional de mercancías y comercio internacional.

El comercio internacional data desde la época en la que el hombre se vio en la necesidad de buscar en otras naciones los productos de los que no podía disponer en sus propios territorios, tomando una mayor importancia con las denominadas primera y segunda Revolución Industrial; sin embargo, tal y como señala Baguer (s/f, cp. Silva, 2005), ya

...en la era de la post modernidad se comenzó a gestar la denominada tercera Revolución Industrial, representada por una explosión tecnológica en el campo de la informática, el desarrollo de la inteligencia artificial, la robótica industrial, el mundo de las comunicaciones y la aparición de nuevos materiales, alterando de esta manera la forma de trabajar y produciendo cambios sociales importantes.

Un claro ejemplo de cómo la informática ha alterado la forma de trabajar está representado por los cambios que ha tenido que llevar a cabo el transporte internacional de mercancías en cuanto al intercambio de datos, ya que la industria del transporte, y dentro de ella el transporte marítimo, ha tenido que implementar nuevas formas de comunicaciones buscando la optimización del servicio en cuanto a tiempo y calidad, para cumplir con el denominado “just in time” (justo a tiempo), lo cual no es más que el cumplimiento del servi-

cio a tiempo y en la forma más eficaz posible, llegando así a la eficiencia.

De esta manera, se tiene que desde los años 60, según comenta Silva (2005), han aparecido nuevos sistemas de navegación y de comunicación entre los buques y, entre éstos y las operaciones en tierra. También se han observado los adelantos en la logística y en las técnicas de fabricación “justo a tiempo”, que han permitido que el transporte marítimo tome un papel relevante dentro de la cadena de producción y del transporte multimodal. Igualmente, esta autora señala que, en cuanto a las nuevas tecnologías de comunicación e informática, en los últimos años se ha observado un creciente impacto sobre el transporte internacional de bienes, tanto por las implicaciones que éste tiene dentro de los procesos de producción y comercio internacional de bienes, como por la influencia de la telemática sobre el sector naviero y los puertos.

El desarrollo de estas tecnologías y de las telecomunicaciones ha hecho que los intercambios de datos crezcan a niveles extraordinarios, surgiendo así la necesidad de simplificarlos a través de la estandarización de formatos y términos que faciliten su comprensión.

El presente artículo consta de los siguientes subtítulos: El Comercio Internacional, Estandarización Electrónica en el Comercio y el Transporte y, EDI (Electronic Data Interchange) en el Transporte Internacional de Mercancías. Dentro de cada subtítulo son desarrollados aspectos básicos sobre los mismos.

EL COMERCIO ELECTRÓNICO INTERNACIONAL

El comercio, es la actividad ancestral del ser humano y ha evolucionado de muchas maneras, pero su significado y su fin siempre es el mismo. Según la definición del sitio web “definición.org”, el comercio es la negociación que se hace comprando, vendiendo o permutando mercancías. Es comunicación y trato”. Para llevarlo al ámbito internacional, basta con extender esta definición a la compra venta de las mercancías entre personas o empresas de distintos países a aquel donde se producen.

En la Enciclopedia Wikipedia (2007), se considera "Comercio Electrónico" (en inglés Electronic Commerce, E-Commerce, ecommerce o EC) a:

...la distribución, compra, venta, mercadotecnia y suministro de información complementaria para productos o servicios a través de redes informáticas como Internet u otras. La industria de la tecnología de la información podría verlo como una aplicación informática dirigida a realizar transacciones comerciales. Una definición alternativa lo vería como la conducción de comunicaciones de negocios comerciales y su dirección a través de métodos electrónicos como intercambio electrónico de datos y sistemas automáticos de recolección de datos. El comercio electrónico también incluye la transferencia de información entre empresas

(EDI o Electronic Data Interchange).

Actualmente la manera de comerciar se caracteriza por el mejoramiento constante en los procesos de abastecimiento y, como respuesta a ello, los negocios a nivel mundial están cambiando, tanto su organización, como sus operaciones. El comercio electrónico es el medio de llevar a cabo dichos cambios dentro de una escala global, permitiendo a las compañías ser más eficientes y flexibles en sus operaciones internas, para así trabajar de una manera más cercana con sus proveedores y estar más pendiente de las necesidades y expectativas de sus clientes. Además, le permite seleccionar a los mejores proveedores sin importar su localización geográfica para que, de esa forma, pueda venderle a un mercado global

Neilson (2002), refiriéndose al significado de Comercio Electrónico, dice que:

El comercio electrónico es cualquier actividad de intercambio comercial en la que las órdenes de compra - venta y pagos se realizan a través de un medio telemático, los cuales incluyen servicios financieros y bancarios suministrados por Internet. El comercio electrónico es la venta a distancia aprovechando las grandes ventajas que proporcionan las nuevas tecnologías de la información, como la ampliación de la oferta, la interactividad y la inmediatez de la compra, con la particularidad que se puede comprar y vender a quién se quiera, dónde y cuándo se quiera. Es toda forma de transacción comercial o intercambio de información, mediante el uso de Nueva Tecnología de Comunicación entre empresas, consumidores y administración pública.

Dada esta definición, Neilson también señala algunas ventajas y desventajas del comercio electrónico, entre las que se encuentran las siguientes:

1. *Ventajas:*

1.1. *Para las empresas:*

- Reducción de costo real al hacer estudio de mercado.
- Desaparecen los límites geográficos y de tiempo.
- Disponibilidad las 24 horas del día, 7 días a la semana, todo el año.
- Reducción de un 50% en costos de la puesta en marcha del comercio electrónico, en comparación con el comercio tradicional.
- Hacer más sencilla la labor de los negocios con sus clientes.
- Reducción considerable de inventarios.
- Agilizar las operaciones del negocio.
- Proporcionar nuevos medios para encontrar y servir a clientes.
- Incorporar internacionalmente estrategias nuevas de relaciones entre clientes y proveedores.
- Reducir el tamaño del personal de la fuerza.
- Menos inversión en los presupuestos publicitarios.

- Reducción de precios por el bajo coste del uso de Internet en comparación con otros medios de promoción, lo cual implica mayor competitividad.
- Cercanía a los clientes y mayor interactividad y personalización de la oferta.
- Desarrollo de ventas electrónicas.
- Globalización y acceso a mercados potenciales de millones de clientes.
- Implantar tácticas en la venta de productos para crear fidelidad en los clientes.

1.2. *Para los clientes:*

- Abarata costos y precios
- Da poder al consumidor de elegir en un mercado global acorde a sus necesidades
- Un medio que da poder al consumidor de elegir en un mercado global acorde a sus necesidades.
- Brinda información pre-venta y posible prueba del producto antes de la compra.
- Inmediatez al realizar los pedidos.
- Servicio pre y post-venta on-line.
- Reducción de la cadena de distribución, lo que le permite adquirir un producto a un mejor precio.
- Mayor interactividad y personalización de la demanda.
- Información inmediata sobre cualquier producto, y disponibilidad de acceder a la información en el momento que así lo requiera.
- Permite el acceso a más información.

2. *Desventajas:* entre las desventajas generales comentadas por el autor precitado, se encuentran las siguientes:

- *Desconocimiento de la empresa.* No conocer la empresa que vende es un riesgo del comercio electrónico, ya que ésta puede estar en otro país o en el mismo, pero en muchos casos las "empresas" o "personas-empresa" que ofrecen sus productos o servicios por Internet ni siquiera están constituidas legalmente en su país y no se trata mas que de gente que esta "probando suerte en Internet".

- *Forma de Pago.* Aunque ha avanzado mucho el comercio electrónico, todavía no hay una transmisión de datos segura el 100%. Y esto es un problema pues nadie quiere dar sus datos de la Tarjeta de Crédito por Internet. De todos modos se ha de decir que ha mejorado mucho.

- *Intangibilidad.* Mirar, tocar, hurgar. Aunque esto no sea sinónimo de compra, siempre ayuda a realizar una compra.

- *El idioma.* A veces las páginas web visitadas están en otro idioma distinto al nuestro; a veces, los avances tecnológicos permiten traducir una página a

nuestra lengua materna. Con lo cual podríamos decir que éste es un factor "casi resuelto". (Hay que añadir que las traducciones que se obtienen no son excelentes ni mucho menos, pero por lo menos nos ayudan a entender de que nos están hablando o que nos pretenden vender).

- *Conocer quien vende.* Ya sea una persona o conocer de que empresa se trata. En definitiva saber quien es, como es, etc. Simplemente es una forma inconsciente de tener más confianza hacia esa empresa o persona y los productos que vende.

- *Poder volver (post y pre-venta).* Con todo ello podemos reclamar en caso de ser necesario o pedir un servicio "post-venta". Al conocerlo sabemos donde poder ir. El cliente espera recibir una atención "pre-venta" o "post-venta".

- *Privacidad y seguridad.* La mayoría de los usuarios no confía en la Web como canal de pago. En la actualidad, las compras se realizan utilizando el número de la tarjeta de crédito, pero aún no es seguro introducirlo en Internet sin conocimiento alguno. Cualquiera que transfiera datos de una tarjeta de crédito mediante Internet, no puede estar seguro de la identidad del vendedor. Análogamente, éste no lo está sobre la del comprador. Quien paga no puede asegurarse de que su número de tarjeta de crédito no sea recogido y sea utilizado para algún propósito malicioso; por otra parte, el vendedor no puede asegurar que el dueño de la tarjeta de crédito rechace la adquisición. Resulta irónico que ya existan y funcionen correctamente los sistemas de pago electrónico para las grandes operaciones comerciales, mientras que los problemas se centren en las operaciones pequeñas, que son mucho más frecuentes.

ANTECEDENTES DEL COMERCIO ELECTRÓNICO

Como base para el intercambio electrónico de datos puede ser tomada la utilización de las redes de información, es decir, el comienzo de la utilización generalizada de las denominadas internet e intranets. Como es conocido y tal como señalan Monfort, Aguilar y otros (2001), Internet nace con el propósito de interconectar ordenadores norteamericanos, primero militares y luego de universidades que estaban llegando a cabo investigaciones con el ejército, para lo cual se desarrolló un protocolo en red universal que fuera seguro (TCP IP) y no dependiera de la disponibilidad de servidores en particular. La información a enviar de un punto a otro del planeta, (de una IP a otra, en terminología Internet) era troceada en fragmentos que circulaban por vías distintas a su destino, de manera que los servidores que estuviesen activos en ese momento pudieran retransmitir la información. De esta manera, el propio protocolo recomponía en destino la información recibida. El Transfer Control Program

– Internet Protocol (TCP – IP) se convertía en la base de desarrollo de la transmisión sobre la cual se fueron creando servicios, entre los cuales, los autores antes mencionados, señalan los siguientes:

- El servicio E mail (correo electrónico), que a su vez puede utilizar protocolos propios diferentes, como pueden ser los Post Office Protocol (POP), u otros.

- El servicio ftp (file transfer protocol), o protocolo de transferencia de archivos

- El servicio de noticias

- El servicio Web a partir de la creación del lenguaje HTML (Hyper Text Mark up Language) o lenguaje de marcad de hiper texto, por el que el receptor de simples textos con la citada codificación HTML puede verlo en forma de página, y puede también desplazarse a otras páginas cuya dirección figure en el texto.

La apertura de Internet al uso civil, según Monfort, Aguilar y otros (2001), tuvo lugar a principios de los años 90 con la progresiva aparición de revisiones de HTML que incluyen nuevas y amplias posibilidades, entrando en éstas, la eliminación de papeles en el intercambio de información referente al comercio y al transporte. Es así como surgen organizaciones dedicadas a estandarizar los documentos de intercambio de información en el comercio y el transporte, buscado unificar formatos y términos relativos a estas actividades. Algunas de estas organizaciones son mencionadas más adelante.

De acuerdo a Vankemmel (2006), las Transacciones de Comercio Electrónico pueden ser clasificadas en:

- "*Business to Business (B2B)*" (*entre empresas*): las empresas pueden intervenir como compradoras o vendedoras, o como proveedoras de herramientas o servicios de soporte para el comercio electrónico, instituciones financieras, proveedores de servicios de Internet, etc.

- "*Business to consumers*" (*entre empresa y consumidor*): las empresas venden sus productos y prestan sus servicios a través de un sitio Web a clientes que los utilizarán para uso particular.

- "*Consumers to consumers*" (*entre consumidor y consumidor*): es factible que los consumidores realicen operaciones entre sí, tal es el caso de los remates en línea.

- "*Consumers to administrations*" (*entre consumidor y administración*): los ciudadanos pueden interactuar con las Administraciones Tributarias a efectos de realizar la presentación de las declaraciones juradas y/o el pago de los tributos, obtener asistencia informativa y otros servicios.

- "*Business to administrations*" (*entre empresa y administración*): las administraciones públicas actúan como agentes reguladores y promotores del comercio electrónico y como usuarias del mismo.

SEGURIDAD EN EL COMERCIO ELECTRÓNICO

De acuerdo a Alvarez (2002), la seguridad en el comercio electrónico, y específicamente en las transacciones comerciales, es un aspecto de suma importancia. Para ello es necesario disponer de un servidor seguro a través del cual toda la información confidencial es *encriptada* y viaja de forma segura, lo cual brinda confianza tanto a proveedores como a compradores que hacen del comercio electrónico su forma habitual de negocios.

Al igual que en el comercio tradicional existe un riesgo en el comercio electrónico, al realizar una transacción por Internet, el comprador teme por la posibilidad de que sus datos personales (nombre, dirección, número de tarjeta de crédito, etc.) sean interceptados por "alguien", y suplante así su identidad; de igual forma el vendedor necesita asegurarse de que los datos enviados sean de quien dice serlos.

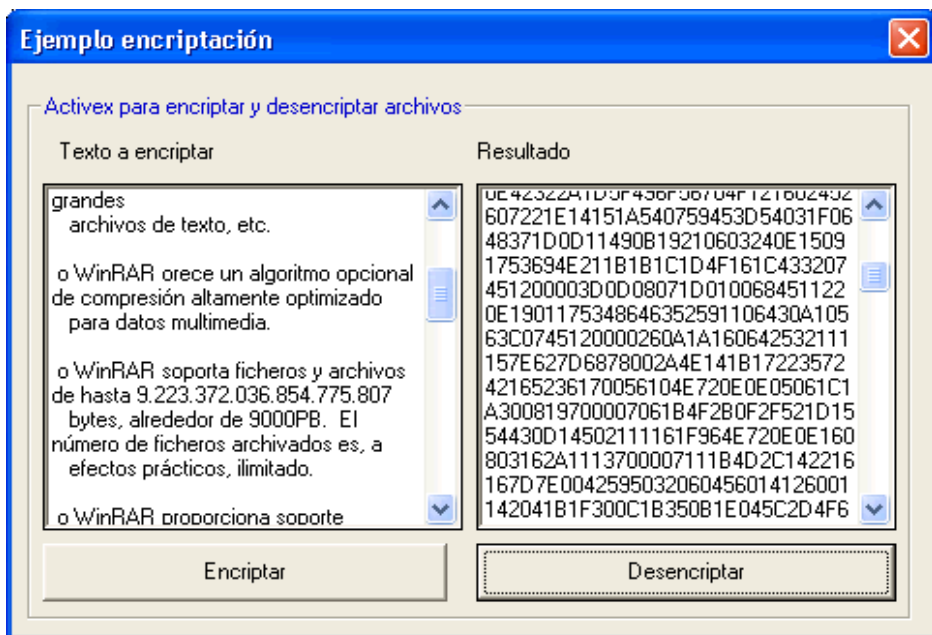
Por tales motivos se han desarrollado sistemas de seguridad para transacciones por Internet: Encriptación, Firma Digital y Certificado de Calidad, que garantizan la confidencialidad, integridad y autenticidad respectivamente. La definición de estos términos según Álvarez (2002) son las siguientes:

- *La encriptación*: es el conjunto de técnicas que intentan hacer inaccesible la información a personas no autorizadas. Por lo general, la encriptación se basa en una clave, sin la cual la información no puede ser descifrada. Con la encriptación la información transferida solo es accesible por las partes que intervienen (comprador, vendedor y sus dos bancos).

- *La firma digital*: evita que la transacción sea alterada por terceras personas sin saberlo. El certificado digital, que es emitido por un tercero, garantiza la identidad de las partes.

A digital signature graphic. It features a stylized, handwritten-style signature in red ink, which appears to read 'Segura'. The signature is surrounded by a cloud of small, light-colored dots, giving it a sense of motion or a digital trail.

Ejemplo de Firma Digital



Ejemplo de Encriptación

- *Protocolo SET*: Secure Electronic Transactions es un conjunto de especificaciones desarrolladas por VISA y MasterCard, con el apoyo y asistencia de GTE, IBM, Microsoft, Netscape, SAIC, Terisa y Verisign, que da paso a una forma segura de realizar transacciones electrónicas, en las que están involucrados: usuario final, comerciante, entidades financieras, administradoras de tarjetas y propietarios de marcas de tarjetas.



Ejemplo de Medios de Pago mediante Protocolo SET

SET constituye la respuesta a los muchos requerimientos de una estrategia de implantación del comercio electrónico en Internet, que satisface las necesidades de consumidores, comerciantes, instituciones financieras y administradoras de medios de pago. Por lo tanto, SET dirige sus procesos a:

- Proporcionar la autenticación necesaria.
- Garantizar la confidencialidad de la información sensible.
- Preservar la integridad de la información.
- Definir los algoritmos criptográficos y protocolos necesarios para los servicios anteriores.

- *Firmas electrónicas*: las relaciones matemáticas entre la clave pública y la privada del algoritmo asimétrico utilizado para enviar un mensaje, se llama firma electrónica (*digital signatures*). Quien envía un mensaje, cifra su contenido con su clave privada y quien lo recibe, lo descifra con su clave pública, determinando así la autenticidad del origen del mensaje y garantizando que el envío de la firma electrónica es de quien dice serlo.

- *Certificados de autenticidad*: como se ha visto la integridad de los datos y la autenticidad de quien envía los mensajes es garantizada por la firma electrónica, sin embargo existe la posibilidad de suplantar la identidad del emisor, alterando intencionalmente su clave pública. Para evitarlo, las claves públicas deben ser intercambiadas mediante canales seguros, a través de los certificados de autenticidad, emitidos por las Autoridades Certificadoras.

Para el efecto SET utiliza dos grupos de claves asimétricas y cada una de las partes dispone de dos certificados de autenticidad, uno para el intercambio de claves simétricas y otro para los procesos de firma electrónica.

- *Criptografía*: es la ciencia que trata del enmascaramiento de la comunicación de modo que sólo resulte inteligible para la persona que posee la clave, o método para averiguar el significado oculto, mediante el criptoanálisis de un texto aparentemente incoherente. En su sentido más amplio, la criptografía abarca el uso de mensajes encubiertos, códigos y cifras.

La palabra criptografía se limita a veces a la utilización de cifras, es decir, métodos de transponer las letras de mensajes (no cifrados) normales o métodos que implican la sustitución de otras letras o símbolos por las letras originales del mensaje, así como diferentes combinaciones de tales métodos, todos ellos conforme a sistemas predeterminados. Hay diferentes tipos de cifras, pero todos ellos pueden encuadrarse en una de las dos siguientes categorías: transposición y sustitución.

- *Los Hackers*: son usuarios muy avanzados que por su elevado nivel de conocimientos técnicos son capaces de superar determinadas medidas de protección. Su motivación abarca desde el espionaje industrial hasta el mero desafío personal. Internet, con sus grandes facilidades de conectividad, permi-

te a un usuario experto intentar el acceso remoto a cualquier máquina conectada, de forma anónima. Las redes corporativas u ordenadores con datos confidenciales no suelen estar conectadas a Internet; en el caso de que sea imprescindible esta conexión, se utilizan los llamados cortafuegos, un ordenador situado entre las computadoras de una red corporativa e Internet. El cortafuegos impide a los usuarios no autorizados acceder a los ordenadores de una red, y garantiza que la información recibida de una fuente externa no contenga virus.

LEYES SOBRE COMERCIO ELECTRÓNICO

Galazar (s/f), dice que existen muchos aspectos abiertos en torno al comercio electrónico, entre lo cuales se pueden destacar, la validez de la firma electrónica, la legalidad de un contrato electrónico, las violaciones de marcas y derechos de autor, pérdida de derechos sobre las marcas, pérdida de derechos sobre secretos comerciales y responsabilidades. Por esto, en Venezuela existen leyes aplicables para el comercio electrónico y los puntos anteriormente mencionados; algunas de ellas son:

Ley de Telecomunicaciones: esta ley busca establecer el marco legal de regulación general de las telecomunicaciones, a fin de garantizar el derecho humano de las personas a la comunicación y a la realización de las actividades económicas de telecomunicaciones.

- *Ley sobre Mensajes de Datos y Firmas Electrónicas:* tiene por objeto otorgar y reconocer la eficacia y valor jurídico a los mensajes de datos, los cuales son la información inteligible en formato electrónico que pueda ser almacenada o intercambiada por cualquier medio y las firma electrónica, la cual es la información creada o utilizada por la persona titular de la firma asociada al Mensaje de Datos, que permite atribuirle su autoría bajo el contexto en el cual ha sido empleado.

- *Ley especial contra los delitos informáticos:* cuyo objetivo es la protección integral de los sistemas que utilicen tecnologías de información, también la prevención y sanción de los delitos realizados contra dichos sistemas o sus componentes o los cometidos mediante el uso de estas.

- *Ley Orgánica de Ciencia y Tecnología:* desarrolla los principios orientadores que, en materia de ciencia, tecnología e innovación, establece la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, organiza el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación, define los lineamientos que orientaran las políticas y estrategias para la actividad científica, tecnológica y de innovación, con la implantación de mecanismos institucionales y operativos para la promoción, estímulo y fomento de la investigación científica, la apropiación

social del conocimiento y la transferencia e innovación tecnológica, a fin de fomentar la capacidad para la generación, uso y circulación del conocimiento y de impulsar el desarrollo nacional.

COMERCIO ELECTRÓNICO EN VENEZUELA

Requena y otros (2006) comentan que en los últimos años, Venezuela ha acelerado el uso del comercio electrónico; sin embargo, a pesar de que el proceso se ha incrementado, no se ha desarrollado tanto en comparación con los países latinoamericanos, debido principalmente a que sólo una pequeña parte de la población tiene acceso a Internet y en otros países el auge ha sido mayor ya que son países más desarrollados y más porcentaje de la población tiene acceso a Internet.

Esos mismos autores señalan que en Venezuela sólo un grupo de 1.585.000 personas son usuarios de Internet y de esos usuarios solo el 13,7% utilizan el comercio electrónico, y las razones por las cuales los usuarios de Internet en Venezuela no utilizan el comercio electrónico es principalmente por la inseguridad y desconfianza que transmite, como por ejemplo algún tipo de fraude en las transacciones. Por otra parte el comercio electrónico no lo utiliza un porcentaje más alto ya que no todos los usuarios tienen tarjetas de crédito o los medios económicos para realizar las compras por Internet.

En Venezuela existe la Cámara Venezolana de Comercio Electrónico la cual es una organización privada e independiente que agrupa y apoya a las empresas en sus actividades, en los medios digitales y sirviendo de conexión entre cada una de estas empresas relacionadas con el sistema de comercio electrónico de nuestro país y de los demás países, promoviendo así también la innovación y los cambios necesarios para el desarrollo exitoso de estos negocios. Igualmente integra empresas que no cuentan con el servicio para que lo obtengan y sean usuarios del mismo. En estos momentos se está realizando el borrador para la Ley de Comercio Electrónico en Venezuela, la cual ya existe en otros países, y está siendo realizada por el servicio autónomo de la superintendencia de servicios de certificación electrónica.

Entre las empresas de nuestro país que han ofrecido servicios de comercio electrónico o intercambio electrónico de datos a los clientes están: Makro, Bayer, Seaboard Marine, Procter & Gamble, Baker Hughes, Farmatodo, Colgate Palmolive, Crowley Logistics, Maersk Line, Mitsui O.S.K Lines, Taurel, como agente de Logística, Depósitos Industriales S.A., DISA, como almacenadota portuaria, entre otras.

En el área de transporte en Venezuela, el intercambio electrónico de datos puede observarse a través del SIDUNEA o Sistema Aduanero Automatizado,

el cual es una herramienta informática para el control y administración de la gestión aduanera, desarrollada por la Conferencia de las naciones Unidas sobre el comercio y el Desarrollo UNCTAD, y que es actualmente usada con éxito en más de 80 países. De acuerdo a la consulta hecha en Internet, el SIDU-NEA logró reducir el desaduanamiento de la mercancía de 37 a 7 pasos, permitiendo realizar un seguimiento automatizado de las operaciones aduaneras y permitiendo controlar efectivamente la recaudación de los impuestos aduaneros.

De acuerdo a Hernández (2000), un país como Venezuela debe estimular las inversiones en el sector informático, propiciar medidas que contribuyan a reducir los costos de acceso a Internet y de esta manera el desarrollo de una infraestructura de la Información Global.

ESTANDARIZACIÓN ELECTRÓNICA EN EL COMERCIO Y EL TRANSPORTE

La Estandarización a la que aquí se alude es aquella relacionada con los documentos o formatos necesarios para la realización del comercio internacional a través de los diversos medios de transporte y su paso por los puertos, aeropuertos y fronteras.

En relación con los canales de estandarización en el transporte, de acuerdo a Vankemmel (2006), algunos de los organismos o comités para la estandarización del intercambio electrónico de información en el transporte son:

1. En lo relativo al intercambio electrónico de datos en el negocio EDI:

1.1. CEFACT / Naciones Unidas: (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business), la cual es la Comisión de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Negocio Electrónico, y posee diversos grupos de trabajo entre los que se encuentran:

- TBG - *International Trade and Business Processes Group*: análisis de los procesos gubernamentales y de negocios, mejores prácticas, y procedimientos de comercio internacional utilizando la Metodología de Modelos de la UN/CEFACT para apoyar el desarrollo apropiado de las soluciones del negocio electrónico

- ICG - *Information Contents Management Group*: manejo y definición de bloques de información retenidos en una serie de archivos

- ATG - *Applied Technologies Group*: estructura de documentos administrativos y de negocios que serían desarrollados por una tecnología específica o estandarizada, tal como la UN/EDIFACT o XML. En Unión con UBL - Universal Business Language - (de OASIS / W3C)

- TMG - *Techniques and Methodologies Group*: provee a todos los grupos

de la UN/CEFACT con especificaciones básicas de ICT (Tecnologías de la Comunicación e Información), recomendaciones y educación. También funciona como un grupo de investigación de ICT (Information and Communication Technology).

- LG - *Legal Group*: emisión, publicación y presentación de análisis y recomendaciones en lo concerniente a temas legales relacionados con la UN/CEFACT

Dentro de estos grupos es de particular importancia destacar que el grupo TBG se subdivide en distintos grupos según el área que tratan, de esta manera, el sub grupo TBG3 es aquel que trata sobre el Transporte y la Logística y su actual Director, residenciado en Paris, Francia, es el Dr. Dominique Van-kemmel. El subgrupo que se encarga de la parte de aduanas es el TBG4 y así los 19 subgrupos cumplen diversas funciones en cuanto a la estandarización de las comunicaciones electrónicas en áreas específicas.

1.2. CEN (Comité Europeo para la estandarización) / ISSS (Information Society Standards Systems o Sociedad para la estandarización de sistemas de información) / Consejo Europeo para la Estandarización del Comercio Electrónico con su grupo de Transporte EEG2 (European Expert Group on EDI and e-commerce in Transport).

Ésta tiene enlaces con ISO (Internacional Estándar Organization) / TC154 el cual es el grupo encargado de procesos, elementos de datos y documentos en el comercio, la industria y la administración y con OASIS (Organización para el Avance de la Estructuración de los estándares de la Información / W3C (World Wide Web Consortium, Consorcio de estandarización para el desarrollo de tecnologías en la web)

2. En lo referente al Sistema de Transporte Inteligente:

- ISO TC 204 (enlace con UN/CEFACT TBG3). Es responsable por la estandarización de la información, la comunicación y los sistemas de control en el campo del transporte rural y urbano, incluyendo los aspectos intermodales y multimodales, el transporte público, comercial, servicios de emergencia y comerciales y, los sistemas de información y control del transporte. (TICS Transport Information and Control System). TC 204 es el responsable de todos los aspectos del sistema y la infraestructura de la Información sobre el Transporte y los Sistemas de Control (TICS) así como de la coordinación de todo el programa de trabajo de la ISO, incluyendo los programas para el desarrollo de la estandarización, tomando en cuenta el trabajo ya realizado por otros cuerpos de estandarización.

- Otros comités ISO, dependiendo de sus funciones, son los siguientes: TC 104 relativo a los Contenedores, TC 8 referente al ámbito Marítimo.

- CEN: ITSSG (Intelligent Transport Systems Steering Group u Organización de Control Marítimo del Sistema Inteligente de Transporte) bajo el ICTSB (Information and Communications Technology Standards Board o Consejo de Información y Tecnología de Comunicaciones de la Comisión Europea). (<http://www.auditmypc.com/acronym/ICTSB.asp>). TC 278 Road Transport Traffic Telematics (RTTT).

3. En lo concerniente a las Telecomunicaciones:

- ETSI (European Telecom Standards Institute o Instituto de Estándares de Telecomunicaciones Europeo) – Grupo de usuarios y otros – Intercambio con vehículos, inter-operabilidad y factores humanos.

Algunas de las tareas de estos grupos de estandarización, según Van-kemmel (2006), son:

- *Estandarización*: desarrollo de documentos de negocio electrónico para el ámbito del Transporte / Logística - Internacional, intersectorial, intermodal basados en la metodología de modelaje de la CEFAC (<http://www.untmg.org/>)

- *Mantenimiento*: de directorios estándares, listas de códigos, etc.

- *Armonización*: de las guías internacionales para la implementación de los mensajes en transporte UN/EDIFACT-XML (ITIGG / WETIGG - International Transport Implementation Guideline Group/ Western European Transport Implementation Guidelines Group).

- *Desarrollo de otras tecnologías*: RFID (Radio Frequency IDentification) , Códigos de Barra, Intercambio Electrónico de Datos para celulares.

Apoyando lo anteriormente expuesto sobre los organismos de estandarización, Blanco (1997) señala que

...tomando en cuenta el interés de las comunicaciones entre ordenadores y para obviar las posibles incompatibilidades originadas a veces por diferentes características técnicas y sistemas operativos, y especialmente para garantizar el significado e interpretación del contenido del mensaje, las Naciones Unidas, en colaboración con la Unión Europea y la International Standards Organization (ISO), han creado la sintaxis llamada EDIFACT (Intercambio Electrónico de Datos para la Administración, Comercio y Transporte) como estándar internacional.

Igualmente, el autor precitado comenta que con el objeto de resolver la problemática de los intercambios electrónicos de datos en determinados sectores, han surgido desde la década de los 80, numerosos programas sectoriales encaminados a la normalización de los mismos. En el sector marítimo cabe destacar los siguientes:

- DISCO (Data Interchange for Shipping Companies) relativo al intercambio de información entre las líneas navieras y sus agentes portuarios que incluye la transmisión de manifiestos de carga, conocimientos de embarque, planos de estiba y facturas.

- DISCH (Data Interchange for Shipping) para registro de cargas, instrucciones de embarque (entre embarcador y porteador), emisión de comocimientos de embarque, facturación, programas de escalas, etc.

- CODECO para comunicación entre líneas y depósitos de alquiler de contenedores.

- DESTIM relativos a presupuestos y aprobación de reparación de contenedores.

- DOCIMEL para comunicaciones (datos carta de porte) entre ferrocarriles, sus usuarios y aduana.

- COMPAS, el cual es el utilizado en España a partir de 1995 por el Ente Puertos del Estado y la Agencia Tributaria para, en concordancia con los estándares de la EDIFACT, efectuar la transmisión de premanifiestos (declaración de descarga o manifiesto de carga) entre consignatarios, autoridad portuaria y aduana, y del DUA (Documento Único de Aduana) entre los agentes de aduana, transitarios, y la aduana. Programa similares al COMPAS se han implantado en los puertos más eficientes de Europa, Estados Unidos, extremo Oriente y Asia.

Monfort, Aguilar y otros (2001) señalan que las normas EDIFACT fueron aprobadas y publicadas por UN/ECE (United Nations Economic Comisión for Business) en el UNTDID (United Nations Trade Data Interchange Directory) con el fin de combinar los sistemas utilizados en Europa (el UN/ECE GTDI desarrollado por United Nations Economic comisión for Europe (ECE) Guidelines for Trade Data Interchange) y en Norte América (el ANSI ASC X12 desarrollado por la American Nations Standards Institute Accredited Standard Comité X12).

EL EDI EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

Tal y como expresan Monfort, Aguilar y otros (2001), el sistema EDI es la transferencia electrónica de datos logísticos desde una aplicación informática a otra desde un formato estandarizado generalmente aceptado y está constituido por tres elementos: hardware, las redes de telecomunicaciones y el software de interpretación de mensajes. Estos autores señalan que la transmisión de datos vía electrónica (EDI) ha adquirido importancia en el transporte en los últimos años, buscando con ésta rapidez en las comunicaciones, mejor capacidad en el seguimiento del medio de transporte y la mercancía y creación de disciplina en el intercambio de la información.

En relación con el transporte marítimo Blanco (1997) dice que el sistema informático de una empresa de líneas regulares es susceptible de ser estructurado de muchas maneras dependiendo de su estructura; sin embargo, en

líneas generales éste debe estar constituido por un sistema de información global de la oficina central y un sistema de información global de cada una de las agencias. Ambos sistemas se subdividen e interrelacionan a través de una red de comunicaciones mediante subsistemas, entre los cuales podemos destacar los siguientes sistemas de información:

- *De mercadotecnia*: red comercial, análisis de mercado
- *De operaciones*: planos de estiba, costos portuarios (movimientos de carga local, carga transbordada, de equipo vacío, entre otros)
- *De parque y transporte terrestre*: gestión del transporte terrestre
- *De flota*: planificación de estiba, del mantenimiento previsto, gestión y adquisición de provisiones, análisis de mantenimiento y reparaciones Gestión del personal y los seguros de la flota.
- *De administración*: contabilidad

Tomando en cuenta otros actores dentro del transporte marítimo, llegando así al transporte multimodal, cabe señalar que la estandarización de mensajes ha estado presente en las autoridades portuarias, los operadores portuarios y las compañías de estiba, los transitarios o agentes navieros, los consignatarios, las compañías de ferrocarril, y las agencias de aduana, entre otras. Algunos de los documentos estandarizados para el intercambio electrónico de datos son: el manifiesto de carga, la localización del buque en puerto (muelle) facturación, plan de estiba, programación de operaciones, reservas de carga información sobre mercancías peligrosas, carta de porte de la mercancía, entre otros (Monfort, Aguilar y otros, 2001).

CONCLUSIONES

El Comercio Electrónico nace como una alternativa de reducción de costos y como herramienta fundamental en el desempeño empresarial; formando parte importante en el mundo de Internet, el cual no conoce fronteras y está transformando al mundo.

El Comercio Electrónico hace sencilla la labor de negocios de los clientes, reduce los costos y precios, y garantiza una disponibilidad las 24 horas del día. Por otra parte, elimina el contacto directo y por ende el conocimiento de la empresa y el cliente; así como también crea desconfianza en cuanto a la seguridad del sistema.

A pesar de todas las formas de seguridad que hay para el comercio electrónico, estas transacciones tienen un alto porcentaje de riesgos, fraude o alteración de datos personales.

En Venezuela, el comercio electrónico está surgiendo como una gran alternativa comercial; tanto es así, que ya existe una ley sobre Internet y comercio electrónico.

El comercio electrónico es la venta a distancia aprovechando las grandes ventajas que proporcionan las nuevas tecnologías de la información, como la ampliación de la oferta, la interactividad y la inmediatez de la compra, con la particularidad que se puede comprar y vender a quién se quiera, dónde y cuándo se pretenda. Es toda forma de transacción comercial o intercambio de información, mediante el uso de nueva tecnología de comunicación. A pesar de que esta actividad es sumamente fructuosa, claro, teniendo siempre en cuenta que también tiene sus detrimentos, (como el fraude), no se desarrolla con veracidad en nuestro país, debido a esos menoscabos que no han permitido el éxito del comercio electrónico en Venezuela pero en la actualidad se aspira superar esos obstáculos que han impedido su progreso, para que de esta manera el comercio electrónico se convierta en una fuente confiable para la compra y la venta, así como una actividad que ayude a estabilizar la economía del país de manera tranquila.

En lo relativo al intercambio electrónico de datos se tiene que Venezuela debería seguir los patrones de EDIFACT para la estandarización de los mensajes entre transportistas, ya que ésta es la que unifica los anteriores procesos de estandarización europeos y norteamericano.

En la actualidad, algunos puertos venezolanos aplican la estandarización de los mensajes electrónicos para la recaudación de impuestos a través del SIDUNEA (Sistema Aduanero Automatizado).

En cuanto a los países europeos, éstos son, junto con Norte América, los países que más aplican la estandarización de documentos electrónicos para reducir el papeleo en el transporte internacional de mercancías.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Álvarez, Jorge (2002). *La Seguridad del Comercio Electrónico*. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.monografias.com/trabajos11/comele/comele/shtml>. [Consulta: 2007, abril 23].

Blanco, Aquilino (1997). *Los Transportes Marítimos de Línea Regular*. España: Diario del Puerto de Valencia, S.L.

Campitelli, Adrián y Rosso, César Luis (s/f). *El comercio electrónico*. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.monografias.com/trabajos12/monogrr/monogrr2.shtml>. [Consulta: 2007, abril 23].

Comercio. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.definición.org/comercio>. [Consulta: 2007, abril 23].

