

PORTADA

UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARITIMA DEL CARIBE
VICERRECTORADO ACADEMICO
DIRECCION DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

DIRECTOR

José Gaitán Sánchez

COORDINADOR ACADEMICO

Guillermo Alvarez Arráiz

COORDINADOR DE INVESTIGACION

Mery Rosales Ovalles

COORDINADORES DE POSTGRADO

Gerardo Vivas Castillo

Armando Sánchez

COORDINADORES DE LINEAS DE INVESTIGACION

Oswaldo Vargas

Lya Neuberger

Ramón Castro

EDITORIAL

En el último semestre del año 2001 el transporte y el comercio por vía acuática en Venezuela experimentaron notables transformaciones en materia de reglamentación, al ser promulgadas la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, Ley General de Puertos, Ley de Zonas Costeras, Ley General de Marina y Actividades Conexas, Ley de Comercio Marítimo, Ley de Procedimiento Marítimo, Ley General de Puertos, Ley de Zonas Costeras y Ley de Pesca. Ese nutrido paquete de leyes ha venido a conformar una nueva legislación acuática en Venezuela, estructurada en torno a la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. Otro acontecimiento de singular importancia para la industria del transporte marítimo es la plena entrada en vigor de la Enmienda de 1995 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978. Es por ello que esta edición de la Revista Marítima Venezolana de Investigación y Postgrado dedica su sección de Actualidades al estudio de la nueva legislación acuática, así como al nuevo régimen de titulación de la gente de mar. Desde este foro extendemos la invitación a todos nuestros colaboradores para contribuir a la realización de estudios detallados de la nueva legislación acuática venezolana, a objeto de ser publicados en nuestras próximas ediciones. Al parecer, el nuevo régimen goza de mucho mayor sistematicidad y coherencia que el anterior y, aun cuando existen múltiples discrepancias de opinión al respecto, en general podría decirse que la nueva legislación acuática ha corregido varias de las deficiencias que tradicionalmente se atribuían a la legislación anterior. No obstante, resulta prematuro aventurar conclusiones en esa dirección, por lo cual esperamos que esta edición contribuya a estimular el debate académico sobre esta importante materia.

Reynaldo Montes de Oca

DOCTUM

Revista Marítima Venezolana de Investigación y Postgrado
Volumen 4, No. 2, Julio – Diciembre 2001

DIRECCION

José Gaitán

COORDINACION GENERAL

Mery Rosales Ovalles

REVISION Y ESTILO

Luis Enrique Gavazut Bianco

ARBITRAJE

Mery Rosales Ovalles

José Gaitán Sánchez

Argelis Rojas Lugo

Rafael Cárdenas Torres

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.

CORRESPONDENCIA:

Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe
Dirección de Investigación y Postgrado.
3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Chacao,
Dtto. Federal, 1060 - 027, Venezuela.

Depósito Legal: pp 199802DF400 / Copyright: UMC
Diseño y Diagramación: NeoAnálisis, C.A.
Impreso en Venezuela por Magraphi Impresores, C.A.

NORMAS PARA LA PUBLICACION DE TRABAJOS

- 1° Se recibirán para su publicación artículos que constituyan el producto de una investigación finalizada, propuestas de modelos e innovaciones para el sector marítimo, tesis de grado y trabajos de ascenso.
- 2° Todo artículo será sometido a un proceso de arbitraje.
- 3° Los artículos podrán tener un mínimo de 15 y un máximo de 30 cuartillas a doble espacio.
- 4° La primera página del artículo deberá contener: título del artículo, nombre del autor, el organismo a que pertenece, dirección postal y número de teléfono del autor.
- 5° Cada artículo debe ser precedido por un resumen entre 100 y 200 palabras de extensión, el cual contendrá: título, nombre del autor(es), institución a la cual pertenece, el propósito del trabajo, la metodología utilizada y las conclusiones más relevantes. Debe agregarse una versión en inglés. Al final debe incluirse las palabras claves o descriptores del artículo.
- 6° Los trabajos deben presentarse a doble espacio en hojas de tamaño carta, con su respaldo en diskette, formato 3½. Utilice procesador de palabras Microsoft Word para Windows.
- 7° Para la redacción, presentación de tablas y gráficos, citas, señalamientos de autores, referencias bibliográficas, ajustarse a las especificaciones de las Normas APA.
- 8° Los trabajos deben enviarse a la Dirección de Investigación y Postgrado de la UMC, 3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Chacao, Dto. Federal, 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.

Contenido

Vol. 4, No. 2

REVISTA MARITIMA VENEZOLANA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

Actualidades 7

La Nueva Legislación Marítima Venezolana
Ramón Antonio Castro Cortez..... 9

El Nuevo Régimen de Titulación de la Gente de Mar en virtud
de la entrada en vigor de la Enmienda de 1995 del Convenio
Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y
Guardia para la Gente de Mar, 1978
María del Cielo Sánchez y Oswaldo Vargas..... 29

Comercio, Logística y Transporte 47

Desarrollo de las Comunicaciones Marítimas y su
Instrumentación en Venezuela
Guillermo Álvarez Arráiz..... 49

Diferentes Métodos utilizados en la Evaluación de Impacto
Ambiental (EIA)
Lya Neuberger-Cywia..... 75

Derecho 93

El Procedimiento ante el Tribunal Internacional sobre el
Derecho del Mar
Nelson Carreyó Collazos..... 95

Las Concesiones, Habilitaciones y Autorizaciones Portuarias
Freddy J. Belisario..... 131

La Piratería
Francisco Villarreal Rodríguez..... 159

Naturaleza Jurídica de la Responsabilidad del Armador frente
a Terceros a la luz de la Obligatoriedad de Cumplimiento del
ISM Code

Verónica Alceste Trujillo 167

Institucionales

201

Estudio de Factibilidad y Diseño Académico para la
Formación de Administradores para el Sector Marítimo
Comercial

Dorelis Macías Gómez..... 203

Comunidades de Conocimiento y de Sistematización para la
Consolidación de Redes Universitarias

Gilberto Aranguren Peraza..... 237

Reseña del Foro sobre la Ley Orgánica de los Espacios
Acuáticos e Insulares

261

Actualidades

La Nueva Legislación Marítima Venezolana

Por: Ramón Antonio Castro Cortez ♣

ABSTRACTThe New Venezuelan Maritime Legislation

This paper presents the most important changes made to venezuelan maritime legislation as a result of coming into force several new laws: Organic Law of Acuatic Spaces, General Law of Ports, Coastal Areas Law, General Law of Marine and Related Activities, Maritime Commerce Law, Maritime Procedure Law and Fisheries Law. The purpose of this paper is not to carryout a detailed study about them, but rather review each law within its scope of application, key characteristics and importance of this matter. For this purpose, each law is reviewed separately, concluding that the new legislation regulates most of the fields of maritime commerce and shipping, but its efficacy will depend on the proper application of said laws.

KEYWORDS: Venezuelan Maritime Legislation, Organic Law of Acuatic Spaces, General Law of Ports, Coastal Areas Law, General Law of Marine and Related Activities, Maritime Commerce Law, Maritime Procedure Law, Fisheries Law.

RESUMEN

Este trabajo presenta los diversos cambios introducidos en la legislación marítima venezolana debido a la entrada en vigencia de varias leyes, a saber: Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, Ley General de Puertos, Ley de Zonas Costeras, Ley General de Marina y Actividades Conexas, Ley de Comercio Marítimo, Ley de

♣ Abogado, Universidad Católica Andrés Bello. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, Universidad Marítima del Caribe. Coordinador de la Línea de Investigación: "Derecho Marítimo", Universidad Marítima del Caribe.

Procedimiento Marítimo, Ley General de Puertos, Ley de Zonas Costeras y Ley de Pesca. El propósito de este trabajo no es hacer un estudio detallado de cada una de ellas, sino hacer una revisión de ellas donde se tome en cuenta su ámbito de aplicación, principales características e importancia. A tal fin, el autor hace una revisión de cada Ley por separado y concluye que la nueva legislación regula la mayoría de los ámbitos del comercio marítimo y la navegación acuática, pero que en todo caso su eficacia dependerá de las personas llamadas a aplicarla.

PALABRAS CLAVE: Legislación Marítima Venezolana, Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, Ley General de Marina y Actividades Conexas, Ley de Comercio Marítimo, Ley de Procedimiento Marítimo, Ley General de Puertos, Ley de Zonas Costeras, Ley de Pesca.