- Galazar, César (s/f). *Tributación en el comercio electrónico*. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.monografias.com/trabajos15/comercio-electronico/comercio-elect>. [Consulta: 2007, abril 23].
- SIDUNEA (s/f). *Gobierno en línea*. [Documento en línea]. Disponible: <http://portal.gobiernoenlinea.ve/cartelera/Sidunea.html>. [Consulta: 2007, abril 19].
- Hernández, Oscar (2000). *La globalización, el comercio electrónico y Venezuela en el nuevo milenio*. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.analitica.com/bitBiblioteca/ohernandez/globalizacion.asp>. [Consulta: 2007, abril 19].
- Information and Communications Technology Standards Board, ICTSB. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.auditmypc.com/acronym/ICTSB.asp>. [Consulta: 2007, abril 21].
- Ley sobre Mensajes de Datos y Firmas Electrónicas. [Documento en línea]. Disponible: http://www.cavecom-e.org.ve/bin_cavecome/main/templates/seccion.asp?seccid=11. [Consulta: 2007, abril 21].
- Ley de Licitaciones. [Documento en línea]. Disponible: http://www.cavecom-e.org.ve/bin_cavecome/main/templates/seccion.asp?seccID=76. [Consulta: 2007, abril 21].
- Monfort, A.; Aguilar, J.; Gómez-Ferrer, R.; Arnau, E.; Martínez, J.; Monteverde, N. y Palomo, P. (2001). *Terminales Marítimos de Contenedores: el desarrollo de la automatización*. Valencia, España: Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana.
- Morea, Lucas (2005). *Comercio Internacional*. [Documento en línea]. Disponible <http://www.Lucas.simplenet.com>. [Consulta: 2007, abril 21].
- Neilson, Jaime (2002). *Comercio Electrónico*. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.monografias.com/trabajos15/comercio-electronico/comercio-elect>. [Consulta: 2007, abril 23].
- Requena M., Karen E. y otros (2006). *El comercio electrónico en Venezuela*. Observatorio de la Economía Venezolana, No. 57. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ve/>. [Consulta: 2007, abril 24].
- Silva, Diamaris (2005). El Transporte Marítimo, un Análisis desde la Perspectiva de la Complejidad. *Doctum, Revista Marítima venezolana de Investigación y Postgrado*, Vol. 8, No. 1, Enero-Diciembre.
- Vankemmel, Dominique (2006). *El Comercio Electrónico*. Seminario de Logística. BID. Caracas.
- Wikipedia (2007). *Comercio Electrónico*. [Documento en línea]. Disponible: http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio_electr%C3%B3nico. [Consulta: 2007, abril 21].

**La Articulación Logística en la Evolución de los Puertos
desde la Perspectiva del Desarrollo Sustentable**

Por: Santiago Y. León Chen *

Marialsira González Rivas **

Dilia Monasterio ***

ABSTRACT

**The Logistic Articulation in the Evolution of the Sea Ports from
the Sustainable Development Perspective**

Today the markets are placed according to demand, directing their production systems towards their customers. Because of this reason, the sea ports are evolving to become real integration links into logistic chains, in order to consolidate the current traffic, generate economical activity and local-regional development, which leads to new future traffics. To use these positive effects, the Port Authorities and the port operators must direct its strategies and goals to improve the operative function and infrastructure spaces necessities to take care of the logistic system and stimulate local development. Therefore, the objective of this research paper is to analyse the logistic articulation in the evolution of sea ports from a sustainable development perspective. This investigation was delimited to Venezuelan state-owned sea ports, using as reference La Guaira Sea Port. For this purpose, a documental design with descriptive level was used. As a study corpus, the population was comprised by the documentary sources related to this topic. The obtained results points out the necessity of: (a) more competence between sea ports to increase the volume and cargo flow, (b) demand increase in port services and (c) adequate scenarios for the design of new strategies and policies, as a result of the vertical integration and port network. In conclusion, the logistic articulation pretend to hold and expand the intermodality-logistic binomial to support the formation of transport chains able to satisfy the needs of quality/cost imposed by the demand.

Keywords: Articulation, Sea Ports, Sustainable Development.

* Profesor Asociado a Dedicación Exclusiva en la Universidad Marítima del Caribe, Magíster Scientiarum en Gerencia Logística, Especialista en Gerencia Empresarial, Licenciado en Administración, Licenciado en Ciencias Náuticas, Oficial de Marina Mercante. Experiencia profesional en el sector público y privado.

** Profesora de postgrado de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe.

*** Profesora de postgrado de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe.

RESUMEN

En la actualidad, los mercados se posicionan en función de la demanda, orientando los sistemas de producción hacia el cliente; por ello, los puertos están evolucionando para ser verdaderos nodos de integración para las cadenas logísticas, a fin de consolidar los tráficos actuales, generar actividad económica y desarrollo local-regional, lo cual induce a nuevos tráficos futuros. Para utilizar estos efectos positivos, las Autoridades Portuarias y los operadores portuarios deben orientar sus estrategias y metas para mejorar la función operativa y los espacios de infraestructura, necesarios para atender el sistema logístico y estimular el desarrollo local. Por tanto, el objetivo de la presente investigación consistió en analizar la articulación logística en la evolución de los puertos desde la perspectiva del desarrollo sustentable. La investigación se delimitó a los puertos estatales de Venezuela, utilizando como referencia el Puerto de La Guaira. Para ello, se empleó un diseño documental con nivel descriptivo. Como corpus de estudio, la población estuvo conformada por las distintas fuentes documentales relacionadas con la temática. Los resultados obtenidos señalan la necesidad de: (a) una mayor competencia entre los puertos para aumentar los volúmenes y los flujos de carga, (b) incrementar la demanda de los servicios portuarios, y (c) escenarios propicios para el diseño de las nuevas estrategias y políticas, producto de la integración vertical y de las redes portuarias. En conclusión, la articulación logística pretende sostener y ampliar el binomio intermodalidad-logística para dar soporte a la formación de cadenas de transporte capaces de satisfacer las necesidades de calidad/costo que impone la demanda.

Palabras Clave: Articulación Logística, Puertos y Desarrollo Sustentable.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad, la denominada economía global está propiciando cambios fluctuantes de tendencias en la relación entre el espacio y la producción de bienes y servicios, cuyos protagonistas son los grandes sectores de tareas; además de transformarlos en escenarios de la pugna entre la gestión global y la gestión local. En ese mismo orden de ideas, los territorios nacionales, se vuelven en el espacio geográfico de la economía mundial, ocasionando este proceso, un considerable desorden sobre las variables económicas, sociales y geográficas; sin embargo, siempre será dinámico e interactivo, en ciertos casos favorecerán la inserción o su ascenso en las reglas globales, y en otras, su exclusión.

Por su parte, se aprecia una evolución técnica de los bienes y servicios, una movilización de los flujos y modos de transporte, nuevas organizaciones funcionales en los mercados y, como producto de todo ello, los puertos se convierten en plataformas logísticas intermodales. En consecuencia, este proceso genera un incremento relativo de los costos fijos portuarios como respuesta inmediata a las mayores necesidades en infraestructura, equipamientos, comunicaciones, tecnologías, personal capacitado, entre otros; lo que supone una tendencia creciente en los indicadores de costos fijos / costos tota-

les. Por el contrario, se presenta una mejora en las condiciones de aprovisionamiento y suministro de mercancías, lo cual es una garantía en cuanto a la fiabilidad en el tiempo y en la distribución, y una seguridad en lo que respecta a la entrega de los bienes objeto de transporte.

Lo anterior se percibe en los puertos estatales de Venezuela, tal es el caso del Puerto de La Guaira, por ello, se ha considerado importante investigar acerca de los siguientes tópicos: (a) articulación logística, (b) evolución portuaria y (c) desarrollo sustentable. En este sentido, la presente investigación se desarrolla en los puertos estatales de Venezuela, utilizando como referencia la Gerencia de Operaciones Portuarias de la empresa Puertos del Litoral Central, PLC, S.A.

Por tanto, el propósito general del estudio es analizar la articulación logística en la evolución portuaria desde la perspectiva del desarrollo sustentable. Para ello, se empleó un diseño documental con nivel descriptivo, utilizando como corpus de estudio las distintas fuentes bibliográficas de la temática en cuestión.

Distante de ser una investigación regional, este tipo de análisis busca precisar esquemas organizacionales y zonas estratégicas con una gran concentración de recursos en la actividad portuaria, así como redes transfronterizas que vinculan estos lugares con otros, para comprender hasta que punto hay una geografía específica de la globalización, donde se reconoce un sistema urbano mayor y sus relaciones, *lo global*, así como las partes menores de este, *lo local*, donde lo sustentable genera las condiciones necesarias y suficientes para el desarrollo de las estrategias hacia el desarrollo sustentable.

DESARROLLO GENERAL

La Articulación Logística Portuaria en la Evolución de los Puertos

Los cambios estructurales en las últimas décadas, institucionalizados como un nuevo saber convencional dominante, han permitido el cambio de estrategia macroeconómica en los países. Esta nueva estrategia basada en una creciente desregulación económica, complementada con la aplicación de los principios de subsidiaridad estatal, como de una amplia apertura externa, ha conllevado finalmente al proceso de globalización. Las consecuencias de este proceso se manifiestan en un notable impacto e influencia en los puertos de los territorios y tienden a concentrarse ámbitos locales hegemónicos como los puertos de nuevas generaciones u otros nodos privilegiados de las redes globales. Como puede apreciarse, el proceso de globalización exige nuevas estrategias para la competencia y la competitividad, tanto en las empresas como en los territorios. En este sistema, donde la actividad económica se dispersa

geográficamente pero se integra globalmente, los menos conectados al circuito de redes globales o débiles serán excluidos y los mejores se favorecerán (Granda, 2005).

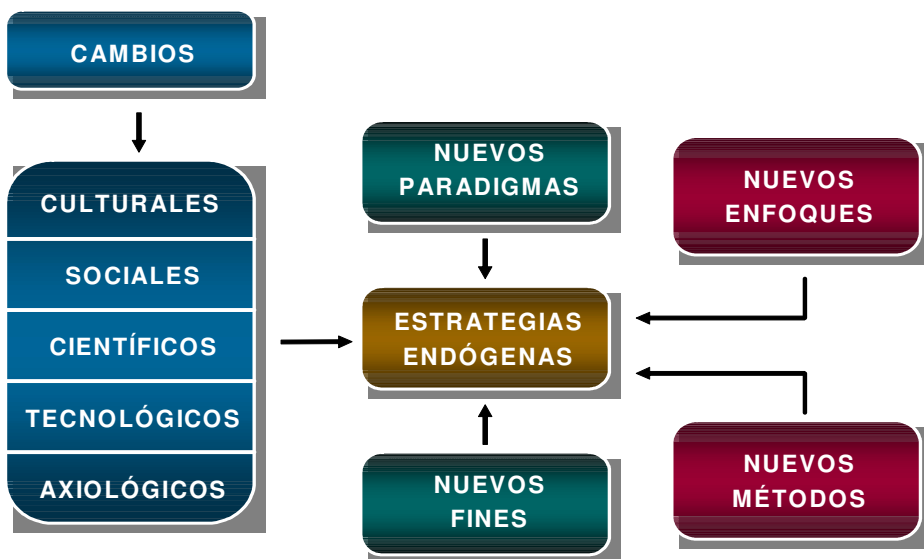
Estas consideraciones de articulación logística en la evolución portuaria, constituyen ahora uno de los elementos para la discusión acerca de la modernización del desarrollo portuario, especialmente en países como Venezuela, siendo clave para el desarrollo del binomio intermodalidad-logística, la creación de nodos de transferencia de flujos hacia y desde las regiones, y el desarrollo sustentable. Igualmente, la globalización presenta otras características de consideración esencial en el desarrollo de los puertos, distinto de los flujos de mercancías que allí se generan, y se relaciona básicamente con lo siguiente: los servicios vinculados con la actividad marítima-portuaria, los cuales tienen un componente transnacional; para dichas empresas de servicios, la globalización es vista como un concepto estratégico - organizacional - geográfico, a fin de incrementar los beneficios, en una red amplia y común, y donde la misma es una más de la cadena de suministro logística.



La Globalización en el Ámbito Inter-Organizacional¹

¹ El ambiente general y su impacto en los sectores de tarea de la organización.

El diseño de estrategias orientadas hacia el desarrollo endógeno, desarrolladas para satisfacer las necesidades locales, con metas colectivas y solidarias, constituido por los sectores de tarea, donde productores, proveedores y consumidores -oferentes y demandantes- se articulan para el desarrollo económico, en la generación de riqueza local, con capacidad de apoyar al Estado; asumiendo lo sustentable como condición estructural para alcanzar el desarrollo endógeno (Mas, 2005); en efecto, esa sustentabilidad, en el plano social-local, ha sido definida, según Mckenzie (cp. Gabaldón, 2006) como: “una condición de mejoramiento de la vida en las comunidades, a la vez que un proceso dentro de ellas, para alcanzar esa condición” (p. 125).



La Globalización en el Ámbito Inter-Organizacional²

Sobre los aspectos antes mencionados, cabe citar a Gabaldón (2006), quien destaca dos aspectos relevantes:

En primer lugar, la sustentabilidad social conlleva un proceso de elevación continua de niveles de vida. Es por lo tanto una condición dinámica que requiere de

² Las estrategias endógenas son un conjunto de medios capaces de guiar y orientar el comportamiento de la empresa a largo plazo.

transformaciones permanentes. Segundo, así como la sustentabilidad social aumenta o se consolida, en la medida en que se alcanzan mejores condiciones de vida dentro de una colectividad, asimismo puede debilitarse cuando existe un desmejoramiento de ellas. Esta situación la estamos viendo ocurrir frente a nuestros ojos, en varios países de América Latina y el Caribe, donde la calidad de vida ha estado disminuyendo en las pasadas décadas por causas ya señaladas (p. 125).

Las premisas anteriores, adicionan nuevos elementos a la investigación acerca de la articulación logística en la evolución de los puertos, pues frente a un modelo que surge vinculado desde la perspectiva del desarrollo sustentable, existe otro modelo que respondiendo a lógicas actuales, sirve a los intereses de las grandes firmas localizadas en aquellos territorios que se comunican con un puerto. Para ambos casos, las operaciones son determinadas por lógicas de valoración que se sitúan fuera del puerto y de sus instancias territoriales o locales, administrativas y organizacionales. No obstante, según como se presente el modelo, de la productividad en la región, como el posicionamiento en la red global, se desarrolla un proceso de transformación en correlación con las exigencias del mercado hacia los puertos, producto de la integración global.

Modelos Portuarios para la Articulación Logística en la Evolución Portuaria

En las Naciones Unidas (cp. Granda, 2005), se distinguen cuatro generaciones de puertos, definidas por las funciones y actividades que ellos cumplen en cada caso (ver Cuadro 3), tan importante como esto, es la correlación existente entre los *modelos de acumulación y desarrollo capitalista* y los *modelos de desarrollo portuario*, porque se determina un cambio profundo en las redes logísticas y en el papel que los puertos pueden desempeñar en ellas; también, las relaciones e implicaciones territoriales, y adicionalmente el aumento de la competitividad en el sector marítimo - portuario.

En tal sentido, los modelos portuarios para la articulación logística son:

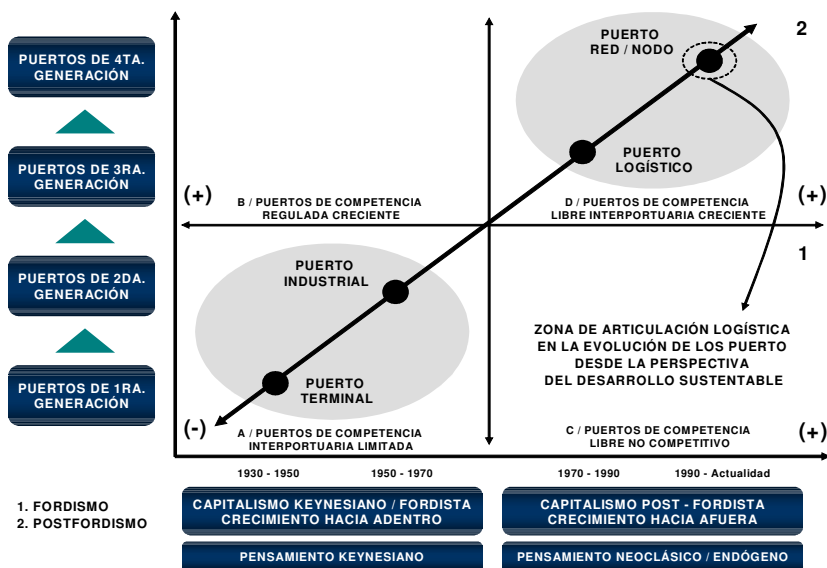
1. *Puertos de primera generación*, puerto clásico de los años sesenta, se caracterizaban porque operaban de manera aislada y actuando como interfase entre el espacio terrestre y el transporte marítimo; de esta manera, el puerto permanecía desligado de las actividades comerciales y de transporte, así como de muchas otras necesidades que requerían los usuarios finales.

2. *Puertos de segunda generación*, contemplan una amplia gama de funciones, actuando como centros de servicios comerciales, industriales y de transporte; al contrario de los puertos de primera generación, éstos presentan una estrecha relación entre los socios industriales y del transporte con las

áreas próximas al puerto, es decir, los puertos no actúan de manera aislada, sino en relación con la industria del transporte (Hoyle y Hilling, 1984).

3. *Puertos de tercera generación*, se ubican en la década de los noventa en la era de la globalización; estos puertos se convierten en nodos dinámicos dentro de la compleja red internacional de producción y distribución, los cuales se caracterizan por el desarrollo de centros integrados de transporte y por la creación de plataformas logísticas, con servicios especializados; los servicios portuarios se especializan, se hacen más variables y combinan multitud de servicios y prestaciones, según los avances tecnológicos; así mismo, se crean áreas industriales para generar mayores rendimientos en las cargas con respecto a los puertos y se refuerzan las medidas de protección medioambiental y de seguridad; adicionalmente, en los puertos de tercera generación se produce una notable mejora en el proceso administrativo relativo al mejoramiento y uniformidad de los documentos y gestiones operativas.

4. *Puertos de cuarta generación*, identificados como los mismos puertos de tercera generación con el aditivo de una variable: *alianzas estratégicas con otros puertos*; en este sentido, lo estratégico adquiere mayor relevancia en cuanto a la competitividad sistémica comercial.



La Globalización en el Ámbito Inter-Organizacional

Fuente: Adaptación realizada según el modelo de Granda (CEPAL, 2005).

Puertos de Venezuela: Puerto de La Guaira

La actividad portuaria en Venezuela debe entenderse a fondo para lograr que los puertos tengan una participación activa en los procesos de producción, comercio y transporte, como consecuencia del conjunto de intereses involucrados: (a) del Estado como propietario del dominio, (b) de los ciudadanos en libre ejercicio del comercio, (c) de los trabajadores, (d) de las mercancías y (e) de los armadores. Por ello, es conveniente que las actividades se gestionen bajo un concepto moderno de organización para transformar los puertos venezolanos en plataformas logísticas desde la perspectiva del desarrollo sustentable de la región.

Esta situación es inminente porque el transporte marítimo ha experimentado un aumento lineal como consecuencia del crecimiento de la economía mundial, especialmente por las exportaciones de China que ha incursionado exitosamente en los mercados internacionales. Lo expuesto anteriormente, es confirmado por el Lic. Naranjo, Gerente de Operaciones de Maersk Sealand Venezuela, en una entrevista realizada por Seguias (2005), al mencionar:

Hay un fenómeno muy interesante a nivel mundial -señaló el exponente- respecto a la carga contenerizada, originado por el incremento del comercio internacional de los países asiáticos, especialmente por las exportaciones de China y la India, esta situación no fue bien estimada por los especialistas y ha ocasionado que en los grandes centros o polos de desarrollo de consumo de Estados Unidos y Europa se congestionen los puertos, los sistemas ferroviarios, transporte terrestre; también la demanda de transporte marítimo se incrementó, reflejando una tendencia al alza de los fletes, fenómeno que impacta no sólo a naciones industrializadas, sino a países como Venezuela donde hay una alta demanda de transporte marítimo ... (p. 5).

Al respecto, cabe citar a León (2006), quien señala en su trabajo de investigación de maestría lo siguiente:

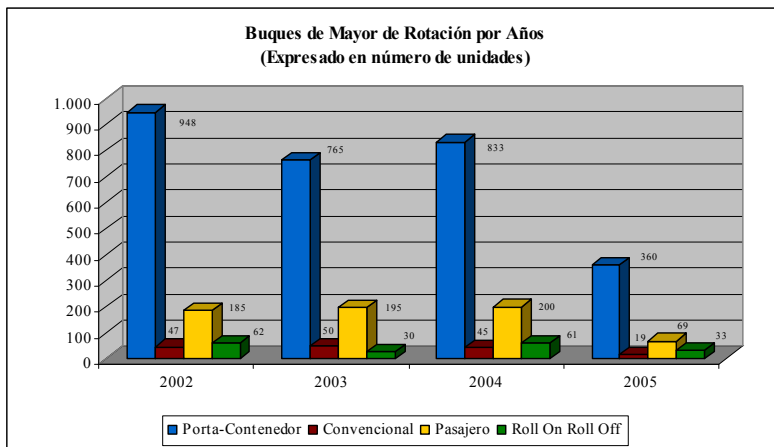
... la actividad en el transporte marítimo se ha manifestado en los puertos venezolanos, especialmente en el Puerto de La Guaira, donde la empresa Puertos del Litoral Central, PLC, S.A., a través de la Gerencia de Operaciones Portuarias, reportó en su último "Anuario 2001" una variación porcentual de 34,27% en *buques atendidos* con respecto al año 2000. Estos resultados, con características similares, se manifestaron en otros indicadores operativos, por ejemplo en *carga movilizada*, expresada en toneladas métricas (TM) y *contenedores moviliz*ados, expresado en la capacidad de contenedores de un buque o instalación portuaria en términos de unidades a 20 pies (TEU'S), los cuales presentaron variaciones porcentuales de 33,07% y 43,02% con relación al año 2000; la proyección es mantener el movimiento de contenedores, siendo esto una realidad hoy en día (p. 9).

A continuación se presenta algunas estadísticas referenciales (León, 2006), tomadas de un soporte informático suministrado por la Gerencia de Operaciones del Puerto de La Guaira:

T. de Buques / Años	2002	2003	2004	2005
Porta-Contenedor	948	765	833	360
Convencional	47	50	45	19
Granel Líquido	1	0	3	8
Granel Sólido	34	28	23	2
Militares	5	0	6	0
Pasajero	185	195	200	69
Pesquero	0	0	2	0
Remolcador	12	4	5	6
Roll On Roll Off	62	30	61	33
Gabarra	6	1	0	0
Total de Buques	1.300	1.073	1.178	497
Promedio	130	107	118	50

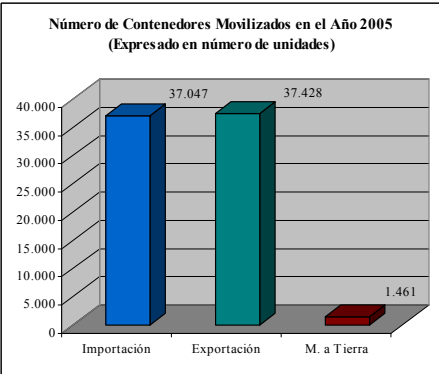
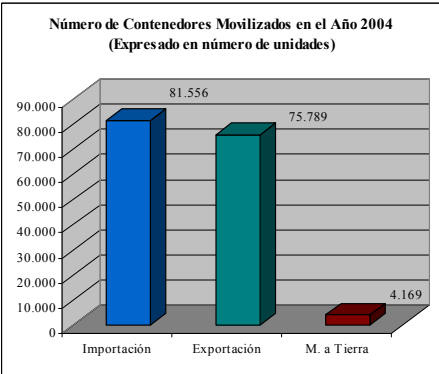
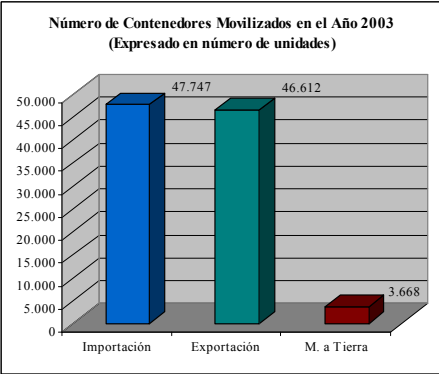
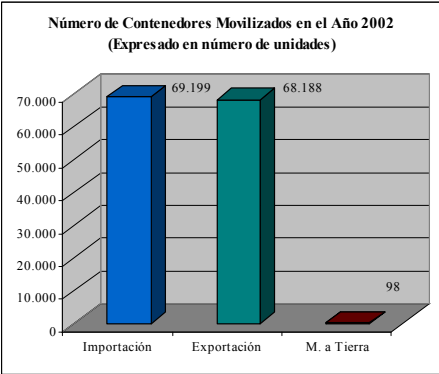
Tipos de Buques atendidos desde el Año 2002 hasta el acumulado de Enero-Mayo del Año 2005

Fuente: elaborado con datos tomados de un soporte informático tangible, Puertos del Litoral Central, PLC, S.A., Gerencia de Operaciones Portuarias, 2005, La Guaira.



Buques de Mayor Rotación desde el Año 2002 hasta el acumulado de Enero-Mayo del año 2005

Fuente: elaborado con datos tomados de un soporte informático tangible, Puertos del Litoral Central, PLC, S.A., Gerencia de Operaciones Portuarias, 2005, La Guaira.



Número de Contenedores movilizados desde el Año 2002 hasta el acumulado de Enero-Mayo del Año 2005

Nota: Movilización de contenedores correspondiente a las operaciones de importación, exportación y movilizaciones a tierra.

Fuente: elaborado con datos tomados de un soporte informático tangible, Puertos del Litoral Central, PLC, S.A., Gerencia de Operaciones Portuarias, 2005, La Guaira.

Pronósticos de la Movilización de Carga Comercial en Contenedores						
Años	Cantidad a Importar	Cantidad a Exportar	Cantidad a M. a Tierra	Ingresos en \$ por Importación	Ingresos en \$ por Exportación	Ingresos en \$ por M. a Tierra
2006	95.091	93.628	5.542	3.656.138	737.264	103.070
2007	104.386	103.037	6.615	4.004.750	775.811	110.809
2008	113.681	112.447	7.687	4.353.362	814.358	118.548
2009	122.976	121.856	8.760	4.701.974	852.906	126.287
Total	436.135	430.968	28.603	16.716.222	3.180.339	458.713
Promedio	109.034	107.742	7.151	4.179.056	795.085	114.678

Pronósticos de los Buques con Mayor Rotación			
Años	Porta-Contenedor	Pasajero	Roll On Roll Off
2006	807	173	79
2007	788	168	87
2008	770	162	95
2009	751	157	103
Total	3.116	660	364
Promedio	779	165	91

Pronóstico de la Movilización de Carga Comercial en Contenedores y Buques con Mayor Rotación

Fuente: elaborado con datos tomados de un soporte informático tangible, Puertos del Litoral Central, PLC, S.A., Gerencia de Operaciones Portuarias, 2005, La Guaira. Cálculos del autor.

Como puede apreciarse, se demuestra la creación de escenarios logísticos para el desarrollo en las operaciones de contenedores y en la oferta de transporte marítimo. Por ejemplo, para el armador, aparte de las mejoras que esto supone para la seguridad portuaria y la disminución de los riesgos y reclamaciones sobre la carga, la ventaja principal de la contenerización es la disminución del tiempo de estadía del buque en el puerto y la reducción de los costos de manipulación. De esta manera, los sistemas automatizados, el aumento del flujo de contenedores y el valor creciente de las cargas, han exigido una reducción del tiempo en el tránsito entre el lugar de origen y el lugar de destino, mediante la aceleración de la manipulación en la carga, a fin de aumentar los volúmenes enviados por los expedidores y reducir al mínimo los importantes gastos de almacenamiento.

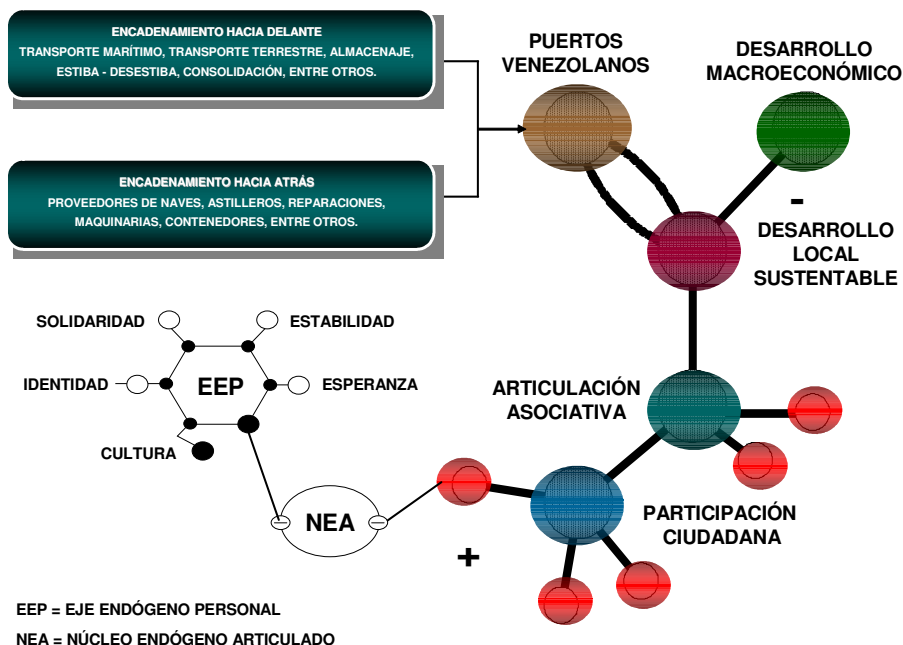
MARCO METODOLÓGICO

En la presente investigación, se empleó un diseño bibliográfico, fundamentado en la revisión sistemática de material documental relacionado con la problemática en estudio. Para la población del trabajo, se utilizó como corpus las distintas fuentes bibliográficas vinculadas con la temática en cuestión. Además, el área de influencia estuvo delimitada a los puertos estatales de Venezuela, utilizando como referencia el Puerto de La Guaira.

Según el modelo de Hurtado de Barrera (2000), se presenta a continuación el proceso sistemático de la investigación realizada:

decisiones administrativas o de los niveles de gobernanza de las autoridades portuarias, cuya finalidad radica en maximizar los tráficós y sus rendimientos; en la misma forma; en este sentido, la demanda de instalaciones y servicios portuarios deben responder a las nuevas necesidades de los flujos comerciales para el mercado de oferta - demanda.

3. Se crean las condiciones necesarias y suficientes en los puertos venezolanos para diseñar estrategias de desarrollo endógeno, mediante la participación articulada y logística, con visión de desarrollo económico local, generación de riqueza local, con capacidad de apoyar al Estado; en este sentido, se desarrolla un sistema endo-económico de iniciativas a escala nacional, a fin de generar: (a) desarrollo sustentable, (b) desarrollo macroeconómico, (c) articulación asociativa y (d) participación ciudadana.



Condiciones para la Articulación Logística desde la Perspectiva del Desarrollo Sustentable

Fuente: adaptación realizada según el modelo de Colmenares (2005).

CONCLUSIONES

El nuevo desarrollo portuario desde la perspectiva del desarrollo endógeno supone incidir, como principal variable, sobre el *tiempo de tránsito* (mejor planificación del servicio y reducción de las incertidumbres sobre las llegadas de los buques) y sobre la *localidad/fiabilidad de los servicios* (servicios menos variables y estandarización de las operaciones de carga - descarga y gestión en tierra) lo que induce a una nueva herramienta competitiva para atraer y conservar clientes y usuarios finales en el puerto, además de una racionalización en la cadena de distribución física.

La puesta en marcha de esta nueva forma de visualizar el negocio marítimo - portuario, genera una nueva jerarquía entre los puertos, al vislumbrarse nuevas economías de escalas y de red, así como una nueva incursión en los mercados, un interés entre las partes, y una respuesta a la concentración de la industria marítima.

A mediano y largo plazo, las perspectivas de los puertos y del transporte marítimo dependerán de la evolución de la economía mundial. Para ilustrar esto, la nueva expansión empresarial permitirá observar una concentración del armamento portuario en China, Corea y Japón, los cuales representan en la actualidad más del 50% del volumen en contenedores. Así mismo, la construcción de mega-empresas acelera la mencionada concentración, a la vez que garantiza unos servicios regulares con frecuencia asegurada, inclinándose hacia una ruta Este - Oeste y abriendo nuevas escalas (Boyes, 2004).

La logística se realiza en pocos centros lo que moviliza las oportunidades en determinadas áreas, puertos, ciudades y regiones, adquiriendo los nuevos puertos un papel fundamental en la transferencia de mercancías y de bienes - servicios.

Por lo tanto, el horizonte de los puertos se centra en adquirir altas tasas de productividad, por ello deben:

1. Especializar los terminales portuarios para responder con eficiencia a la demanda de nuevos servicios.
2. Desarrollar una red de puertos secos para posibilitar la extensión de zonas de influencia de cada puerto, lo que exige poseer una buena conexión intermodal que reduzca los costos.
3. Afrontar la construcción de zonas en actividades logísticas, a fin de aprovechar el intermodalismo para aumentar el valor agregado de las mercancías.
4. Establecer planes de calidad que garanticen la fidelidad de los clientes y usuarios finales.

5. Desarrollar sistemas de información electrónica para el seguimiento y control de las actividades marítimo - portuario, dentro y fuera del puerto.

Finalmente, los puertos deben sostener y ampliar la interacción entre las *actividades terrestres* y las *actividades marítimas*, dando respuesta a los servicios globales, estableciendo los corredores marítimos correspondientes que tiene que responder para salvaguardar los intereses locales, regionales, económicos y sociales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- American Psychological Association (2002). *Manual de estilo de publicaciones de la American Psychological Association (APA)*. (2ª. ed.). México: Editorial El Manual Moderno, S.A. de C.V.
- Arias, F. (2004). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica* (4ª. ed.). Caracas: Editorial Episteme, C.A.
- Balestrini, M. (2001). *Cómo se elabora el proyecto de investigación*. (5ª. ed.). Caracas: BL Consultores Asociados Servicio Editorial.
- Boyes, J. (2004). Chinese crackers. *Containerisation International*, march, 85-86.
- Colmenares, S. (2005). *Reingeniería socioeconómica & desarrollo endógeno sostenible: Un programa macroeconómico alternativo para el desarrollo*. (Tomo I). (4ª. ed.). Caracas: Profuturo, Centro UNESCO.
- Gabaldón, A. (2006). *Desarrollo sustentable: La salida de América Latina*. Caracas: Grupo Editorial Random House Mondadori, S.A.
- Granda, J. (2005). *Ciudades Puerto en la economía globalizada: La arquitectura organizacional de los flujos portuarios*. Santiago de Chile: Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Hoyle, B. y Hilling, D. (1984). *Seaport systems and spatial change, technology, industry and development strategies*. New York. John Wiley & Sons.
- Hurtado de Barrera, J. (2000). *Metodología de la investigación holística*. (3ª. ed.). Caracas: Fundación Sygal Servicios y Protecciones para América Latina.
- León, S. (2006). *Sistema de control para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores - Caso: Puerto de La Guaira*. Trabajo de grado de maestría no publicado. Universidad Nacional Experimental Politécnica de la Fuerza Armada (UNEFA), Caracas.
- Mas, M. (2005). *Desarrollo endógeno: Cooperación y competencia*. Caracas: Editorial Panpano de Venezuela, S.A.
- Palella, S. y Martins, F. (2004). *Metodología de la investigación cuantitativa*. Caracas: Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (FEDUPEL).
- Pérez, A. (2004). *Guía metodológica para anteproyectos de investigación*. Caracas: Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (FEDUPEL).

- Puertos del Litoral Central, PLC, S.A. (2005). *Estadística acumulada por movilización de carga según comercio*. [Datos en disco duro]. Disponible: Puertos del Litoral Central, PLC, S.A., Gerencia de Operaciones Portuarias.
- Sabino, C. (2000). *El proceso de investigación: Una introducción teórico-práctica*. Caracas: Editorial Panapo de Venezuela, C.A.
- Seguias, N. (2005). Fletes del transporte marítimo mantendrán su tendencia alcista. *Espacios Acuáticos*, 11, 4-7.
- Universidad Pedagógica Experimental Libertador (2005). *Manual de trabajos de grado de especialización y maestría y tesis doctorales*. Caracas: Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (FEDUPEL).

Derecho

Análisis de Normas aplicables en Inspecciones de Seguridad Laboral y Salud en la Pesca

Por: Dwight Sagaray Covault *

ABSTRACT

Analysys of applicable Regulation to Fishing Labor and Health Safety Inspections

This paper aims to analyze the safety and health national and international rules applicable to fishing sector labor in Venezuela. This study attempts to collect rules from different legal instruments, in order to design an inspections protocol, to compare such inspections to the principal standards established in the Agreement 188 about fishing labor adopted in 96th meeting of International Labor Conference (ILO), and to establish some principles that are probably not present in our regulation framework. The methodology applied was documentary research with the proposal of some recommendations that can be used as tools for Labor-condition inspectors following Labor Inspection Agreement N° 81 (1987). As conclusions, it can be pointed out the necessity of education in risk prevention as well as the necessity of delimiting and coordinating competences of Navy Inspectors, Labor-Condition Inspectors from the National Institute for Prevention, Health and Labor Security and the Department of Labor.

Keywords: Fishing labor conditions, Safety and health labor inspections, Applicable regulation to fishing labor.

RESUMEN

El presente trabajo tiene por objeto el análisis de la normativa nacional e internacional relativa a la seguridad y salud aplicable al trabajo en el sector de la pesca en Venezuela. Las partes en la que se encuentra dividido el estudio pretenden recopilar las normas dispersas en los diferentes instrumentos jurídicos, el diseño de un protocolo de visita de inspección, la comparación de éste con los principales estándares establecidos en el Convenio

* Abogado, Universidad Central de Venezuela, 2000. Profesor de las cátedras de Inglés y Legislación Marítima II de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. Ex Supervisor del Trabajo y de la Seguridad Social e Industrial adscrito a la Oficina de Relaciones Internacionales y Enlace con la OIT del Ministerio del Poder Popular para el Trabajo y Seguridad Social. Ex Representante Gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela para la discusión de los Convenios sobre Trabajo Marítimo y en el Sector Pesquero ante la OIT.

N° 188 sobre el Trabajo en el Sector de la Pesca adoptado en la 96^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (OIT), y el establecimiento de algunas pautas que puedan no estar previstas en nuestro marco jurídico. La metodología utilizada fue la investigación documental con la proposición de unos pasos a seguir y unas recomendaciones que sirvan de herramientas para los inspectores de condiciones de trabajo de conformidad con el Convenio N° 81 sobre la Inspección del Trabajo, 1987, del cual nuestro país forma parte. Como conclusiones del estudio pudo comprenderse la necesidad de formación en materia de prevención de riesgos así como de delimitar o coordinar las competencias propias del Inspector Naval, y de los Inspectores de condiciones de trabajo del Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales (INPSASEL) y del Ministerio con competencia en el ramo del Trabajo, en virtud de los conocimientos propios de la seguridad marítima y de la seguridad y salud laboral.

Palabras Clave: Condiciones laborales en el sector pesquero, Inspecciones de seguridad y salud laboral, Legislación aplicable al trabajo en el sector pesquero.

INTRODUCCIÓN

La pesca es una de las actividades de producción más antiguas que se conocen, y que no obstante inició siglos atrás en la evolución del hombre, es esta centuria cuando se ha evidenciado con más celeridad su expansión¹. Hoy día podemos hablar de dos sectores en el ámbito del trabajo en la pesca, entiéndase la industrial y la artesanal, siendo importante destacar que a pesar de ser la primera la que cuenta con la menor flota, es donde se conjugan en mayor proporción los elementos capital y tecnología, siendo la segunda la que posee la mayor flota y número de trabajadores a escala mundial², de allí que se considere imprescindible su abordaje no solo para el estudio de la protección de sus condiciones de vida y trabajo a bordo, sino también, por la necesaria cobertura de sus derechos en las convenciones internacionales sobre la materia, en aras de lograr la salvaguarda de los derechos de dicha población, y la amplitud y efectividad en la aplicación de los convenios internacionales.

En 1959 la Organización Internacional del Trabajo (en lo sucesivo OIT) adopta el Convenio N° 113 sobre el Examen Médico de los Pescadores, y siete años después en 1966 los Convenios N° 125 y 126 sobre los Certificados de Competencia de los Pescadores, y sobre el Alojamiento de la Tripulación

¹ Organización Internacional del Trabajo. Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo. Volumen II. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Madrid – España. 1998. Página 66.2.

² Organización Internacional del Trabajo. Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo. Volumen II. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Madrid – España. 1998. Página 66.2.

(pescadores), respectivamente.

Pero es el Convenio N° 188 sobre el Trabajo en la Pesca (en lo sucesivo Convenio N° 188), que se discutió en la 96ª Conferencia Internacional del Trabajo (en lo sucesivo CIT) en Ginebra – Suiza del 30 de mayo al 15 de junio de 2007, el que a juicio de quien escribe constituirá una herramienta más amplia para la protección de este sector de la población activa, lo que ameritará la puesta en práctica de un protocolo de visita de inspección sociolaboral, considerando a todo evento el autor que deberá aplicarse en la práctica en armonía con las normas especializadas en materia de seguridad que ya existen para el sector a nivel internacional.

La posibilidad de entrada en vigor del instrumento en comento se considerará asimismo a la ejecución de visitas de inspección de condiciones de trabajo que incidirán en la Gestión de las empresas navieras, las cuales serán abordadas con el mismo nivel de especificidad con que en la actualidad se visitan los centros de trabajo en tierra a través del órgano competente en materia sociolaboral, el cual en Venezuela a tenor de lo previsto en el Convenio N° 81 de la OIT sobre la Inspección del Trabajo, Gaceta Oficial N° 28332 del 17/05/67 (en lo sucesivo Convenio N° 81), efectúa a través de sus funcionarios fiscalizaciones que no solo tocan las condiciones referentes a jornadas de trabajo, empleo y seguridad social, sino también, al saneamiento básico, la seguridad y la salud en el trabajo. Se sugiere en consecuencia, que pudiera ser abordada en el sector de la pesca una inspección de condiciones de trabajo que tome en cuenta tanto la normativa interna aplicable, como las que en esta materia han previsto la OIT, la Organización Marítima Internacional (en lo sucesivo OMI), y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (en adelante FAO).

Venezuela no es parte de los Convenios que en materia de trabajo en la pesca se han generado en la OIT, y en el ámbito de la OMI es escasa la normativa vigente elaborada por ese organismo sobre el tema.

Ahora bien, entrando al análisis de los conceptos a trabajar debe destacarse que según el Convenio N° 155 sobre Seguridad y Salud de los Trabajadores, 1981, (en lo sucesivo Convenio N° 155) por salud en el trabajo a entenderse más allá de la ausencia de enfermedades o afecciones, todos aquellos elementos físicos y mentales que pudiesen ir en su perjuicio y que están estrechamente vinculados con la seguridad y la higiene en el trabajo.

La seguridad en la navegación puede concebirse como "... la aplicada por la empresa u organización dedicada a las actividades navieras en todo su al-

cance; es decir no solo en el trabajo y permanencia a bordo de los buques sino también en el ámbito de toda tarea operativa vinculada con ellos...”.³

Si se recurre al artículo 8 numeral 2 de nuestra Ley de Pesca y Acuicultura puede admitirse que se entiende por esta “... toda actividad humana realizada en el ambiente acuático y destinada a extraer recursos hidrobiológicos a efectos de su aprovechamiento directo o indirecto, tanto si los resultados son positivos como si la operación no consigue su objetivo”.

Y si observamos nuestra Ley Orgánica del Trabajo bajo el principio de la no discriminación puede entenderse “... por trabajador la persona natural que realiza una labor de cualquier clase, por cuenta ajena y bajo la dependencia de otra”.⁴

Haciendo una comparación de todos estos elementos el autor decide partir de una definición de “inspección de seguridad y salud en el trabajo en la pesca” como toda aquella actividad encaminada a la verificación del cumplimiento de los principios básicos de la prevención y de la garantía de un ambiente de trabajo apto para la vida y desarrollo de las habilidades físicas y mentales de toda persona que en virtud de un contrato de trabajo (verbal o escrito) preste sus servicios a bordo de buques que se dedican a este sector de la actividad económica.

Pero a tenor de lo planteado habría que preguntarse con que herramientas jurídicas cuenta un inspector del órgano sociolaboral en Venezuela para proteger a este sector de la población activa en materia de seguridad y salud en el trabajo?

Es en ese sentido que el presente artículo a través de la investigación documental, teniendo presente la no ratificación de Venezuela del Convenio N° 188, pretende reunir la normativa dispersa y vigente aplicable al trabajo de la pesca en Venezuela, y diseñar un protocolo de visita de inspección que permita no solo el cumplimiento por parte del estado de los compromisos internacionales asumidos en materia sociolaboral, sino su aplicación en la protección de esa población activa a través del sistema nacional de inspección del trabajo, de conformidad con el Convenio N° 81.

Con tal finalidad se ha estructurado el estudio en tres componentes fun-

³ REAL, Domingo. Manual de Conocimientos Marineros. Editorial Guardacostas. Buenos Aires – Argentina. 2002. Pag. 467.

⁴ Congreso de la República de Venezuela. Ley Orgánica del Trabajo. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 5.152 Extraordinario, del 19 de junio de 1997. Artículos 26 y 39.

damentales, como lo son el “Marco Jurídico de Protección de la Seguridad y Salud Laboral del Sector Pesquero”, la “Propuesta de un Protocolo de Visita de Inspección”, y “Otros Aspectos a Considerar en las Inspecciones de Seguridad y Salud a Bordo”, temas estos por medio de los cuales se determinará el régimen normativo de seguridad y salud del trabajador de la pesca en la legislación nacional e internacional vigente en Venezuela, las competencias en materia de inspecciones de seguridad y salud en el trabajo en el sector pesquero, el alcance de los convenios internacionales en la materia, el análisis de la normativa aplicable en las inspecciones de salud y seguridad en el trabajo y el cumplimiento de los estándares mínimos de protección de nuestras normas en comparación con las disposiciones del Convenio N° 188.

MARCO JURÍDICO DE PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD LABORAL DEL SECTOR PESQUERO

La Constitución de la República Bolivariana consagra entre sus disposiciones que:

“...los tratados, pactos y convenciones relativos a derechos humanos, suscritos y ratificados por Venezuela, tienen jerarquía constitucional y prevalecen en el orden interno, en la medida en que contengan normas sobre su goce y ejercicio más favorables a las establecidas por esta Constitución y en las leyes de la República, y son de aplicación inmediata y directa por los tribunales y demás órganos del Poder Público”.⁵

En este sentido, y entrando al examen de las normas OIT debe señalarse que Venezuela no es parte de los instrumentos que en materia de Pesca se han discutido en el seno de dicho organismo, todos los cuales a excepción del Convenio N° 125 sobre los Certificados de Competencia de los Pescadores, 1966, fueron revisados por el Convenio N° 188 sobre el Trabajo en el Sector Pesquero⁶. En virtud de lo expuesto el autor sostiene la necesidad de la creación del protocolo que se propone el presente artículo, y la pertinencia de un análisis comparado con el Convenio N° 188, que permita a su vez evaluar el estado de nuestra legislación frente al cumplimiento de los estándares inter-

⁵ Asamblea Nacional Constituyente. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela, No. 5.453, del 24 de marzo de 2000. Artículo 23.

⁶ Organización Internacional del Trabajo. Convenio N° 188 Sobre Trabajo en el Sector de la Pesca. Artículo 46.

nacionales mínimos de protección de la seguridad y salud de los trabajadores en este sector.

Los antecedentes de este último instrumento datan del mes de marzo del año 2002, cuando el Consejo de Administración (OIT) en su 283ª Reunión inscribió en el Orden del Día de la 92ª CIT de 2004 un Convenio y una Recomendación en este sentido. Es así como la Oficina Internacional del Trabajo a los fines de llevar a cabo tal actividad, presentó dos (02) documentos, a saber: el Informe V (1) del Trabajo en el Sector Pesquero (legislación y práctica) y el Informe V (2) Condiciones de Trabajo en el Sector Pesquero (perspectiva de los mandantes).

La 2ª discusión por la CIT se llevó a cabo en su 93ª Reunión de junio de 2005. La Comisión del Sector Pesquero contó para el debate con dos (02) Informes, El Informe V (2A) y el Informe V (2B) elaborados por la Oficina con base en las respuesta al cuestionario adjunto al Informe V (1) y de las observaciones realizadas por la Reunión Tripartita de Expertos sobre el Sector Pesquero (diciembre de 2004).

Algunas de las posiciones de Venezuela en materia de seguridad y salud en la 93ª Reunión se consideró necesario señalar a continuación, todo ello a los fines de observar bajo este preámbulo la política sociolaboral y la posición como país frente al citado instrumento:

- Se resaltó la relevancia de elementos como la comunicación, la educación y la formación en materia de prevención de riesgos en el trabajo.⁷

- El autor considera un éxito de las representaciones gubernamentales de Venezuela, Brasil, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Camerún, México, Namibia, Portugal y Sudáfrica, el establecimiento en dicha Conferencia de una eslora igual o superior a veinticuatro (24) metros como mínimo para la aplicación de los artículos 10 y 11 (examen médico), 14 (condiciones de servicio, dotación y horas de descanso), 20 (acuerdo de trabajo del pescador), 24 (remuneración de los pescadores), 30 (atención médica), 32 (seguridad y salud en el trabajo, y prevención de accidentes laborales), 39 (cumplimiento y control de la aplicación) y Anexo II (alojamiento a bordo de buques pesqueros), así como las Recomendaciones.⁸

⁷ Conferencia Internacional del Trabajo, 93ª reunión junio de 2005. Comisión del Sector Pesquero. Pag. 13.

⁸ Conferencia Internacional del Trabajo, 93ª reunión junio de 2005. Comisión del Sector Pesquero. Pags. 111 y 112.

- En 2005 no obstante la división de la Comisión Gubernamental y la aprobación parcial de los Armadores, mediante la intervención de la representación gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela a través de la óptica de la Prevención de Riesgos se logró la adopción íntegra de la propuesta de los trabajadores de establecer en el texto de las Recomendaciones un párrafo relativo al Ruido y las Vibraciones.⁹

- Con base en el Convenio sobre las Peores Formas de Trabajo Infantil Venezuela conjuntamente con la representación de Brasil y España, propuso en 2005 la eliminación del párrafo dos (02) del artículo nueve (09), referente a la autorización que podría darse a los jóvenes de quince (15) años para efectuar “trabajos livianos” durante las vacaciones, puesto que “... En un sector considerado peligroso, era difícil catalogar algunas actividades como trabajos ligeros”.¹⁰

Con respecto a la última posición citada es necesario destacar que en el preámbulo del Convenio N° 188 se reconoce a la pesca como una ocupación peligrosa, con base en ello el autor considera que el calificativo sobre el esfuerzo para el ejercicio de una actividad no la excluye de entrañar niveles de peligrosidad, esta última puede depender de múltiples factores, por lo cual considera a la pesca peligrosa por el ambiente de trabajo en sí mismo¹¹, idea cuyo sustento encuentra refuerzo en el análisis del protocolo que se propone.

No obstante los logros alcanzados durante la 93ª reunión de la CIT debe resaltarse que durante su Sesión Plenaria el instrumento en comento no resultó adoptado toda vez que al requerirse la mayoría de dos tercios (290 votos en razón de 435 emitidos), el resultado fue de 288 votos a favor, 8 en contra y 139 abstenciones.

En la Reunión N° 294 del Consejo de Administración se decidió otra vez inscribir este punto de orden del día en la 96ª CIT (2007) adoptándose el pro-

⁹ Conferencia Internacional del Trabajo, 93ª reunión junio de 2005. Comisión del Sector Pesquero. Pags. 145, 146 y 147.

¹⁰ Conferencia Internacional del Trabajo, 93ª reunión junio de 2005. Comisión del Sector Pesquero. Pag. 40.

¹¹ Como lo subraya Sverre, J. E. Nordland (1989) “... como parte de la cultura pesquera, se ha aceptado un riesgo elevado de accidentes mortales o lesiones. “La vida del pescador es y debe ser peligrosa. Esta actitud ha sido quizás uno de los principales obstáculos no valorados que han impedido mejorar la seguridad y el entorno de trabajo en la actividad pesquera.” Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. La Seguridad en el Mar como Parte Integrante de la Ordenación Pesquera. Roma – Italia. 2001.

cedimiento de simple discusión.

En la 96° Conferencia Internacional del Trabajo se adoptó finalmente el Convenio N° 188 sobre el Trabajo en el Sector de la Pesca, y la Recomendación N° 199 con el mismo nombre, con una proyección para su entrada en vigor de doce (12) meses después de la fecha en que el Director General de la OIT hubiese recibido diez ratificaciones de Estados Miembros (siempre que ocho de ellos fuesen ribereños).

No obstante las razones que puedan llevar a nuestro país a ser estado contratante o no del Convenio en referencia, las cuales no están comprendidas en el objeto del presente artículo, cabe recordar dentro del marco de las normas OIT, que somos parte de Convenios que propenden a la fiscalización del Trabajo, es así como el 21 de julio de 1967 es ratificado por Venezuela el Convenio N° 81 sobre la Inspección del Trabajo, y el 20 de junio de 1984 se ratifica el Convenio N° 155 sobre Seguridad y Salud de los Trabajadores (en lo adelante Convenio N° 155) Gaceta Oficial N° 3312 del 10/01/84.

En el citado Convenio N° 81 se establecen competencias y principios fundamentales atinentes a la constitución, funcionamiento y desarrollo de la fiscalización del trabajo, en procura del cumplimiento de la normativa en materia laboral, seguridad social, empleo, salud y seguridad en el trabajo. El Artículo 1 establece: “todo miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el que este en vigor el presente Convenio deberá mantener un Sistema de Inspección del Trabajo”.

Entre las facultades del Inspector podemos resumir luego del examen de la legislación nacional vigente y del citado Convenio N° 81 las siguientes:

- Libertad de entrada sin anuncio previo y sin distinción de día y hora en cualquier centro de trabajo, acreditando al llegar su identidad y el carácter con que actúa.

- Acceso a todo tipo de prueba, lo que incluye la practica de interrogatorios bajo la confidencialidad de la información obtenida, así como para auditar los libros, documentos y registros y lograr copia de los mismos.

- En lo que a elementos materiales y líquidos que se usen o manipulen en el centro de trabajo se refiere, tiene la prerrogativa de obtener muestras, debiendo informar el único propósito de su análisis al patrono o a la persona que lo represente.

- Comunicar en forma inmediata los resultados de la inspección practicada al empleador y los trabajadores.

- Ordenar la suspensión o paralización de labores que se efectúen bajo condiciones de peligrosidad grave o inminente que amenacen la vida o salud de los trabajadores.

- Requerir la colocación de los avisos que señale la Ley.

- En razón de los incumplimientos que detecte dar inicio a los procedimientos sancionatorios a que haya lugar.¹²

Es necesario detenerse acá para analizar un documento que aun cuando es de índole educativo es de gran pertinencia en este estudio. Su origen se remonta al mes de diciembre de 1962 cuando la Organización Internacional del Trabajo convocó una Comisión sobre Condiciones de Trabajo en el Sector de la Pesca para analizar asuntos relativos a la labor de los pescadores. Como resultado se aprobó una Resolución en la que se recomendaba la elaboración de un Código Internacional de Directrices Prácticas sobre la seguridad de la navegación, trabajo en la pesca, profesión del pescador y buques de pesca, así mismo se requería que la OIT en colaboración con la FAO y la OMI evaluase la viabilidad de crear un organismo adecuado para analizar dicho Código.

Para la celeridad del trabajo los tres organismos dividieron los aspectos a considerar dentro de los límites de sus competencias, acordándose luego de los diversos proyectos de contribución la división del Código en dos partes, la Parte A, para patrones y tripulantes y la Parte B, para constructores y armadores de buques de pesca.

En enero de 1968 las tres organizaciones unificaron en un solo texto sus contribuciones. El Código en su Parte A fue aprobado finalmente en una Reunión Mixta FAO/OIT/OMI en la sede de la OIT, en Ginebra-Suiza del 4 al 13 del mes de septiembre de 1968.

La elaboración de la Parte B estuvo en manos de la Organización Marítima Internacional a través del Subcomité de Seguridad de Pesqueros, siendo aceptado por el Comité de Seguridad Marítima en marzo de 1973, y acordado el texto final se aprobó en la sede de la OMI en Londres en el marco de la segunda Reunión Mixta FAO/OIT/OMI que tuvo lugar del 11 al 15 de febrero de 1974.

En lo que concierne al Convenio para la Seguridad de los Buques Pesqueros (OMI), este fue elaborado en Torremolinos (España) en abril de 1977 y posteriormente, la Organización Marítima Internacional llevó a cabo una Conferencia del 22 de marzo al 2 de abril de 1993, en donde se aprobó un Protocolo que reemplazó al Convenio inicial.

Debe destacarse que Venezuela es uno de los pocos países que ha ratifi-

¹² Para más información de las funciones propias véanse los artículos 12 del Convenio N° 81 sobre la Inspección del Trabajo, 590 de la Ley Orgánica del Trabajo y artículo 234 del Reglamento de dicha Ley.

cado el Convenio de Torremolinos, el cual debe decirse contiene la normativa mas amplia en lo que a seguridad en este sector se refiere. No obstante lo anterior este instrumento no ha entrado en vigor en el ámbito internacional.

En el ámbito interno la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela consagra en su artículo 87 el deber de todo patrono de garantizar a sus trabajadores "...condiciones de seguridad, higiene y ambiente de trabajo adecuados. El Estado adoptará medidas y creará instituciones que permitan el control y la promoción de estas condiciones".

Se cuenta en Venezuela con un cuerpo normativo bastante amplio, del cual podemos citar en relación con el sector que nos ocupa bajo la delimitación del estudio que se pretende, la Ley Orgánica del Trabajo y su Reglamento, las previsiones de la Comisión Venezolana de Normas Industriales, el Reglamento de las Condiciones de Higiene y Seguridad en el Trabajo y con la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (en lo sucesivo LOPCYMAT)¹³ y su Reglamento, marco jurídico este por medio de cual se dio paso a la creación del Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales (INPSASEL), organismo técnico especializado en las áreas de la salud y la seguridad en el trabajo. Esta última institución permitió contar con equipos multidisciplinarios en materia de prevención de accidentes de trabajo y enfermedades ocupacionales, a la par de la actividad de inspección bajo la óptica de la seguridad y salud en el trabajo.

De las normas comentadas en este punto se comentará en detalle a continuación en el tema que prosigue analizar.

PROPUESTA DE PROTOCOLO DE VISITA DE INSPECCIÓN

Con base en las consideraciones anteriores, se plantea a continuación lo que serían los principales aspectos de una "inspección de salud y seguridad en el trabajo en el sector de la pesca" bajo la perspectiva de su impacto en la política, gestión y cultura de la seguridad de las empresas navieras, y destacando la previsión del artículo 9 numeral 1 del Convenio N° 155 que reza: "El control de la aplicación de las leyes y de los reglamentos relativos a la seguridad, la higiene y el medio ambiente de trabajo deberá estar asegurado por un sistema de inspección apropiado y suficiente...".

Debe tenerse presente para una amplia comprensión, que todo análisis se realiza desde la óptica de la prevención de riesgos, y que el diseño enuncia

¹³ Reformada según Gaceta Oficial N° 38.236 del 26 de julio de 2005.

en orden numérico los supuestos a constatar por el inspector, resaltándose en cada uno de ellos en primer lugar las normas vigentes involucradas, en segundo término su contraste con las normas del Convenio N° 188 de la OIT, y como tercer y último punto los comentarios del autor o de otros autores al respecto, así como las normas orientadoras y recomendaciones sobre el particular.

Acreditada su identidad, el carácter con que actúa y el motivo de su visita el Inspector deberá:

1.- Cerciorarse que se haya instruido y capacitado a los pescadores sobre las medidas a tomar en caso de accidentes.

1.1.- Establece el artículo 862 del Reglamento de Condiciones de Higiene y Seguridad en el Trabajo Decreto Presidencial N° 1564 del 31 de diciembre de 1973 (en lo sucesivo RCHST), el deber que tiene el patrono de organizar un Programa de Prevención de Accidentes¹⁴ en toda empresa, asegurándose no solo de su cumplimiento, sino de que el trabajador se encuentre capacitado para enfrentar estas situaciones. Lo anterior conlleva también a que el patrono adopte medidas que garanticen condiciones de salud, higiene, seguridad y bienestar al trabajador para efectuar sus labores en un medio ambiente adecuado para el desarrollo de habilidades mentales y físicas. La mencionada formación ha de ser dada periódicamente. Estos mandatos se encuentran recogidos en los artículos 53 numeral 2, 56 numeral 3 y 58 de la LOPCYMAT. El artículo 19 literal d) del Convenio N° 155 también establece en forma general esta obligación. Es necesario explicar la pertinencia del análisis de la aplicación de las normas de dicho Convenio en el presente artículo no solo por la materia que regula, sino por la posibilidad que da ese instrumento internacional a "...Todo Miembro..." de excluir o no a la pesca de la aplicación de sus normas (artículo 1 numeral 2).

1.2.- En este sentido el artículo 31 del Convenio N° 188 en sus literales a) y b) tiene el mismo alcance, establece que la formación e instrucción deben ser impartidas a bordo (en el sitio de trabajo), y que la misma no se restringe a lo que podríamos llamar el procedimiento de trabajo seguro, sino también a la utilización de las herramientas y el adiestramiento para el conocimiento de las tareas a realizar.

¹⁴ Ver pag. 471 del Manual de Conocimientos Marineros, en la cual su autor señala como elementos integradores de un esquema básico de un sistema preventivo a la reglamentación, la normalización, la inspección, las investigaciones técnicas, las investigaciones médicas, la investigación psicológica, la investigación de estadísticas, la educación, la formación profesional, la persuasión, el seguro y la organización de la prevención de accidentes.

1.3.- Observa el autor que no obstante las pautas del supuesto que se analiza, la Ley no indica la frecuencia de la instrucción y capacitación del trabajador en materia de medidas a tomar en caso de accidentes, por lo cual no quedan claro los intervalos de tiempo que incluye esa periodicidad que se aduce. Por su parte la Norma 10.3.4 del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros Parte A (en lo adelante CSPBP-A) refuerza la formación antes transcrita pero referida a las medidas a tomar en caso de accidentes o cualquier situación de urgencia de índole médica, requiriendo a todo evento que el personal posea conocimientos sobre técnicas de reanimación relativas a prácticas de respiración artificial (de boca a boca - de boca a nariz, de conformidad con lo establecido en el Apéndice V de dicho Código).

2.- De conformidad con lo establecido en el punto anterior, debe asegurarse más allá del adiestramiento, de la advertencia que se haga al trabajador sobre los riesgos inherentes a la actividad que ejecuta.

2.1.- El artículo 237 de la LOT establece que "...Ningún trabajador podrá ser expuesto a la acción de agentes físicos, condiciones ergonómicas, riesgos psicosociales, agentes químicos, biológicos o de cualquier otra índole, sin ser advertido acerca de la naturaleza de los mismos, de los daños que pudieren causar a la salud, y aleccionado en los principios de su prevención". Esta norma es desarrollada por la LOPCYMAT en sus artículos 53 numeral 1 y 56 numeral 4, consagrando el derecho de los trabajadores a ser informados de toda sustancia de naturaleza tóxica que pudiese estar presente en el lugar donde desarrollan sus labores, así como de las medidas y dispositivos de seguridad que puedan utilizarse para su prevención. Esta Ley condiciona esta información a su constancia por escrito.

2.2.- Al contraste con estas normas se observa el artículo 33 del Convenio N° 188, el cual reza: "... La evaluación de los riesgos en relación con la pesca deberá llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representante". Al respecto el autor considera que de dicha redacción (revisada en los versiones auténticas del Convenio en referencia, entendiéndose inglés y francés) se pudieran generar dos interpretaciones. La primera sostendría que la norma aduce a la procedencia o no de la evaluación de riesgos. Al respecto debe tenerse presente que la ocurrencia de accidentes laborales no puede ser el punto de partida para una evaluación de riesgos y para su debida advertencia al trabajador, por lo tanto todo tiempo es útil y oportuno. Como refuerzo de este criterio, encontramos también lo establecido en el artículo 16 numeral 2 del Convenio N° 188, según el cual los empleadores deben garantizar que los agentes y sustancias peligrosas bajo su control una vez practicadas las medidas adecuadas no representarán un riesgo para la salud de los trabajadores. Este último párrafo según indica el

autor no podría considerarse una contradicción, sino más bien una reafirmación de coherencia dentro del mismo cuerpo normativo, por cuanto el precisar la garantía de control por parte del patrono de las condiciones de seguridad y salud, implica en condiciones normales la realización de estudios o análisis de riesgo en forma previa. La segunda interpretación a la que podría haber lugar, va acorde con la posibilidad de que los pescadores o su representante estén presentes o colaboren en forma directa con la evaluación de los riesgos. Esto último a la luz de la legislación venezolana es viable, por cuanto la LOPCYMAT prevé la participación de los trabajadores en la política de seguridad y salud tanto de los organismos públicos y privados como uno de los principios fundamentales para su aplicación¹⁵. Ahora bien, es necesario destacar que aun cuando esta Ley establece la notificación al inicio de las labores, ello parece implicar la no viabilidad de participación en un primer ingreso del trabajador, más si pudiese ser partícipe su representante tal y como lo indica el Convenio N° 188. En este sentido como se analizará más adelante de conformidad con la Ley veremos que existe la figura del Delegado de Prevención¹⁶, el cual fungirá como representante de los trabajadores en materia de seguridad y salud en el trabajo. A todo evento resáltese por ahora lo establecido en el artículo 56 numeral 3 de la LOPCYMAT en el sentido de que es deber del patrono “... informar por escrito a los trabajadores y trabajadoras de los principios de la prevención de las condiciones inseguras o insalubres, tanto al ingresar al trabajo como al producirse un cambio en el proceso laboral o una modificación del puesto de trabajo...” (subrayado del autor). Las últimas líneas de la transcripción de esta norma parecieran indicar a tenor de lo analizado la necesaria participación del trabajador o de su representante en un segundo momento de elaboración de los análisis de riesgo.

3.- Uso de dispositivos de protección personal.

3.1.- Como punto de partida para la utilización de dispositivos de protección personal el artículo 793 del RCHST, así como los artículos 53 numeral 4 y 62 numeral 3 de la LOPCYMAT supeditan el obligatorio uso de los mismos a

¹⁵ Ver Artículos 5 y 53 numeral 3 de la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo.

¹⁶ Señala el artículo 42 numeral 3 de la LOPCYMAT como una atribución de dicho delegado de prevención el “participar conjuntamente con el empleador o empleadora y sus representantes en la mejora de la acción preventiva y de promoción de la seguridad y salud en el trabajo”.

que no exista la forma de eliminar el riesgo por otro medio. Este artículo además de especificar el deber de suministro gratuito de dichos dispositivos y de la ropa de trabajo, también resalta el deber del trabajador de mantener los mismos en buen estado y usarlos en su trabajo.

3.2.- El artículo 16 numeral 3 del Convenio N° 188 establece que “Cuando sea necesario, los empleadores deberán suministrar ropas y equipos de protección apropiados a fin de prevenir, en la medida en que sea razonable y factible, los riesgos de accidentes o de efectos perjudiciales para la salud”.

Por su parte el artículo 32 del Convenio N° 188 establece para los buques de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan más de tres días en el mar en forma habitual, en su parte 3 literal a) que los propietarios de los buques deben proveer ropa y equipo de protección personal adecuados a todos los pescadores que se encuentren a bordo.

3.3.- Al respecto el autor recomienda tener presente que la duración o habitualidad de una labor no puede considerarse como condición para excluir la provisión de equipos de protección personal cuando las medidas de control no sean suficientes para minimizar los riesgos.

El Capítulo VII del CSPBP-A establece las siguientes Medidas Especiales de Protección:

- Gafas Protectoras: en trabajos como picadura de orín, empleo de pintura, uso de cortafríos o herramientas para rectificar, manipulación de productos químicos o trabajo con acumuladores eléctricos.

- Ropa de Trabajo: condicionada a ser bien ceñida al cuerpo, sin cintas sueltas, pantalones de poco bolsillo y sin cinturón.

- Calzado: acorde a la labor.

- Botas de Seguridad Impermeables: cuando la labor lo amerite.

- Ropa de Color muy Visible: en caso de lluvias, mal tiempo u oscuridad.

- Ropa de Frío: para trabajo en las bodegas de pescado congelado.

- Guantes: de material suficientemente resistente que coadyuven a evitar el riesgo de heridas para el caso de cortes o evisceramiento del pescado. Señala el código que los guantes en todo caso deberán ser escogidos dependiendo del riesgo de acuerdo a la labor y la necesidad del movimiento de los dedos. En líneas generales deberán estar bien ajustados a las muñecas.

- Aparatos Respiratorios, Máscaras de Protección Antigás y Antihumos, y otros aparatos: para la protección respiratoria contra la inhalación de humos, gas, vapores y polvos insalubres.

- Máscaras o filtros faciales: para los trabajos de pintar mediante el uso de pistolas.

- Arnés de seguridad: para trabajos en la arboladura, en el costado o labores peligrosas. A la luz del Código se entiende por trabajos peligrosos que re-

quieren el uso de estos equipos: las labores de emergencia que se efectúan fuera de borda cuando un buque esté navegando (caso este en el que se deberá disponer de otro trabajador que vigile al que ejecuta la actividad); subirse a la regala o repasar las redes.

- Otras medidas de protección: el no uso de pinturas a base de arsénico en el interior de los alojamientos. No uso en los espacios interiores de sustancias, barnices o pinturas a base de nitrocelulosa u otros productos inflamables. Ventilación suficiente de espacios interiores o cerrados cuando ameriten ser repintados, o cuando se emplee pintura inflamable (en este último caso se prohibirá fumar o el uso de llamas desnudas hasta tanto la pintura no seque).

Es necesario citar la norma 7.2.11 del Código en comento, la cual señala que: "... Se advertirá a los pescadores de los efectos perjudiciales del ruido intenso en la cámara de máquinas y de las diversas maneras de amortiguarlos...".

4.- Reporte al Ministerio del Poder Popular para el Trabajo y Seguridad Social de los Accidentes Laborales ocurridos a bordo.

4.1.- De igual forma deberá notificarse al mencionado organismo y al INPSASEL de la ocurrencia de estos accidentes y de las enfermedades ocupacionales. El artículo 565 de la LOT establece el deber del patrono de dar cuenta a la Inspectoría del Trabajo en un lapso de cuatro (04) días continuos luego de sucedido el accidente o diagnosticada la enfermedad. Por su parte señala adicionalmente el artículo 73 de la LOPCYMAT dos momentos, el primero el de informar de inmediato al Comité de Seguridad y Salud Laboral, al Sindicato y al INPSASEL, y luego formalizar la declaración en un lapso de veinticuatro (24) horas de diagnosticada la enfermedad o de ocurrido el accidente¹⁷.

4.2.- El artículo 31 literal d) Convenio N° 188 establece que "Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en lo relativo a: ... d) la notificación e investigación de los accidentes ocurridos a bordo de buques pesqueros que enarbolan su pabellón...".

4.3.- El inspector deberá revisar los registros de informes médicos del personal a los fines de verificar el cumplimiento de las normas antes transcritas de conformidad con el punto del protocolo que se señala a continuación.

¹⁷ Señala el artículo 74 de la LOPCYMAT que sin perjuicio del deber de declaración de la empresa, podrán notificar los familiares del trabajador, el Comité de Seguridad y Salud Laboral u otro trabajador. Adicionalmente se menciona la posibilidad de investigación del accidente de oficio por parte de funcionarios del INPSASEL.

5.- El patrono deberá llevar un Registro de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Ocupacionales.

5.1.- El artículo 56 numeral 11 LOPCYMAT señala como un deber de los empleadores y empleadoras "... Notificar al Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales, con carácter obligatorio, las enfermedades ocupacionales, los accidentes de trabajo y cualesquiera otras condiciones patológicas que ocurrieren dentro del ámbito laboral previsto por esta Ley y su Reglamento y llevar un Registro de los mismos". La Norma Covenín 474:1997 sobre Registro, Clasificación y Estadísticas de Lesiones de Trabajo, puede servir de orientación en este sentido.

5.2.- El Convenio N° 188 no hace ninguna acotación en este sentido.

5.3.- La Norma 10.3.3 del CSPBP-A requiere la anotación en el cuaderno de bitácora o en otro instrumento que se considere, y que se acompañe con la descripción completa de los hechos. No se encuentra desarrollada en la legislación la forma como han de realizarse estadísticas en este sentido, mas debe destacarse la importancia de las mismas como indicador de la política de actuación para el abordaje de este sector que como mencionamos al inicio del presente artículo es considerado uno de los más peligrosos¹⁸.

6.- Investigación de Accidentes de Trabajo y toma de medidas de prevención, con el reporte al Ministerio con competencia en la materia.

6.1.- Tal previsión se encuentra enmarcada en los artículos 40 numeral 14 de la LOPCYMAT y 864 del RCHST.

6.2.- Al respecto el Convenio N° 188 contiene esta previsión citada con anterioridad en este protocolo en el punto 4.2.

6.3.- Al contraste señala el autor que de conformidad con el Convenio N° 81 sobre la Inspección del Trabajo y la normativa nacional transcrita en este punto, también será obligación del patrono el emprender su investigación de accidente lo que coadyuvaría en la práctica en la concientización del mismo, y al aprendizaje en materia de prevención y la toma de medidas correctivas por parte de uno de los actores de la relación laboral¹⁹.

7.- Los trabajadores deben tener un Certificado Médico.

7.1.- Los Artículos 40 numeral 5 y 53 numeral 10 de la LOPCYMAT, y el artículo 27 del Reglamento de dicha Ley establecen como obligación de los

¹⁸ Ver Norma Covenín 2260-88 Programa de Higiene y Seguridad Industrial. Aspectos Generales. Pág. 7.

¹⁹ Ver Código para la Investigación de Siniestros y Accidentes Marinos en lo referente a la investigación de lesiones.

Servicios de Seguridad y Salud de las empresas la vigilancia de la salud de los trabajadores, y como un derecho del trabajador la realización periódica de exámenes preventivos de salud, y el conocimiento de sus resultados en un período de veinticuatro (24) horas luego de su obtención.

7.2.- Es necesario destacar acá que el artículo 10 del Convenio N° 188, sin bien exige la tenencia de un certificado médico válido en su numeral 1, en los numerales 2 y 3 fija las excepciones a esa regla en primer lugar en razón de que la autoridad competente previa celebración de consultas y tomando en cuenta algunos elementos pueda prescindir del mismo para los buques con eslora inferior a 24 metros o que no permanezcan en forma habitual mas de tres días en el mar, y en segundo lugar en casos de urgencia por un número limitado de días a la espera de obtener un certificado (siempre y cuando posea uno con fecha de caducidad reciente).

7.3.- Véase comentario efectuado en el punto 3.3. de este protocolo.

8.- Provisión de Botiquín de Primeros Auxilios.

8.1.- La necesidad de mantener un botiquín de primeros auxilios, también se encuentra en el artículo 19 literal c) del Convenio 120 de la OIT sobre la Higiene en el Trabajo (en adelante Convenio N° 120) Gaceta Oficial N° 29.475 del 30 de marzo de 1971, y en los artículos 40 numeral 13 y 59 numeral 6 de la LOPCYMAT. El artículo 18 del Convenio N° 155 refuerza de igual manera aunque en forma muy general estas previsiones.

8.2.- El artículo 30 literal c) del Convenio N° 188, para los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, señala que cada Estado ratificante deberá adoptar una legislación o medidas que aseguren que cada buque tenga a bordo una guía médica aprobada por la Autoridad correspondiente, o la edición última de la Guía Médica Internacional de a Bordo (Organización Internacional del Trabajo - Organización Marítima Internacional - Organización Mundial de la Salud).