ANTECEDENTES

En fecha 26 de junio de 2000 entró en vigencia la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, la cual en su artículo 8 ordenaba al Ministerio de Infraestructura conjuntamente con el Consejo Nacional de la Marina Mercante, la elaboración de las propuestas para el Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (nombre que se le da en el propio texto de esta Ley) y de cualquier otra que fuera necesaria para la adecuación de la Legislación Marítima Nacional a la para entonces novísima Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

Tal mandato legal fue cumplido por el Ministerio de Infraestructura y el Consejo Nacional de la Marina Mercante mediante la creación de una Comisión que se encargaría de elaborar los proyectos de ley correspondientes, lo que dicha Comisión logró mediante el trabajo de los diversos Comités¹ que la integraban.

Posteriormente, la Asamblea Nacional, de conformidad con la Constitución, dictó una Ley que autoriza al Presidente de la República para dictar Decretos con Fuerza de Ley en las materias que se delegan (Ley Habilitante) y entre las que se encontraba la materia relativa a la

¹ Tales Comités eran el de Espacios Acuáticos, el Marítimo Administrativo y el Marítimo Mercantil.

adecuación de la legislación marítima nacional a los nuevos principios constitucionales así como regular la actuación del Estado y de los particulares en los espacios acuáticos y en las diversas actividades conexas con estos.

Una vez que el Presidente de la República fue habilitado para legislar sobre la materia, los diversos proyectos elaborados por la Comisión arriba mencionada, fueron entregados a la Vicepresidencia de la República, ente encargado de hacer la revisión definitiva de dichos Decretos Leyes.

Finalmente, en fecha 25 de Septiembre de 2001² se publica en Gaceta Oficial No. 37290 el primero de tales Decretos Leyes, es decir: el Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, siéndolo con posterioridad los restantes, esto es: los Decretos con fuerza de Ley General de Marina y Actividades Conexas, de Comercio Marítimo, de Procedimiento Marítimo, de Zonas Costeras, General de Puertos y de Pesca y Acuicultura.

A continuación se revisan cada uno de los Decretos Leyes que conforman la nueva legislación marítima venezolana, con la advertencia de que el presente artículo no pretende hacer un análisis jurídico profundo de ellos, sino antes bien, servir de presentación de las predicha legislación. Asimismo, por razones de practicidad se utilizará, a lo largo del trabajo, el término “Ley” en lugar de “Decreto Ley” e igualmente cada uno de estos se irán revisando en el mismo orden que se siguió para su publicación.

LEY ORGANICA DE LOS ESPACIOS ACUATICOS E INSULARES

La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares (LOEAI), por su carácter orgánico, está en el vértice superior³ de la nueva legislación

² Es de hacer notar que posteriormente se reimprimió dicho Decreto Ley, por supuestos errores materiales, quedando finalmente publicada en Gaceta Oficial No. 37330 de 22 de Noviembre de 2001.

³ Obviamente, queda a salvo la preeminencia que sobre esta tienen, primeramente, los Convenios Internacionales y, luego, la Constitución de la República. En este sentido, el autor en un trabajo suyo (2001) destaca: “la preeminencia que tienen los Convenios Internacionales sobre las

marítima y en ella se encuentran los principios generales que informan la materia en Venezuela.

La LOEAI entró en vigencia, tal como ella misma lo expresa, el 25 de Septiembre de 2001 una vez publicada en Gaceta Oficial No. 37290 de esa misma fecha. No obstante, la Ley fue objeto de reimpresión, por errores materiales⁴, y publicada nuevamente en Gaceta Oficial No. 37330 del 22 de Noviembre de 2001 y, en consecuencia, es esta versión “sin errores” la que debe ser estudiada.

La Ley está constituida por diecisiete títulos, a saber: Disposiciones Generales, De los Espacios Fluviales y Lacustres, Del Mar Territorial, De la Zona Contigua, De la Zona Económica Exclusiva, De la Plataforma Continental, Del Espacio Insular, De la Alta Mar, De los Fondos Marinos y Oceánicos, Del Patrimonio Cultural y Arqueológico Subacuático, de la Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas, De la Investigación Científica, De la Autoridad y Administración de los Espacios Acuáticos, Del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, Del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos, De la Jurisdicción Especial Acuática y las Actividades Conexas y, por último, De los Incentivos.

El objeto de la LOEAI es, según su artículo 1º, regular el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control de los espacios acuáticos e insulares de la República con base en las normas de Derecho Interno e Internacional.

La Ley señala también que los espacios acuáticos de la República comprenden todas aquellas áreas marítimas, fluviales y lacustres que integran el Espacio Geográfico Nacional. Otro tanto hace con el espacio insular el cual comprende los archipiélagos, islas, islotes, cayos, bancos

leyes internas, lo cual es reconocido inclusive por la nueva Constitución de la República, cuya Exposición de Motivos indica que aún en el caso de declaración de inconstitucionalidad de un tratado internacional, tal declaratoria no podría, en principio, ser opuesta como una justificación para incumplir dicho tratado, sin que se comprometa la responsabilidad internacional de la República”

⁴ Este es el argumento utilizado, por la Vicepresidencia de la República, en el oficio que le dirige al Ministro de la Secretaría de la Presidencia para solicitar la reimpresión.

y similares situados en el mar territorial, en el que cubre la plataforma continental o dentro de la zona económica exclusiva.

Asimismo, tal como puede inferirse del párrafo anterior, esta Ley contiene diversas disposiciones relativas a la regulación y extensión en el caso venezolano de algunos conceptos fundamentales de Derecho del Mar, tales como: mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental y alta mar.

Una de las grandes novedades de la LOEAI es la creación de un instituto autónomo, adscrito al Ministerio de Infraestructura, a los fines del ejercicio de la autoridad acuática y el cual tiene por nombre: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA).

Otro aspecto novedoso es la creación de la Jurisdicción Especial Acuática, que por medio de los tribunales que la integran, conocerá de todas aquellas causas que se produzcan con ocasión del comercio marítimo.

Por otra parte, la LOEAI dispone la creación del Registro Naval Venezolano (RENAVE) dirigido a llevar, de manera especializada, los asientos registrales de las diversas embarcaciones.

LEY GENERAL DE PUERTOS

La Ley General de Puertos (LGP) entró en vigencia en fecha 27 de Septiembre de 2001 mediante su publicación en Gaceta Oficial No. 37292; sin embargo, fue objeto de reimpresión por “errores materiales” en Gaceta Oficial No. 37331 de 23 de Noviembre de 2001 y, por tanto, es esta última la que se toma en cuenta a efectos de este estudio.

La LGP fue la primera ley ordinaria dictada en el marco de la nueva legislación del sector marítimo venezolano y está específicamente dirigida a regular el sub-sector puertos. La Ley está integrada por ciento once (111) artículos distribuidos en cinco (5) títulos, a saber: Disposiciones Generales, Del Ejercicio de las Competencias del Poder Público en Materia Portuaria, De la Administración Portuaria y De las Operaciones Portuarias, Del Régimen de Responsabilidad y, finalmente, De las Sanciones.

El objeto de la Ley en comentarios, que está contenido en el artículo 1º, es el de establecer los principios que informan el régimen de los puertos de la República así como su infraestructura y está orientada al

logro de la debida coordinación que debe existir, en la materia, entre el Poder Nacional y el Poder de los Estados.

La Ley bajo estudio es, según el artículo 2, aplicable a todos los puertos y construcciones de este tipo, sean marítimas, fluviales o lacustres sin importar que sean de propiedad publica o privada, de uso publico o privado e independientemente de la función que cumplan, sea comercial, pesquera, deportiva o de investigación.

El único aparte del artículo 8 expresa que, salvo las referidas al régimen de responsabilidad civil, las normas que rigen la materia portuaria son de orden publico, lo cual implica que estas disposiciones no pueden ser relajadas por los particulares.

Por ultimo, cabe destacar que la Autoridad Acuática es el ente rector de la materia portuaria y, por tanto, debe actuar como coordinador de las funciones que, de manera concomitante, realizan los otros organismos públicos y privados que interactúan en el sub-sector portuario.

LEY DE ZONAS COSTERAS

Tal como lo resalta la Exposición de Motivos de la Ley de Zonas Costeras (LZC), esta se encuentra enmarcada dentro del conjunto de leyes ordinarias que desarrollan y complementan los principios contenidos en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares.