8.3.- Las normas 10.3 del CSPBP-A y 7.10 del Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros Parte B (en lo sucesivo CSPBP-B), prevén adicionalmente el acompañamiento de instrucciones de uso y establece que las normas internacionales referentes a los primeros auxilios en alta mar se encontrarán consagradas en la Guía Médica Internacional de a Bordo.

Por su parte la Norma 11.6 del CSPBP-B hace mención del “Servicio de Hospital”, que conlleva a la instalación de una enfermería o departamento equivalente para buques de 45 metros de eslora o más, requiriendo para aquellas naves de eslora igual o superior a 100 metros, el equipamiento de una cama giratoria desmontable y portátil. Destaca el autor la necesidad de tener claro el carácter orientador de este Código en su parte B.

9.- Constitución de Comités de Seguridad y Salud Laboral.

9.1.- En Venezuela a nivel de la legislación, aparte de la creación del INP-SASEL se ha desarrollado la figura de los Comités de Salud y Seguridad Laboral. Los artículos 46, 49 numeral 2 y 50 de la LOPCYMAT, hacen expresa mención de los mismos. Estos Comités constituidos en forma paritaria están llamados a las consultas de las políticas y las acciones a llevar a cabo en materia de salud y seguridad laboral. Los Delegados de Prevención (como se les llama a sus constituyentes) representarán en igual número a la empresa y los trabajadores. Todo lo concerniente al registro y constitución de estos órganos se encuentra regido por el Reglamento de la LOPCYMAT, específicamente en sus artículos 67 al 77.

9.2.- El artículo 31 del Convenio N° 188 prevé en su literal e) "... la constitución de comités paritarios o, previa celebración de consultas, de otros organismos competentes en materia de seguridad y salud en el trabajo...".

9.3.- La norma 10.4 del CSPBP-A en lo que ha llamado "Organización de las Medidas de Seguridad y de Higiene" por su parte también hace mención a esta figura, denominándolos Comités Mixtos de Seguridad, pero supedita su creación "...a la posibilidad de su existencia, a su utilidad y cuando no sea posible lograr una colaboración eficaz entre pescadores, patronos, autoridad y armadores..." a los fines de coadyuvar en la seguridad e higiene en el trabajo. Estos comités deberán encargarse de la promoción de prácticas y condiciones seguras en el trabajo.

10.- Prevención, extinción y entrenamiento contra incendios.

10.1.- Según la redacción del artículo 769 del RCHST los sistemas de extinción de incendios deben estar colocados en todo sitio de trabajo debiendo siempre corresponder el tipo extintor a la naturaleza del riesgo. En el mismo análisis de dicho Reglamento se requiere que los extintores estén debidamente ubicados, en lugares visibles de fácil acceso y con clara identificación, sin obstáculos que impidan su toma inmediata, con instrucciones en el idioma castellano, resaltando su ubicación con el color rojo, y revisados por lo menos una vez al año, haciendo constar esta circunstancia. (artículos 770, 771, 772, 773).

10.2.- No hay provisiones al respecto en el Convenio N° 188.

10.3.- En perfecto contraste con lo expuesto la norma 9.2.3 del CSPBP-A requiere que los extintores estén en buen estado de funcionamiento, cargados y rotulados.

En cuanto a la prohibición de fumar destaca la norma 9.1.1 del CSPBP-A la colocación de avisos en:

- Los tanques de combustible líquido o de lubricantes.
- Los paños de pinturas y espacios de almacenamiento de materiales inflamables.

- En las instalaciones de refrigeración y tanques en los que se emplean gases inflamables.

- En las proximidades de los cocedores de hígados.

- En las proximidades de los acumuladores eléctricos.

La norma 9.2.4 de dicho Código requiere también la colocación de avisos en sitios de fácil visibilidad que indiquen el peligro de encender fuego en las cámaras de máquinas o cerca de tanques de petróleo, mientras que la 9.2 establece la necesidad de colocar extintores en sitios adecuados.

11.- Suministro de agua potable para el consumo de todos los trabajadores.

11.1.- Esto lo encontramos en la legislación interna en el artículo 84 del RCHST, y en el artículo 12 del Convenio N° 120.

11.2.- El artículo 27 literal b) del Convenio N° 188 exige que esta dotación de agua sea suficiente y de calidad adecuada.

11.3.- Por su parte la norma 11.7 del CSPBP-B establece que "...La instalación destinada al llenado, almacenamiento y distribución de agua potable estará proyectada de modo que se elimine toda posibilidad de contaminación o calentamiento excesivo...".

12.- Servicios Sanitarios.

12.1.- En cuanto al servicio sanitario, según lo establecido en los artículos 87 al 93 del RCHST deberá estar acorde al número de trabajadores, el sexo y el área del local, requiriendo de igual manera el artículo 59 numeral 7 de la LOPCYMAT la garantía de los elementos del saneamiento básico.

12.2.- En lo que se refiere al sector de la pesca en específico el artículo 26 literal f) del Convenio N° 188 requiere la existencia de instalaciones sanitarias, incluidos retretes, lavamanos, y suministro de agua caliente y fría en cantidad suficiente.

12.3.- Por su parte el CSPBP-B consagra varias directrices al respecto entre las cuales destacamos a los fines de este artículo que las instalaciones higiénicas deberán ser suficientes con lavamanos, bañeras y/o baños, duchas y retretes (11.5.1) y que los cuartos de aseo deberán estar provistos de agua dulce fría y caliente (11.5.2).

13.- La existencia de ruido en el ambiente de trabajo ha de ser a niveles que faciliten la comunicación entre dos personas.

13.1.- Este aspecto se encuentra recogido en los artículos 137 al 140 del RCHST. El artículo 62 numeral 3 de la LOPCYMAT consagra como un deber de los empleadores el accionar para el control en el origen de las condiciones inseguras, dejando como último recurso el uso de equipos de protección personal cuando no se logre minimizar la situación de riesgos a través de estrategias de control, y como un complemento de las mismas.

13.2.- A esta previsión se asemeja la establecida en el artículo 26 literal d) del Convenio N° 188 que requiere la “...*mitigación de ruidos y vibraciones excesivos*...”.

13.3.- En un mismo sentido con la legislación nacional encontramos que la norma 7.11.6 del CSPBP-B señala que “...En la medida de lo posible se eliminarán vibraciones y ruidos excesivos y perjudiciales. Cuando no sea posible eliminar los ruidos perjudiciales el personal dispondrá de orejeras protectoras...”.

14.- Verificar la existencia de iluminación natural o artificial en cantidad y calidad suficientes, a fin de garantizar un mejor desarrollo de las actividades sin perjuicios visuales.

14.1.- Este supuesto se encuentra recogido en los artículos 129 a 140 del RCHST, entre los cuales se pueden destacar algunas previsiones sobre la iluminación uniforme de las áreas en caso de luz artificial, y la limpieza de todos los transmisores de luz incluyendo los orificios por donde penetre la luz natural.

14.2.- El artículo 26 del Convenio N° 188 señala que:

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas para exigir que el alojamiento a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón sea de tamaño y calidad suficientes, y esté equipado de manera apropiada para el servicio del buque y la duración del período en que los pescadores han de vivir a bordo. En particular, esas medidas deberán abarcar, según proceda, las cuestiones siguientes: ...c) ventilación, calefacción, refrigeración del ambiente e iluminación...” (subrayado del autor).

14.3.- Las normas 4.2 y 10.2 del CSPBP-B establecen las previsiones de alumbrado, entre las cuales señalan que:

- Durante la oscuridad deberán tener alumbrado todos los sitios destinados a la tripulación en cubierta o bajo la cubierta donde el personal labora y transita (4.2.1, 10.2.1 y 10.2.2).

- Las luces de la cubierta se mantendrán encendidas en la oscuridad a menos que la pesca se tenga que hacer bajo esta condición (4.2.2).

- Las luces deberán estar dispuestas en forma tal que no se confundan con las reglamentadas para la navegación, y no deberán representar un peligro para la salud y seguridad de los pescadores, ni del buque (4.2.3 y 10.2.3).

- Deberá probarse en forma periódica el alumbrado de emergencia y mantenerse en buenas condiciones (10.2.4).

El autor considera con respecto al primer señalamiento del CSPBP-B que existen materiales como por ejemplo las huellas, señalizaciones y trazos de

material fotoluminescente o fluorescente²⁰, que pudieran servir de orientadores dentro de la nave en este supuesto. Esta previsión debe tomarse aun más en cuenta cuando el buque suela tener como habitual esta práctica.

Hay quienes señalan que cuando se estudia la iluminación de un local de trabajo debe tenerse en cuenta la variancia (no excesiva) o uniformidad de la misma, encontrándose entre las recomendaciones de los textos publicados por la OIT una iluminación de un área de trabajo no inferior a 0,8 y de una diversidad de iluminancia no superior de 5:1 en ambientes interiores.

Uniformidad de la iluminancia	Diversidad de la iluminancia
<i>Uniformidad de la iluminancia</i> = $\frac{\text{Iluminancia mínima}}{\text{Iluminancia media}}$	<i>Diversidad de la iluminancia</i> = $\frac{\text{Iluminancia máxima}^{21}}{\text{Iluminancia mínima}}$

15.- Existencia de sistemas adecuados de ventilación.

15.1.- Los artículos 122 y 123 del RCHST prevén que todo establecimiento debe tener un volumen de aire no inferior a diez metros cúbicos por persona, y contar con dispositivos que permitan el acceso de aire puro y la salida de aire viciado.

15.2.- A todo evento se señala nuevamente la premisa del art. 26 literal c) del Convenio N° 188 transcrita en el punto 14.2.

15.3.- Por su parte las normas 10.2 y 7.8 del CSPBP Partes A y B respectivamente establecen también las previsiones de ventilación, entre las cuales señalan que:

- Las áreas donde se quema el combustible han de estar ventiladas (10.2.5).
- Los sistemas de ventilación tienen que mantener suficiente aire en movimiento no obstante el tiempo y el clima (10.2.6).
- Deberán estar bien ventilados todos los espacios de trabajo cerrados, las áreas de las máquinas y los pañoles (7.8.1).

16.- Calidad y adecuación de las herramientas de mano.

²⁰ Organización Internacional del Trabajo. Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo. Volumen II. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid – España. Pag. 46.2.

²¹ Organización Internacional del Trabajo. Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo. Volumen II. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid – España. Pag. 46.19.

16.1.- Las herramientas de mano utilizadas por los trabajadores serán de calidad, tendrán que mantenerse en buenas condiciones, y estar adaptadas al tipo de trabajo que se pretende ejecutar (artículo 196 del RCHST). El artículo 60 de la LOPCYMAT prevé la obligación del empleador de “adecuar los métodos de trabajo así como las máquinas, herramientas y útiles utilizados en el proceso de trabajo a las características psicológicas, cognitivas, culturales y antropométricas de los trabajadores y trabajadoras...”.

16.2.- El Convenio N° 188 no hace alusión a este particular.

16.3.- A continuación algunas directrices de la Norma 6.6. del CSPBP-A al respecto:

- Las herramientas deberán ser de calidad y mantenerse en buen estado (6.6.1).

- Se revisaran periódicamente (6.6.2).

- Se mantendrán en estado de limpieza, resguardando las cortantes en sitio seguro cuando no se tengan en uso (6.6.3 y 6.3.5)

- Defensas y surcos deberán tener las navajas en sus mangas para evitar cortaduras por resbalar de los dedos hacia la hoja en su uso (6.6.4).

17- Equipos eléctricos y medios eléctricos.

17.1.- El artículo 311 del RCHST establece que las instalaciones y equipos eléctricos tienen que estar debidamente colocadas, protegidas y conservadas de manera que eviten el contacto accidental de los trabajadores con los elementos de baja tensión y los de incendio. El artículo 59 numeral 3 de la LOPCYMAT en forma general prevé que el trabajo ha de desarrollarse en un ambiente que asegure la protección de la vida de los trabajadores contra todos los elementos que puedan entrañar un peligro por condiciones peligrosas.

17.2.- Esta previsión no se encuentra en el Convenio N° 188.

17.3.- Algunas indicaciones de las normas 6.5 y 5.6 del CSPBP Partes A y B, respectivamente, se detallan a continuación:

- Equipos y circuitos eléctricos deben estar en condiciones de mantenimiento y bien protegidos (6.5.1, 6.5.5, 6.5.6 y 6.5.9).

- Serán revisados periódicamente (6.5.3).

- Deberán tomarse todas las medidas para evitar que el agua, la suciedad y el vapor entren en contacto accidentalmente con los equipos de baja tensión (6.5.10 y 5.6.2).

- Estarán identificados los circuitos (5.6.1).

18.- Comida a bordo.

18.1.- El artículo 97 del RCHST hace mención a un área de comedor.

18.2.- En el Convenio N° 188 se colocó lo relativo a los comedores en el Anexo III (puntos 51 al 55).

18.3.- Los requerimientos más ajustados al sector de la pesca los encontramos en la norma 11.4 del CSPBP-B como a continuación se señalan:

- Los buques con más de 10 tripulantes deberán tener un comedor (11.4.1).

- El comedor deberá estar cerca de la cocina (11.4.2).

- El mobiliario y equipo estarán conforme al número de comensales que pudiesen utilizarlos al mismo tiempo (11.4.3).

- Deberán ofrecer medios de recreo (11.4.4).

19.- Condiciones de aseo de las áreas.

19.1.- Señala el artículo 101 del RCHST que todos los sitios de trabajo deberán mantenerse en condiciones de aseo.

19.2.- Lo relativo al aseo y limpieza de las áreas de trabajo fue dejado en el Anexo III del Convenio N° 188.

19.3.- En el sector específico de la pesca la norma 9.2.5 del CSPBP-A prevé que: "...Se tendrá gran cuidado de mantener la sentina, el maderamen y los materiales porosos limpios y exentos de productos petrolíferos. No cabe exagerar la importancia del orden y la limpieza a bordo..."

20.- Finalmente no podía culminarse este análisis normativo de algunos de los aspectos de la seguridad y salud que podrían ser abordados por el Inspector sociolaboral en el sector pesquero, sin incluir el trabajo en las áreas bajo temperatura fría o caliente.

20.1.- A manera de referencia se transcribe a continuación la "Tabla 2. Valores límites máximos de tiempo para exposición diaria al frío"²² de la Norma COVENIN N° 2254 "Calor y Frío. Límites Máximos Permisibles de Exposición en Lugares de Trabajo":

²² Norma Covenin 2254:1995. Comisión Venezolana de Normas Industriales. Publicación de Fondonorma. Pag. 8.

Rango de Temperatura (°C)			Exposición máxima diaria (1)
0	a	-18	Sin límite, para una persona adecuadamente protegida.
-18	a	-34	Tiempo total de trabajo: 4 horas, alternando una (1) hora dentro y una (1) hora fuera del área a baja temperatura.
-34	a	-57	Dos (2) períodos de 30 min. cada uno, con intervalos de por lo menos cuatro (4) horas. Tiempo total de trabajo a baja temperatura permitido: una (1) hora.
-57	a	-73	Tiempo máximo permisible de trabajo: cinco (5) min. durante un día de ocho (8) horas de trabajo. Para estas temperaturas extremas se recomienda el uso de casco hermético que cubra totalmente la cabeza equipado con un tubo respirador que pase por debajo de la ropa hasta la pierna para precalentar el aire.

(1) La persona expuesta deberá estar protegida con el equipo de protección personal indicado en la Norma Venezolana COVENIN 2237.

A todo evento deben tenerse presentes las indicaciones de la Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo de la OIT en su página 42.41 sobre la exposición al frío y sus efectos a niveles cardiovasculares (trastornos), y en combinación con el trabajo pesado, lo cual puede culminar en aumento de la presión arterial con las consecuencias que ello pueda generar a nivel cerebral²³.

²³ Organización Internacional del Trabajo. Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Traba-

20.2.- El Convenio N° 188 no tiene previsiones en este sentido.

20.3.- Al respecto la norma 7.4.8 del CSPBP-A señala que: "... No se exigirá a los pescadores que trabajen períodos demasiado largos en espacios refrigerados. La duración del trabajo en esos espacios variará según la temperatura que reine en ellos."

OTROS ASPECTOS A CONSIDERAR EN LAS INSPECCIONES DE SEGURIDAD Y SALUD A BORDO

Debe aclararse que no todos los supuestos en materia de prevención están comprendidos ni dentro del modelo propuesto ni dentro de los marcos jurídicos que se pretendan estudiar, por cuanto existen situaciones a evaluar que no se dan en forma directa sino más bien indirecta y dependerá de la acuciosidad de la inspección el determinar su identificación como elemento de riesgo. A continuación se exponen algunos aspectos en este sentido que deberán tenerse en cuenta durante la realización del acto de inspección:

- Existe una interrelación entre la modalidad de pago de los trabajadores de la pesca y el nivel de riesgos dentro de su procedimiento de trabajo. Las dos formas de remuneración más conocidas en la pesca, son el pago de un salario más prima por captura, y la cancelación en base al reparto de las capturas. Con respecto a esta última, debe estudiarse la adopción un modo de control en el desarrollo de la actividad por cuanto lo que desde el punto de vista laboral pareciera ser un aspecto de infracción o no de la jornada, puede traducirse en una afección a nivel de salud, en virtud de las prolongadas horas de labores a que se someten trabajadores y patrono, a los fines de sacar mayor provecho de la actividad. En todo caso es responsabilidad del patrono el incurrir en exceso de jornada, y deberá mantenerse bajo observación la actividad en sí misma, por cuanto en virtud de su arraigo pudiera tornarse un problema difícil de combatir.²⁴

- El Convenio N° 188 prevé en su artículo 31 b) "...la formación de los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán y el conocimiento de las artes de pesca en las que participarán." En este sentido debe tenerse presente que "... Las tareas más peligrosas para el pescador

jo. Volumen II. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid – España. Pág. 42.41

²⁴ Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. La Seguridad en el Mar como parte Integrante de la Ordenación Pesquera. FAO Circular de Pesca N° 966. Pag. 24.

son las relacionadas con el lanzamiento y la recogida de los aparejos de pesca”²⁵, de allí que el autor sostiene que toda actividad de inspección encuentra su mayor efectividad y estudio si se efectúa durante la faena normal, por cuanto solo así se podrán constatar la puesta en práctica de los procedimientos de trabajo seguro, los cuales debería estar previamente diseñados. De allí que la formación del trabajador no solo debe ser desde el punto de vista de la prevención sino también en el ámbito operacional.

- El arte del manejo y lanzamiento de las redes de pesca lleva consigo el dispersamiento de cables en la cubierta lo que puede traer consigo el riesgo de caídas al agua por enredo en los aparejos.

- El constante movimiento del buque es un riesgo común a todo el personal de pesca. La limpieza y la actividad de desangramiento del pescado en relación con el movimiento de la nave y las herramientas de corte, todo ello entre múltiples ejemplos que pudieren darse hacen necesaria la acuciosidad del inspector en la evaluación de las notificaciones de riesgo, de la formación preventiva, y de cada procedimiento de trabajo seguro, por cuanto un mal diseño, la carencia o ninguna formación del pescador, pudieren traducirse en accidentes mortales, o afecciones patológicas como el asma profesional, intoxicaciones, asfixia, pérdida de capacidad auditiva, enfermedades de piel, cáncer de labios, pulmón o estómago, afecciones de tipo psicológicas, trastornos músculo-esqueléticos, entre otros.²⁶

- No obstante los artículos del Protocolo plantean la formación en el contexto de la prevención, en materia operacional el Inspector deberá tomar en cuenta lo prescrito en los artículos 244, 247 y 281 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, sobre los Títulos, Licencias y Permisos de la Marina Mercante.

CONCLUSIONES

Desde el punto de vista del marco jurídico aplicable al trabajo en el sector pesquero en Venezuela, es lógico pensar de conformidad con el artículo 19 de la Ley Orgánica del Trabajo, que los adiestramientos, órdenes, instrucciones o

²⁵ Organización Internacional del Trabajo. Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo, Volumen III. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid – España. Pag. 66.16.

²⁶ Organización Internacional del Trabajo. Enciclopedia de Seguridad y Salud en el Trabajo. Volumen III. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid – España. Pags. 66.16 a 66.19

avisos de seguridad sean dados en castellano, más desde el punto de vista de la prevención y disminución de riesgos para el caso de la pesca artesanal, es necesario tener presente el grado de instrucción del personal, y en lo que concierne a la pesca industrial, la lengua de origen del trabajador (caso de ser extranjeros o no ser hispano parlantes) por cuanto la seguridad y la salud están por encima de las leyes, y adquieren un valor constitucional, un compromiso consagrado en el derecho internacional, y un valor supremo de índole universal (el derecho a la vida como derecho humano).

Tanto la OMI, como la FAO y la OIT han sido organizaciones que se han encargado de la seguridad de los trabajadores del sector pesquero, coadyuvando en trabajos conjuntos en esta actividad, mas sin embargo cabe destacar la poca protección que se ha dado a la pesca artesanal, actividad esta que sigue agrupando una cantidad considerable en lo que a fuerza de trabajo se refiere, ello sin contar la utilización de valores por encima de los veinticuatro (24) metros de eslora para la aplicabilidad de muchas disposiciones de seguridad y salud, tal y como ha sido el caso del Convenio de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, que data de 1977, y la experiencia al respecto con el Protocolo de 1993 (OMI), la cual se repitió en la actualidad con el Convenio N° 188 (OIT).

En lo que respecta al acto de inspección propiamente, en lo atinente a las atribuciones del funcionario actuante, el autor considera necesaria la delimitación o coordinación dentro del sector objeto del presente artículo, de algunas competencias en virtud de las funciones propias del Inspector Naval (Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos) en materia de seguridad, y de los Inspectores del Ministerio del Poder Popular para el Trabajo y la Seguridad Social, así como del Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales (INPSASEL) en el área de la seguridad y salud en el trabajo. Ello es de gran relevancia toda vez que se considere el tipo de trabajo en la pesca que tenga por objeto evaluarse, se desenvuelva este en la pesca industrial o en la artesanal, y la primera dependiendo de la dimensión y características de la nave, lo cual ameritaría un conocimiento especializado sobre el buque. Sin el ánimo de detenerse en consideraciones que no son objeto del presente artículo, el autor considera necesario tener presente a título de ejemplo, lo señalado en materia de la facultad de paralización o cierre de un área de trabajo²⁷, por

²⁷ República Bolivariana de Venezuela. Reglamento de la Ley Orgánica del Trabajo. Decreto N° 4.447 del 25 de abril de 2006. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 38.426, del 28 de abril de 2006. Artículo 259.

cuanto en una sección de máquinas en un buque ello pudiera traducirse en la paralización entera de la nave.

RECOMENDACIONES

Es necesario tocar una actividad que ha tomado parte de algunos buques de pesca y que en si misma hace variar el análisis de riesgos en un ambiente de trabajo, y es cuando los buques procesan a bordo sus propias capturas (a bordo o en tierra, por lo que en términos generales podemos considerar ambientes de trabajo con elementos como: cintas transportadoras, almacenes de productos distintos necesarios para el procesamiento, procesos de embalaje, tuberías de succión, entre otros²⁸. A estos fines el autor recomienda al inspector sociolaboral tener presentes las normas referentes a la inspección del trabajo en su sentido amplio, la legislación laboral nacional e internacional sobre condiciones de trabajo, entiéndase los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo, la Ley Orgánica del Trabajo, la Ley Orgánica de Protección, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo y su Reglamento, el Reglamento de Condiciones de Higiene y Seguridad en el Trabajo y las indicaciones de la Comisión Venezolana de Normas Industriales (COVENIN).

En materia de pesca industrial, hasta tanto no se llegue a un acuerdo de delimitación o coordinación de competencias, el autor recomienda que la visita de inspección sea realizada por los inspectores navales, ello en virtud del conocimiento técnico que tienen sobre el buque, y para evitar las consecuencias que se pudieren derivar de una posible futura triple inspección en Venezuela (la del inspector del Ministerio del Poder Popular para el Trabajo, la del inspector del INPSASEL, y la del Inspector Naval del INEA)

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Asamblea Nacional Constituyente (1999). Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. *Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 5.453, del 24 de marzo de 2000.

Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela (2002). Ley General de Marinas y Actividades Conexas. *Gaceta Oficial* No. 37.570, del 14 de noviembre de 2002.

²⁸ Organización Internacional del Trabajo. Enciclopedia de Seguridad y Salud en el Trabajo. Volumen III. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid – España. Pags. 66.7 y 66.8.

- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela (2003). Ley de Pesca y Acuicultura. *Gaceta Oficial* No. 37.727, de fecha 08 de Julio de 2003.
- Comisión Venezolana de Normas Industriales (1988). *Norma Covenín 2260:1988. Programa de Higiene y Seguridad Industrial. Aspectos Generales.*
- Comisión Venezolana de Normas Industriales (1989). *Norma Convenín 2237:89 Ropa, Equipo y Dispositivos de Protección Personal. Selección de Acuerdo al Riesgo Ocupacional.*
- Comisión Venezolana de Normas Industriales (1995). *Norma Covenín 2254:1995 Calor y Frío. Límites Máximos Permisibles de Exposición en Lugares de Trabajo.*
- Comisión Venezolana de Normas Industriales (1997). *Norma Covenín 474:1997. Registro, Clasificación y Estadísticas de Lesiones de Trabajo.*
- Congreso de la República de Venezuela. Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo. *Gaceta Oficial de la República de Venezuela*, No. 3.850 Extraordinario, 18 de julio de 1986.
- Congreso de la República de Venezuela. Ley Orgánica del Trabajo. *Gaceta Oficial de la República de Venezuela* No. 5.152 Extraordinario, del 19 de junio de 1997.
- OIT, OMI y FAO (1968). *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros Parte A.*
- OIT, OMI y FAO (1974). *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros Parte B.*
- Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (2001). *La Seguridad en el Mar como Parte Integrante de la Ordenación Pesquera.* Roma: 2001.
- Organización Internacional del Trabajo (1947). *Convenio No. 81 sobre la Inspección del Trabajo.*
- Organización Internacional del Trabajo (1964). *Convenio No. 120 de la OIT sobre la Higiene en el Trabajo.*
- Organización Internacional del Trabajo (1981). *Convenio No. 155 sobre Seguridad y Salud de los Trabajadores.*
- Organización Internacional del Trabajo (1996). *Convenio No. 125 sobre los Certificados de Competencia de los Pescadores.*
- Organización Internacional del Trabajo (1998). *Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo.* Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- Organización Internacional del Trabajo (1999). *Convenio No. 182 sobre las Peores Formas de Trabajo Infantil Venezuela.*
- Organización Internacional del Trabajo (2002). *Consejo de Administración 283ª reunión.* Ginebra: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo (2004). *Conferencia Internacional del Trabajo 92ª reunión.*
- Organización Internacional del Trabajo (2005). *294ª reunión del Consejo de Administración.*

- Organización Internacional del Trabajo (2005). *Conferencia Internacional del Trabajo 93ª reunión*. Ginebra: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo (2007). *Conferencia Internacional del Trabajo 96ª reunión*. Ginebra: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo (2007). *Convenio No. 188 sobre el Trabajo en el Sector Pesquero*.
- Organización Internacional del Trabajo (2007). *Recomendación No. 199 sobre el Trabajo en el Sector Pesquero*.
- Organización Marítima Internacional (2008). *Código para la Investigación de Sinistros y Accidentes Marinos*.
- Organización Marítima Internacional (1977). *Convenio para la Seguridad de los Buques Pesqueros*.
- Organización Marítima Internacional (1993). *Protocolo sobre el Convenio para la Seguridad de los Buques Pesqueros*.
- Petursdottir, Gudrun y otros (2001). *La Seguridad en el Mar como Parte Integrante de la Ordenación Pesquera*. Roma: Organización de la Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.
- Real, Domingo (2002). *Manual de Conocimientos Marineros*. Buenos Aires: Editorial Guardacostas.
- República Bolivariana de Venezuela. Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela* No. 38.236, del 26 de julio de 2005.
- República Bolivariana de Venezuela. Reglamento de la Ley Orgánica del Trabajo. Decreto N° 4.447 del 25 de abril de 2006. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, No. 38.426, del 28 de abril de 2006.
- República Bolivariana de Venezuela. Reglamento Parcial de la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela* Extraordinaria N° 38.596, del 3 de enero de 2007.
- República de Venezuela. *Reglamento de las Condiciones de Higiene y Seguridad en el Trabajo*. Decreto Número 1.564, de fecha 31 de diciembre de 1973.
- Universidad Central de Venezuela – Asociación Venezolana de Abogados Laboralistas (2006). *Normativa Internacional del Trabajo*. Caracas: Editorial Panapo, C.A.

Responsabilidad Aeronáutica

Por: Freddy Belisario Capella *

ABSTRACT

Aeronautics Responsibility

The issue of the aeronautics responsibility is one of the most complexes and delicate into the body of Air Law, and it's which has demanded most attention in the very fast development of air transport. This issue basically covers those situations in which a person has to answer for her acts before the society or another person who was caused to a damage, and in which the legislation estimates this person conduct as opposite to its dispositions. It is important to emphasize that any person, as well as its successors, who uses the air transport, whether it be air transport of passengers and checked baggage or air transport of registered goods, is allowed to claim before the air transporter for the damages suffered, and if it's right, to obtain a compensation in conformity with which is stipulated by international conventions and this matter's domestic law in force.

Keywords: Air Transport, Air Law, Aeronautic Responsibility.

RESUMEN

El tópico concerniente a la responsabilidad aeronáutica es uno de los más complicados y espinosos del Derecho Aeronáutico y es el que ha exigido mayor consideración en el de-

* Abogado, Universidad Central de Venezuela (UCV). Master Of Laws in Admiralty, Universidad de Tulane, New Orleans, Louisiana, USA. Profesor de Derecho Marítimo y Derecho Internacional Público, Escuela de Estudios Internacionales, UCV. Profesor de Derecho de la Navegación y Comercio Exterior y Profesor de Derecho del Transporte Aéreo, Centro de Estudios de Postgrado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, UCV. Profesor Asociado de Derecho Marítimo de la Universidad Marítima del Caribe. Ex Presidente de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional (CMI) y del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo y su Presidente durante el período 2004 – 2006. Jurado de la Comisión de Evaluación y Concursos de Oposición para el Ingreso y Permanencia en el Poder Judicial, Dirección Ejecutiva de la Magistratura (DEM). Co-Redactor de las Leyes Marítimas de Venezuela. Miembro del Comité Mercantil para elaborar los lineamientos de la política acuática del Estado. Primer Juez Titular Superior Marítimo con jurisdicción sobre todo el espacio acuático e insular y sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano. Conjuez de la Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia y autor de varios textos.

sarrollo inusitado del transporte aéreo. Fundamentalmente, el asunto de la responsabilidad aeronáutica abarca aquellas situaciones en que una persona tiene que responder frente a la sociedad o frente a otra persona, por determinadas situaciones en que se ha causado un daño y en las que el ordenamiento jurídico estima que se está en presencia de una conducta reñida con sus disposiciones legales. Importa enfatizar, que las personas que utilizan el transporte aéreo, ya sea en el transporte aéreo de pasajeros y equipajes facturados o en el transporte de mercancías registradas (expedidor o destinatario), así como sus causahabientes, tienen la facultad de reclamar ante el transportista aéreo, los daños y perjuicios sufridos y, si realmente corresponde, conseguir un resarcimiento, de conformidad con lo estipulado por los convenios internacionales y la legislación vigente en la materia.

Palabras Clave: Transporte Aéreo, Derecho Aeronáutico, Responsabilidad Aeronáutica.

TRANSPORTE AÉREO

En las generalidades anteriores hemos hecho alusión al “*transporte aéreo*”, entendiéndose como tal la conducción de personas o cosas por medio de una aeronave por vía aérea.

Debe tenerse presente que el transporte aéreo se inspira por la analogía entre buques y aeronaves en el milenario transporte marítimo, pero con variantes de trascendencia, como resultado de su peculiaridad: la velocidad y alcance, la facilidad para cruzar fronteras sin ser detenido, pero con respeto de las zonas de vuelo prohibido que establecen los Estados en uso de su soberanía sobre el espacio aéreo.

El artículo 62 de la Ley de Aeronáutica Civil del 12 de julio de 2005, dispone lo siguiente: “La prestación del transporte aéreo comercial tiene el carácter de servicio público y comprende los actos destinados a trasladar en aeronave vía aérea a pasajeros, carga o correo de un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación y con fines de lucro”.

Como puede inferirse de la norma transcrita anteriormente, el transporte aéreo comercial es un servicio público, por cuanto su finalidad consiste en dar satisfacción a una necesidad de interés general, de interés colectivo.

El servicio público de transporte aéreo presenta las mismas características fundamentales que recoge la doctrina de los servicios públicos, a saber: *la continuidad en su prestación, la regularidad, esto es, que se presten en condiciones favorables de buen funcionamiento; y en fin que están dirigidos directa e inmediatamente al público*, pudiendo todas las personas utilizarlo, en principio, en igualdad de condiciones, lo que no excluye que sea posible establecer diversas categorías de usuarios, y conceder así trato diferencial a algunos de ellos.

Como servicio público el transporte aéreo comercial ha de ser, en principio, directamente desplegado por el Estado o por algunas de las restantes entida-

des públicas territoriales (en Venezuela, debe serlo por el gobierno de la República, de los Estados o de los Municipios), pero es admisible, que el servicio público de transporte aéreo comercial lo realice en forma indirecta la respectiva entidad territorial, ya sea por medio de un instituto oficial autónomo, de una empresa del Estado o de un concesionario.

Se observa que la norma del artículo 62 de la Ley de Aeronáutica Civil utiliza la frase "...en aeronave por vía aérea...", lo cual da la impresión que dicha frase sobra o abunda innecesariamente. Sin embargo hay que entender que algunos instrumentos de transporte como el funicular, utilizan el medio aéreo, pero no están comprendidos dentro de la esfera del Derecho Aeronáutico. De la misma manera tendríamos que decir que no se estima transporte aéreo el que realice un hidroavión sin despegar del espacio acuático, aun cuando se ocupe de transportar pasajeros o cosas de un punto de origen a otro de destino.

CONCEPTO DE DAÑO COMO HECHO GENERADOR DE RESPONSABILIDAD

Realizada las consideraciones que anteceden, es imperativo señalar que para tratar el tema atinente a la responsabilidad aeronáutica, es preciso hacer algunas reflexiones sobre lo que es el "*daño*", que constituye incuestionablemente su origen, su hecho generador.

Resulta prudente acotar que en materia de "*daño*", el Derecho Aeronáutico tiene que solicitar la cooperación del Derecho Civil, cuyas disposiciones conceptualizan el "*daño*" como un perjuicio dimanado de un comportamiento que se estima como antijurídico.

El daño puede ser definido como todo menoscabo material o moral producido, vulnerando un precepto jurídico, que padece una persona y del cual debe responder otra.

Estaremos en presencia de un daño, *siempre que se ocasionare a otro algún perjuicio en su persona, en sus derechos o facultades, o en los objetos que son de su propiedad o posesión*. Es decir, existir un daño siempre que se produzca un menoscabo o deterioro en bienes materiales o, también inmateriales.

CONCEPTO Y TIPOS DE RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA

Antes de dar el concepto de "responsabilidad aeronáutica" es sano señalar que el término "responsabilidad" da a entender la obligación de reparar el daño y el perjuicio que se irroga a una persona, ya sea por culpa o negligencia,

o con motivo de un delito de Derecho Civil o del Derecho Penal, o por los animales, o por el acto de los que están bajo nuestra dependencia, o de las cosas que nos servimos, o, en algunas circunstancias que la ley determina, por el riesgo producto de una actividad.¹

Se entiende por “responsabilidad aeronáutica” como la obligación que recae sobre el explotador de aeronaves de resarcir los daños y perjuicios producidos por el empleo de la aeronave, según su finalidad concreta, es decir, la aeronavegación.

Ahora bien, la responsabilidad aeronáutica puede ser administrativa, penal y civil.

La responsabilidad aeronáutica es *administrativa*, cuando ocurren violaciones de normas técnicas contenidas en el ordenamiento jurídico aeronáutico. Es la responsabilidad que emanan de contravenciones a preceptos o reglas aeronáuticas en relación con el vuelo de las aeronaves y en la esfera administrativa.

La responsabilidad aeronáutica es *penal* cuando se cometen delitos comunes o delitos aeronáuticos. Esa responsabilidad se fundamenta en la vulneración de los preceptos penales comunes o de normas penales concernientes a la aeronáutica.

La responsabilidad aeronáutica es *civil* cuando se producen daños en el transporte aéreo. Esta responsabilidad abarca el deber de indemnizar los daños que se produzcan en el transporte aéreo y que son consecuencias de hechos y actos que lesionen tanto a las personas que intervienen en dicho transporte como a sujetos ajenos al mismo.

Expresado lo anterior se debe tener presente que la responsabilidad civil aeronáutica puede ser *contractual* o *extracontractual*.

La *responsabilidad aeronáutica civil contractual* es la que descansa en el criterio de subsanar el daño injusto producido por el incumplimiento culposo o doloso de una obligación dimanada de un contrato de transporte aéreo.

La *responsabilidad aeronáutica civil extracontractual* es la requerida por daños y perjuicios, por acto de otro y sin vínculo con contrato de transporte aéreo alguno.

Es preciso expresar que esta última clase de responsabilidad civil se puede subdividir en la siguiente forma:

¹ RAMIREZ GRONDA, Juan D. Diccionario Jurídico. 6ª Edición. Editorial Claridad. Buenos Aires – Argentina. 1965. Página 251.

- *Responsabilidad legal*. Este tipo de responsabilidad extracontractual se presenta cuando la conducta incumplida gravita en una obligación predeterminada en el ordenamiento jurídico.

- *Responsabilidad delictual*. Este tipo de responsabilidad extracontractual, se produce en el hecho ilícito, cuando la conducta incumplida estriba en un deber jurídico general de prudencia y diligencia supuesto por el legislador y acaparado por éste.²

De conformidad al origen culposo de la obligación de reparar, la responsabilidad civil aeronáutica se puede dividir en los siguientes tipos:

- *Responsabilidad civil subjetiva*. Este tipo de responsabilidad se basa en el comportamiento culposo o doloso del responsable y por ello es contraria a la responsabilidad objetiva.
- *Responsabilidad objetiva*. Este tipo de responsabilidad obedece a un criterio relativamente moderno que se aparta del basamento forzoso en culpa y dolo para exigir la reparación de los daños y perjuicios.

Importa advertir que se han realizado previamente estas reflexiones para destacar que en la materia aeronáutica se dan estas clases de responsabilidades, las cuales examinaremos en el curso de este trabajo.

RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA

Conviene tener presente que casi todos los ordenamientos jurídicos aeronáuticos nacionales, así como las convenciones internacionales de Derecho Privado aeronáutico, hacen una diferenciación a los fines del régimen de responsabilidad aeronáutica, de la siguiente manera:

a) Daños a las personas y cosas transportadas, es decir, los daños soporados por aquellas personas que sin coacción alguna, usan la aeronave con total comprensión de los riesgos que le son inherentes.

b) Daños a terceros en la superficie, es decir, aquellas personas que son ajenas a la explotación de la aeronave.

A los efectos de analizar los aspectos anteriores lo consideraremos desde dos puntos de vista: el transporte aéreo nacional y el transporte aéreo internacional.

Sobre esta materia debemos expresar que de acuerdo al entorno territorial donde se efectúan las operaciones, el servicio de transporte aéreo se clasifica

² ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo VII. Ediciones Libra, C.A. Caracas – Venezuela. 1995. Página 410.

en nacional e internacional.

Se considera servicio de *transporte aéreo nacional* el que se efectúa entre dos (2) o más puntos del territorio de la República Bolivariana de Venezuela. No pierde la condición de transporte aéreo nacional si se produce un aterrizaje forzoso fuera del país, ni por el sobrevuelo de territorios o aguas jurisdiccionales de otro Estado.

Se estima servicio de *transporte aéreo internacional* el efectuado entre el territorio de la república Bolivariana de Venezuela y el de un Estado extranjero, o entre dos (2) puntos del territorio venezolano cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO NACIONAL

Se hace necesario dejar claro que en el transporte aéreo nacional en lo concerniente a la responsabilidad civil por daños se conservó el concepto clásico de las responsabilidades limitadas, en consideración a que la realidad económica de las líneas aéreas venezolanas, aunado a la circunstancia de que el instrumento internacional que se ocupa del Régimen de Responsabilidad Ilimitada como lo es el Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999, no ha sido ratificado por nuestro país, hacen enteramente inconveniente la inclusión de la responsabilidad ilimitada o reparación integral de los daños en el ordenamiento jurídico venezolano. No obstante en la Ley de Aeronáutica Civil del 12 de julio de 2005 se introdujeron preceptos de aplicación general comprendidos en el citado instrumento internacional, que solucionarían aspectos no regulados con anterioridad, como en el caso de la responsabilidad en el transporte de hecho y en el fletamento de aeronaves.

Resulta importante expresar que se incluyó en la Ley de Aeronáutica Civil una medida de cálculo diferente a la estipulada en leyes aéreas anteriores que es el Derecho Especial de Giro (DEG), medida de cálculo y activo de reserva internacional creada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en 1969. Los Derechos Especiales de Giro (DEG) son asignados a los países miembros del Fondo Monetario Internacional (FMI) en proporción a sus cuotas. El Derecho Especial de Giro (DEG) también sirve como unidad de cuenta del Fondo y otros organismos internacionales. Su valor está basado en una cesta de las monedas principales del mundo: dólar, libra esterlina, euro, yen japonés, etc.

A manera ilustrativa, según la normativa cambiaria europea la “Unidad de Cuenta” fue reemplazada por el Euro. A tal fin una Unidad de Cuenta = Euro (1.5836) x Bs. 2,15 = Bs. 3.404.

En los epígrafes siguientes se analizarán los diferentes tipos de responsa-

bilidad que contempla la Ley de Aeronáutica Civil.

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA POR DAÑOS AL PASAJERO

Antes de entrar al estudio de esta clase de responsabilidad, es necesario puntualizar algunos conceptos de interés.

La expresión “*transportista*” hace alusión a aquel sujeto que realiza el transporte aéreo, de un punto de origen a otro de destino mediante el pago de una contraprestación determinada.

Sobre el término “*daño*” la doctrina generalizada acostumbra a dar un concepto simplemente objetivo, caracterizándolo como el menoscabo que a consecuencia de un suceso o evento determinado soporta una persona, ya sea en sus bienes esenciales, ya en su propiedad o en su patrimonio.³

Por “*pasajero*” se entiende toda persona que es transportada en la aeronave y está legítimamente provista de un billete de pasaje.

Ahora bien, el que realice transporte aéreo es responsable por los daños causados al pasajero por la demora, cancelación o el accidente o incidente producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, conforme a las normas técnicas.⁴

Es prudente señalar que el que “...realiza el transporte aéreo...” es el explotador aeronáutico. Para que ese explotador pueda realizar la labor de transportista debe poseer un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo que es el documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica que acredita que la empresa aérea cuenta con la aptitud y la competencia, para realizar operaciones de transporte aéreo en condiciones seguras y de acuerdo con las especificaciones operacionales asociadas al mismo. Para obtención del Certificado la empresa aérea deberá cumplir con la conformación de idoneidad económica, demostrar capacidad legal, técnica, la existencia de las garantías al cumplimiento de las responsabilidades derivadas de la prestación del servicio previsto en la Ley de Aeronáutica Civil y con los demás requisitos establecidos en el ordenamiento jurídico.⁵

De la norma transcrita *ut supra* se evidencia que cuando se habla de

³ SANTOS BRIZ, Jaime. La Responsabilidad Civil. Derecho Sustantivo y Derecho Procesal. Segunda Edición. Editorial Montecorvo, S.A. Madrid – España. 1977. Página 126.

⁴ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 100.

⁵ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 66.

“...daños causados al pasajero...”, se está refiriendo al contrato aéreo de personas, es decir, aquel que tiene su fundamento legal en una relación contractual por el cual una persona se obliga a trasladar en aeronave vía aérea, a otra persona de un punto de origen a un punto de destino mediante una contraprestación que se estipula como precio del transporte.

Se observa asimismo que la responsabilidad del transportista por daños al pasajero, puede ser:

- a) Daños causados al pasajero por la demora.
- b) Daños causados al pasajero por cancelación del vuelo.
- c) Daños causados al pasajero por accidente o incidente producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, conforme a las normas técnicas.

DAÑOS CAUSADOS AL PASAJERO POR LA DEMORA EN EL TRANSPORTE

De conformidad con el artículo 100 de la Ley de Aeronáutica Civil el transportista aéreo es responsable por los daños causados al pasajero por la demora en el cumplimiento del contrato de transporte aéreo.

Sobre este tópico el tratadista español Rangel Sánchez expresa que la obligación principal del transportista es trasladar sanos y salvos al lugar de destino a los pasajeros y entregar en ese lugar las cosas transportadas en el mismo ser y estado en que se recibieron. En ambos casos, el traslado debe efectuarse en el plazo y por los medios de transporte convenidos. Se trata de una obligación de resultado, pues el transportista no queda exonerado de responsabilidad probando que empleó la diligencia necesaria para conseguir la finalidad contratada.⁶

La demora no es más que la tardanza en el cumplimiento de la obligación que tiene el transportista aéreo de realizar el transporte previsto en el contrato respectivo.

El rasgo esencial del transporte aéreo es la “celeridad” por consiguiente la observancia del horario constituye un aspecto fundamental del contrato de transporte aéreo, lo que da a entender que cualquier *demora, tardanza o dilación perceptible o estimable*, tiene que ser indemnizada, salvo que esa demora o tardanza sea resultado de causas ajenas al transportista aéreo.

⁶ RAGEL SÁNCHEZ, L. F. Estudio Legislativo y Jurisprudencial del Derecho Civil: Obligaciones y Contratos. Madrid – España. 2000. Página 886.

La demora en el cumplimiento de una obligación surgida de un contrato de transporte aéreo ha de ser estimada siempre como una irregularidad de la que, naturalmente, han de provenir consecuencias legales.

Cabe resaltar que es lógico que dicho aspecto sea incluido en el texto de la norma citada, ya que en el contrato de transporte aéreo existe un término dentro del cual debe realizarse la obligación del transportista. De lo que se infiere que cualquier demora que se presente puede producir daños al pasajero.

DAÑOS CAUSADOS AL PASAJERO POR CANCELACIÓN DEL TRANSPORTE

De acuerdo con el artículo 100 de la Ley de Aeronáutica Civil el transportista aéreo también es responsable por la cancelación del transporte.

En el supuesto de la cancelación de vuelo el pasajero no obtiene la prestación debida. En estos casos, el transporte aéreo, por las razones que sean, no se lleva a cabo o no se materializa.

La cancelación del transporte aéreo conduciría a una hipótesis de responsabilidad del transportista nacido de un incumplimiento absoluto que es necesario distinguir con nitidez de la situación de demora. La pauta para no equivocarse en su tratamiento radica en que la demora o interrupción temporal del vuelo requiere que la prestación se efectúe, aunque sea con tardanza, en tanto que la cancelación no dará pie a un cumplimiento del vuelo con posterioridad. De allí que también se haya definido la “cancelación” como la no realización del vuelo programado y en el que había al menos una plaza.⁷

DAÑOS CAUSADOS AL PASAJERO POR ACCIDENTE O INCIDENTE A BORDO DE LA AERONAVE O DURANTE CUALQUIERA DE LAS OPERACIONES DE EMBARQUE O DESEMBARQUE

Es de acotar que el transportista aéreo es responsable en los términos del artículo 100 de los daños causados al pasajero por accidente o incidente producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

La expresión “accidente” da a entender un suceso eventual, casual impre-

⁷ GUERRERO LEBRÓN, María Jesús. La Responsabilidad Contractual del Porteador Aéreo en el Transporte de Pasajeros. TIRANT LO BLANCH. Valencia – España. 2005. Página 426.

visto y que origina un daño.

Se podría definir el “accidente aeronáutico” como todo hecho que de lugar a un trastorno o anomalía en las aeronaves que se encuentran en fase de despegue o aterrizaje o se encuentren en vuelo. Si seguimos los lineamientos de este extenso criterio, el “accidente aeronáutico” abarcaría tantas situaciones en que el efecto ocasionado gravitaría en una simple perturbación, como los casos en que las consecuencias que se produjeron fuesen el de daños o perjuicios hacia las personas o las cosas.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al hacer la diferencia entre “accidente aeronáutico” e “incidente aeronáutico” en el Anexo XIII al Convenio Internacional de Aviación Civil, define el accidente aeronáutico como:

Todo suceso relacionado con la utilización de la aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con la intención de realizar el vuelo, y el momento en todas las personas han desembarcado, durante el cual: a) cualquier persona muere o sufre lesiones graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por contacto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella; b) la aeronave sufre daños de importancia.

El mismo Anexo XIII del citado Convenio define el “incidente aeronáutico” como cualquier anomalía en el vuelo de una aeronave que, sin causar los resultados que definen el accidente aeronáutico, podría poner en peligro la seguridad de la misma.

Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo o aeropuerto para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, al salir de la aeronave, ingrese a las instalaciones del aeródromo o aeropuerto. En cualquier caso, la responsabilidad por daños en el embarque y desembarque recaerán sobre quienes realicen dichas actividades.⁸

DERECHO A PERCIBIR LA INDEMNIZACIÓN POR LOS DAÑOS OCASIONADOS AL PASAJERO

El derecho a percibir la indemnización por los daños ocasionados al pasajero, se ajustará a los siguientes términos:

⁸ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 100.

1. Por muerte o por incapacidad total permanente, hasta cien mil (100.000) Derechos Especiales de Giro.
2. Por incapacidad parcial permanente, hasta cincuenta mil Derechos (50.000) Especiales de Giro.
3. Por incapacidad parcial temporal, hasta veinticinco mil Derechos (25.000) Especiales de Giro.
4. Por demora o cancelación injustificada en el vuelo contratado, hasta cuatro mil ciento cincuenta (4.150) Derechos Especiales de Giro.

Se observa que la indemnizaciones en los casos que se mencionan están pautadas en Derechos Especiales de Giro (DEG) y estos no son más que cuentas creadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en 1969 para incrementar la capacidad de reservas internacionales de los gobiernos nacionales. Los Derechos Especiales de Giro (DEG) pueden utilizarse para cubrir déficits en la balanza de pagos. Los Derechos Especiales de Giro (DEG) también sirven como unidad de cuenta del Fondo Monetario Internacional (FMI) y otros organismos internacionales. Su valor está basado en una canasta de las principales monedas del mundo: dólar, euro, libra esterlina, yen japonés, etc.

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A EQUIPAJE, CARGA Y CORREO

El transportista aéreo es responsable de los daños causados en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega del equipaje facturado, la carga y el correo, en caso de haberse producido a bordo de la aeronave o durante cualquier momento en el que se hallasen bajo la custodia del transportista.⁹

¿En qué consiste la destrucción del equipaje?

La *destrucción* es la condición definitiva, denominada así cuando la integridad física del equipaje queda reducida a una ruina irreparable, tanto la maleta o contenedor como en su contenido, por una circunstancia o fuerza superior.¹⁰

¿En que consiste la pérdida del equipaje?

La *pérdida* es la condición que afecta al equipaje de un pasajero, transcurrido el lapso de veintiún (21) días continuos, contados a partir de la fecha en

⁹ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 101.

¹⁰ Providencia Administrativa No. PRE-CJU-336-05 del 14 de noviembre de 2005. "Regulación Parcial sobre las Condiciones generales de Transporte Aéreo, con respecto al Equipaje". Artículo 3, numeral 8.

la cual el transportista debió entregar el equipaje al pasajero en el lugar de destino.¹¹

¿En que consiste la avería del equipaje?

La *avería* es la condición de hecho en la cual ocurre un desperfecto de la maleta o contenedor, conjuntamente con una pérdida parcial o total del contenido, en virtud de una acción humana de saqueo o cualquier otra circunstancia similar.¹²

¿Qué se entiende por retraso en el equipaje?

El *retraso* es la condición transitoria, denominada así cuando el transportista aéreo no entrega o no puede entregar el equipaje al pasajero, en el destino final del viaje y en la oportunidad de su arribo.¹³

¿En que consiste el transporte de correo?

El *transporte de correo* consiste en el traslado por aeronave vía aérea de correspondencia pública y privada de un lugar de origen a otro de destino.

¿En que consiste el transporte de carga?

El *transporte de carga* consiste en el traslado por aeronave vía aérea de objetos comerciales de un lugar de origen a otro de destino, mediando una contraprestación llamada “flete aéreo”.

Es de apreciar que la empresa aérea es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o daños del equipaje facturado cuando el daño se haya producido a bordo de la aeronave o mientras el equipaje facturado se encuentra bajo la custodia de la empresa aérea.

Sin embargo, la empresa aérea no será responsable en la medida en que el daño se deba a caso fortuito o de fuerza mayor, a un defecto, o a un vicio propio del equipaje.¹⁴

En el caso del equipaje no facturado (equipaje de mano), incluyendo los objetos personales, la empresa aérea es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.¹⁵

13.- Plazo para declarar la pérdida del equipaje.

Se dijo con anterioridad que la “pérdida” es la condición que afecta al equi-

¹¹ Providencia Administrativa citada. Artículo 3, numeral 18.

¹² Providencia Administrativa citada. Artículo 3, numeral 2.

¹³ Providencia Administrativa citada. Artículo 3, numeral 19.

¹⁴ Providencia Administrativa citada. Artículo 13.

¹⁵ Providencia Administrativa citada. Artículo 13.

paje de un pasajero, transcurrido el lapso de veintiún (21) días continuos, contados a partir de la fecha en la cual el transportista debió entregar el equipaje al pasajero en el lugar de destino.

Es de acotar que los “días” se tratan de días continuos o calendario y no de días laborables.

Con relación a la materia del epígrafe, se debe expresar que si el equipaje no ha llegado y no ha sido entregado al pasajero al término de los veintiún (21) días siguientes a la fecha en que debería haber llegado originalmente, se considerará al equipaje como perdido y el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen de la Ley de Aeronáutica Civil, del Principio de Corresponsabilidad y de la presente Providencia Administrativa, y del contrato de transporte. En todo caso, el transportista podrá antes del tiempo estipulado anteriormente admitir la pérdida del equipaje y proceder de inmediato al pago de las indemnizaciones correspondientes.¹⁶

Con respecto a lo señalado anteriormente, es preciso expresar que nada ocurrirá si el equipaje llega y se entrega al pasajero antes de los veintiún (21) días siguientes a la fecha en que debería haber llegado originalmente, ya que en esta situación el equipaje no se considerará como perdido. Pero en el supuesto que llegue y no se entregue al pasajero al término de los veintiún (21) días si se considera el equipaje como perdido y el pasajero podrá reclamar la indemnización a que hace alusión la Ley de Aeronáutica Civil y podrá hacer valer el Principio de la Corresponsabilidad y de la Providencia Administrativa reguladora de la materia, y las disposiciones del contrato de transporte.

De acuerdo con el Principio de la Corresponsabilidad toda persona natural o jurídica que utilice o preste servicios aeronáuticos de conformidad con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, tiene deberes y derechos en cuanto a la eficiencia, calidad, puntualidad, responsabilidad, orden, disciplina, seguridad, respeto, transparencia y equidad, en el servicio de acuerdo con lo previsto en el ordenamiento jurídico que rige la materia.¹⁷

Importa advertir que la Providencia No. PRE-CJU-336-05 denominada “Regulación Parcial sobre las Condiciones Generales de Transporte Aéreo, con respecto al Equipaje” se aplica a los servicios públicos de transporte aéreo nacionales e internacionales con inclusión del transporte gratuito efectua-

¹⁶ Providencia Administrativa citada. Artículo 14.

¹⁷ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 8.

do por una empresa de servicios públicos de transporte aéreo.¹⁸

DESTRUCCIÓN O AVERÍA DEL EQUIPAJE

En un segmento de este artículo se expresó que la “destrucción” es la condición definitiva, denominada así cuando la integridad física y total del equipaje ha sido destruida, tanto la maleta o contenedor como en su contenido, por una circunstancia o fuerza física superior.

Igualmente se dijo que por “avería” se entendía la condición de hecho en la cual ocurre un desperfecto de la maleta o contenedor, conjuntamente con una pérdida parcial o total del contenido, en virtud de una acción humana de saqueo o cualquier otra circunstancia similar.

Conforme a lo expuesto, el transportista es responsable del daño causado al pasajero en caso de destrucción o avería del equipaje, por la sola razón de que *el hecho que causó el daño se haya producido durante cualquier período en que el equipaje se hallase bajo la custodia y control del transportista*. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o avería del equipaje se debe a uno o más de los hechos siguientes:

- a) La naturaleza o vicios propios del equipaje.
- b) Que el contenedor o maleta ya se encontraba averiado o defectuoso.
- c) Un acto de guerra o un conflicto armado.
- d) Un daño producido por la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito del equipaje.¹⁹

Es de suponer también que, el transportista no será responsable del daño causado al pasajero en caso de destrucción o avería del equipaje, si el hecho que causó el daño no se produjo durante el período en que el equipaje se hallaba bajo la custodia de dicho transportista.

Se debe tener claro que el transportista asumirá la responsabilidad del equipaje del pasajero desde el momento de su facturación. El transportista entregará al pasajero un talón de equipaje, el cual acreditará que la facturación se ha producido.

¹⁸ Providencia Administrativa No. PRE-CJU-336-05 del 14 de noviembre de 2005. Artículo 2, numeral 1.

¹⁹ Providencia Administrativa citada. Artículo 15.

RETRASO EN LA ENTREGA DEL EQUIPAJE

Se dejó establecido con antelación que el “retraso” es la condición transitoria, denominada así cuando el transportista aéreo no entrega o no puede entregar el equipaje al pasajero, en el destino final del viaje y en la oportunidad de su arribo.

Es imprescindible tener en cuenta que, el transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en la entrega del equipaje al finalizar el viaje. Además de la responsabilidad expresada, el transportista deberá también reembolsar inmediatamente al pasajero los gastos en los cuales este deba incurrir, como consecuencia de la demora en la entrega de su equipaje facturado y a los fines de atender sus necesidades perentorias de vestimenta, aseo, confort y salud, ante la presentación de los recibos y facturas originales.²⁰

Sobre este aspecto el tratadista colombiano *Ernesto Vázquez Rocha* en su interesante trabajo “Aspectos jurídicos de la responsabilidad por retraso en el transporte aéreo” expresó atinadamente lo siguiente:

Me parece entonces que dentro de un criterio de sana restricción de los perjuicios que son indemnizables dentro de la doctrina general, combinándolo con los elementos puramente aeronáuticos que se hallan conexos, la responsabilidad por retraso debería limitarse precisamente a eso: el reembolso de los gastos razonables en que haya incurrido el pasajero por causa y en ocasión del retraso, tal como los gastos de hotel, de alimentación y de transporte terrestre, de comunicaciones y otros de la misma naturaleza, quedando entonces los perjuicios de carácter indirecto o consecuencial sin ninguna indemnización.²¹

LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN CASO DE DESTRUCCIÓN, PÉRDIDA, AVERÍA O RETRASO EN LA ENTREGA DEL EQUIPAJE FACTURADO, LA CARGA Y EL CORREO

Los límites de responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega del equipaje facturado, la carga y el correo son los siguientes:

²⁰ Providencia Administrativa citada. Artículo 17.

²¹ VÁZQUEZ ROCHA, Ernesto. Aspectos jurídicos de la responsabilidad por retraso en el transporte aéreo. Octavas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la aviación Comercial. Buenos Aires – Argentina. Octubre 1978.

1. Por destrucción, pérdida o avería de la carga o el equipaje facturado, hasta diecisiete (17) Derechos Especiales de Giro, por kilogramo de peso bruto.

2. Por retraso en la entrega de la carga, hasta una cantidad igual al precio estipulado para el transporte.

3. Por retraso en la entrega del equipaje facturado, hasta cien (100) Derechos Especiales de Giro, de conformidad con las normas que a tal efecto, dicte la Autoridad Aeronáutica.

En este punto la Autoridad Aeronáutica ha establecido que el transportista debe indemnizar al pasajero en una cantidad equivalente en moneda nacional hasta Cien (100) Derechos Especiales de Giro por cada cinco (5) días de retraso o fracción por dicho lapso, en la entrega del equipaje.²²

4. Por destrucción, pérdida o avería del equipaje de mano, generado por causa imputable al transportista, hasta mil (1.000) Derechos Especiales de Giro.

Si la carga o equipaje facturado se transporta conforme a la cláusula de “Valor Declarado”, el límite de la responsabilidad corresponderá a dicho valor. En este caso, el transportador estará obligado a pagar una suma que no excederá el importe de la suma declarada por el pasajero y que el transportista aceptó mediante el pago de una tasa suplementaria la cual se basará en un tarifa que guarde relación con los costos adicionales de transportar y asegurar el equipaje. Esta tarifa deberá ponerse a disposición de los pasajeros que la soliciten.²³

ESTIPULACIÓN SOBRE LOS LÍMITES

El transportista podrá estipular en el contrato de transporte que los montos a indemnizar por daños al equipaje estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que las previstas en la Ley y en la Providencia Administrativa del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.²⁴

Lo que no podrá estipular el transportista en el contrato de transporte es que los montos a indemnizar por daños al equipaje estén sujetos a límites de responsabilidad más bajos, pues dicha estipulación será nula de toda nulidad.

²² Providencia Administrativa citada. Artículo 18.

²³ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 101. Providencia administrativa citada. Artículo 16.

²⁴ Providencia Administrativa citada. Artículo 20.

EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO

Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero que pide indemnización causaron el daño o contribuyeron a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida que esta negligencia u otra acción haya causado el daño o contribuido a él.

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE SUCESIVO

Para tener una idea de lo que se considera como “transporte sucesivo”, es necesario referirse en primer término a lo que se entiende por “transporte único”.

Se entiende por “transporte único” aquel que es realizado por un solo transportista, ya sea mediante uno, dos o más modos de transporte.

Por su parte, el “transporte sucesivo” es aquel en el que toman parte varios transportistas, ya sea a través de un mismo modo de transporte o a través de modos diferentes; ya sea mediante uno o varios contratos de transporte; ya sea mediante un título único de transporte.²⁵

Como bien puede apreciarse, la distinción entre ambos tipos de transporte estriba, específicamente, en la cantidad de transportistas que tercián en la realización del desplazamiento del pasajero o de la carga.

Sentados los conceptos y diferencias anteriores, se hace preciso señalar que el transporte aéreo sucesivo, es considerado como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. Será responsable el transportista que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiere producido el incumplimiento, interrupción, demora, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido la responsabilidad por todo el viaje.²⁶

Conviene señalar que, en los casos en que la práctica, la realización del transporte aéreo por diversos transportistas, está armonizada de tal forma que se estima como una sola operación, entonces al transportista sucesivo, se le da la misma consideración de transportista único.

²⁵ TAMAYO JARAMILLO, Javier. El Contrato de Transporte. Colombo Editores Ltda.. Bogotá – Colombia. 1996. Pagina 149.

²⁶ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 102.

Para que el transporte sucesivo sea apreciado como un transporte único, es indispensable que la total realización del desplazamiento sea tenida por las partes como una sola operación y por consiguiente, es necesario conceptuar lo que se entiende por tal.

Es necesario tener presente que el desplazamiento no se comprende como una sola operación cuando existiendo diversos transportistas no hay vínculo de derecho ni de hecho entre ellos. Veamos a manera ilustrativa el siguiente ejemplo: Si se lleva a cabo un contrato de transporte aéreo de mercancías entre Puerto La Cruz y Caracas, y luego de recibida por el destinatario en Caracas, éste a su vez la entrega a otro transportista, a través de un nuevo contrato de transporte, para que se efectúe un desplazamiento hasta la ciudad de Maracaibo, vemos que en este caso aunque hay transporte sucesivo, éste no se aprecia como una sola operación, y desde el punto de vista jurídico, y más específicamente de la responsabilidad, ningún nexo existe entre los dos transportistas.

Ahora bien, si el expedidor entrega la mercancía al transportista y éste, apelando total o parcialmente a otros transportistas, transitorios o intermediarios, se encarga y responsabiliza de la llegada de la mercancía o el pasajero al sitio de destino estipulado, entonces se puede considerar que ese transporte sucesivo, realizado por varios transportistas, es una sola operación.²⁷

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE COMBINADO

Sobre este tópico es necesario expresar que, el transporte combinado es aquel en que una parte del trayecto a recorrer está regulada por un ordenamiento jurídico, mientras que la otra o las otras partes del trayecto, están sujetas a una regulación jurídica diferente de la primera. Es lógico pensar que en esos trayectos se pueden usar uno o más medios de transporte.

En la legislación aérea venezolana, se señala que en caso de transporte combinado se aplicarán las disposiciones de la Ley de Aeronáutica Civil solamente para el transporte aéreo.²⁸

Lo expresado anteriormente significa que en caso de transporte combinado efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la Ley de Aeronáutica Civil se aplican sola-

²⁷ TAMAYO JARAMILLO, Javier. Obra citada. Páginas 150 y 151.

²⁸ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 103.

mente al transporte aéreo.

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA DE HECHO

Se entiende por “transportista de hecho” la persona distinta al transportista contractual, que en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte aéreo.

Cuando el transporte sea efectuado por un transportista distinto al transportista contractual, ambos serán solidariamente responsables en caso de muerte, lesiones, daños o retrasos antes quienes ejerzan tales acciones, sin perjuicio de las acciones de repetición.²⁹

La solidaridad consiste en un vínculo en que cada acreedor puede pedir y cada deudor debe cumplir la totalidad de la obligación o deuda una sola vez, sin perjuicio del ajuste posterior de cuentas entre los acreedores o deudores, para la justa percepción o contribución de cada cual.

En el presente caso el pasajero podrá ejercitar la acción tanto contra el transportista contractual como contra el transportista de hecho y ambos responderán solidariamente por los daños que se le hubiesen causado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos.

NULIDAD DE CLÁUSULA CONTRACTUAL

Se entiende por nulidad de una cláusula contractual la ineficiencia o insuficiencia de la misma para producir sus efectos legales.³⁰

Toda cláusula contractual que exonere al transportista de responsabilidad o fije un límite inferior al establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, será absolutamente nula.³¹

Se infiere de la norma señalada anteriormente que, sería ocioso para el transportista aéreo incluir en el contrato de transporte una cláusula que lo exonerara de responsabilidad o que estipulara un límite de responsabilidad más bajo que el establecido en la ley, ya que de acuerdo con el espíritu de ésta será absolutamente nula.

²⁹ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 104.

³⁰ ENCICLOPEDIA JURIDICA OPUS. Tomo V. Obra citada. Página 622.

³¹ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 105.

PÉRDIDA DEL BENEFICIO DE LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Incuestionablemente, una de las características más resaltantes del transporte aéreo al igual que el transporte marítimo es su limitación, en contraste con el principio del derecho común que postula la reparación integral de los acreedores.

La limitación de responsabilidad está establecida en las convenciones internacionales y en las legislaciones domésticas, en razón de los riesgos que para el explotador lleva consigo la navegación aérea y de la onerosidad de su ejercicio así como de la inclinación que existe en propender a su desarrollo por motivos de interés general.

En ese sentido, nuestro ordenamiento jurídico aéreo dispone que los explotadores del servicio de transporte aéreo no podrán beneficiarse de los límites de responsabilidad establecidos en la Ley de Aeronáutica Civil, si se comprueba que tales daños fueron debido a dolo o culpa de sus directivos o cualquier persona que tome decisiones por ellas, de sus dependientes o empleados.³²

El artículo 24 de la Providencia Administrativa No. PRE-CJU-336-05 del 14 de noviembre de 2005, establece sobre el tema bajo consideración lo siguiente:

No podrán beneficiarse de los límites de responsabilidad establecidos en la Ley de Aeronáutica Civil y en esta providencia Administrativa, cuando se pruebe que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista, de sus empleados, de sus dependientes o agentes, con intención de causarlo o producto de la temeridad y negligencia; siempre que, en caso de un empleado, dependiente o agente, se pruebe también que éste actuaba en el ejercicio de sus funciones.

RECLAMO Y PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN PARA EXIGIR EL PAGO

Todo reclamo por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportada se hará por escrito a la empresa aérea con acuse de recibo, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho, sin menoscabo a la participación a la Autoridad Aeroportuaria la cual dentro de las cuarenta y ocho (48) horas impondrá a la Autoridad Aeronáutica. La empresa deberá responder por el daño dentro de los sesenta (60) días hábiles

³² Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 106.

siguientes, contados a partir de la fecha de llegada a destino, la del día en que la aeronave debería haber llegado o desde la demora o cancelación del transporte aéreo.

La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportados prescribirá a los tres (3) años, contados a partir del último día que tiene la empresa para responder la reclamación.³³

Es preciso enfatizar que la prescripción a que se ha hecho referencia con anterioridad, es la denominada “*prescripción extintiva o liberatoria*” que es un medio o recurso mediante el cual una persona se libera del cumplimiento de una obligación recuperando su libertad natural por el transcurso de un determinado tiempo y bajo las circunstancias señaladas en la ley; no supone la posesión de una cosa, sino la inercia, negligencia, inacción o abandono del acreedor en hacer efectivo su crédito durante ese determinado tiempo.

Es oportuno destacar que la prescripción –a diferencia de la caducidad– se verifica a través del tiempo, pero no de manera inflexible e inclemente, sino a través de lapsos flexibles que pueden suspenderse o interrumpirse por voluntad de la Ley o de las partes. La prescripción otorga, inclusive, un derecho renunciable para su titular, de tal forma que si aquel no lo hace valer expresamente o cumple con la obligación prescrita, pierde la oportunidad de oponerla en el futuro.³⁴

PLAZO PARA LA CANCELACIÓN DE LAS INDEMNIZACIONES

De ser consideradas procedentes las indemnizaciones mencionadas con antelación, el transportista aéreo deberá cancelar dentro del plazo de treinta (30) días a la fecha en que fue entregado al pasajero su equipaje retrasado, o de haberse presentado la reclamación por la destrucción o avería del equipaje o del equipaje de mano. Dichas indemnizaciones podrán ser canceladas en efectivo, por transferencia bancaria electrónica, cheque o previo acuerdo suscrito con el pasajero, con bonos de viaje u otros servicios.

De ser rechazada por el transportista la reclamación o protesta formulada por el pasajero sobre cualquiera de los hechos sujetos a indemnización en

³³ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 107.

³⁴ DOCTRINA DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA 1964. Editorial Sucre. Caracas – Venezuela. 1965. Página 184.

materia de equipaje, o bien por haberse vencido el plazo anteriormente fijado sin que se tenga respuesta de aquel, éste tendrá el derecho a emprender las acciones que juzgue conveniente ante los tribunales y organismos competentes, a los fines de obtener las indemnizaciones que considere procedentes, sin perjuicio de la tramitación y notificación que considere ante la Autoridad Aeronáutica.³⁵

RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES CIVILES POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Anteriormente se señaló que la mayoría de los ordenamientos jurídicos aeronáuticos nacionales, así como las convenciones internacionales de Derecho privado aeronáutico, hacen una distinción a los fines del régimen de responsabilidad aeronáutica, de la siguiente forma:

a) Daños a las personas y cosas transportadas, es decir, los daños soportados por aquellas personas que sin coacción alguna, usan la aeronave con total comprensión de los riesgos que le son inherentes.

b) Daños a terceros en la superficie, es decir, aquellas personas que son ajenas a la explotación de la aeronave.

Es conveniente expresar que sobre el punto (a) ya se ha hecho un análisis sustancial, correspondiendo ahora referirnos al tema a que hace alusión el punto (b) del régimen de responsabilidad.

Sobre la materia bajo estudio es imprescindible recordar la diferencia entre responsabilidad civil contractual y responsabilidad civil extracontractual. La primera es la originada por la vulneración de un contrato válido. La segunda es exigible, por daños y perjuicios, por acto de otro y sin vínculo con estipulación contractual.

Así las cosas, debemos entender que al no existir ningún nexo contractual anticipado entre el damnificado quien se encuentra en la superficie, y la aeronave que se encuentra transportando personas y cosas de un sitio a otro, deben aplicarse incuestionablemente los preceptos que regulen la *responsabilidad civil extracontractual*.³⁶

Nos encontramos que en la esfera de la responsabilidad civil extracontrac-

³⁵ Providencia Administrativa citada. Artículo 25.

³⁶ ROMERO CASTILLO, Edgar. Responsabilidad por daños ocasionados a terceros en la superficie por causa de la actividad aérea. Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Ciencias Jurídicas. Bogotá – Colombia. 2005. Página 18.

tual se encuentran otros tipos de responsabilidad como la del hecho propio, por el hecho ajeno o de terceros o la responsabilidad por el hecho de las cosas. De aquí podemos afirmar que la responsabilidad del explotador de aeronaves civiles por daños a terceros en la superficie estaría enmarcada dentro del ámbito de la *responsabilidad por el daño ocasionado por el hecho de las cosas*.³⁷

La aeronave es una cosa susceptible de apropiación, algo que reúne las notas de utilidad y apropiabilidad y por consiguiente merece la categoría de bien y como bien aparece como bien más registrado que registrable.³⁸

En este sentido, el explotador de aeronaves civiles será responsable por los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie con motivo de la operación de aeronaves o como consecuencia de una persona o cosa desprendida o lanzados de la misma. Se entiende por operación de una aeronave todo movimiento realizado por ésta bajo la acción directa de sus propios medios de propulsión o sustentación.³⁹

La responsabilidad en esta materia es objetiva, pues parte del criterio de que todo daño debe ser resarcido, con independencia de que el agente actúe o no con culpa en el momento de causarlo. No es indispensable ninguna actividad culposa – subjetiva del agente, sólo es suficiente que el daño se cause para que deba repararse.

Esta responsabilidad se fundamenta en el riesgo creado por la navegación aérea y en que terceros que no tienen ninguna relación contractual con el transporte aéreo, no tienen por que soportar las consecuencias negativas de la actividad comercial aeronáutica, que produce beneficios al explotador aeronáutico. En consecuencia aquel que mediante un bien riesgoso (*la aeronave*), o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa (*la navegación aérea*), causa un daño a otro, está obligado a repararlo.

En estos casos, los que sufren daños en la superficie sólo deben demostrar el acaecimiento del daño. No se toma en consideración el comportamiento del transportista aéreo, en cuanto a si intervino o no culpa de su parte.

Es preciso señalar que la persona que opera una aeronave sin el consentimiento del explotador, será responsable de los daños causados a terceros

³⁷ ROMERO CASTILLO, Edgar. Obra citada. Página 19.

³⁸ LEONIS GONZALEZ, Jacobo. La Aeronave ante el Derecho Real de Hipoteca. ALVI I. Madrid – España. 1970. Páginas 31 y 32.

³⁹ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 108.

en la superficie.⁴⁰

De lo anterior se infiere que sin consentimiento no hay autorización expresa del explotador, y por ende el que opera la aeronave sin estar autorizado será responsable de los daños causados a terceros en la superficie.

Por otra parte, el explotador de una aeronave es solidariamente responsable con la persona que la opera en forma ilegítima por los daños causados a terceros en superficie, cuando no tomó las previsiones necesarias para evitarlo.⁴¹ Un ejemplo sería el hecho de que *el explotador haya dejado las llaves de la aeronave pegadas, la ausencia de vigilancia de la aeronave, etc.*

Resulta prudente resaltar que el explotador no se zafa de su responsabilidad, a menos que demuestre que tomó “*las previsiones necesarias*” para evitar el daño. Lo anterior quiere decir que al explotador le corresponde la carga de la prueba.