La LZC entró en vigencia mediante su publicación en Gaceta Oficial No. 37319 de 7 de Noviembre de 2001; no obstante, debió se reimpressa por “errores materiales” quedando finalmente contenida en la Gaceta Oficial No. 37349 de 19 de Diciembre de 2001.

La Ley tiene cuarenta y nueve (49) artículos y está dividida en seis (6) títulos: Disposiciones Generales, Del Plan de Ordenación y Gestión Integrada de las Zonas Costeras, De la Conservación de las Zonas Costeras, Organización Institucional, De las Concesiones y Autorizaciones Administrativas y, por último, Régimen Sancionatorio.

El objeto de la LZC es, a tenor del artículo 1, establecer las normas que regularán la administración, uso y manejo de las Zonas Costeras teniendo en cuenta su conservación y aprovechamiento sustentable.

Por Zonas Costeras (artículo 2) se entiende “la unidad geográfica de ancho variable, conformada por una franja terrestre , el espacio acuático

adyacente y sus recursos, en la cual se interrelacionan los diversos ecosistemas, procesos y usos presentes en el espacio continental e insular”.

La LZC establece unos parámetros mínimos para el establecimiento de la extensión tanto de la franja terrestre como de la franja acuática, siendo en el primer caso de al menos quinientos (500) metros medidos perpendicularmente desde la proyección vertical de la línea de mas alta marea, hacia la costa y, en el segundo caso, de un ancho no menor de tres (3) millas náuticas sin que, en ningún caso, pueda exceder de los límites del mar territorial. Además, se dispone que la determinación definitiva de ambas franjas así como la determinación de estas en el caso de lagos y ríos serán hechas mediante ley.

LEY GENERAL DE MARINA Y ACTIVIDADES CONEXAS

La Ley General de Marina y Actividades Conexas⁵ (LGMAC) es una ley ordinaria que contiene, principalmente, las normas que conforman el régimen administrativo de la navegación.

La LGMAC entró en vigencia el día 9 de Noviembre de 2001 al ser publicada en Gaceta Oficial No. 37321 de esa misma fecha. Dicha Ley contiene trescientos (300) artículos repartidos en seis (6) títulos: Disposiciones Generales, Régimen Administrativo de la Navegación, Del Registro Naval Venezolano, De las Actividades Conexas y Servicios, De los Títulos, Licencias y Permisos de la Marina Mercante, de Pesca y Deportiva y, finalmente, De las Responsabilidades, Penas y Procedimientos.

El objeto de la Ley (artículo 1) es, básicamente, “regular el ejercicio de la Autoridad Acuática en lo concerniente al régimen administrativo de la navegación y de la gente de mar, lo pertinente a los buques de bandera nacional en aguas nacionales, internacionales o jurisdicción de

⁵ Este es el nombre correcto de la Ley y no “Ley General de Marinas y Actividades Conexas” (subrayado del autor) como aparece tanto en el sumario de la Gaceta Oficial correspondiente como en la Exposición de Motivos de la Ley. El nombre solo aparece correctamente escrito en dicha Gaceta Oficial (al inicio del texto de la Ley) justamente donde se da el nombre que tiene la Ley que se dicta.

otros Estados, estableciendo los principios fundamentales de constitución, funcionamiento, fortalecimiento y desarrollo de la marina mercante⁶ (*omissis*)”.

Esta Ley es de obligatorio cumplimiento para todo buque nacional y los extranjeros, así como también los hidroaviones cuando se encuentren posados en el espacio acuático nacional, a tenor de lo previsto en el artículo 4º. Asimismo, establece que cuando los buques de bandera nacional se encuentren en alta mar o en aguas territoriales o interiores de otro Estado, estarán sometidos a esta Ley en cuanto les sea aplicable.

Una novedad interesante es (artículo 17) la definición de buque y por el cual se entiende “toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión”. La novedad consiste, en palabras de la Exposición de Motivos, en “dejar atrás las diferencias entre buque, nave y accesorios de navegación”⁷, que como se sabe existían entre diferentes leyes, en el caso de los buques, e incluso en una misma ley, en el caso de los buques y los accesorios de navegación (*vgr.* Código de Comercio y Ley de Navegación).

Otra de las novedades más importantes de la LGMAC se encuentra en las normas inherentes a la organización y funcionamiento del Registro Naval Venezolano (RENAVE) que elimina el sistema de duplicidad de registro⁸ que existía en la materia en Venezuela.

⁶ Resulta contradictorio, al menos aquí, el uso del concepto “Marina Mercante” pues la propia Exposición de Motivos de la LGMAC indica que tal concepto fue ampliado al de Marina Nacional, el cual es incluso definido en el artículo 2 de la Ley.

⁷ Es por ello que no entendemos la diferenciación que hace el artículo 4º entre el término buque, que como se anotó es sumamente amplio hasta el punto que la Exposición de Motivos indica que “se define buque de una forma clara y amplia” (subrayado del autor), y construcción flotante, conclusión esta a la que resulta forzoso llegar cuando el legislador señala que la Ley es aplicable a los buques (encabezamiento y primer aparte) así como a cualquier construcción flotante (último aparte).

⁸ Anteriormente, a efectos de la determinación de propiedad, los buques

El nuevo sistema de registro simplifica los trámites pues el buque solo debe ser inscrito, bien en la Oficina Principal de RENAVE, que se ubicará en la sede principal del INEA, si el arqueo bruto del buque es igual o mayor de quinientas (500) unidades; o bien, en las Oficinas de RENAVE de la circunscripción acuática correspondiente si el arqueo bruto del buque es menor a quinientas (500) unidades.

Por otra parte, la Ley considera actividades conexas, entre otras, a las siguientes: la industria naval de construcción, las portuarias y de marinas, las de pilotaje, remolcadores y lanchaje, las de dragado y mantenimiento de canales de navegación, ayudas a la navegación, las labores de búsqueda, rescate y salvamento, los servicios de inspecciones navales y la educación náutica en los diferentes niveles del sistema educativo.

LEY DE COMERCIO MARITIMO

La Ley de Comercio Marítimo (LCM) es una ley ordinaria que recoge las disposiciones que regulan la actividades propias del comercio marítimo, por lo que sus normas son fundamentalmente de Derecho Marítimo Privado.

La LCM fue publicada en Gaceta Oficial No. 5551 Extraordinario de 9 de Noviembre de 2001; no obstante, el legislador estableció una *vacatio legis* de noventa (90) días, contados a partir de su publicación, por lo que no entró en vigencia sino hasta el día 9 de Febrero de 2002.

Del conjunto de las leyes que conforman la nueva legislación marítima venezolana esta es la más extensa, pues tiene cuatrocientos cincuenta y siete (457) artículos distribuidos en siete (7) títulos, a saber: Disposiciones Generales, Los Sujetos de la Navegación, El Embargo Preventivo de Buques, Privilegios e Hipotecas, Los Contratos de Utilización del Buque, Riesgos de la Navegación y; por último, Los Seguros Marítimos.

debían ser inscritos tanto en el Registro llevado por la Capitanía de Puerto correspondiente, a fines de obtención de la matrícula, como en la Oficina de Registro Subalterno competente en el lugar donde se expedía dicha matrícula

El objeto de la LCM es, según lo expresa su artículo 1º, “regular las relaciones jurídicas que se originan en el comercio marítimo y en la navegación por agua”.

En cuanto a su ámbito de aplicación, la Ley (artículo 2º) se aplica a “buques y a los hidroaviones nacionales o extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales⁹ de la República; a los buques nacionales que se encuentren en alta mar o aguas jurisdiccionales de otro país; a cualquier construcción flotante¹⁰ apta para navegar, carente de propulsión propia¹¹, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación destinada o no a ella, a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en el espacio acuático nacional, salvo disposición expresa en contrario establecida en la ley”.

De manera muy resumida y sin pretender abarcar todos los particulares contenidos en esta Ley, puede decirse que los aspectos más novedosos que presenta son, según lo indica su propia Exposición de Motivos, los siguientes:

- La creación de regímenes procesales especiales: lo cual se justifica por el carácter especialísimo que tiene el Derecho

9 Conviene dejar sentado que esta Ley utiliza el término “aguas jurisdiccionales” en lugar de “espacios acuáticos” que es el empleado en las restantes leyes que conforman la nueva legislación marítima venezolana, lo cual parece poco coherente y entraña un defecto de técnica legislativa. Prueba de lo anterior es que luego en el mismo artículo usa la voz “espacios acuáticos”, lo que hace más grave aún la incoherencia aludida.

10 Esta nueva mención al término “construcción flotante” acrecienta las dudas, que expresáramos anteriormente, en el sentido de que el propio legislador genera confusiones entre la pretendida amplitud de la definición de “buque” y esta categoría.

11 Pareciera que la razón (o sin razón) de emplear la expresión “construcción flotante” es la carencia de propulsión propia, pero aún así no tiene sentido pues este es un elemento que no es, en absoluto, tomado en cuenta en la definición legal de “buque”, que como se vio, está contenida en la LGMAC.

Marítimo así como por la gran movilidad que tiene un buque, que como parte de su esencia, entra en la jurisdicción de un Estado y rápidamente sale y penetra en la jurisdicción de otro Estado, lo que conlleva a que determinadas medidas judiciales deban tomarse con gran celeridad, lo que solo puede ser logrado a través de un procedimiento de carácter especial.¹²

- Se estatuye el sistema de limitación de responsabilidad, por el cual ante la ocurrencia de un daño el armador puede limitar su responsabilidad mediante la constitución de un fondo.
- A fin del cálculo de los perjuicios económicos resultantes del Comercio Marítimo, se establece como unidad de cuenta, siguiendo la tendencia de los más importantes Convenios Internacionales Marítimos, al Derecho Especial de Giro, el cual puede ser definido en criterio del autor (2001) como: “una unidad o valor financiero creado por el Fondo Monetario Internacional que se encuentra determinado por el monto de las transacciones internacionales y la importancia de las divisas de los cinco países con el mayor volumen de exportaciones de bienes y servicios a nivel mundial, cuales son el euro (media obtenida entre Alemania y Francia), el dólar, el yen y la libra esterlina”.

A los anteriores que, como se dijo, son los mencionados por la Exposición de Motivos, debe agregarse la puesta al día de esta normativa con los elementos y características propias de la navegación contemporánea e incluso la regulación por primera vez en el ordenamiento jurídico venezolano, de una serie de figuras e institutos marítimos como: los diversos contratos de utilización del buque, el contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, el contrato de remolque, etc.

12 Ciertamente, en esta materia es imprescindible disponer de procedimientos especiales expeditos; no obstante, resulta contrario a las mas elemental técnica legislativa el haber establecido algunos de estos procedimientos en la LCM siendo, como se verá *infra*, que fue dictada una Ley de Procedimiento Marítimo.

LEY DE PROCEDIMIENTO MARITIMO

La Ley de Procedimiento Marítimo (LPM) es una ley de carácter adjetivo que recoge los aspectos procedimentales que tendrán que ser tomados en cuenta por los tribunales marítimos al momento de conocer causas en las que corresponda aplicar el nuevo ordenamiento jurídico-marítimo venezolano.

La LPM fue publicada en Gaceta Oficial No. 5554 (Extraordinario) de 13 de Noviembre de 2001; sin embargo, por expresa disposición del legislador, no entrará en vigencia sino hasta seis meses después de su publicación, esto es, el 13 de Mayo de 2002.

Esta Ley es la más breve de todas las que fueron dictadas, pues solo contiene veintidós artículos. Asimismo, contiene un solo título: Del Procedimiento Marítimo, el cual está conformado a su vez por tres capítulos.

El artículo 1º establece que el objeto de la LPM es el de “establecer las normas que rigen el procedimiento ordinario en la Jurisdicción Acuática”. Sobre este punto es pertinente aclarar que se hace referencia al procedimiento ordinario a fin de diferenciarlo de aquellos procedimientos especiales contenidos en las otras leyes marítimas, así por ejemplo: el Procedimiento de Limitación de Responsabilidad del Armador, previsto en la Ley de Comercio Marítimo.

Lo precedentemente expuesto encuentra pleno respaldo en el último aparte del artículo 2º en el que se indica que: “las disposiciones y procedimientos especiales establecidos en las leyes respectivas, se aplicarán con preferencia a las normas generales y al procedimiento previsto en este Decreto-Ley”.

Igualmente, se establece que la jurisdicción de los tribunales marítimos se determinará con base en las leyes respectivas y en los Convenios Internacionales.

Tal como se indica en la LPM al igual que en la LOEAI, los tribunales marítimos se clasifican en tribunales de primera instancia y tribunales superiores.

Sobre su competencia, el artículo 6º dispone que los tribunales marítimos de primera instancia conocerán de todos los asuntos que les atribuya la ley e “igualmente de las acciones de amparo constitucional

que se susciten en la materia de su competencia, que no se correspondan con la jurisdicción contencioso-administrativa”.¹³

Por su parte, los tribunales superiores marítimos tienen las competencias típicas de un tribunal de alzada, cuales son el conocer de los recursos e impugnaciones ejercidas contra las decisiones y providencias de los tribunales de instancia.

En cuanto al procedimiento marítimo las disposiciones correspondientes indican que dicho procedimiento será oral y que será regido por los principios de brevedad, concentración, inmediación, gratuidad y publicidad.

Por último, debe destacarse como una de las innovaciones del procedimiento marítimo contenido en esta Ley, la posibilidad de que el demandado pueda reformar la contestación de la demanda, lo cual en el procedimiento civil ordinario solo le es permitido al actor con respecto a su libelo. Lo mismo puede decirse la consagración de una forma especial de citación, además de las tradicionales, en caso de acciones relativas a créditos marítimos.

13 A propósito de esta mención cabe plantear, aunque sea someramente, la aparente contradicción que existe en la separación que hace este artículo entre la jurisdicción especial acuática y la jurisdicción contencioso-administrativa, al menos en lo que a conocimiento sobre amparo constitucional se refiere, y el tema relativo a las facultades que en materia contencioso-administrativa parecieran tener los tribunales marítimos en virtud de la competencia genérica contenida en el numeral 18 del artículo 113 de la LOEAI, que les permite conocer “de cualquier otra acción, medida o controversia en materia regulada por la ley”. Es el caso que la LOEAI y otras leyes marítimas regulan asuntos relativos a la Autoridad Acuática y, consecuentemente, al régimen administrativo de la navegación, aspectos estos de los cuales pueden generarse controversias entre los particulares y el Estado; asimismo, el numeral 9 del artículo antes referido les otorga competencia para ventilar acciones derivadas con ocasión de los servicios públicos de pilotaje, remolque, lanchaje, señalización acuática, etc.

LEY DE PESCA Y ACUICULTURA¹⁴

Esta Ley recoge las normas que regulan los diversos aspectos implicados en el desarrollo de las actividades que permiten la explotación de los recursos pesqueros y acuícolas.

La Ley fue publicada en Gaceta Oficial No. 37323 de 13 de Noviembre de 2001; sin embargo, el legislador estableció una *vacatio legis* de quince (15) días contados a partir de su publicación, por lo que efectivamente entró en vigencia el 28 de ese mismo mes y año.

La Ley bajo estudio contiene 103 artículos distribuidos en diez títulos, a saber: Disposiciones Generales, Definiciones y Clasificaciones, De la Pesca, La Acuicultura y las Actividades Conexas, Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura, de las Autorizaciones para Ejercer las Actividades de Pesca, Acuicultura o Conexas, Del Fomento de las Actividades de Pesca y Acuicultura, de las Tasas, Del Ordenamiento de los Recursos Hidrobiológicos, De la Información y; finalmente, Inspección, Control y Procedimiento.

Según el propio texto de la Ley, esta se aplica cuando la pesca, acuicultura y actividades conexas se realicen en los espacios acuáticos de la República e incluso cuando se desarrollen actividades pesqueras fuera de los espacios acuáticos señalados, por buques pesqueros¹⁵ nacionales con base en convenios bilaterales sobre la materia o cuando lo hagan de conformidad con las normas respectivas del Estado en el que las efectúan.

¹⁴ El autor deja constancia que ha usado la palabra acuicultura en el título de este aparte, por cuanto la usada por el legislador (i.e. acuacultura) es absolutamente incorrecta, pues dicha palabra no existe en el idioma castellano, tal como puede constatarse en el Diccionario de la Lengua Española (2001). Es necesario señalar, finalmente, que dicho error no se presenta solo en el nombre de la Ley sino que además se repite tanto en la Exposición de Motivos como a lo largo de su articulado.