Para colocarle colofón al análisis de este tópico se debe concluir que en la responsabilidad del explotador por daños a terceros en la superficie:

a) No se tiene en cuenta la culpa del autor del daño: sólo basta que se ocasione un perjuicio y que sea producto de la operación de una aeronave para que tenga lugar la indemnización correspondiente.

b) En consideración a lo expresado con anterioridad: es necesario demostrar únicamente la existencia y extensión del daño ocasionado por la aeronave.

c) La fuerza mayor o caso fortuito no son elementos exonerativos de responsabilidad. Constituyen parte de los riesgos de la navegación aérea.

d) La responsabilidad es ilimitada en determinadas legislaciones. Se responde por todos los daños y por todo el valor indemnizable: no cabe disminución o exención de responsabilidad.

PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN PARA EXIGIR EL PAGO POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

La “acción” ha sido definida como el derecho, potestad o facultad de iniciativa personal de poder provocar el ejercicio de la función jurisdiccional.

La “prescripción” es un medio de adquirir un derecho o de liberarse de una

⁴⁰ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 108.

⁴¹ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 108.

obligación por el tiempo y bajo las condiciones establecidas por la ley.⁴²

Es imperativo resaltar que de acuerdo a lo expuesto la prescripción se clasifica en: “prescripción adquisitiva o usucapión”, es decir, una manera de adquirir un derecho, y “*prescripción extintiva o liberatoria*”, o sea, una forma de libertarse de una obligación.

Es importante destacar que la prescripción adquisitiva lleva a la adquisición de derechos de los cuales no se era titular en tanto que la prescripción extintiva conlleva a la extinción – no del derecho en sí – sino de la acción que sólo es parte de él.⁴³

La prescripción extintiva es la que nos interesa para el análisis de este epígrafe.

En efecto, la acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños a terceros en la superficie prescribirá a los tres (3) años, contados a partir de la fecha de los hechos que los causaron.⁴⁴

RESPONSABILIDAD POR ABORDAJE AÉREO

Sobre el tema bajo examen es preciso expresar que elaborar una apropiada definición para el abordaje aéreo, representa una cuestión sumamente problemática y mucho más complicada que en el Derecho Marítimo. En el transporte marítimo se puede hablar de colisión cuando hay un contacto efectivo entre buques que naveguen o sean susceptibles de navegar, independientemente de que puedan influir otros elementos. En el transporte aéreo la situación se nos presenta bastante embarazosa, ya que la colisión entre aeronaves puede tener lugar en la atmósfera (denominado abordaje tradicional o clásico); una aeronave en la atmósfera y otra en la superficie terrestre (conocido como abordaje por analogía), o colisión de dos aeronaves en la superficie terrestre (no se reputa generalmente como abordaje). Si a estas situaciones se añade la circunstancia de que una de las máquinas aéreas pueda estar moviéndose o no, el panorama se torna escabroso y la solución se nos antoja

⁴² Código Civil. Artículo 1.952.

⁴³ AGUILAR GORRONDONA, José Luis. Prescripción y Caducidad. Régimen Jurídico de los Lapsos establecidos por Leyes Especiales para el ejercicio de acciones, con especial referencia al Artículo 81 de la Ley de Carrera Administrativa. Doctrina de la Procuraduría General de la República. 1972. Caracas – Venezuela. 1973. Páginas 33 y 34.

⁴⁴ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 109.

bastante difícil.⁴⁵

No obstante lo dicho anteriormente, nuestro ordenamiento jurídico aéreo define el abordaje aéreo y lo considera como toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en movimiento.⁴⁶

Ahora bien: *¿Cuándo está la aeronave en movimiento?*

La aeronave esté en movimiento:

1) Cuando se encuentren en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasajeros o carga a bordo.

2) Cuando se desplaza en la superficie con su propia fuerza motriz.

3) Cuando se haya en vuelo.

Una aeronave se haya en vuelo desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.⁴⁷

Se considera *interferencia* cuando se causan daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas, por otra aeronave en movimiento, sin que exista verdadera colisión.⁴⁸

Se observa que la Ley de Aeronáutica Civil se extiende al resarcimiento de los daños que, bien por ejecución u omisión de una maniobra aérea, bien por inobservancia de los reglamentos y providencias, una aeronave causa a otra aeronave o a las personas o cosas que se encuentren a bordo de ésta, incluso aunque no hubiese verdadera colisión.

RESPONSABILIDAD SOLIDARIA POR ABORDAJE

En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje, los explotadores de las respectivas aeronaves serán solidariamente responsables del pago de la indemnización, sin menoscabo de las acciones que puedan ejercer los órganos de protección ciudadana.⁴⁹

En la presente situación están involucrados los explotadores de dos (2) o más aeronaves que entraron en colisión, de manera que existen varios res-

⁴⁵ DELASCIO, Víctor José. Manual del Derecho de la Aviación. Editora Grafos. Caracas – Venezuela. 1959. Página 133.

⁴⁶ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 110.

⁴⁷ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 110.

⁴⁸ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 110.

⁴⁹ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 111.

ponsables del daño los cuales responderán solidariamente del mismo. Sin embargo, aquel explotador de aeronave que pagó la totalidad de la indemnización puede repetir contra los otros, correspondiendo al Juez establecer la proporción según la gravedad de la falta de cada uno en el accidente. Cuando resulte imposible determinar el grado de responsabilidad de cada uno de los explotadores de aeronaves, la repartición de los daños se hará por partes iguales.

Conviene destacar que la indemnización comprende las consecuencias que resulten de la acción u omisión provocadora de un daño, comprendiendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral, teniendo que existir un vínculo de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido.

PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN PARA EXIGIR EL PAGO POR ABORDAJE

La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños a causa de abordaje prescribirá, a los tres (3) años, contados a partir de la fecha del hecho.⁵⁰

RESPONSABILIDAD POR LA EXPLOTACIÓN DE AERONAVES

Los explotadores de aeronaves civiles son responsables de la operación, del mantenimiento e inspección de ellas, así como de los equipos aeronáuticos, por lo cual deben asegurarse que estas actividades se realicen de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico.

Los explotadores de aeronaves civiles son aquellas personas que utilizan la aeronave en forma legítima y por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando la conducción técnica y la dirección de la tripulación, que figura inscrita como tal en el Registro Aeronáutico Nacional, conforme con lo dispuesto en el ordenamiento jurídico.⁵¹

Cabe señalar que no es indispensable que el empleo de la aeronave sea realizada con propósitos de lucro, ya que aun cuando se efectúe sin esos fines, si la persona que utiliza la aeronave lo hace en forma legítima, por cuenta propia, nos encontraremos ante la figura de explotador de aeronave.

⁵⁰ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 112.

⁵¹ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 30.

Ahora bien, el propietario de la aeronave se considera el explotador de dicha máquina aérea, salvo cuando se hubiese trasladado esa condición por un contrato de utilización de la aeronave debidamente inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

Sentadas las premisas anteriores es imprescindible señalar que a los propósitos del mantenimiento de la aeronave, dicho aspecto abarca lo inherente a la máquina aérea en su conjunto, es decir, sus estructuras, motores, aparato de propulsión, sistemas componentes que la integran e incluso el equipamiento de emergencia. En tal sentido a los explotadores de la aeronave le toca velar por que:

a) Cada aeronave explotada por ellos, se mantenga en condiciones de aeronavegabilidad.

b) El equipo operacional y de emergencia indispensable para la navegación aérea prevista se encuentre en buen estado de funcionamiento.

c) El certificado de aeronavegabilidad de cada aeronave explotada por ellos tenga la validez correspondiente.

En lo atinente a la inspección, esta función lleva consigo la vigilancia y control del cumplimiento de los preceptos que prescriben las diferentes actividades propias de la aeronáutica civil y la supervisión para comprobar los requisitos exigidos para obtener, conservar y renovar los certificados, aprobaciones, autorizaciones, licencias, habilitaciones y, en general, los documentos oficiales que facultan para el ejercicio de funciones, la realización de actividades y la prestación de servicios aeronáuticos.

Debe tenerse presente que la inspección aeronáutica se esparce a todas las aeronaves, productos y equipos aeronáuticos, a los sistemas aeroportuarios y de aeronavegación, a los servicios y actividades vinculados con la aeronáutica civil, tanto en operaciones de vuelo como de tierra, al personal aeronáutico y a los titulares o explotadores de dichos servicios y actividades.

RESPONSABILIDAD POR LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD AÉREA

En el Programa de Seguridad para la Aeronáutica Civil se estipulan las medidas y los procedimientos indispensables para garantizar la aplicación de los preceptos de seguridad de la aeronáutica civil en los aeródromos, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y la prevención de actos ilícitos contra las actividades de la aviación civil.

El Programa de Seguridad de la Aeronáutica Civil debe elaborarse tomando en consideración los aspectos aludidos en el párrafo anterior y en ese sentido la Ley de Aeronáutica Civil en su artículo 114 dispone expresamente lo

siguiente:

Todo poseedor de un certificado de explotador de servicios de transporte aéreo es responsable de la elaboración y aplicación de un programa de seguridad contra actos de interferencia ilícita, aprobado por la Autoridad Aeronáutica de conformidad a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y los convenios internacionales.

RESPONSABILIDAD DEL POSEEDOR DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR

El poseedor del Certificado de Explotador es la persona jurídica que tiene en su poder el documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica que determina que cuenta con la aptitud y la competencia, para realizar operaciones de transporte aéreo en condiciones seguras y de acuerdo con las especificaciones operacionales asociadas al mismo. Para la obtención del Certificado la empresa aérea deberá cumplir con la conformación de idoneidad económica, demostrar capacidad legal, técnica, la existencia de las garantías al cumplimiento de las responsabilidades derivadas de la prestación del servicio, previstas en la Ley de Aeronáutica Civil y con los demás requisitos establecidos en el ordenamiento jurídico.

La normativa técnica aeronáutica establece las condiciones, requisitos, procedimientos y limitaciones necesarias para el otorgamiento, de conformidad con los estándares de seguridad.⁵²

Expuesto lo precedente, es preciso tener presente que el poseedor de un certificado de explotador de servicios de transporte aéreo, responderá por sus actos y omisiones ante la Autoridad Aeronáutica, los usuarios y terceros; igualmente es responsable por los actos y omisiones:

1) De sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones.

2) De terceros con los cuales hubiere contratado la prestación de un servicio.⁵³

⁵² Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 66.

⁵³ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 115.

OBLIGACIÓN DE CONTRATAR PÓLIZAS DE SEGUROS

Los explotadores de aeronaves civiles venezolanas y extranjeras están obligados a asegurar los riesgos mediante la contratación y mantenimiento vigentes de pólizas de seguros que amparen los daños que se puedan causar con ocasión de la operación de éstas a terceros en la superficie, por abordaje, a tripulantes y auxiliares con funciones a bordo, a los pasajeros, equipajes, carga y correo.

El valor asegurado de que trata el anterior párrafo no podrá ser en ningún caso inferior a los límites fijados por la Autoridad Aeronáutica o convenios internacionales de los cuales forme parte la República.⁵⁴

Sobre este aspecto es necesario enfatizar que sería bastante espinoso aplicar los planes de responsabilidad obtenidos por las disposiciones de la Ley de Aeronáutica Civil, si no se estipulara un seguro que le diera cobertura, incluso ante la falta de solvencia del obligado a ello, a las responsabilidades ocasionales de los acontecimientos dañosos a que ellas hacen alusión. Claro está, lo seguros deben ser contratados con entes colectivos aseguradores facultados para abarcar tales riesgos por la Superintendencia de Seguros de la República, y tal contrato deberá ajustarse a las tarifas aprobadas por dicho organismo.

RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA INTERNACIONAL

En la II Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo que se realizó en Varsovia, Polonia, se aprobó en fecha *12 de octubre de 1929* la “Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional”, conocida común y universalmente con el nombre de Convenio de Varsovia.

Es indiscutible que el Convenio de Varsovia representa el pedestal más importante del Derecho Internacional Aéreo. Y si bien el desarrollo inusitado de la ciencia aeronáutica ha hecho posible diversos intentos y proyectos para su transformación, en los tiempos que corren todavía dicho Convenio, se sigue estimando como la estructura esencial del ordenamiento jurídico aeronáutico a nivel internacional.

El Convenio de Varsovia entró en vigencia el *13 de febrero de 1933* y Venezuela lo ratificó el *15 de junio de 1955*.

⁵⁴ Ley de Aeronáutica Civil. Artículo 116.

Importa destacar que el constante desenvolvimiento de la actividad aeronáutica trajo consigo la necesidad de revicar las disposiciones del Convenio de Varsovia y así el *28 de septiembre de 1955* se aprobó el denominado “Protocolo de La Haya” que fue suscrito en esa ciudad, y que a pesar de constituir una modificación del Convenio de Varsovia sigue los lineamientos de dicho instrumento internacional. Nuestro país ratificó el Protocolo de La Haya el *26 de agosto de 1960*.

Es de acotar que posteriormente el Convenio de Varsovia fue modificado por diversos Protocolos y Convenios, como el Protocolo de Guadalajara (México) de 1961, el Convenio de Montreal de 1966, el Protocolo de Guatemala de 1971, los Protocolos de Montreal de 1975 y el 28 de mayo de 1999 los representantes de cincuenta y dos (52) países, reunidos en Montreal (Canadá) bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), aprobaron el “Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional” que viene a sustituir todo el conjunto de preceptos que integran el Sistema de Varsovia.

FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD EN EL CONVENIO DE VARSOVIA

El Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929, fundamenta la responsabilidad en la *culpa del transportista aéreo*, es decir, en la *responsabilidad subjetiva* que requiere la presencia forzosa de la culpa y dolo para que se verifique el resarcimiento de los daños y perjuicios que se ocasionen.

En otras palabras, el sistema de responsabilidad del transportista aéreo es *subjetivo* por cuanto esta cimentado sobre el esquema de culpa, derivándose la misma del simple incumplimiento del contrato de transporte aéreo y volcándose sobre el transportista la demostración de su irresponsabilidad a través de una dispensa válida de exoneración

Para una mejor comprensión, es preciso señalar que los aspectos fundamentales relativos a la responsabilidad del Convenio de Varsovia son los siguientes:

- El transportista aéreo es responsable en caso de accidente que ocasione la muerte, herida o lesiones corporales al pasajero.
- El transportista aéreo es responsable del daño ocasionado de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancías.
- El transportista aéreo es responsable del daño causado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, mercancías y equipajes.
- El transportista aéreo puede limitar su responsabilidad en términos económicos y monetarios.

- La limitación de responsabilidad no procede en los supuestos de dolo o culpa grave del transportista aéreo.

TIPO DE TRANSPORTE AL CUAL SE APLICA EL CONVENIO DE VARSOVIA

De acuerdo con las disposiciones de este instrumento aéreo internacional, dicho Convenio se aplica a todo transporte aéreo internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado, contra remuneración, en aeronaves. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una Empresa de transportes aéreos.⁵⁵

Como “transporte internacional” entiende el Convenio, todo transporte en el cual con arreglo a las estipulaciones de las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción de transporte o transbordo, estén situados ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, con tal de que se prevea una escala intermedia, bien en territorio sometido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra Potencia, aunque no sea Contratante.⁵⁶

El artículo 1º del Protocolo de La Haya del 28 de septiembre de 1955 sustituyó el párrafo 2 del Convenio de Varsovia y lo sustituyó por la siguiente disposición:

2.- A los fines del presente Convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en el que, de acuerdo con lo estipulado por las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque no sea una Alta Parte Contratante. El transporte efectuado entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio.

De lo expuesto anteriormente se infiere que el Convenio de Varsovia se aplica al transporte internacional entre Estados que hayan adherido al referido documento internacional, aunque no haya sido incorporado a la legislación doméstica a través de la ratificación propia de cada país

Se considera “transporte aéreo” a los efectos del Convenio de Varsovia el

⁵⁵ Convenio de Varsovia. Artículo 1º. 1.

⁵⁶ Convenio de Varsovia. Artículo 1º. 2.

período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.⁵⁷

De lo expuesto se colige que el porteador aéreo antes de que comience el viaje pautado se arroga la condición de depositario de la carga que se le confía para su traslado, reduciéndose sus obligaciones a guardar y restituir la mercancía que se le entregó y responderá por cualquier daño que la misma pueda sufrir durante la duración del transporte aéreo.

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN CASO DE ACCIDENTE QUE OCASIONE LA MUERTE, HERIDA O LESIONES CORPORALES AL PASAJERO

El transportista aéreo es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.⁵⁸

Es indispensable tener presente que de acuerdo a lo estipulado anteriormente el accidente que cause la muerte, herida o cualquier otra lesión debe haberse producido a bordo de la aeronave, es decir, en el interior de la misma que está representado por el casco de dicha máquina aérea, lo cual incluye todas las zonas que comprende dicho casco.

Con respecto a las operaciones de embarque y desembarque el tratadista Ignacio Quintana Carlo citado por María Jesús Guerrero Lebrón clasifica las teorías que se han estructurado alrededor de lo que se debe entender por operaciones de embarque y desembarque a efectos de responsabilidad del transportista aéreo en cuatro (4) grupos de autores, a saber:⁵⁹

a) La responsabilidad del transportista comienza desde que el pasajero accede a la pista y termina cuando abandona ésta para entrar en el aeropuerto de destino.

b) La responsabilidad el transportista empieza desde el momento en que los pasajeros, dirigidos por los dependientes del transportista abandonan los

⁵⁷ Convenio de Varsovia. Artículo 18. 2.

⁵⁸ Convenio de Varsovia. Artículo 17

⁵⁹ GUERRERO LEBRÓN, María Jesús. Obra citada. Página 158.

locales del aeropuerto finalizando cuando, guiados por éstos entran en los edificios del aeropuerto de destino.

c) La responsabilidad del transportista puede nacer desde que el pasajero entra en el área de vuelo y, en consecuencia, está sometido a los riesgos inherentes a la explotación aérea y termina cuando abandona dicha área.

d) La duración del transporte aéreo a los efectos de la responsabilidad es una cuestión de hecho que habrá de ser decidida en cada caso.

Con relación al tópico del epígrafe, los daños deben ser estimados en forma extensa con la condición de requerir una relación o conexión causal entre el hecho que se considera generador del daño y éste, es decir, que haya una relación de causa a efecto entre uno y otro. Y para que tenga lugar la indemnización no sólo es necesario que exista la relación o conexión causal en referencia: es imprescindible la prueba de la misma.

Se debe tener presente que el transportista aéreo es responsable por la muerte del pasajero, pero no está constreñido a indemnizar si tal situación ha tenido lugar por motivos propios del pasajero y extrañas al transporte de dicho sujeto.

Con respecto a las lesiones personales la mayoría de la doctrina considera que, si el daño físico debe ser subsanado, también debe ser reparada toda lesión psíquica que afecte el funcionamiento del cerebro y que merme la capacidad para discernir y pensar en forma debida.

Es necesario recordar que además de la reparación de los daños físicos y las lesiones cerebrales del pasajero, también deben ser objeto de reparación los daños morales.

Al referirse a los daños morales el tratadista Jorge Osvaldo Zunino expresa lo siguiente:

La reparación del agravio moral persigue un doble carácter, es decir que cumple una función ejemplar, pues se le impone al responsable a título punitivo, sin perjuicio de reconocer su condición preponderantemente resarcitoria, pues proporciona a la víctima una compensación por haber sido injustamente herida en sus íntimas afecciones.⁶⁰

Es indispensable señalar que en transporte de personas, la responsabilidad del transportista aéreo según el Convenio de Varsovia se limitará a la suma de CIENTO VEINTICINCO MIL FRANCOS (125.000 Francos). En el caso en que, con arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, la in-

⁶⁰ ZUNINO, Jorge Osvaldo. Responsabilidad por daños a personas y cosas en el contrato de transporte. Ediciones Meru. Buenos Aires – Argentina. 1979. Página 570.

demnización pudiere fijarse en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.⁶¹

El Protocolo de La Haya del 28 de septiembre de 1955 duplicó el límite de responsabilidad estipulado en el Convenio de Varsovia y señaló que en el transporte de personas la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la cantidad de DOSCIENTOS CINCUENTA MIL FRANCOS (250.000 Francos).⁶²

Es importante tener presente que cuando se aprobó el Protocolo de La Haya de 1955, los Estados Unidos de América no tuvieron de acuerdo con dicho instrumento internacional aéreo y denunciaron el Convenio de Varsovia el 15 de noviembre de 1965. Sin embargo, mediante el Protocolo de Montreal de 1966 dicho potencia requirió y consiguió aumentar los límites de responsabilidad en relación con aquellos pasajeros que iniciaren, terminaren o tuviesen algún punto de contacto dentro de los Estados Unidos de América durante el curso del transporte aéreo.

Cabe indicar que el Protocolo de Montreal de 1966 se debió al acuerdo que suscribieron la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Administración Aeronáutica de los Estados Unidos (Civil Aeronautic Board-CAB) y no se considera como un instrumento internacional.

De conformidad con el Acuerdo de Montreal de 1966 se aumenta el límite de responsabilidad del transportista aéreo hasta la suma de SETENTA Y CINCO MIL DÓLARES (US\$ 75.000), incluyendo los honorarios de abogados y las costas procesales, excepto en los casos de querellas interpuestas en un Estado donde se estipule que los honorarios de abogados y las costas procesales se concederán en forma separada, en cuya hipótesis, el límite sería de CINCUENTA Y OCHO MIL DÓLARES (US\$ 58.000).

Es oportuno señalar que el Protocolo de Guatemala de 1971, que se ideó con la finalidad de modificar en forma parcial el Convenio de Varsovia y que no entró en vigencia, ni se visualiza que vaya a entrar en vigencia, elevó el límite de responsabilidad a UN MILLÓN QUINIENTOS MIL FRANCOS ORO (1.500.000 Francos Oro).

De conformidad con el Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 y que entró en vigencia el 4 de noviembre de 2003, el transportista es respon-

⁶¹ Convenio de Varsovia. Artículo 22. 1.

⁶² Protocolo de La Haya de 1955. Artículo 11.

sable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero *por la sola razón* de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.⁶³

Se observa que en esta disposición está presente la responsabilidad objetiva, pues se parte del criterio de que todo daño debe ser reparado, independientemente de que el transportista aéreo actúe o no con culpa en la oportunidad de causarlo. No es imprescindible ninguna actuación culposa – *subjetiva* – del transportista aéreo, sólo se requiere que el daño se ocasione para que deba repararse.

Ahora bien, el régimen de responsabilidad establecido en el Convenio de Montreal de 1999, es un método de doble grado. El primer grado de responsabilidad para reclamaciones que no excedan de CIEN MIL DERECHOS ESPECIALES DE GIRO (100.000 Derechos Especiales de Giro), es una responsabilidad casi objetiva, ya que el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad y sólo podrá exonerarse total o parcialmente de responsabilidad si demuestra que la persona que solicita la indemnización o de quien dimana su derecho ha provocado o ha contribuido con su negligencia u otra acción u omisión indebida a la producción del daño.⁶⁴

En lo que respecta al límite indemnizatorio de CIEN MIL DERECHOS ESPECIALES DE GIRO (100.000 Derechos Especiales de Giro), debe tenerse en cuenta que el artículo 22, ordinal 6 del Convenio de Montreal permite al Tribunal que acuerde, además de una cantidad que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante, inclusive intereses. Sin embargo, esta norma no se aplica cuando el importe de la indemnización (excluidas las costas) sea inferior a la suma que hubiese ofrecido el transportista en concepto de transacción, siempre que dicha suma se hubiese ofrecido por escrito y en el período temporal señalado por el precepto seis (6) meses contados a partir del hecho que causó el daño, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior).

En lo atinente al segundo grado de responsabilidad, es decir, al daño que exceda de CIEN MIL DERECHOS ESPECIALES DE GIRO (100.000 Derechos Especiales de Giro) por pasajero, el Convenio de Montreal se limita a reconocer al transportista la posibilidad de exonerarse si prueba que el daño no

⁶³ Convenio de Montreal de 1999. Artículo 17, Ordinal 1.

⁶⁴ Convenio de Montreal de 1999. Artículos 20 y 21.

se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o de sus dependientes o agentes, o si prueba que el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción indebida de un tercero, con lo que parece crear una responsabilidad subjetiva con culpa presunta.⁶⁵

39.- Responsabilidad del transportista por daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancías.

De acuerdo con el Convenio de Varsovia el transportista es responsable del daño ocasionado en caso de *destrucción, pérdida o avería* de equipajes facturado o de mercancías cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.

El “transporte aéreo”, a los efectos de lo expuesto anteriormente, comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del transportista, sea un aeródromo o a bordo de una aeronave o en lugar cualquiera, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.⁶⁶

En el transporte de equipajes facturados y de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de DOSCIENTOS CINCUENTA FRANCOS (250 Francos) por kilogramo, salvo declaración especial de interés en el envío hecho por el expedidor en el momento de la entrega de la mercancía al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En este caso el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que es superior al interés real del expedidor en la entrega.⁶⁷

Con relación a los objetos cuya custodia conserve el viajero, la responsabilidad del porteador se limitará a CINCO MIL FRANCOS por viajero (5.000

⁶⁵ GUERRERO LEBRÓN. María Jesús. La Responsabilidad Contractual del Porteador Aéreo en el Transporte de Pasajeros. Tirant Lo Blanch. Valencia – España 2005. Páginas 175 y 176.

⁶⁶ Convenio de Varsovia de 1929. Artículo 18. Ordinales 1, 2 y 3.

⁶⁷ Convenio de Varsovia de 1929. Artículo 22. Ordinal 2.

Franco por viajero).⁶⁸

La sumas que se indican *ut supra* se consideran como refiriéndose al franco francés, integrado por setenta y cinco miligramos y medio (65 ½) de oro con ley de novecientas milésimas de fino (900). Podrá convertirse en cada moneda nacional en números redondos.⁶⁹

La ley en el franco francés está constituida por la cantidad de oro o plata finos en las ligas de monedas,

El Franco Francés es el denominado Franco Poincaré en honor al estadista francés *Raimundo Poincaré*.⁷⁰

En el Protocolo de La Haya de 1955 se dejó intacta la limitación de responsabilidad del transportista en el transporte de equipaje y de mercancías, al establecerse la suma de DOSCIENTOS CINCUENTA FRANCO (250 Francos) por kilogramo.

Asimismo el referido Protocolo estableció que en lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a CINCO MIL FRANCO (5.000 Francos) por pasajero, suma igual a la dispuesta por el Convenio de Varsovia.

En lo que respecta al Convenio de Montreal de 1999, el transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado *por la sola razón* de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista.⁷¹

Es preciso preguntarse: *¿Cuándo el transportista aéreo no es responsable por la destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado?*

El transportista no será responsable en la medida que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propio del equipaje. En el caso de *equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales*, el transportista es res-

⁶⁸ Convenio de Varsovia de 1929. Artículo 22. Ordinal 3.

⁶⁹ Convenio de Varsovia de 1929. Artículo 22. Ordinal 4.

⁷⁰ POINCARÉ, Raimundo. (1860 – 1934). Estadista francés nacido en Barlé Duc; ocupó numerosos cargos públicos, entre ellos los de Primer Ministro y Presidente de su país, posición ésta que ocupaba al estallar la Primera Guerra Mundial; en 1926 volvió a la jefatura del gobierno y logró resolver la crisis financiera que sufría Francia.

⁷¹ Convenio de Montreal de 1999. Artículo 17. Ordinal 2.

ponsable si el daño se debe a culpa o a la de sus dependientes o agentes.⁷²

En el Convenio de Montreal si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los VEINTIÚN (21) DÍAS siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

El instrumento internacional *in comento* estipula que en el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida o avería o retraso se limita a UN MIL DERECHOS ESPECIALES DE GIRO (1.000 Derechos Especiales de Giro) por pasajero, a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello.

En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.⁷³

Señala el Convenio de Montreal de 1999 que el transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de la mercancía, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo, que comprende el período durante el cual la mercancía se halla bajo la custodia del transportista.⁷⁴

Es prudente preguntarse: *¿Cuándo el transportista no es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de la mercancía?*

El transportista no es responsable en la medida en que pruebe que la destrucción, pérdida o avería de la mercancía se debe a uno de los hechos siguientes:

- a) La naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propios de la misma.
- b) El embalaje defectuoso de la mercancía, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes.
- c) Un acto de guerra o un conflicto armado.

⁷² Convenio de Montreal de 1999. Artículo 17. Ordinal 2.

⁷³ Convenio de Montreal de 1999. Artículo 22. Ordinal 2.

⁷⁴ Convenio de Montreal de 1999. Artículo 18. Ordinales 1 y 4.

d) Un acto de autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía.⁷⁵

En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de DIECISIETE DERECHOS ESPECIALES DE GIRO (17 Derechos Especiales de Giro) por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho al transportista, al entregarle el bulto, una declaración especial de valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello.

40.- Responsabilidad del transportista por daño ocasionado por retrasos en el transporte de pasajeros, mercancías y equipajes.

El Convenio de Varsovia de 1929 dispone que el transportista es responsable del daño por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes.⁷⁶

Por “retrasar” debe entenderse demorar, diferir la realización de una cosa. Diferir el cumplimiento de determinadas obligaciones.

Resulta evidente que el retraso en la ejecución de una obligación surgida de un contrato tiene que ser estimado invariablemente como una irregularidad de la que, razonablemente, han de aflorar efectos jurídicos. Ello, colocado con respecto al transporte, y más específicamente con el transporte aéreo, alcanza ribetes de suma gravedad.

En el espíritu del Protocolo de La Haya de 1955, en el caso de pérdidas, averías o retraso de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellas contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto contenidos en ellos, afecte el valor de otros bultos contenidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.⁷⁷

En el Convenio de Montreal de 1999, el transportista es responsable del daño ocasionado en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga.

⁷⁵ Convenio de Montreal de 1999. Artículo 18. ordinal 2.

⁷⁶ Convenio de Varsovia de 1929. Artículo 19.

⁷⁷ Protocolo de La Haya de 1955. Artículo 11.

¿Cuándo no es responsable el transportista en la anterior situación?

El transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.⁷⁸

NULIDAD DE CLÁUSULA CONTRACTUAL

Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al transportista o a señalar un límite inferior al que se fija en el Convenio de Varsovia, será nula y de ningún efecto; pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones de dicho convenio.⁷⁹

Lo previsto anteriormente no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.⁸⁰

Se estima conveniente destacar que los motivos que se han esgrimido con el propósito de sustentar la prohibición de lo expresado con anterioridad, se contraen a un razonamiento hasta cierto punto aceptable: *a la ínfima facultad contractual del usuario, que lo sitúa en una posición de minusvalía frente al transportista aéreo.*

⁷⁸ Convenio de Montreal de 1999. Artículo 12.

⁷⁹ Convenio de Varsovia de 1929. Artículo 23.

⁸⁰ Protocolo de La Haya de 1955. Artículo 12.

**Análisis Jurídico de las Enmiendas a los Anexos I y II de MARPOL,
vigentes desde el 1º enero de 2007**

Por: Rafael Orlando Marcano Abreu *

ABSTRACT

**Legal Analysis of the Amendments to Annexes I and II of MARPOL,
in force since January 1st 2007**

Our purpose was to make a documental – descriptive content analysis through formal logics of International Law *Ius Cogens* rules, which were adopted as a result of the international community's concern over the issue of pollution of the aquatic environment by oil and other harmful substances spills from vessels causing serious damage to the ecology, endangering survival of species related to the food chain and severely affecting mankind's health and life itself. Hence, the binding rules for water transportation of these materials tend to be increasingly stringent in order to inhibit permissive behaviors and to inflict punishment if such materialize. These international conventions, prevailing over domestic law, have not found so far proper attention in the few opened cases invoking them before top level Venezuelan Courts, which is very worrying due to the consequences it may brings.

Keywords: Sea Oil Pollution, Harmful Substances, International Law, Environmental Protection, MARPOL.

RESUMEN

Nuestro propósito es hacer un estudio documental – descriptivo por la vía de la lógica formal, de las normas *Ius Cogens* de Derecho Internacional, adoptadas como consecuencia de la preocupación de la comunidad internacional por el tema de la contaminación del medio acuático causada por derrames de hidrocarburos y de otras sustancias nocivas provenientes de buques; con graves daños a la ecología, que ponen en peligro la supervivencia de especies que se relacionan con la cadena alimentaria; pudiendo afectar muy severamente la salud y la vida del género humano mismo. De allí que las normas vinculantes para la actividad del transporte acuático de estos materiales tiendan a ser cada vez más rigurosas para inhibir conductas permisivas y para castigarlas, en caso de que se materialicen. Estas convenciones internacionales, de rango superior a las leyes forales, no han encontrado hasta ahora la atención debida en las pocas causas abiertas, invocándolas, por ante las máxi-

* Economista (UCAB, 1968). Abogado (UCAB, 2001). Posgraduado en Administración (UCV, 1971). Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho (UMC, 2007).

mas autoridades de la Administración de Justicia venezolana, lo cual es muy preocupante por las consecuencias que de ello pudieran derivarse.

Palabras Clave: Contaminación marina por hidrocarburos; sustancias peligrosas; Derecho internacional; protección al medio ambiente; MARPOL.

INTRODUCCIÓN

Desde la más remota antigüedad, se creyó que los recursos bióticos de los espacios acuáticos eran prácticamente ilimitados. Ello fue así porque las bajas densidades poblacionales ribereñas, las técnicas de captura artesanales y un tráfico marítimo en naves movidas por energía eólica, aun el peor de los desastres no causaba ningún impacto significativo al ambiente. Pero el crecimiento demográfico, las innovaciones, el desarrollo socio-económico, las nuevas tecnologías aplicadas a la pesquería tanto artesanal como industrial, el auge del comercio internacional, más el transporte marítimo movido por la ignición de combustibles fósiles, hicieron cambiar el panorama radicalmente en el último siglo y medio. Otra amenaza es la de las “mareas negras” provenientes de derrames de hidrocarburos, productos químicos y demás sustancias nocivas.

A fin de minimizar estos escapes y sus daños, la comunidad internacional, sobre todo desde mediados del siglo XX, ha venido desarrollando un intrincado cuerpo regulatorio internacional tendente a evitar y sancionar las faltas que conduzcan al acaecimiento de estos hechos.

Dada la importancia del comercio marítimo internacional, y siendo la República Bolivariana de Venezuela un país exportador neto de hidrocarburos, se plantea la necesidad de conocer la influencia de esa normativa en el ámbito venezolano. Para ello, hay que tomar en cuenta la importancia de los hidrocarburos y petroquímicos en el comercio internacional de Venezuela, con el consecuente y evidente impacto en la economía venezolana.

En el ámbito jurídico; en términos muy generales se puede afirmar que:

1. *Prima facie*, a las infracciones civiles o administrativas por el hecho contaminador le fue añadida una tipificación penal sancionable como delito.

2. La ley foral ha tendido a establecer principios generales no siempre diseñados específicamente para la contaminación proveniente de buques; y

3. La legislación penal ambiental debería enfatizar el aspecto preventivo sobre el punitivo, a contrapelo de lo actual.

Desde el punto de vista del ejercicio del Derecho Marítimo, el tema de maras es uno de los más interesantes y complejos puesto que frecuentemente, en este “Derecho de la Contaminación de los Mares”, entran en juego temas de Derecho Internacional Público, Derecho Internacional Privado, *Lex Mercatoria*¹, Derecho Mercantil, conflictos de leyes, concurrencia de varios países o jurisdicciones, distintos tipos de Partes tales como Estados o gobiernos, sectores privados, turísticos, pesqueros; empresas aseguradoras, clubes de Protección e Indemnización (*P&I clubs*); también hay temas de limitación de responsabilidad y de determinación de resarcimientos o indemnizaciones a las víctimas, que generalmente se originan de manera inmediata y directa en situaciones de hecho tales como varaduras, encallamientos, colisiones, abordajes, salvamentos, etc., con consecuencias jurídicas adicionales.

Este “Derecho Nuevo” cobra impulso a raíz de una serie de accidentes como un dispositivo para remediar y evitar tales situaciones; y a partir de aquí se aprecian las dos vertientes que la Comunidad Internacional asumió al respecto. La primera se orientó hacia el establecimiento y a la limitación de responsabilidades de los causantes; y a la configuración de indemnizaciones justas y equitativas para las víctimas. En esta primera línea se encuentran, principalmente, la *Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (CLC 1969)* y el *Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos (Fondo 1971)* con sus respectivos protocolos; y dos acuerdos de carácter privado: TOVALOP (*Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*) y CRISTAL (*Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*). Ambos jugaron un papel muy importante hasta mediados de los años 90 del siglo pasado, cuando quedaron fuera de vigencia con el Protocolo al CLC de 1992 y a la Convención del Fondo.

¹ Conjunto de normas de origen consuetudinario y convencional de comercio internacional, elevado a rango de “sistema” vinculante, de alcance global, distinto al Derecho Objetivo o Positivo, e independiente de éste.

La otra (segunda) gran vertiente apunta hacia el establecimiento de normas internacionalmente vinculantes destinadas a evitar el daño, y dentro de este contexto se inscribe el “*Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques*” (MARPOL 1973), que es uno de los convenios internacionales más completos y complejos, en materia marítima, en vigencia y en constante revisión.

En 1978 se formalizó un protocolo de “MARPOL” con normas de avanzada en lo referente a diseño, construcción y equipamiento de los buques petroleros que entraron en vigor en 1983, pero por la varadura del “B/T Exxon Valdez” en Alaska en 1989, los Estados Unidos de Norteamérica (EUA) pusieron en vigor su *Oil Pollution Act* (“OPA 90”) haciendo obligatorio que todos los tanqueros que arribasen a sus puertos tuviesen doble casco. Dos años más tarde, la OMI acordó la enmienda que extendió esta obligatoriedad a todos los signatarios, entrando en vigencia a mediados de 1993.

A finales de 1999 el “B/T Erika”, derramó, nuevamente frente a las costas francesas, unos 220.000 barriles de combustible residual por lo que el cronograma para reemplazar los buques de casco sencillo por los de casco doble se aceleró según un nuevo esquema acordado en 2001.