¹⁵ La Ley (artículo 9º, numeral 6) define buque pesquero así: “es toda construcción flotante apta para navegar en el medio acuático, cualquiera sea su clasificación y dimensión, utilizada para la captura o transporte de los recursos hidrobiológicos”.

Una de las principales innovaciones de esta Ley es la creación de un instituto autónomo que cumplirá funciones de órgano rector de las actividades pesqueras y acuícolas en Venezuela. El legislador ha denominado a dicho ente: Instituto Nacional de la Pesca y Acuicultura.¹⁶

En la Ley se califica a las actividades pesqueras y acuícolas como estratégicas por su impacto en la seguridad alimentaria de la población

Por otra parte, la Ley contiene una serie de disposiciones dirigidas a beneficiar a la pesca artesanal, una de las cuales, les confiere derechos exclusivos de pesca, por ejemplo, sobre los recursos pesqueros que se encuentren ubicados desde la línea de costa en una franja de hasta seis (6) millas de ancho.

Finalmente, el legislador trata lo relacionado con acuicultura de manera independiente y calificándola (artículo 23) como “una de las alternativas más convenientes para la producción de proteínas de origen acuático”.

PRINCIPALES LEYES QUE FUERON DEROGADAS

Como consecuencia de la entrada en vigencia de este conjunto de leyes han sido derogadas, entre otras, las siguientes leyes:

- Ley sobre Admisión y Permanencia de Naves de Guerra Extranjeras en Aguas Territoriales y Puertos de Venezuela
- Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a lo largo de las Costas Continentales e Insulares de la República de Venezuela
- Los artículos 1 al 6 de la Ley sobre el Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección de la Pesca y Espacio Aéreo
- Ley de Conservación y Saneamiento de Playas
- Ley sobre Privilegios e Hipotecas Navales

¹⁶ Como quedó anotado *supra* el error se manifiesta incluso en el nombre de este instituto.

- Libro II del Código de Comercio “Del Comercio Marítimo”; igualmente, los ordinales 3, 4, 5 y 6 del artículo 1090; el último aparte del artículo 1095; el primer aparte del artículo 1100 y los artículos 1116, 1117 y 1118 de dicho Código
- Ley de Títulos de la Marina Mercante
- Ley de Navegación
- Ley de Pilotaje
- Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional
- Ley de Pesca
- Ley de Pesca de Perlas

ADDENDA

Recientemente, la Asamblea Nacional aprobó el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional mediante ley publicada en Gaceta Oficial No.5559 (Extraordinario) de 19 de Noviembre de 2001. Dicho Convenio pasa a formar parte, de esta manera, de la Legislación Marítima Venezolana y por ello se menciona en este trabajo.

Por medio de este Convenio Internacional los Estados Contratantes se obligan a adoptar todos aquellos mecanismos necesarios para facilitar el tráfico marítimo internacional con el propósito de evitar demoras innecesarias a buques, personas y bienes que se encuentren a bordo.

Para el logro de tales fines, los Contratantes se comprometen a cooperar mediante la unificación de procedimientos, trámites, documentos y formalidades inherentes al tráfico marítimo.

CONCLUSIONES

1. Como consecuencia de la reciente entrada en vigencia de una serie de Decretos-Leyes dictados por el Ejecutivo Nacional se ha conformado una nueva legislación marítima en Venezuela.
2. El sistema seguido para ello fue el de dictar una ley orgánica que recoge los principios fundamentales de la materia y; además, se han dictado un conjunto de leyes que regulan los diferentes

ámbitos que integran el escenario marítimo, las cuales gravitan en torno a la ley orgánica antes aludida.

3. La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares recoge normas que regulan aspectos de Derecho del Mar, otras tantas sobre la Autoridad Acuática, creación de la Jurisdicción Especial Acuática y del Registro Naval Venezolano.
4. La Ley General de Puertos establece los mecanismos de coordinación entre las autoridades nacionales y regionales para un mejor manejo del sistema portuario nacional así como las funciones de la Autoridad Acuática en relación con los puertos.
5. La Ley de Zonas Costeras contiene el marco jurídico que regirá la administración y uso de las zonas costeras.
6. La Ley General de Marinas y Actividades Conexas establece, principalmente, el régimen administrativo de la navegación acuática así como los procedimientos que deben seguirse en el Registro Naval Venezolano.
7. La Ley de Comercio Marítimo contiene, básicamente, normas de Derecho Privado que regulan las actividades comerciales marítimas.
8. La Ley de Procedimiento Marítimo, de carácter adjetivo, arbitra las pautas que se habrán de seguir en el procedimiento marítimo ordinario que se desarrollará antes los nuevos tribunales marítimos.
9. La Ley de Pesca y Acuicultura recoge las regulaciones que deberán seguirse para el desarrollo de estas actividades comerciales.
10. Finalmente, se dictó la Ley Aprobatoria del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo que obliga a los Estados Partes a poner en práctica todos aquellos mecanismos que permitan eliminar retardos injustificados en el tráfico de buques, personas y bienes.
11. A manera de conclusión final, puede afirmarse que el éxito o fracaso en la realización de los fines de este conjunto de leyes dependerá de las personas llamadas a aplicarla.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Castro, R. (2001). "Régimen Jurídico del Transporte Marítimo de Hidrocarburos en Venezuela". Doctum Vol. 4, No. 1, pp. 193-235.
- Real Academia Española (2001). Diccionario de la Lengua Española. Madrid: Espasa Calpe.
- República Bolivariana de Venezuela. Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 37330, Noviembre 22, 2001.
- República Bolivariana de Venezuela. Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Gaceta Oficial de la República de Bolivariana de Venezuela, 37331, Noviembre 23, 2001.
- República Bolivariana de Venezuela. Decreto con Fuerza de Ley de Zonas Costeras. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 37349, Diciembre 19, 2001.
- República Bolivariana de Venezuela. Decreto con Fuerza de Ley General de Marina y Actividades Conexas. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 37321, Noviembre 9, 2001.
- República Bolivariana de Venezuela. Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 5551 (Extraordinario), Noviembre 9, 2001.
- República Bolivariana de Venezuela. Decreto con Fuerza de Ley de Procedimiento Marítimo. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 5554 (Extraordinario), Noviembre 13, 2001.
- República Bolivariana de Venezuela. Decreto con Fuerza de Ley de Pesca y Acuicultura. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 37323, Noviembre 13, 2001.
- República Bolivariana de Venezuela. Ley Aprobatoria del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 5559 (Extraordinario), Noviembre 19, 2001.

El Nuevo Régimen de Titulación de la Gente de Mar en virtud de la entrada en vigor de la Enmienda de 1995 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978

Por: María del Cielo Sánchez ♣

Oswaldo Vargas ♣

ABSTRACT

The New Certification of Seafarer Regime by virtue of entering into force of 1995 Amendment of 1978 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

Training for seafarers has always been an important matter of discussion of the International Maritime Organization (IMO), for such reason it was adopted the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 in order to establish global minimum standards for seafarers. The Convention was amended in 1995 and among other changes it included

♣ Abogada, Universidad Central de Venezuela. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante. Investigadora de la Línea de Investigación: “Derecho Marítimo” de la Universidad Marítima del Caribe. Profesora Asistente en las cátedras de Leyes Marítimas y Convenios Marítimos Internacionales, Universidad Marítima del Caribe.

♣ Ingeniero Industrial, Universidad Francisco de Miranda. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Marítimo, Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante. Magíster en Seguridad Marítima y Protección Ambiental, Mención Administración, Universidad Marítima Mundial. Coordinador de la Línea de Investigación: “Gestión del Transporte Marítimo” de la Universidad Marítima del Caribe. Profesor de la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Marítima del Caribe. Miembro del Instituto Náutico de Londres y de la Sociedad Americana de Calidad.

a revised Annex and new Code. This amendment entered into force on 1 February 1997, according to the tacit acceptance provisions, including Venezuela which did not present any rejection. According to the Convention each Party should ensure that certificates, endorsements and recognitions of seafarers are issued in the format provided by the convention. The transitional provisions allowed Parties to continue issuing, recognizing and endorsing certificates under the provisions of the Convention which applied immediately prior to 1 February 1997 until 1 February 2002. However, the STCW.7/Circ. 12 dated 25 January 2002 recommended that in cases where a seafarer's documentation complies with the requirements in force immediately before 1 February 2002, but is not in accordance with the requirements of STCW 95, port State control officers, until 31 July 2002, should issue only a warning to companies and to notify the seafarers and administrations concerned accordingly. In this cases, the Authors of this paper recommend to the States Parties of above mentioned convention to limit themselves to follow the 1995 amendments according to national and international legislation. The aim of this paper is to inform the maritime community about the end of the transitional provisions and the new regime of certificates according to 1995 amendments which entered into force from 1 February 2002.

KEYWORDS: Standards of Training, Certification and Watchkeeping, seafarer and STCW Code.

RESUMEN

La formación de la Gente de Mar siempre ha sido un punto importante dentro de la agenda de la Organización Marítima Internacional, por tal motivo se aprobó en 1978, el Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW), a objeto de garantizar estándares mínimos de formación a nivel global. Se hizo imperante una reforma al Convenio en 1995, enmienda que estuvo focalizada en la sustitución del Anexo del Convenio y en la creación del Código de Formación. Entre otras cosas, esta nueva versión exige a las Administraciones titular y refrendar a su gente de mar utilizando como reflexión los modelos que se agregan dentro del Anexo y Código. En este estudio los autores concluyen que Venezuela es Parte de la Convención del STCW-78 desde el 27-11-87; que en 1995 se realizó una enmienda al Anexo del Convenio y que Venezuela no se opuso expresamente a su aplicación, la cual entró en vigor internacional y nacional a partir del 01-02-1997.

Igualmente los autores indican que hasta el 02-02-2002 Venezuela pudo seguir expidiendo, refrendando y reconociendo los Títulos bajo el régimen del STCW-78, pero que a partir de esa fecha se debe hacer según las indicaciones del STCW-78 con las enmiendas de 1995. Además, aunque el 25 de enero de 2002, el Subcomité de Formación y Guardia del Comité de Seguridad Marítima, emitió la circular N° STCW 7/Circ. 12, en donde se recomienda a los oficiales del Estado rector del puerto, a no detener a los buques cuyos oficiales que no posean su título idóneo de conformidad con el STCW de 1978 con su enmienda de 199578-95, los autores recomiendan ceñirse estrictamente a las disposiciones del Convenio, en el entendido de titular, refrendar y reconocer según sea el caso, a la gente de mar antes de la fecha acordada (02-02-2002) de acuerdo con la legislación nacional e internacional vigente.

PALABRAS CLAVE: Normas de formación, titulación, guardia, gente de mar y el Código de formación.

INTRODUCCION

La Organización Marítima Internacional (OMI), elaboró un instrumento legal que establece estándares internacionales mínimos en materia de formación, titulación y guardia para la gente de mar, a los fines de aumentar los márgenes de seguridad de la vida humana y los bienes en el mar, y la protección del medio marino. Dicha convención nació en el seno de una conferencia internacional celebrada en Londres, Inglaterra, durante el verano de 1978, siendo adoptada el 07-07-1978. Empero no fue sino hasta el 28 de abril de 1985, que se cumplió lo determinado en el artículo XIV para la entrada en vigor:

El Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos veinticinco Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mundial de buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas de registro lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado los pertinentes instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con el Artículo XIII.

Venezuela, teniendo en cuenta la importancia del Convenio que ya había sido elaborado, decidió formar parte del mismo. En tal sentido, y en virtud del artículo 128 de la Constitución de 1961 (vigente para ese momento), en el cual se estableció que los tratados internacionales ratificados o adheridos por la República se aplican con preferencia a las leyes nacionales en cuanto se refieran a la misma materia, y que para ratificar o adherirlos, los tratados debían ser aprobados por el Congreso Nacional, es que se procedió a su adhesión. Dicho procedimiento se llevó a cabo y culminó con la publicación, en Gaceta Oficial Extraordinaria N° 3.878 de fecha 15-08-86, de la Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW 78). Venezuela depositó el instrumento de adhesión el 27-08-87, es decir, después de la entrada en vigor del Convenio, que según el numeral 4 del Artículo XIV del mismo indica:

Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Convenio adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

En otras palabras, dicho convenio está vigente para Venezuela a partir del 27-11-87.

Desde la entrada en vigencia de la convención de 1978 se esperó que la misma garantizara la competencia de los capitanes, oficiales y marinos en el desempeño de sus funciones a bordo. Sin embargo, la falta de precisión de las normas cuya interpretación fue dejada a “juicio de la Administración” aunada al hecho de que la gestión del transporte marítimo se hacía cada vez más especializada e internacional disminuyeron la eficiencia de la convención. Es por ello que, desde su entrada en vigor ha sufrido varias enmiendas siendo la mas importante la del año de 1995.

La primera de estas enmiendas, 1991, entró en vigor el 01-12-92. Estas tratan mayormente de las prescripciones adicionales necesarias para la implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (conocido por sus siglas en español SMSSM o en inglés GMDSS), el cual se implantó gradualmente desde el 01-02-92 hasta el 01-02-99. Dicho Sistema fue una enmienda al Capítulo IV del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, sufrió en 1988.

La segunda enmienda al STCW fue en 1994 (entrando en vigor el 01-01-96), las cuales sustituyen el Capítulo V, que trata sobre la formación especial de las tripulaciones de los buques tanques, por un texto nuevo.

En 1995, se efectuó la tercera enmienda, la cual será el objeto de estudio del presente estudio.

La cuarta enmienda (Mayo / Junio 1997) entraron en vigor el 01-01-99, las cuales fueron aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima mediante las resoluciones MSC.66(68) y MSC.67(68) y afectan a la Regla V/2, a la cual se le añade la modificación al párrafo tercero; se agrega la Regla V/3; se revisa el texto del párrafo 5 de la Sección A V/2; se añade el cuadro en la Sección V/2 se anexa una nueva sección (Sección A V/3) y se reenumera la Sección B V/a, b, c.

La quinta enmienda (1998) entrará en vigor el 01-01-03. Dichas enmiendas fueron aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima mediante la resolución MSC.78(70). Estas modificaciones apuntan al mejoramiento de los estándares mínimos de competencia de la tripulación de buques que transporten carga sólida a granel, las cuales están reflejadas en las Secciones A II/1 y A II/2 denominadas “Carga manejada y estibada con los niveles operacionales y gerenciales”. Además de las enmiendas anteriormente indicadas, el Comité de Seguridad Marítima aprobó también modificaciones a la Parte B (no obligatorias) del Código de Formación. Dichas enmiendas fueron promulgadas en dos circulares, STCW.6/Circ.6 y STCW.6/Circ.5, que están en vigor desde el 20-05-98 y 26-05-00, respectivamente.

A pesar que el Anexo ha sufrido muchas enmiendas, la reforma más importante la sufrió en 1995. En dicha reforma, se mantuvo íntegro el Convenio, pero el Anexo del mismo fue sustituido por uno nuevo y se agregó el Código de Formación en sus formas “A” y “B”. La forma para realizar las enmiendas al Convenio están contenidas en el artículo XII, indicando, a *grosso modo*, que cuando se realicen modificaciones al **CONVENIO** se harán mediante el mecanismo de “aceptación expresa”, es decir, los Estados deben declarar su conformidad en hacerse parte de la nueva “convención” a través del procedimiento de aprobación del tratado por el Legislativo. Distinto es el caso de las modificaciones al **ANEXO**, como fue el caso de la enmienda de 1995, por cuanto, y por indicación del mismo artículo citado en su literal vii se establece el mecanismo de “aceptación tácita” en los siguientes términos:

(...)

vii Toda enmienda al Anexo se considerará aceptada;

1.al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a la Parte a fines de aceptación; o

2.al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determinó en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliada.

No obstante, se considerará que las enmiendas no han sido aceptadas si, dentro del plazo fijado, ya más de un tercio de las Partes, ya un número de partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mundial de buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas de registro, notifican al Secretario General que rechazan la enmienda; ...

ix Toda enmienda al Anexo entrará en vigor con respecto a todas las Partes (omisis)seis meses después de la fecha en que se considere aceptada (omisis).

En resumen, la enmienda del 07-07-1995 entró en vigor internacional el 01-02-1997 y Venezuela no manifestó la objeción en su oportunidad, por lo anterior se desprende que también a partir del 01-02-1997 se aplica dicha enmienda en Venezuela, por cuanto en 1995 lo que se enmendó no fue el Convenio sino el Anexo, es decir, las obligaciones se mantienen vigentes desde 1978 (1987 para Venezuela), lo que cambia es la forma de desarrollar dichas obligaciones.