El caso más reciente es el del B/T “*Prestige*” que en noviembre de 2002 derramó casi medio millón de barriles de un combustible residual frente a las costas de Galicia. La opinión pública europea presionó para que las legislaciones se modificaran aceleradamente para anticipar el *phase-out* de los tanqueros de casco sencillo e introducir nuevas normas con el fin de que, en el *interim*, se minimizaran aún más las probabilidades de siniestros de tanqueros de casco sencillo todavía en servicio.

Las cambiantes realidades en los ámbitos científicos, tecnológicos, ambientales, jurídicos (v.g. vigencia de OPA 90), etc., hacen necesarias las modificaciones a MARPOL, Convención de la cual Venezuela es Parte desde 1985. Las enmiendas en cuestión, realizadas a los Anexos I y II por la OMI en las Resoluciones MEPC 117(52) y MEPC 118(52) respectivamente, ambas del 15 /10/2004, derogaron a sus precedentes y están en vigor desde el 01/01/2007. A renglón seguido se comparan ambas versiones.

ANEXO I DE MARPOL

Recientes Modificaciones al Anexo I de MARPOL
Capítulo I: Generalidade

ANEXO I DEROGADO	ANEXO I NUEVO
1) Definiciones. 2) Ámbito de aplicación. 3) Equivalentes. 4) Reconocimientos e inspecciones. 5) Expedición de certificados. 6) Expedición del certificado por otro gobierno. 7) Modelo del certificado. 8) Duración del certificado. 8A) Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto.	1) Definiciones. 2) Ámbito de aplicación. 3) Excenciones y exoneraciones. 4) Excepciones. 5) Equivalentes.

El Capítulo I derogado (Generalidades) constaba de 9 Reglas mientras que el nuevo va hasta la Regla 5 porque, en general, lo que hace es concentrar en ellas lo que verdaderamente pudiera considerarse como normas de aplicación general, tales como “Definiciones”, “Ámbito de aplicación”, etc.; dejando para el nuevo Capítulo II sólo aquello que se refiere a las potestades de la Administración respecto a las inspecciones y certificaciones, antes consideradas como “Generalidades” en el Anexo I en vigor hasta el 31 de Diciembre de 2006. Específicamente, se queda en el Capítulo I lo que pertenece al ámbito del Derecho General o Común, mientras que en el Capítulo II (nuevo) se concentran las disposiciones de Derecho Administrativo ya que regulan relaciones entre entes de Derecho Público y otros entes involucrados con la actividad naviera, tales como los buques, armadores, agentes, etc., normalmente de naturaleza privada. Es acertada esta nueva estructura ya que el manejo de ambos tipos de regulaciones suele tener diferencias importantes; pudiendo decirse que las consecuencias jurídicas de los eventuales incumplimientos o infracciones en uno u otro caso también suelen ser distintas.

Se observa que a la nueva Regla 1, si bien se inicia con la misma definición para “hidrocarburos” (*Oils* en la versión en Inglés), entra en especificidades al diferenciar de éstos al “petróleo crudo” (*Crude oil*) como tal, al definirlo como “cualquier mezcla de hidrocarburos que se encuentre en la tierra que

haya sido tratada o no, para hacerla transportable”.

Otra diferencia interesante es que la versión derogada distingue entre “tanqueros”, “quimiqueros” y “buque de carga combinado”; en cambio, el nuevo Anexo I define las siguientes categorías: “Petrolero” (*Oil tanker*), “Tanquero de petróleo crudo” (*Crude oil tanker*), “Buque de carga combinado” (*Combina-tion carrier*) y “Quimiqueros”

También se distingue claramente entre los varios tipos de buques en función de la fecha de su entrega. Esta clasificación va mucho más allá de la muy simple segregación que se hacía entre “buque nuevo”, entendiéndose por tal aquel cuyo contrato de construcción había sido formalizado después del 31/12/1975; y por “buque existente”, simplemente aquel que no era un “buque nuevo”. La razón de esto es que, dependiendo de la fecha de entrega, cada categoría de nave, tendría un régimen específico que pudiera implicar un cierto alivio en las obligaciones de aplicación general.

Además, en lo relacionado con al ámbito de aplicación contenido en la Regla 2 de ambas versiones, los numerales 1, 2 y 3 permanecen invariables, pero de allí en adelante, la nueva versión distingue claramente entre exenciones y exoneraciones por un lado (Regla 3); y excepciones (Regla 4, antigua Regla 11). De similar manera, se establecen de manera mucho más clara e indubitable las potestades y limitaciones de los Estados en lo atinente a estos tratamientos especiales, y el deber de notificarlos oportunamente a la OMI en los términos establecidos en el mismo Anexo I.

Recientes Modificaciones al Anexo I de MARPOL
Capítulo II

ANEXO I DEROGADO	ANEXO I NUEVO
<u>Normas para controlar la contaminación en condiciones de servicio:</u> 9) Control de las descargas de hidrocarburos. 10) Métodos para prevenir la contaminación por hidrocarburos desde buques que operen en zonas especiales. 11) Excepciones. 12) Instalaciones y servicios de recepción. 13) Tanques de lastre separado, tanques dedicados al lastre limpio y limpieza con crudos. 13 A) Prescripciones para los petroleros que lleven tanques dedicados al lastre limpio. 13B) Prescripciones para el lavado con crudos.	<u>Inspecciones y certificación:</u> 6) Reconocimientos e Inspecciones. 7) Expedición o refrendo del certificado. 8) Expedición o refrendo del certificado por otro gobierno. 9) Modelo del certificado. 10) Duración y validez del certificado. 11) Control del Estado rector del puerto sobre los requerimientos operacionales.

ANEXO I DEROGADO	ANEXO I NUEVO
13C) Petroleros existentes destinados a determinados tráficos. 13D) Petroleros existentes que tengan una instalación especial para el lastre. 13E) Emplazamiento de los espacios destinados a lastre separado como protección. 13F) Prevención de la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada (buques superiores a 600 toneladas posteriores al 06/06/1993). 13G) Prevención de la contaminación de la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada (buques “existentes”). 14) Separación de los hidrocarburos y del agua de lastre y transporte de hidrocarburos en los piques de proa. 15) Retención de los hidrocarburos a bordo. 16) Sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y equipo filtrador de hidrocarburos. 17) Tanques para residuos de hidrocarburos (fangos). 18) Instalación de bombas, tuberías y dispositivos de descarga a bordo de los petroleros. 19) Conexión universal a tierra. 20) Libro de registro de hidrocarburos. 21) Prescripciones especiales para plataformas de perforación y otras plataformas.	

Es evidente que estas dos versiones tratan de materias muy distintas. La derogada contenía normas de naturaleza técnico-operativa; mientras que la actual se concentra en regulaciones de tipo administrativo que le confieren a los Estados un marco regulatorio claro que los facultan para actuar frente a los armadores en lo concerniente a las inspecciones que deban ser realizadas a fin de determinar el cumplimiento de las regulaciones de la OMI; así como también para emitir los certificados respectivos de un manera normalizada. Las cláusulas técnico-operativas del antiguo Capítulo II fueron redistribuidas, de manera revisada en los subsiguientes Capítulos.

Una innovación digna de ser destacada, es la que se introduce en la Regla 6 del nuevo texto, sustitutiva de la Regla 4 derogada, referentes ambas a los reconocimientos e inspecciones (*Surveys*). La versión derogada, establecía que todo petrolero con arqueo bruto de 150 toneladas o más y todo otro buque con arqueo bruto superior a 400 toneladas, debía ser objeto de los si-

guientes reconocimientos o inspecciones: inicial (antes de entrar en servicio), periódicos (*renewal surveys*); e intermedio, uno por lo menos, durante el periodo de validez del certificado. La nueva versión, en cambio, prescribe esos mismos reconocimientos más un reconocimiento anual 3 meses antes o después de la fecha aniversario del certificado y reconocimientos adicionales por reparaciones surgidas como consecuencia de reconocimientos intermedios (5 en total). Es notable el mayor cuidado que exige la nueva norma sobre la supervisión y facultades concedidas a la Administración.

La antigua Regla 5 (Expedición de certificados), en su numeral 1 establecía que "a todo petrolero con arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y demás buques de arqueo igual o superior a 400 toneladas" (*omissis*) se les expedirá un "Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos". El numeral 2, por su parte, establecía que "tal certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella" (*omissis*). Ahora bien, el numeral 2 de la Regla 7 del nuevo Anexo I dice que "tal certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella" (*omissis*). Nótese que se agrega la figura del refrendo que viene a ser el acto en virtud del cual, un funcionario u órgano debidamente facultado, autoriza con su firma una disposición reglamentaria, dándole así fuerza vinculante (Cabanellas, G 1979; 276)

La nueva Regla 9, sustituta de la derogada Regla 7 (Modelo del certificado) exige que el certificado esté en Inglés, Francés o Castellano, y que si, además, estuviere en el idioma oficial del país emisor, esta versión prevalecerá en casos de disputas o discrepancias. La Regla 7 derogada, se limitaba a requerir que "si el idioma utilizado no es el Francés o el Inglés, el texto incluirá una traducción en uno de estos dos idiomas".

La antigua Regla 8 (Duración del certificado), fue sustituida por la nueva Regla 10 (Duración y validez del certificado) con modificaciones sumamente importantes que regulan de manera muy estricta y detallada las condiciones de validez de los certificados prescribiéndose claramente sus causas de invalidación.

Otras enmiendas al Anexo I, de interés dentro del alcance del presente escrito, son las que se relacionan con la incorporación de los tanqueros de doble casco al transporte marítimo. En resumen, el Capítulo II derogado incluía normas que regulaban la construcción y el equipamiento operacional de los tanqueros; mientras que la nueva versión, con el ánimo de facilitar la interpretación de las respectivas normas, separó ambos temas en los Capítulos III y IV.

Recientes Modificaciones al Anexo I de MARPOL Capítulo III

ANEXO I DEROGADO	ANEXO I NUEVO
<u>Normas para reducir la contaminación causada por petroleros que sufran daños en los costados o en el fondo</u> 22) Averías supuestas. 23) Derrame hipotético de hidrocarburos. 24) Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad. 25) Compartimentado y estabilidad.	<u>Prescripciones para el espacio de máquinas de todos los buques</u> <u>Parte A-Construcción</u> 12) Tanques para residuos. 13) Conexión universal a tierra. <u>Parte B-Equipamiento</u> 14) Equipo de filtrado de hidrocarburos. <u>Parte C-Control operacional de descargas de hidrocarburos</u> 15) Control de descarga de hidrocarburos 16) Separación de los hidrocarburos y del agua de lastre y transporte de hidrocarburos en los piques de proa. 17) Libro de registro de hidrocarburos, Parte I-Operaciones en el espacio de máquinas.

La actualización reserva el nuevo Capítulo III a normas que deben observarse en las salas de máquinas, mientras que el contenido de este mismo apartado que estuvo vigente hasta el 31 de Diciembre de 2006, versaba sobre medidas a ser tomadas en caso de contaminaciones.

Recientes Modificaciones al Anexo I de MARPOL Capítulo IV

ANEXO I DEROGADO	ANEXO I NUEVO
<u>Normas para reducir la contaminación causada por petroleros que sufran daños en los costados o el fondo:</u> 26) Plan de contingencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.	<u>Prescripciones para el área de carga de petroleros:</u> <u>Parte A-Construcción:</u> 18) Tanques de lastre separado (Reglas 1.28.3 a 1.28.4). 19) Requerimiento de doble casco y doble fondo a buques entregados desde el 06/07/1996 (Regla 1.28.6). 20) Requerimiento de doble casco y doble fondo a buques entregados antes del 06/07/1996 (Reglas 1.28.5 y 1.28.6). 21) Prevención de la contaminación proveniente de buques que transportan hidrocarburos pesados: • Crudos con densidad superior a 900 Kgr/m³ (26° API). • Combustibles residuales con densi-

ANEXO I DEROGADO	ANEXO I NUEVO
	dad superior a 900 Kgr/m³ (26° API) o viscosidad cinemática mayor que 180 mm²/s. • Bitumen, alquitrán (<i>tar</i>) y sus emulsiones. 22) Protección del fondo de la sala de bombas. 23) Actuación en caso de fuga accidental de hidrocarburos (aplicable a buques entregados a partir del 01/01/2010 (Regla 1.28.8). 24) Averías supuestas. 25) Derrame hipotético de hidrocarburos. 26) Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad. 27) Estabilidad intacta. Aplicable a buques entregados a partir del 01/02/2002 (Regla 1.28.7). 28) Estabilidad y subdivisión de la avería. Aplicable a buques entregados a partir del 31/12/1979 (Regla 1.28.2). 29) Tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) – <i>slops</i>. 30) Instalación de bombas, tuberías y dispositivos de descarga. <u>Parte B-Equipamiento:</u> 31) Sistema de control y seguimiento de descargas de hidrocarburos. 32) Detector de interfaz hidrocarburos/agua. 33) Requerimientos para el lavado con crudos. <u>Parte C-Control de descargas operacionales de hidrocarburos:</u> 34) Control de descargas de hidrocarburos (en áreas especiales y no especiales). 35) Operaciones de lavado con crudos. 36) Libro de Registro de Hidrocarburos, Parte II-Operaciones de carga y lastre.

Una de las novedades es el requerimiento de la Regla 22 (nueva), en virtud de la cual, el cuarto de bombas deberá tener doble fondo en todos aquellos buques de 5.000 ó más TPM construidos a partir del 1º de Enero del 2007. Dentro de este mismo orden de ideas, la Regla 23 de la enmienda fija una serie de parámetros técnicos relativos al desempeño en caso de fugas accidentales de hidrocarburos, aplicables a todos los tanqueros a ser entregados a partir del 1º de Enero de 2010 (36 meses después de la entrada en vigencia de la presente enmienda).

Otra innovación consistió en agregar al Golfo de Omán como zona espe-

cial por su comprobada fragilidad ecológica.

Recientes Modificaciones al Anexo I de MARPOL
Capítulo V: Prevención de la Contaminación proveniente
de un Incidente Contaminador

ANEXO I DEROGADO	ANEXO I NUEVO
	37) Plan de contingencia para contaminaciónes a bordo.

Se adiciona un Capítulo V que versa sobre las contingencias causadas por contaminaciones a bordo que estaba regulado en la cláusula 26 del anterior Capítulo IV.

Recientes Modificaciones al Anexo I de MARPOL
Capítulo VI

ANEXO I DEROGADO	ANEXO I NUEVO
	38) Instalaciones de recepción (dentro y fuera de áreas especiales).

Tal como sucede con el Capítulo V, el nuevo Anexo I agrega un Capítulo VI que lo dedica de manera exclusiva a los aspectos relativos a las instalaciones y servicios de recepción, que en el pasado inmediato formaban parte del subtítulo “Normas para controlar la contaminación en condiciones de servicio” contenidas, junto con otros concepto, en el derogado Capítulo II.

Recientes Modificaciones al Anexo I de MARPOL
Capítulo VII

ANEXO I DEROGADO	ANEXO I NUEVO
	39) Prescripciones especiales para plataformas fijas y flotantes.

Por último, es menester mencionar la presencia del novísimo Capítulo VII sobre “prescripciones especiales para plataformas fijas y flotantes” (Regla 39 sustitutiva de la Regla 14 de la versión derogada), que hace extensivo el ámbito de aplicación de MARPOL de manera explícita e inequívoca a estas construcciones y deja muy claro que es aplicable a instalaciones *off shore* fijas y flotantes relacionadas con la exploración y explotación de recursos petrolíferos, gasíferos y minerales en el lecho marino; aplicándoseles las prescripciones previstas para los buques no petroleros con arqueo bruto igual o superior

a 400 toneladas (con algunas excepciones).

Además, hay versiones actualizadas de los siguientes Apéndices del Anexo I de MARPOL:

I. Lista de hidrocarburos.

II. Modelo del Certificado IOPP y sus Suplementos:

III. Modelo del libro de registros de hidrocarburos.

Pero el nuevo Anexo I no se limita a la Resolución MEPC 117 (52) de fecha 15 de Octubre de 2004, en vigor desde el 1º de Enero de 2007; sino que, aún antes de la fecha de su entrada en vigencia, es sometida a una nueva enmienda en los términos y condiciones contenidos en la Resolución MEPC 114 (54) fechada el 24 de Marzo de 2006, en vigencia el 1º de Agosto de 2007. Las modificaciones incluías la Resolución *in comento*, se refieren a los aspectos que a continuación se reseñan:

Regla 1: Se le agrega el parágrafo 28.9 que versa sobre la descripción de los buques a ser entregados a partir del 1º de Agosto de 2010.

Regla 12 A (nueva): Sobre la protección de los tanques de combustible de los buques a ser entregados a partir del 1º de Agosto de 2010.

Regla 21 (parágrafo 2.2): Se amplía el rango de los “hidrocarburos de alto grado” (*heavy grade oils*) para incluir en esta categoría a todos aquellos productos procedentes de la actividad petrolera, que no sean crudos, pero que sean o no combustibles residuales. Los crudos, con densidad superior a 900 Kg/m³ a 15º C (aproximadamente 26º API o menos) siguen siendo considerados, a los efectos de MARPOL, como *heavy grade oils* en el Parágrafo 2.1 de esta Regla, mientras que los bitúmenes, alquitranes (*tar*) y sus emulsiones, continúan estándolo en el 2.3 (aquí se hubiese incluido la ORIMULSIÓN®).

ANEXO II DE MARPOL

Reglas para prevenir la Contaminación por Sustancias Nocivas Líquidas transportadas a Granel

A diferencia de la versión anterior del Anexo I, la del Anexo II era un tanto más sencilla, elemental y breve. No estaba dividido en capítulos y poseía sólo 17 Reglas.

En tiempos recientes el Anexo II de MARPOL ha sido objeto de las enmiendas y agregados que se comentan a renglón seguido:

- Resolución MEPC 78 (43) adoptada el 1º Julio de 1999: Se agrega la Regla 16 que estatuye la obligación de tener planes de contingencia para combatir la contaminación provocada por sustancias nocivas líquidas a bordo exigibles a partir del 1º de Enero de 2005 a los buques de 150 toneladas brutas o más.

- Resolución MEPC 118 (52) adoptada el 15 de Octubre de 2004: Este documento realiza una enmienda del Anexo de marras en toda su extensión. De hecho, es el “nuevo Anexo II”.

Esta novísima versión se compone de dieciocho (18) Reglas comprendidas en 8 Capítulos.

El siguiente esquema facilita la comparación entre ambas versiones y el entendimiento de los cambios entre ellas.

Recientes Modificaciones al Anexo II de MARPOL

ANEXO II DEROGADO	ANEXO II NUEVO
1) Definiciones. 2) Ámbito de aplicación. 3) Clasificación en categorías y lista de sustancias nocivas líquidas (Categorías A, B, C y D). 4) Otras sustancias líquidas. 5) Descarga de sustancias nocivas líquidas. 6) Excepciones. 7) Instalaciones receptoras y medios disponibles en los terminales de descarga. 8) Medidas de supervisión. 9) Libro de registro de carga. 10) Reconocimientos (inspecciones). 11) Expedición del certificado. 12) Duración del certificado. 12 A) Reconocimiento y certificación de los buques tanque quimiqueros. 13) Prescripciones para reducir al mínimo la contaminación accidental. 14) Transporte y descarga de sustancias paraoleosas. 15) Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto. 16) Planes de contingencia para combatir la contaminación de sustancias nocivas líquidas a bordo.	<u>CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES</u> 1) Definiciones 2) Ámbito de aplicación. 3) Excepciones. 4) Exoneraciones. 5) Equivalentes. <u>CAPÍTULO 2 – CLASIFICACIÓN DE LAS SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS</u> 6) Categorización y lista de sustancias nocivas líquidas (Categorías X, Y, Z y “otras”). <u>CAPÍTULO 3 – RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIONES</u> 7) Reconocimiento y certificación de los buques quimiqueros. 8) Reconocimientos (inspecciones). 9) Expedición o refrendo del certificado. 10) Duración y validez del certificado. <u>CAPÍTULO 4 – DISEÑO, CONSTRUCCIÓN, ARREGLO Y EQUIPAMIENTO</u> 11) Diseño, construcción, equipamiento y operaciones. 12) Instalación de bombas, tuberías y dispositivos de descarga. <u>CAPÍTULO 5 – DESCARGAS OPERACIONALES DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS</u> 13) Control de descargas de sustancias nocivas líquidas. 14) Manual de procedimientos. 15) Libro de registro de carga. <u>CAPÍTULO 6 – MEDIDAS DE CONTROL POR LOS ESTADOS RECTORES DEL PUERTO</u> 16) Medidas de control. <u>CAPÍTULO 7 – PREVENCIÓN DE LA</u>

ANEXO II DEROGADO	ANEXO II NUEVO
	<u>CONTAMINACIÓN POR INCIDENTES QUE INVOLUCRAN SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS</u> 17) Planes de contingencia para combatir la contaminación de sustancias nocivas líquidas a bordo. <u>CAPÍTULO 8 – INSTALACIONES DE RECEPCIÓN</u> 18) Instalaciones receptoras y medios disponibles en terminales de descarga.

Una de las modificaciones más notables, importantes y trascendentes, pero a la vez sutiles, del nuevo Anexo II es la reclasificación que hace de las sustancias nocivas líquidas en base a parámetros de naturaleza científica, como lo son: bioacumulación, biodegradación, toxicidad aguda, toxicidad crónica, efectos a largo plazo sobre la salud; y efectos sobre la vida silvestre marina y sobre *habitats* bentónicos (fondos marinos).

A continuación se inserta un cuadro comparativo de estas clasificaciones:

Nueva Clasificación de las Sustancias Nocivas Líquidas

ANEXO II DEROGADO (Regla 3)	ANEXO II NUEVO (Regla 6)
<u>Categoría A:</u> Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastado de tanques, supondrían un riesgo <i>grave</i> para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio <i>grave</i> de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, <i>lo cual justifica la aplicación de medidas rigurosas contra la contaminación.</i>	<u>Categoría X:</u> Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastado de tanques, supondrían un riesgo <i>grave</i> para la salud humana o para los recursos marinos, <i>lo cual justifica la prohibición de descargarlas en el medio ambiente marino.</i>
<u>Categoría B:</u> Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastado de tanques, supondrían un riesgo para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio grave de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, <i>lo cual justifica la aplicación de medidas rigurosas contra la contaminación.</i>	<u>Categoría Y:</u> Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastado de tanques, supondrían un riesgo para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio grave de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, <i>lo cual justifica la limitación de las calidades y cantidades a descargar en el medio ambiente marino.</i>
<u>Categoría C:</u> Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastado de tanques, supondrían un riesgo <i>leve</i>	<u>Categoría Z:</u> Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastado de tanques, supondrían un riesgo

ANEXO II DEROGADO (Regla 3)	ANEXO II NUEVO (Regla 6)
para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio <i>leve</i> de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, <i>lo cual exige condiciones operativas especiales</i> .	<i>leve</i> para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio grave de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, <i>lo cual justifica restricciones menos severas de las calidades y cantidades a descargar en el medio marino</i> .
<u>Categoría D:</u> Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastro de tanques, supondrían un riesgo <i>perceptible</i> para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio <i>mínimo</i> de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, <i>lo cual exige alguna atención a las condiciones operativas</i> .	<u>OTRAS SUSTANCIAS:</u> Sustancias que no representan riesgo para la salud humana, para los recursos marinos, para los alicientes recreativos ni para otros usos legítimos del mar. Por lo tanto, <i>su descarga no estará sujeta a las disposiciones del Anexo II</i> .

La lectura comparada de ambas versiones permite ver con toda claridad que la más reciente de ellas, aunque muy parecida a la previa, es mucho más precisa y facilita la identificación y clasificación de las sustancias manejadas, así como también, decidir el tratamiento que deberá dársele a cada una de las nuevas categorías. El Anexo II derogado, describe cada una de las categoría A, B, C, D y “otras” (Apéndice I derogado), pero al pretender especificar cada una de ellas, remite directamente a los capítulos 17 y 18 del Código Internacional de Químicos (Apéndices II y III derogados). Por el contrario, el Apéndice 1 actual provee con lujo de detalles, sin remitir a ninguna fuente externa, información de naturaleza técnico-científica acerca de las características que deba tener cada sustancia para ser considerada dentro de las nuevas categorías X, Y, Z u “otras”.

Otras modificaciones importantes son las que se refieren a las potestades de supervisión otorgadas por MARPOL al Estado rector del puerto; antes contenidas en las Reglas 8 y 15, y ahora en la muy enjundiosa Regla 16 (“Medidas de control”), cuyo contenido es tan prolijo que *per se*, constituye el Capítulo VI del nuevo documento, titulado “Medidas de control por el Estado rector del puerto”.

Presencia de MARPOL en el Marco Jurídico Venezolano

Un dato interesante es que el legislador venezolano tomó en cuenta la membresía de Venezuela en la Convención *MARPOL* para aprobar la Ley de Tasas y Otros Ingresos Portuarios del Estado Nueva Esparta, publicada en la Gaceta Oficial de ese estado del 20 de mayo de 2005, número extraordinario E-436, cuyo artículo 21 reza así:

Los operadores portuarios pagarán al administrador portuario, por concepto de limpieza del muelle y recolección de basura, la cantidad de cincuenta dólares americanos (US\$ 50) por buque de contenedores operado. Este monto será superior para buques con carga general suelta y a granel, el cual dicho monto será fijado por el Administrador Portuario. Se excluyen de este concepto los buques de turismo.

A los fines del cumplimiento del Convenio *Marpol* sobre prevención de la contaminación del mar a través del vertido de desechos contaminantes, el ente administrador portuario respectivo podrá contratar a empresas operadoras portuarias debidamente registradas conforme a esta Ley.

Presencia de MARPOL en la Jurisprudencia Venezolana

Se realizó una búsqueda en la página *web* del Tribunal Supremo de Justicia (TSJ) sobre el tema en consideración, habiéndose encontrado un solo caso que se pasa a describir a renglón seguido:

Con fecha 16 de Diciembre de 2002, los ciudadanos Alexander Luzardo y Juan Antonio Sans Uranga; invocando, *inter alia*, el Artículo 127 constitucional que otorga el carácter de DDHH a los Derechos Ambientales; y alegando la jerarquía constitucional de los Tratados Internacionales que los rigen, solicitaron ante la Sala Constitucional un amparo.

El petitorio se estableció en los siguientes términos:

Solicitamos a este Supremo Tribunal el cese inmediato y futuro del abordaje, así como el cese del movimiento o tripulación, por personal no calificado ni certificado por las normas nacionales e internacionales que regulan la materia, (incluso por efectivos del Ejército y la Guardia Nacional como en el caso del Buque Pilín León, tal como lo reseñaron los medios de comunicación el día de ayer, domingo 14 de diciembre de 2002), de los buques y embarcaciones que se encuentran fondeados en las costas venezolanas y en el Lago de Maracaibo Todo ello con el fin de impedir daños a los ecosistemas, a la Diversidad Biológica y al ambiente en general, incluyendo la vida de las poblaciones adyacentes a las costas que pudieran verse afectadas o encontrarse en peligro, ante una eventual catástrofe ambiental, por todos los riesgos de contaminación, degradación o inseguridad ambiental, como consecuencia del abordaje y navegación de los buques mencionados, y con ello restituir la situación jurídica infringida. Así pedimos a este Supremo Tribunal que lo declare.

Es justicia que esperamos en Caracas, a los dieciséis (16) días del mes de diciembre de dos mil dos (2002).

La decisión, en ponencia del Magistrado Dr. José Manuel Delgado Ocando fue, en resumen, la siguiente:

....la supuesta conducta lesiva de los presuntos agraviantes se encuentra legitimada constitucionalmente por los actos administrativos antes señalados, cuya

presunción de legalidad no ha sido desvirtuada.

Por las razones de hecho y de derecho que anteceden, este Tribunal Supremo de Justicia en Sala Constitucional, administrando justicia en nombre de la República por autoridad de la Ley, declara IMPROCEDENTE *IN LIMINE LITIS* la acción de amparo constitucional interpuesta, conjuntamente con medida cautelar innominada, por los ciudadanos Alexander Luzardo y Juan Antonio Sans Uranga.

Caracas, a los 04 días del mes de noviembre dos mil tres.

Puede observarse que desde el Lunes 16 de Diciembre de 2002 (fecha de la introducción del Recurso de Amparo) hasta el Martes 4 de Noviembre de 2003 (fecha de la decisión) transcurrieron 319 días en vez de los 4 que como máximo posee el juez para decidir la solicitud en virtud de lo estipulado en el Artículo 26 de la Ley Orgánica de Amparo sobre Derechos y Garantías Constitucionales.

La sentencia comentada contrasta con una decisión tomada por el entonces Magistrado de la Sala Político Administrativa, Dr. Carlos Escarrá Malavé en una solicitud de Avocamiento incoada por el Dr. Tulio Álvarez el 4 de Mayo de 1999 actuando en su carácter de apoderado judicial de la Federación Venezolana de Pescadores y Trabajadores de la Industria Pesquera (FETRA-PESCA) por las causas relacionadas con el derrame petrolero ocurrido en fecha 28 de febrero de 1997 en el Lago de Maracaibo, ocasionado por el *B/T Nissos Amorgos* en el Lago de Maracaibo.

Entre sus consideraciones para decidir, el Sentenciador afirma:

.....esta Sala observa, que las causas objeto de la presente solicitud de avocamiento, versan sobre asuntos que rebasan el interés privado e involucran el interés público, además, de que existe la necesidad de evitar flagrantes injusticias, por las razones siguientes:

CUARTA: Al invocarse la aplicación del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. La correcta aplicación de estas normas de carácter supranacional constituye un interés superior que esta Sala está en el deber de preservar.

Finalmente, con fecha 17 de Febrero de 2000, la Sala decide avocarse mediante la siguiente declaración:

La Sala estima necesaria la remisión a los fines de formar criterio sobre los siguientes hechos:

Si se ha reconocido la responsabilidad objetiva y se han aplicado los procedimientos previstos en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

Nótese la debida importancia que el sentenciador otorga al carácter supra-

nacional de las normas contenidas en el CLC y el interés superior de las mismas.

En párrafos anteriores se puso de manifiesto el paralelismo entre el MARPOL y CLC en el sentido de que el primero es de aplicación *ex ante*; o sea, a fin de evitar o minimizar los riesgos; mientras que el segundo es de aplicación *ex post*; es decir, una vez producido el daño, para establecer las responsabilidades de los causantes y las indemnizaciones justas y equitativas para las víctimas.

Llama la atención que el sentenciador del 4 de Noviembre de 2003 no haya tomado en cuenta el carácter supranacional y el interés superior que MARPOL tiene en la misma medida del CLC, invocados en la decisión del 17 de Febreo de 2000, ni haya hecho mención alguna a ese precedente que sin ser vinculante es jurídicamente importante.

CONCLUSIONES

1. Cuando ocurrió la tragedia del *Torrey Canyon* en 1967, no existían normas de naturaleza industrial ni operacional suficientemente estatuidas. Las convenciones internacionales vinieron a llenar ese vacío normativo.

2. Las normas aplicables a la problemática de la contaminación del mar por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, nacieron y se desarrollaron como consecuencia de hechos contaminantes que causaron grandes daños. Este desarrollo se hizo en dos vertientes, a saber, la orientada a establecer responsabilidades e indemnizaciones (ejemplo: CLC), y la orientada a evitar los daños (ejemplo: MARPOL).

3. Ambas corrientes están convirtiéndose en una rama nueva y muy compleja del Derecho puesto que tiene componentes de otras ramas y también; lo que la caracteriza y distingue; está impregnada e influenciada por elementos de alta tecnología aplicable a la navegación acuática y a actividades conexas.

4. Esta compenetración con la tecnología le imprime una dinámica poco vista y hasta desconocida en el Derecho tradicional ya que tiene que reflejar oportunamente en sus disposiciones la entrada en escena de las innovaciones. En caso contrario, la obsolescencia haría estragos sin demoras.

5. La generalidad de las normas de este “nuevo derecho” está contenida en acuerdos internacionales, lo cual les otorga un *status* preferencial en orden a su aplicación y la imposibilidad de derogarla de maneras no previstas en ellas mismas, so pena de nulidad absoluta.

6. En Venezuela, dadas las decisiones habidas a nivel jurisprudencial en litigios en los que se han ventilado situaciones relacionadas con daños (o ame-

nazas de daños) al ambiente marino por derrames provenientes de buques petroleros, se percibe un margen de incertidumbre ya que la tendencia ha sido la aplicación del Derecho foral en preferencia a la norma procedente de las Convenciones Internacionales.

RECOMENDACIONES

1. En vista de que PDVSA opera una flota petrolera importante y vital para la economía del país, es menester que ella y su único accionista (el Estado), a través de los órganos competentes; concretamente, el Instituto Nacional de Espacios Acuáticos e Insulares (INEA) u otros; tomen todas las acciones necesarias y pertinentes para que se cumplan “al día” los extremos exigidos por la normativa internacional. Un incumplimiento pudiera ocasionar pérdidas significativas, y quizás, hasta un reprochable hecho accidental con lamentables daños ambientales, patrimoniales, etc.

2. La Autoridad Acuática (v.g. INEA) deberá hacer una auditoría, cuyo objetivo sea poner de manifiesto si todas las obligaciones contraídas por la República en MARPOL están siendo cumplidas a cabalidad; y en caso de moras, introducir los correctivos a que haya lugar a la mayor brevedad posible.

3. El Poder Público venezolano, bien en Sede Legislativa o bien en Sede Ejecutiva (facultada por Ley Habilitante); tiene que afinar muy bien la legislación aplicable a fin de evitar antinomias y disminuir las posibilidades de incurrir en interpretaciones no acordes o contradictorias con el espíritu, propósito y razón de las Convenciones internacionales (de aplicación preferente).

4. Por lo expuesto en el punto anterior y en la conclusión número 6 *ut supra*, las empresas navieras, los entes ambientalistas, los gremios profesionales (principalmente los Colegios de Abogados), los institutos de educación superior, la Organización Marítima Internacional (OMI), el Comité Marítimo Internacional, las asociaciones de Derecho Marítimo, especialmente la venezolana; la industria petrolera, la industria química y petroquímica, los astilleros, el sector asegurador (incluyendo los *P&I Clubs*), entre otros, deberán poner gran atención al tratamiento que se le dé a las Convenciones Internacionales sobre la materia en los nuevos ordenamientos jurídicos. Es muy probable que surjan conflictos entre leyes forales e internacionales (que tendrían que ser resueltos con premura, so pena de aislamiento *de facto*) por causa del muy justificado y hasta imprescindible carácter homogeneizador de las Convenciones Internacionales *versus* el perfil “endógeno” y “soberano” que se manifiesta en la alta conducción de los destinos del país.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, Asdrubal (2006). Código de Derecho Internacional, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello (UCAB).
- ÁLVAREZ, Tulio Alberto (2001). Derecho Marítimo, Caracas, Editora Anexo 1.
- AMERICAN PSYCHOLOGICAL ASSOCIATION - APA (2006). Normas para la elaboración de referencias y citas. Disponible: <http://www.apa.org> (Consulta: 2006, Agosto).
- ARIAS, Fidias G. (2004). El proyecto de Investigación. Introducción a la metodología científica, Caracas, Editorial Episteme, C.A.
- BELISARIO CAPELLA, Freddy (2005). Riesgos de la Navegación, Caracas, Anauco Ediciones, C.A.
- BLOODWORTH, SUSAN (1998): Death on the High Seas: The Demise of TOVALOP and CRISTAL. Florida State University, Tallahassee. Disponible: http://www.law.fsu.edu/Journals/landuse/Vol132/Bloo.htm#FNR* (Consulta: 2007, Febrero).
- BOUTIN L., Gilberto (2002): Lex Mercatoria: Fundamento y Apreciación en el Derecho Internacional Privado Panameño. Disponible: <http://www.mpipriv-hh.mpg.de/deutsch/Mitarbeiter/SamtlebenJuergen/Festschrift/13BoutinL.pdf> (Consulta: 2007, Febrero).
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo (1979). Diccionario Jurídico, Buenos Aires, Editorial Heliasta, S.R.L.
- CASTRO M., Fernando (2001): El proyecto de investigación y su esquema de elaboración, Caracas, Editorial Colson, C.A.
- CHALBAUD ZERPA, Reinaldo (1995): Estado y Política. Caracas, Editorial Mobil - Libros.
- CÓDIGO CIVIL DE VENEZUELA, Gaceta Oficial de la República de Venezuela # 2.990 Extraordinario del 26/07/1982.
- CÓDIGO DE COMERCIO DE VENEZUELA, Gaceta Oficial de la República de Venezuela # 475 del 21/12/1955.
- COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI): Reglas de York y Amberes 1994 y 2004 Disponible: <http://www.comitemaritime.org/>
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, # 5.453 del 24/03/2000.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DE VENEZUELA (Primera enmienda), Gaceta Oficial # 1.585 Extraordinario del 11/05/1973.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DE VENEZUELA (Sgunda enmienda), Gaceta Oficial # 3.119 Extraordinario del 26/05/1983.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DE VENEZUELA, Gaceta Oficial # 662 Extraordinario del 23/01/1961.
- CONTRATO DE SALVAMENTO (LOF 2000). Lloyd's, Londres.

- CONVENCIÓN DE VIENA SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS (1969) www.derechos.org/nizkor/ley/viena.html#PARTE%20VIII (Consulta: 2006, Junio).
- CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978 (MARPOL 1973/1978 - Edición Refundida) y Protocolos. Organización Marítima Internacional (OMI), Londres, 1998.
- CRAZUT, Carla (1995). La nueva responsabilidad por contaminación del mar en la legislación venezolana. Trabajo Especial de Grado para optar al Título de Especialista en Comercio Marítimo Internacional; UMC, Caracas.
- DAVALILLO, Lyzzi (2006): Esquema para elaborar el Proyecto del Trabajo Especial de Grado, UMC, Caracas.
- DICCIONARIO DE LA CONTAMINACIÓN. Disponible: <http://www.laneta.apc.org/emis/docs/dic.htm> (Consulta: 2006, Mayo).
- DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA (2006-2007). Disponible: www.rae.es
- DIEZ DE VELASCO, Manuel (1999): Las Organizaciones Internacionales. Madrid, Editorial Tecnos.
- Disponible:
- ENCICLOPEDIA ENCARTA 2006-2007 (versión digital).
- HIERREZUELO CONDE, Guillermo; SUÁREZ BLÁZQUEZ, Guillermo (2007): Dirección y Administración de Empresas, II: Actividad aseguradora mutua de empresas terrestres y marítimas. *Rev. estud. hist.-juríd.* [online]. 2004, no.26 [citado 16 Abril 2007], p.721-723. Disponible: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0716-54552004002600068&lng=es&nrm=iso
- <http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/pdf/YAR94ing.pdf>
- <http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/yar.html> (Consulta: 2006, Junio).
- HUNT, David; JOHNSON, Catherine (1996): Sistemas de gestión medioambiental, Madrid, Mc. Graw-Hill.
- INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION LIMITED, Londres. Disponible: <http://www.itopf.com/stats.html>
- JAÑEZ, Tarcisio (2005): Metodología de la investigación en Derecho. Una orientación metódica, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello (UCAB).
- LEU, Hans (compilación): 1998-1999, Cátedra de Derecho Internacional Público, Caracas, UCAB.
- LEY APROBATORIA DEL PROTOCOLO DE KYOTO DE LA CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO, Gaceta Oficial 38.081 del 07/12/2004, Caracas. Disponible: <http://www.asambleanacional.gov.ve/hs2/leyes.asp?id=618>
- LEY DE COMERCIO MARÍTIMO, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela # 38.351 del 05/01/2006.

- LEY DE PESCA Y ACUICULTURA, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela # 37.727 del 08/07/2003.
- LEY DE PROCEDIMIENTO MARÍTIMO, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela # 5.554 Extraordinario del 13/11/2001.
- LEY DE TASAS Y OTROS INGRESOS PORTUARIOS DEL ESTADO NUEVA ESPARTA, Gaceta Oficial del Estado Nueva Esparta # E-436, del 20/05/2005.
- LEY DE ZONAS COSTERAS, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela # 37.319 del 07/11/2001.
- LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela # 37.570 del 14/11/2002.
- LEY GENERAL DE PUERTOS, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela # 37.292 del 27/09/2001.
- LEY ORGÁNICA DE AMPARO SOBRE DERECHOS Y GARANTÍAS CONSTITUCIONALES, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela # 33.891 del 22/01/1988.
- LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela # 37.963 del 18/06/2004.
- LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS E INSULARES.
- LEY ORGÁNICA DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS, Gaceta Oficial de la República de Venezuela # 2.818 del 01/07/1981.
- LEY ORGÁNICA DEL AMBIENTE, Gaceta Oficial de la República de Venezuela # 31.004 del 16/06/1976.
- LEY ORGÁNICA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela # 37.942 del 20/05/2004.
- LEY PENAL DEL AMBIENTE, Gaceta Oficial de la República de Venezuela # 4.358 del 03/01/1992.
- Manual para la Elaboración de Tesis Doctorales, Trabajos de Grado y Trabajos Especiales.
- MÉNDEZ, Carlos (1998): Metodología. Guía para elaborar diseños de investigaciones en ciencias económicas, contables y administrativas. Bogotá, Mc Graw-Hill.
- MÉNDEZ, Carlos (2001): Metodología. Diseño y desarrollo del proceso de investigación. Bogotá, Mc Graw-Hill.
- MONTERROSA, Gonzalo (2006): Ponen el orden al seguro marítimo. Disponible: <http://www.voltairenet.org/article144094.html> (Consulta: 2007, Marzo).
- MYRICK FREEMAN III, A (1999): Control de la contaminación del agua y del aire, Evaluación costo-beneficio. México, Editorial Limusa, Grupo Noriega Editores.
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI): Status of multilateral conventions an instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions as at 31 December 2005 as at 31 December 2005. Disponible:

- http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D14744/9193.pdf (Consulta: 2006, Mayo).
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI): Civil Liability Convention, London 1969 y Protocolos
- ORTOLÁN, M. (1887): Explicación Histórica de las Instituciones de Justiniano, Madrid, Editorial Librería de D. Leocadio López.
- PASTOR RIDRUJUELO, José (2002): Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales. Editorial Tecnos, 8ª edición, Madrid.
- PAZ, Ivonne (2002): Impacto del Anexo VI de MARPOL en la legislación ambiental venezolana. Trabajo Especial de Grado para optar al Título de Especialista en Comercio Marítimo Internacional: UMC, Caracas, Venezuela.
- PINIELLA, Francisco (1996); Transporte marítimo y medio ambiente, un binomio reconciliable, Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones.
- RICHARDS HOGG LINDLEY, Marine Consultants (2004): Commentary of the York-Antwerp Rules 2004, Londres.
- RODRÍGUEZ, Alejandro J. (2005): Lecciones de Derecho Internacional Público, Madrid, Editorial Tecnos.
- ROJAS G., Jesús M. (2005): Buques contaminantes del medio marino venezolano, Caracas, Centro de Estudios del Desarrollo (CENDES-UCV).
- SABINO, Carlos (1993): Introducción a la metodología de la investigación, Caracas, Editorial Aries, C.A.
- SABINO, Carlos (1994): Cómo hacer una tesis y elaborar todo tipo de escritos, Caracas, Editorial Panapo.
- SEOÁNEZ, Mario (2000): Manual de contaminación marina y restauración del litoral, Madrid, Ediciones Mundi-Prensa.
- THE INTERNATIONAL POLLUTION COMPENSATION FUNDS (IOPC FUNDS); Incidentes recientes. Disponible: <http://www.iopcfunds.org> (Consulta: 2006, Abril)
- THE JOINT GROUP OF EXPERTS ON THE SCIENTIFIC ASPECTS OF MARINE ENVIRONMENTAL PROTECTION (GESAMP). Disponible: <http://gesamp.imo.org/> (Consulta: 2006, Abril).
- TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA, SALA CONSTITUCIONAL, Sentencia número 3.062, expediente 02-3142 del 04/11/2003. Caracas.
- TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA, SALA CONSTITUCIONAL, Sentencia número 1.942, expediente 01-0415 del 15/07/2003. Caracas.
- TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA, SALA CONSTITUCIONAL, Sentencia número 1.494, expediente 06-0618 del 01/08/2006. Caracas.
- TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA, SALA POLÍTICO ADMINISTRATIVA, Sentencia número 00162, expediente 15940 del 17/02/2000, Caracas.
- UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA (UCV), Caracas, 2003,

- UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARÍTIMA DEL CARIBE (UMC), 2004. Normas para la Elaboración, Presentación, Defensa y Aprobación de Trabajos de Grado.
- USECHE, JUDITH (2003). Análisis de la sentencia 1.942, expediente 01-0415 de fecha 15/07/2003, dictada por la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia.
- VALVERDE, Ilder (2006): Contaminación del mar por hidrocarburos. Conferencia dictada en el IV Congreso de Derecho Marítimo, Caracas.
- VILLARROEL, Francisco (2003). Tratado General de Derecho Marítimo, Caracas, Universidad Marítima del Caribe (UMC).

Teoría y Metodología

Desarrollo del Saber Administrativo y Gerencial que deviene a la Posmodernidad

Por: Mirla Estévez G. *

ABSTRACT

Development of Administrative and Managerial Knowledge which becomes to Postmodernity

This qualitative and documentary research pretends to make a retrospective of administrative and managerial knowledge which becomes to postmodernity. The core objectives pursued were these: (1) Founding the study of the administrative and managerial knowledge nature; (2) To specify the different moments which that knowledge is divided into; (3) Stressing the biblical explanation preceding the different approaches of the administrative schools of thought; (4) To emphasize the importance of each one of those historical moments for the administrative knowledge and the actors who made it possible. The main conclusions were: (1) the administrative and managerial knowledge precedes the modernity; (2) fundamental principles of that knowledge are: direction, organization policy norm, discipline, formal rules and regulations, empowerment, effective leader's features, behaviour of leadership, centralization, scale chain, hierarchy of authority, formal selection, extension of functions, following and control procedures, exception and minimum point of control.

Keywords: Administrative and Managerial Knowledge, Postmodernity.

RESUMEN

Bajo un estudio hermenéutico y apoyado en una investigación documental, el presente trabajo pretende hacer una retrospectiva de la génesis del saber administrativo y gerencial que deviene a la posmodernidad. Para ello se trabajó con los siguientes objetivos básicos: (1) Fundamentar el estudio de la naturaleza del saber administrativo y gerencial; (2) Precisar los diferentes momentos en que se divide su historia; (3) Destacar la explicación bíblica que antecede a los enfoques de las escuelas del pensamiento administrativo; (4) Enfatizar la importancia de cada uno de esos momentos históricos y de los actores que hicieron posi-

* Candidato a Doctor en Ciencias Gerenciales, Línea de Investigación en Gerencia Pública y Comprensión Social del Hombre, UNEFA. Magíster y Especialista en Educación Técnica, IUPMA/UPEL. Ingeniero Industrial, UNEXPO. Docente-Investigador en la Sede del Litoral de la Universidad Simón Bolívar. Experiencia en *coaching* y consultoría organizacional en el sector público y privado.

ble el pensamiento administrativo. Entre las conclusiones más significativas se tiene que: (1) El saber administrativo y gerencial anteceden a la época de la modernidad; (2) Entre los principales principios administrativos están los de dirección o administración, norma de política organizativa, disciplina, reglas y regulaciones formales, *empowerment*, enfoques de los rasgos de los líderes efectivos, comportamiento del liderazgo, centralización, cadena escalar, jerarquía de autoridad, selección formal, extensión de funciones, procedimiento de seguimiento y control, excepción y punto mínimo de control.

Palabras Clave: Saber Administrativo y Gerencial, Posmodernidad.

INTRODUCCIÓN

El saber administrativo y gerencial no son propios de la modernidad y posmodernidad sino que sus *epistemes* han sido manejados empíricamente desde el inicio de la humanidad.

El propósito de este trabajo es presentar cómo ha sido la génesis que antecede a la posmodernidad, destacando los hechos principales que han influido en ésta y fundamentada en el análisis de su evolución según la división que se considera en las diferentes edades del desarrollo del ser humano.

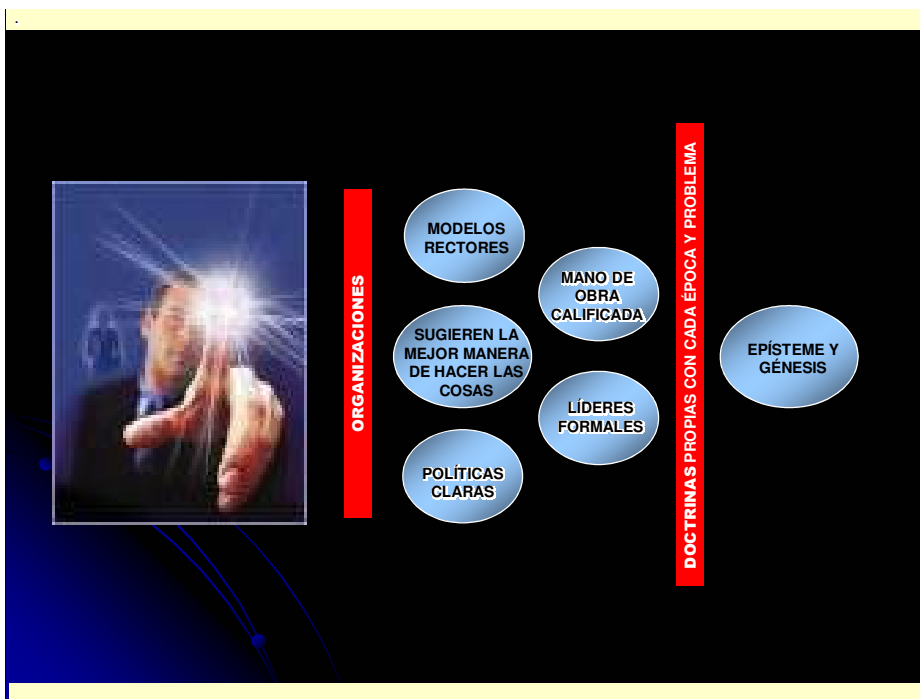
Es así que se recrea y apoya su articulado en los testimonios divinos contenidos en las sagradas escrituras (La Biblia) y en los argumentos no divinos o profanos basados en los testimonios humanos, tal como se explicará más adelante.

DESARROLLO

Partiendo del hecho de que la palabra administración etimológicamente proviene del “...latín *ad* (dirección, tendencia) y *minister* (subordinación u obediencia), [la cual] ...significa cumplimiento de una función bajo el mando de otro” (Chiavenato, 1999, p. 8), mientras que “en su origen etimológico la palabra gerencia tiene relación con ejecutar, llevar consigo, producir, administrar, gestionar” (Robledo, s.f., p. 6), se puede inferir de ambos términos, una relación de trabajo grupal más que individual, con propósitos comunes y afines al de una organización.

De allí que se justifique los *principios del saber administrativo y gerencial*, por ser estos los modelos rectores que sugieren la mejor manera de hacer las cosas en las organizaciones, con políticas claras orientadas a las metas que se persiguen, con una mano de obra calificada y con líderes formales que infunden la autoridad y que se encarguen de planificar, organizar, dirigir, controlar y evaluar el proceso que se esté llevando a cabo; originándose, en su mo-

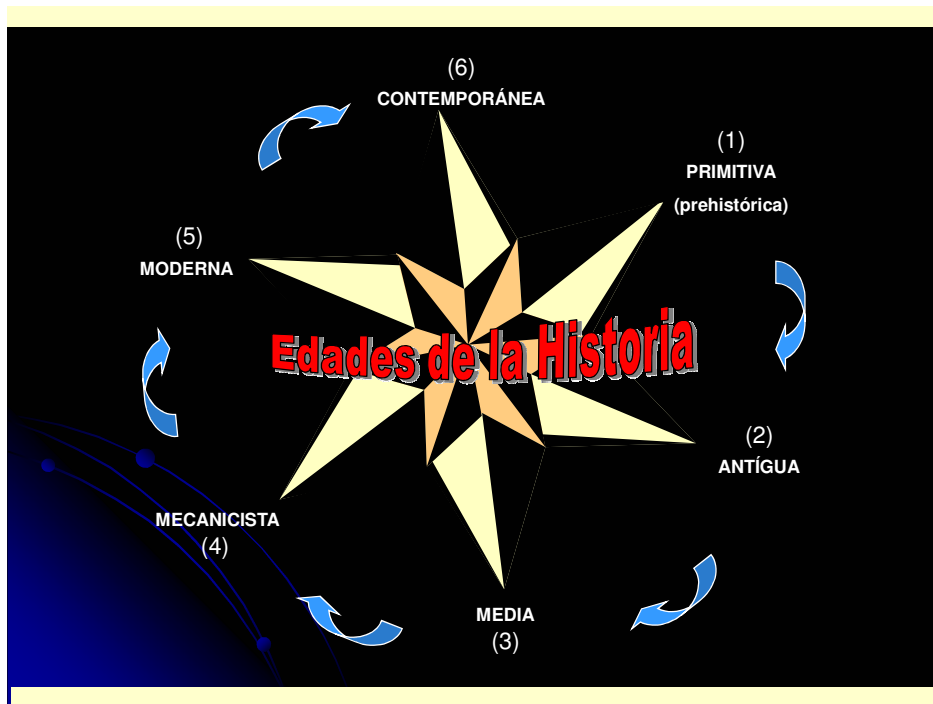
mento, diversas doctrinas propias de cada época y problema, que enmarcan la episteme y génesis del pensamiento administrativo y gerencial.



Principios del Saber Administrativo y Gerencial

En este trabajo la historia se dividirá en seis *edades o partes principales*:

- (1) *Edad primitiva o prehistórica*: aquella que abarca desde los orígenes del hombre hasta los imperios orientales;
- (2) *Edad antigua*: desde los imperios orientales hasta el siglo IV;
- (3) *Edad media*: desde el siglo IV hasta mediados del siglo XV (toma de Constantinopla por los turcos, año 1453) o hasta fines del siglo XV si se refiere al descubrimiento de América (1492) o, finalmente, hasta principios del siglo XVI, revolución religiosa del protestantismo (1517);
- (4) *Edad mecanicista*: desde una de esas fechas hasta la revolución industrial o hasta la guerra europea.
- (5) *Edad moderna*: desde la revolución industrial, o desde la guerra europea hasta la segunda guerra mundial; y,
- (5) *Edad contemporánea*: desde la segunda guerra mundial hasta nuestros días.



División de la Historia del Saber Administrativo y Gerencial

Partiendo del concepto que dan Stoner, Freeman y Gilbert (1996, p. 346), en el cual una *organización* "...es un patrón de relaciones -muchas relaciones simultáneas, entrelazadas-, por medio de las cuales las personas, bajo el mando de los gerentes, persiguen metas comunes"... y de la amplia temática relativa al estudio de la historia universal, hay muchas *evidencias* de que la administración efectiva de grupos sociales complejos ha existido por bastante más de 6.000 años.

Desde la *organización primitiva* familiar (en tribus, durante el neolítico, con lo que comienza la vida social, en donde surgió un poder con autoridad para poder regir la cantidad de hombres que se necesitaban en la construcción de obras de la magnitud de los dólmenes -sepulcros en forma de recinto que construían con cuatro grandes piedras más otra que servía de techo, cuyo cuidado y disposición indican que creían en la supervivencia de las almas-, los *menhires* -obeliscos o monumentos de piedras altas levantadas- y los *crom-lechs* -muchos menhires colocados en forma de corona-); la época del descubrimiento de los metales (bronce, hierro y la aleación del estaño con el bronce) que llevó al hombre primitivo a perfeccionar sus herramientas de trabajo;

la invención de la escritura (ideográfica o representada por imágenes, la cual se inicia desde la época del paleolítico y luego la jeroglífica o representada por símbolos, la cual es probable que se iniciara a finales del paleolítico y comienzo del neolítico) la cual permite la conservación de los registros (George, 1974, p. xv); las civilizaciones egipcias (desde las primeras con una sociedad esclavista regida por un faraón, desarrollando la planificación, organización y control con una administración descentralizada, dedicados a la agricultura, pastoreo, comercio y construcción de pirámides y templos, hasta las últimas, caracterizadas además por una organización centralizada, que hacen uso de un cuerpo de consejeros y de las respuestas por escrito); los griegos (con un gobierno democrático e influenciado por el método científico y la investigación en la administración a través del uso de los métodos de trabajo y tiempo, con grandes pensadores como Platón -quien enuncia el principio de la especialización-, Sócrates y Pitágoras) y el imperio romano (mejoran el sistema de agricultura, minería y comercio, apoyados en la guerra en pro de la conquista de nuevas tierras, de esclavos, riquezas y conocimiento sobre nuevas formas de trabajo, con la organización de un estado con 50 millones de personas en un amplio territorio y con una organización militar de gigantescas proporciones), no podrían haber existido durante siglos de no haber contado con organizaciones y procedimientos administrativos y gerenciales.



Algunos de los Monumentos más destacados de la Organización Primitiva

Entre algunas de las expresiones analíticas precursoras de dichos conceptos que aparecen en la Biblia se tiene, éxodo capítulo 18 versículos 13 al 26. Este pasaje cuenta como Jetro, el suegro de Moisés y sacerdote de Madián, observó que éste dedicaba a menudo un día entero a escuchar las quejas y los problemas de su pueblo y a comunicarles las determinaciones y las ordenanzas de Dios y sus leyes. Como consecuencia de esto, Jetro le dijo a Moisés: “no está bien lo que haces... desfallecerás del todo, tú, y también este pueblo que está contigo porque el trabajo es demasiado pesado para ti; no podrás hacerlo tú solo” (Santa Biblia, 1989, p. 102), y sugirió pasos específicos que deberían tomarse para aliviarlo de esa carga y que le permitirían dedicarse más a sus “*funciones gerenciales*” (principio de dirección o administración).

Su primera orientación fue que las “ordenanzas y las leyes” debían ser enseñadas al pueblo. La versión moderna de esta recomendación es una norma de política organizativa y los principios de: “disciplina de Fayol” y de “reglas y regulaciones formales de Weber” (Robbins, 1998, p. 549).

En segundo lugar, Jetro sugirió que debían seleccionarse líderes (de firmeza, temerosos de Dios, amantes de la verdad y enemigos de la avaricia) y encomendárseles “...ser jefes de miles, de centenas, de cincuenta y de diez”. El proceso de designar líderes, cada uno de los cuales es responsable por un número dado de seguidores es lo que se conoce como otorgamiento de empoderamiento o delegación de autoridad, mientras que la naturaleza o escogencia de los mismos, está referida a la aplicación de los enfoques de los “rasgos de los líderes efectivos” y “comportamiento del liderazgo” (Davis y Newstrom, 1999, pp. 217 a la 219); también son aplicables los principios de Fayol: “centralización” y “cadena escalar” o los principios de Weber de: “jerarquía de autoridad” y “selección formal” (Robbins, 1998, p. 549).

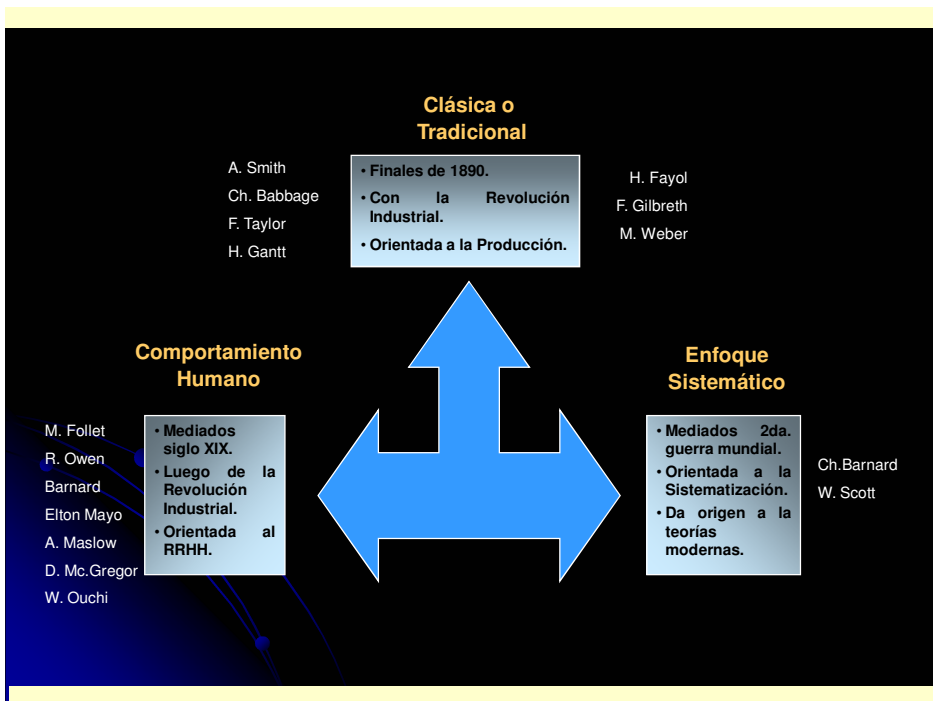
El tercer punto, señalado por Jetro, es que esos guías debían administrar todos los asuntos de rutina y debían someter a Moisés sólo las cuestiones de importancia, constituye la base de la “extensión de funciones” (Davis y Newstrom, 1999, p. 318) así como un corriente procedimiento de seguimiento y control. Este procedimiento de atender lo que está fuera de la rutina o de las reglas y de no conformarse con los resultados esperados, se conoce como el “principio de la excepción”, el cual Koontz y Weihrich (1991, p. 435) definen como aquel “que está consagrado por el tiempo para detectar aquellas áreas que requieren de su atención”; igualmente enfatiza la esencia del principio del punto mínimo de control, sobre aquello que se considere importante en la toma de acción correctiva.

Como puede apreciarse, en apenas una de las tantas revelaciones que aparecen en la Biblia, los resultados demuestran una buena práctica en los

asuntos administrativos y gerenciales.

Ruiz Lúquez (1992), muestra como la *historia del pensamiento administrativo* plantea el modo en que la misión de las organizaciones medievales era la de administrar los intereses temporales de la sociedad cumpliendo la voluntad de Dios. El estado en la edad media prohibía la actividad comercial porque atentaba contra el poder de la Iglesia. El fin del estado era ético. Su misión era sostener lo que para ellos era la justicia, que se tipificaba en la salvación del alma del hombre en su breve paso por la tierra.

Los consejos de Jetro a Moisés y la misión de las organizaciones medievales, ilustran el hecho de que ya en la antigüedad existía interés en la administración como proceso. Sin embargo, el estudio sistemático y la realización, descripción y estructuración de los soportes formales, aparece muy posteriormente dividido en los siguientes *enfoques*: clásico o tradicional, del comportamiento humano y de las ciencias administrativas.



Escuelas de Pensamiento Administrativo y Gerencial

El primero de ellos, la *escuela clásica o tradicional*, el cual surge con la Revolución Industrial, orienta el estudio de la administración hacia su relación con el proceso de producción; busca la eficiencia en la empresa pero resolviendo los problemas de la dirección sin tomar en cuenta al hombre, sino sus reacciones, conductas e intereses.

El grupo de seguidores que sostienen este enfoque creen que se debe concentrar la atención y energía en el incremento de la eficiencia del proceso productivo y, por ende, de los problemas administrativos desde el punto de vista de la organización como un todo.

Entre los principales pioneros del estudio de la función de producción se tienen:

1. Adam Smith, quien fue el primero que planteó la idea de la división del trabajo y sostuvo tres ventajas económicas básicas: el desarrollo de las habilidades y destrezas, el ahorro de tiempo y el desarrollo e innovación de máquinas y herramientas que permitan el logro de la mecanización;

2. Charles Babbage, estudioso que no solo apoyó sino que amplió la teoría de Smith, al determinar una cuarta ventaja de la división del trabajo: el principio de las habilidades limitantes como base para el salario.

3. Frederick Winslow Taylor, padre de la administración científica, quien llevó a la práctica las expresiones analíticas de Smith y de Babbage y quien estableció una “completa revolución mental”, tanto del trabajador como de la gerencia, mediante la definición de guías y estándares que mejoren la eficiencia en la producción.

4. Henry Gantt, amigo y asociado de Taylor, exponente de una técnica de planeación y control que muestra mediante una gráfica de barras las actividades y el tiempo involucrados en la realización de un proyecto; Henri Fayol, quien describió la práctica de la gerencia a través de catorce principios gerenciales (división del trabajo, autoridad, disciplina, unidad de mando, unidad de dirección, subordinación de los intereses individuales al interés general, remuneración, centralización, cadena escalar, orden, equidad, estabilidad de la posesión de personal, iniciativa y espíritu de grupo).

5. Frank B. Gilbreth, continuador de la obra de Taylor, quien fijó las leyes del movimiento, cuyo objeto es producir más y mejor con el mínimo de fatiga, igualmente fue el iniciador de las mediciones crono micrométricas de los movimientos, consiguió gran apoyo con su esposa, la Dra. Lillian Gilbreth.

6. Max Weber, quien desarrolló el modelo burocrático ideal basado en las relaciones de autoridad; dicha teoría tiene como características: división del trabajo, jerarquía de autoridad, selección formal, reglas y regulaciones formales, impersonalidad y orientación de la carrera.

Como un segundo enfoque, está la *escuela del comportamiento humano*,

el cual surge posterior a la Revolución Industrial, están aquellos que enfatizan la importancia de establecer y mantener sólidas prácticas de relaciones humanas, como un medio de mejorar el proceso. Este punto de vista es altamente convincente ya que la experiencia ofrece muchos casos en que el mejoramiento de las relaciones entre la gerencia y los trabajadores permite solucionar o evitar problemas de una determinada organización.

Entre sus principales *representantes* se encuentran:

1. Mary Parker Follet, quien pensaba que las organizaciones debían estar basadas en la ética del grupo más que en el del individuo.

2. Robert Owen, quien instó a sus contemporáneos a preocuparse por el bienestar social de sus empleados, tanto en la comunidad como en el trabajo lo que, al hacerlo, reconoció implícitamente que el ser humano es esencialmente un ser social.

3. George Elton Mayo, quien con su trabajo académico dio origen a la escuela de la conducta humana.

4. Abraham H. Maslow, con su teoría de la pirámide de la jerarquía de las necesidades de la motivación.

5. Douglas McGregor, con el desarrollo de la teoría X (centralizado en el trabajo, tradicional, clásico y autoritario) y la teoría Y (el cual le da extrema importancia al factor humano que a la organización).

6. William Ouchi, con el desarrollo de la teoría Z (enfoque de sistema, el cual considera equilibradamente tanto el factor humano como a la organización).

Finalmente, un enfoque sistemático, el de la *escuela de las ciencias administrativas*, el cual surge a mediados de la segunda guerra mundial, que enfatizan el sistema social, el proceso de la toma de decisiones, la aplicación de métodos cuantitativos o la sistematización. Éstos pueden ser agrupados como enfoques modernos del estudio de la gerencia.

Entre sus principales representantes se encuentran:

1. Chester I. Barnard, quien da inicio a la teoría de la aceptación subordinada, a él se le atribuye la escuela de sistemas sociales.

2. William G. Scout, quien ha proporcionado un excelente resumen de un enfoque integral al estudio de la gerencia, generalmente llamado teoría moderna de la organización.

Después de esto solo estamos en la metamorfosis de algo que niega la modernización y que algunos autores han dado por llamar la posmodernidad. Etapa esta de transformación hacia un modelo distinto, en la que autores como Mires (1996) sostienen que la nueva era surge con el fin de la modernidad y el comienzo de la posmodernidad, o de Vattimo (1990) quien expone que la posmodernidad sí tiene sentido y se encuentra en completa transición. Lo

cierto es que estamos en presencia de un modelo emergente donde los cambios no han sido completamente definidos, que aún no se le ha dado forma y que aun no se conoce a profundidad.

CONCLUSIONES

Para finalizar se puede concluir que el saber administrativo y gerencial antecede a la época de la modernidad, mientras que hasta la edad media, el conocimiento administrativo que se tenía era empírico y las revelaciones que aparecen en la Biblia y las orientaciones de la conducción medieval demuestran una buena práctica en los asuntos administrativos. El estudio sistemático administrativo y la realización, descripción y estructuración de los soportes formales, se inicia con la Revolución Industrial y se divide en los enfoques: clásico, del comportamiento humano y de las ciencias administrativas.

La importancia que tienen los principios administrativos es el de servir como guía para la conducción de una gerencia efectiva. Entre los principales principios administrativos se tienen los de dirección o administración, norma de política organizativa, disciplina, reglas y regulaciones formales, empowerment, enfoques de los rasgos de los líderes efectivos, comportamiento del liderazgo, centralización, cadena escalar, jerarquía de autoridad, selección formal, extensión de funciones, procedimiento de seguimiento y control, excepción y punto mínimo de control.

En la actualidad estamos en una etapa de transición hacia la posmodernidad la cual surge de la negación de los principios de la modernidad cuyos cambios no han sido totalmente definidos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Chiavenato, I. (1999). *Introducción a la teoría general de la administración* (5a. ed). Colombia: McGraw-Hill.
- Davis, K. y Newstrom, J. (1999). *Comportamiento humano en el trabajo* (12a. ed). México: McGraw-Hill.
- Koontz, H. y Weihrich, H. (1991). *Elementos de Administración* (5a. ed). México: McGraw-Hill.
- George, C. (1974). *Historia del pensamiento administrativo*. México: Prentice-Hall Hispanoamericana.
- La Santa Biblia (1989). *Antiguo y Nuevo Testamentos*. Korea: Holman Bible Publishers.
- Mires, F. (1996). La revolución paradigmática. *La revolución que nadie soñó o la otra posmodernidad*. Caracas: Editorial Nueva Sociedad. pp. 151- 177.
- Robbins, S. (1998). *La administración en el mundo de hoy*. México: Prentice Hall.

- Robledo G., A. M. (s.f.). Cosmovisiones Femeninas y proyectos de país. *Colombia / Tercer Sector* [Documento en línea]. Disponible: http://www.colombiatercersector.org/centro_descargas/documentos_word/lo_publico/cosmov_femenin.doc [Consulta: 2006, abril 30].
- Ruiz Lúquez., J. (1992). *Gerencia en el aula*. Nirgua, Estado Yaracuy: talleres gráficos del Instituto Vocacional de Venezuela (INSTIVOC).
- Stoner, J., Freeman, E. y Gilbert, D. (1996). *Administración* (6ta. ed.) México: Prentice Hall.
- Vattimo, G. (1990). Posmoderno: ¿Una sociedad transparente? En: *La sociedad transparente*. Barcelona: Editorial Paidós. pp. 73-87.

NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS

- 1º Se recibirá para su publicación artículos inéditos, no aprobados para su publicación en otras revistas, y que constituyan el producto de una investigación finalizada, propuestas de modelos e innovaciones para el sector marítimo, tesis de grado y trabajos de ascenso; los cuales serán sometidos a un proceso de arbitraje.
- 2º Los artículos podrán tener un mínimo de 15 y un máximo de 30 cuartillas. Serán entregados por vía electrónica o digital y en forma impresa. El interlineado debe ser a espacio y medio (1,5 líneas), con tipo de letra Arial de tamaño 11 puntos y hojas tamaño carta. Los documentos deben entregarse en formato de Microsoft Word para Windows.
- 3º La primera página del artículo deberá contener: título, nombre del autor, organismo al que pertenece, dirección postal y su número de teléfono.
- 4º Cada artículo debe ser precedido por un resumen de entre 100 y 200 palabras de extensión, contentivo de: propósito del trabajo, metodología utilizada y conclusiones más relevantes. Se agregará una versión en inglés y al final incluirá las palabras claves o descriptores del artículo.
- 5º Para la redacción, presentación de tablas y gráficos, citas, señalamientos de autores y referencias bibliográficas, ajustarse a las especificaciones de las Normas APA. El número máximo de citas textuales permitido es de 15 por artículo de 25 a 30 cuartillas, 10 por artículo de 20 a 24 cuartillas y cinco por artículo de 15 a 19 cuartillas.
- 6º El autor deberá identificar la sección de la Revista a la cual es remitido el artículo, en apego a lo establecido en la norma 8va. Los trabajos aceptados con observaciones se devolverán para incorporar las modificaciones señaladas, las cuales serán verificadas por el Comité Editorial. Cada autor recibirá dos ejemplares del número de la revista en el que se publique su artículo.
- 7º Los trabajos deben enviarse a la Dirección de Investigación y Postgrado de la UMC, 3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Caracas, Dtto. Capital, 1060 - 027, Venezuela. También podrán ser entregados en la propia sede o enviarse a través de correo electrónico a la siguiente dirección: coorinv@umc.edu.ve.

NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS (Cont.)

- 8º Los criterios para clasificar un artículo en las diferentes secciones de la Revista son los siguientes: 1. *Actualidades*: temas que se ubiquen a la vanguardia de las disciplinas relacionadas con el sector acuático, en la frontera de generación del conocimiento actual y/o en la palestra de la discusión pública nacional o internacional. 2. *Comercio, Logística y Transporte*: temas relacionados con el campo marítimo en sentido amplio, abarcando el comercio marítimo internacional, la logística de distribución física y el transporte acuático. 3. *Derecho*: temas vinculados a la dimensión jurídica de las actividades del sector acuático nacional e internacional. 4. *Teoría y Metodología*: temas teóricos y/o metodológicos desde disciplinas que pueden aportar al desarrollo del conocimiento científico en el sector acuático, independientemente de cuál sea su abordaje epistemológico. 5. *Institucionales*: temas relacionados con la Universidad Marítima del Caribe y sus diferentes actividades. Todo artículo a ser incluido en las tres primeras secciones de la Revista debe necesariamente referirse a temas marítimos o vinculados al campo acuático en general. Aquellos a ser incluidos en la sección de Teoría y Metodología deben, cuando ello no sea evidente, señalar en alguna parte de su contenido la relevancia o pertinencia que guarda con respecto al sector marítimo o acuático en general. En la sección de Institucionales podrá incluirse artículos relacionados con otras disciplinas académicas impartidas por la Universidad Marítima del Caribe, no necesariamente relacionadas con el sector marítimo.
- 9º Las referencias bibliográficas solamente deben incluir aquellas que han sido efectivamente citadas o referenciadas en el texto del artículo.

NORMAS PARA LOS ÁRBITROS

- 1º** Todos los trabajos presentados para la publicación en la Revista Doctum estarán enfocados en el sector del transporte acuático y sus actividades conexas, atendiendo a lo establecido en el punto 8º de las Normas para la Publicación de Trabajos.
- 2º** El Sistema de Arbitraje garantizará la objetividad, transparencia e imparcialidad de los veredictos emitidos acerca de la calidad de los trabajos presentados; a este fin, se tendrá especial cuidado en la adecuada selección de los árbitros conforme al perfil establecido por el Comité Editorial.
- 3º** El veredicto de los árbitros concluirá con una recomendación sobre la conveniencia de la publicación del artículo o trabajo presentado y deberá enviarse al Comité Editorial de la Revista en el formulario elaborado para este efecto.
- 4º** Al llenar el formulario, los árbitros consultados deberán justificar y razonar sus opiniones o calificaciones, especialmente cuando sus veredictos recomienden la no publicación o modificación de los trabajos sometidos a evaluación.
- 5º** Los árbitros deberán emitir su opinión en un máximo de 30 días continuos a partir de la recepción del trabajo. Si transcurrido este tiempo no se recibiese la evaluación del trabajo enviado, se procederá automáticamente a enviarlo a otro árbitro y no se efectuará ningún reconocimiento a los árbitros iniciales.
- 6º** Al realizar su evaluación, los árbitros atenderán rigurosamente a lo establecido en el punto 5º de las Normas para la Publicación de Trabajos.
- 7º** El Comité Editorial velará por el cumplimiento de las presentes normas.

Esta publicación se terminó de imprimir en
octubre de 2011,
en L.D. Producciones Gráficas, C.A.
en la ciudad de
Caracas, Venezuela.