La enmienda de 1995 al Convenio STCW contempla varias fechas importantes, tal como se evidencia en el gráfico 1. En otras palabras, a nivel internacional se les está exigiendo a todas las compañías navieras, como es el caso de las venezolanas, que antes de esa fecha (02-02-2002) su gente de mar esté debidamente titulado y refrendado de acuerdo con el STCW 78-95, tal como se evidencia en el gráfico.

Las Administraciones tienen la responsabilidad de expedir el título idóneo y el refrendo del mismo a la gente de mar de su país. Dicha disposición se encuentra en la Regla I/1, numeral 1.24 del Anexo (1995) del Convenio de 1978, en donde se menciona que se entenderá por "Título Idóneo",

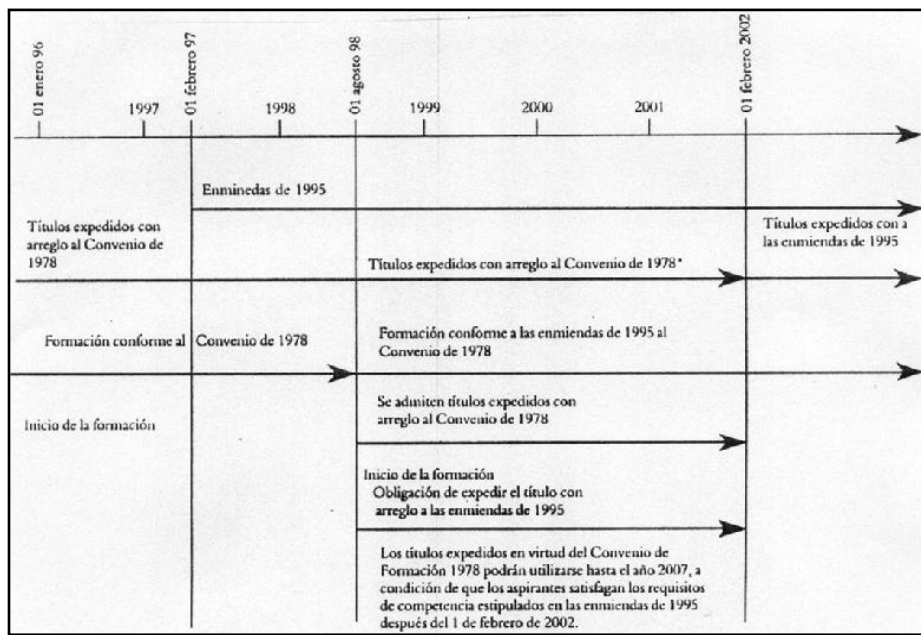


Figura 1: Fin del Período de Transición de la Enmienda de 1995

FUENTE: tomado de STCW-95.

(...) el expedido y refrendado con arreglo a las disposiciones del presente anexo, y que faculta a su legítimo titular para prestar servicio, en la calidad estipulada y desempeñando las funciones previstas para el nivel de responsabilidad especificado, en un buque del tipo, arqueo, potencia y medios de propulsión pertinentes mientras dura la travesía emprendida.

A fines didácticos es conveniente aclarar que en Venezuela la “Administración” encargada de la expedición tanto del Título como del refrendo del mismo es el Instituto de los Espacios Acuáticos (INEA), en virtud del artículo 86, numeral 5 del Decreto con fuerza de Ley de los Espacios Acuáticos e Insulares y por el artículo 247 del Decreto con fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas, en donde se menciona textualmente, que el INEA “expedirá los títulos, licencias y permisos, así como los refrendos y dispensas de la Gente de Mar a que

se refiere este Decreto Ley, previo cumplimiento de los requisitos exigidos en el reglamento respectivo”, el cual aún no ha sido aprobado.

A pesar de que este último artículo solo menciona al Decreto Ley y no al Convenio STCW, debe el lector recordar que tanto el artículo 128 de la Constitución de 1961 (ya mencionado), como el artículo 154 de la actual Constitución se estatuyen que

Los tratados convenidos por la República deben ser aprobados por la Asamblea Nacional antes de su ratificación por el Presidente o Presidenta de la República, a excepción de aquellos mediante los cuales se trate de ejecutar o perfeccionar obligaciones preexistentes de la República, aplicar principios expresamente reconocidos por ella, ejecutar actos ordinarios en las relaciones internacionales o ejercer facultades que la ley atribuya expresamente al Ejecutivo Nacional (Art. 154) (Negritas de los autores).

Al tener esta confirmación de que el INEA tiene la obligación de emitir títulos y refrendos a la Gente de Mar, se debe tomar en cuenta los principios rectores establecidos en el Artículo VI, del Convenio del STCW, en el cual menciona que

1) Se expedirán **títulos** de capitán, oficial o marinero a los aspirantes que, de acuerdo con los criterios que la Administración juzgue satisfactorios, reúnan los requisitos necesarios en cuanto a períodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes de conformidad con lo dispuesto en el Anexo del Convenio.

2) **Los títulos de capitán y de oficial** expedidos de conformidad con el presente Artículo **serán refrendados** por la Administración que los expida ajustándose al modelo dado en la Regla I/2 del Anexo y a lo prescrito en ésta. Si el idioma utilizado no es el inglés, el refrendo incluirá una traducción a ese idioma. (Negritas de los autores).

Estos artículos del Convenio STCW, remiten a la Regla I/2 del Anexo de 1978, en donde se determinaba que la Administración debía emitir un Título cuya única recomendación es que se hiciera en el idioma oficial de ese país con una traducción al inglés cuando este no fuere el oficial. Sin embargo, la misma Regla, en el numeral 3, establecía un modelo de refrendo de título y nunca el modelo de título (ver Figura 2).

Modelo de refrendo de títulos

REFRENDO DE TITULOS

(Sello oficial) (Pais)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978

El Gobierno de (*nombre del país*) certifica
Texto de los títulos y modelo de refrendo
 El infrascrito certifica } *

que el presente título/título núm. * se expide a favor de
(*nombre y apellidos del interesado*), a quien se
 considera plenamente competente para ostentar el grado de ** de
 conformidad con lo dispuesto en la Regla del Convenio
 internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente
 de mar, 1978, sin más limitaciones que las siguientes:

Indiquense las limitaciones o póngase "ninguna", según proceda }

Fecha de expedición del presente refrendo:

(Sello oficial) Firmado
 (Nombre y firma del oficial debidamente autorizado)

Fecha de nacimiento del titular:

Firma del titular:

Figura 2: Modelo de Refrendo de Títulos de acuerdo al Convenio de Formación de 1978

FUENTE: tomado de STCW-78.

Esa indicación exclusiva del refrendo hizo suponer a muchas Administraciones que el título podía tener cualquier forma, desde un diploma hasta un carnet, o, aún peor, que el modelo de refrendo podía asumir las veces de título, debido a que el texto del mismo comienza diciendo "... que el presente título/título num.", cuestión esta que parece lógica si las Administraciones se hubiesen estrictamente ceñido al texto del mismo.

Sin embargo este no fue el caso de la Administración venezolana la cual en su texto cambia la oración anterior recomendada por la Organización por "... que el presente refrendo del Título Nº ____ ...". De esta manera la Administración estaba aceptando que el actual documento era solo un refrendo (endoso) del título y por lo tanto el mismo debía ser también expedido en las mismas condiciones que el refrendo (ver Figura 3).

El título emitido por la Administración no tenía el mismo tenor que el refrendo. Del mismo no se podía inferir detalles muy importantes tales como los estándares de formación, competencia, limitaciones, etc., los cuales eran entonces confusamente refrendados.

Esta situación trajo como consecuencia mucha confusión al momento de expedir títulos y refrendos, razón por la cual fue necesaria y oportuna su enmienda en 1995. Uno de los tantos puntos modificados fue el de la titulación. Teniendo en cuenta que el artículo VI, ya anteriormente citado, permaneció inalterable al no modificarse el convenio, se mantuvo la responsabilidad sobre la Administración de expedir y refrendar, según sea el caso, los títulos otorgados a los capitanes, oficiales y marinos, pero se incluyó en la sección A-I/2 del Código de Formación los modelos de:

- Título expedido (ver Figura 4).
- Refrendo de la expedición de título (ver Figura 5).
- Refrendo del reconocimiento de un título (ver Figura 6).

De esta manera se elimina el vacío a este respecto dejado por el Convenio de Formación de 1978 y de su Anexo, y se aclara que todo capitán, oficial o marinero, según sea el caso, debe a partir del 01 de febrero de 2002 poseer un título idóneo y su refrendo expedido por la Administración de acuerdo con ciertos criterios indicados en el Convenio de 1978 con su enmienda de 1995.


 REPUBLICA DE VENEZUELA
 MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES
 DIRECCION GENERAL SECTORIAL DE TRANSPORTE ACUATICO

REFRENDO DE TITULO

Endorsement of Certificate

EXPEDIDO EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION
 In Accordance with International Convention on Standards of Training,
 TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978
 Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

EL DIRECTOR GENERAL SECTORIAL DE TRANSPORTE ACUATICO CERTIFICA QUE EL PRESENTE REFRENDO DEL
 The General Sectorial Director of the Aquatic Transportation Acknowledges that the present Certificate

TITULO N° _____ SE EXPIDE AL CIUDADANO _____ A QUIEN SE
 Number _____ is issued to _____ Who Has been

CONSIDERA PLENAMENTE COMPETENTE PARA DESEMPEÑAR EL CARGO DE: _____
 Found duly qualified As _____

DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LAS REGLAS _____ DEL
 In accordance with the provisions of regulations _____ of the

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR 1978
 International Convention on standards of training, Certification and watchkeeping for seafarers, 1978

SIN MAS LIMITACIONES QUE LAS SIGUIENTES: _____
 Without restrictions except for the following _____

FOTO
Photo

FIRMA DEL TITULAR
Signature of the Holder

ESTE CERTIFICADO
QUEDO REGISTRADO
BAJO EL N° _____
CON FECHA ____/____/____
EN EL LIBRO RESPECTIVO

TIMBRES FISCALES
Fiscal Stamps

FECHA DE NACIMIENTO Date of Birth		
DIA - Day	MES - Month	AÑO - Year

FECHA DE EXPEDICION Date of Issue		
DIA - Day	MES - Month	AÑO - Year

FECHA DE EXPIRACION Expiration Date		
DIA - Day	MES - Month	AÑO - Year

DIRECTOR GENERAL SECTORIAL
General Sectorial Director's Signature
DE TRANSPORTE ACUATICO

Figura 3: Refrendo de Título (Versión Venezolana)

FUENTE: tomado de Ministerio de Infraestructura, Dirección General Sectorial de Transporte Acuático

La Regla 1/2 aclara que el refrendo puede ser realizado como

recomienda la Organización en la Sección A-I/2 pero que la Administración puede hacer esta diligencia (el refrendo) en el propio título, es por esto que los autores de este trabajo coinciden en que si estos documentos serán objeto de inspección por parte de otros Estados miembros del Convenio, de conformidad con el artículo X y la Regla I/4 *in comento*, es aconsejable que los mismos deberían ceñirse a los modelos anteriormente mencionados de la Sección A-I/2.

TITULOS IDONEOS A PARTIR DEL 02 DE FEBRERO DE 2002

Teniendo en cuenta que a partir del 02-02-2002, terminó el período de vigencia de los documentos emitidos de conformidad con el Convenio 78, muchas Administraciones no han dado fiel cumplimiento de lo anterior. Motivado a ello, el SubComité de Estándares de Formación y Guardia del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, emitió, en fecha 25 de Enero del 2002 la Circular STCW.7/ Circ.12, en la cual la Organización recomienda a los oficiales que realizan las actividades de inspección del Estado rector del puerto, que en el caso de la gente de mar que no cumplan con la titulación exigidas por el Convenio de Formación de 1978 enmendado en 1995 anteriormente aclarada, no detengan al buque sino mas bien emitan una advertencia y concedan un periodo de gracia de seis meses para que la tripulación obtenga los títulos exigidos, que en cualquier caso no debe ser después del 31 de julio de 2002.

Sin embargo, tal como se evidenció en el gráfico 1, a partir del 02 de Febrero del 2002, todos los capitanes, oficiales y marinos deben poseer una titulación idónea lo cual constituye una prueba objetiva de que los mismos han alcanzado la competencia necesaria para el cumplimiento de sus funciones a bordo de acuerdo al Convenio en cuestión el cual es legislación nacional.

Es opinión de los autores que la Organización no midió las consecuencias y efectos legales y comerciales de la Circular STCW.7/Circ 12, por cuanto tiene carácter meramente recomendatorio únicamente para que el órgano encargado de las funciones del Estado rector del puerto, de conformidad con la OMI, no detengan al buque cuyos tripulantes porten la documentación acorde con el Convenio de 1978 y su enmienda de 1995. En otras palabras, prácticamente esta Circular esta sugiriendo a los oficiales del Estado rector de puerto a no

cumplir a cabalidad con la legislación marítima de los países en donde ellos realizan sus funciones.

(PAÍS)

**TÍTULO EXPEDIDO EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN,
TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978,
ENMENDADO EN 1995**

El Gobierno de certifica que es plenamente competente de conformidad con lo dispuesto en la regla del mencionado Convenio, en su forma enmendada, y apto para desempeñar las siguientes funciones, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se indican, hasta o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente título que figure consignada al dorso:

FUNCIÓN	NIVEL	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Su legítimo titular puede ejercer el cargo o cargos siguientes, que se especifican en las prescripciones pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.

CARGO	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Título N° expedido el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

De conformidad con el párrafo 9 de la regla 1/2 del Convenio, durante la prestación de servicios a bordo de un buque deberá estar disponible el original del presente título.

Fecha de nacimiento del titular

Firma del titular,

Fotografía del titular

Figura 4: Título**FUENTE:** tomado de STCW-95.

(Sello oficial)

(PAÍS)

**REFRENDO DE LA EXPEDICIÓN DE UN TÍTULO EN VIRTUD DE LO
DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS
DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA
GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO EN 1995**

El Gobierno de certifica que el título N° se ha expedido a favor de a quien se considera plenamente competente de conformidad con lo dispuesto en la regla del mencionado Convenio, en su forma enmendada, y apto para desempeñar las siguientes funciones, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se indican, hasta o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso:

FUNCIÓN	NIVEL	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Su legítimo titular puede ejercer el cargo o cargos siguientes, que se especifican en las prescripciones pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.

CARGO	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Refrendo N° expedido el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

De conformidad con el párrafo 9 de la regla 1/2 del Convenio, durante la prestación de servicios a bordo de un buque deberá estar disponible el original del presente título.

Fecha de nacimiento del titular

Firma del titular.

Fotografía del titular

Figura 5: Refrendo de la Expedición de Título

FUENTE: tomado de STCW-95.

(Sello oficial)

(PAÍS)

**REFRENDO DEL RECONOCIMIENTO DE UN TÍTULO EN VIRTUD DE LO
DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS
DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA
GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO EN 1995**

El Gobierno de certifica que el título N° expedido
a favor de por el Gobierno de o con su
autorización, está debidamente reconocido de conformidad con lo dispuesto en la regla 1/10 del
mencionado Convenio, en su forma enmendada, y que su legítimo titular está facultado para
desempeñar las siguientes funciones, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se
indican, hasta o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del
presente refrendo que figure consignada al dorso:

FUNCIÓN	NIVEL	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Su legítimo titular puede ejercer el cargo o cargos siguientes, que se especifican en las prescripciones
pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.

CARGO	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Refrendo N° expedido el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

De conformidad con el párrafo 9 de la regla 1/2 del Convenio, durante la prestación de servicios a
bordo de un buque deberá estar disponible el original del presente título.

Fecha de nacimiento del titular

Firma del titular:

Fotografía del titular

Figura 6: Refrendo del Reconocimiento de un Título

FUENTE: tomado de STCW-95.

Igualmente hay que hacer notar que el Anexo del Convenio, en la Regla I/14 párrafo 1.1., establece que la Administración deberá hacer recaer en las compañías navieras la responsabilidad de contratar gente de mar para el servicio a bordo garantizando que todos ellos posean la debida titulación de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio.

Todo lo anterior no puede ser visto en forma aislada, por cuanto las disposiciones del STCW están vinculadas directamente con las establecidas en el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, en su capítulo V (Seguridad de la navegación) Regla 13 establece que los “Gobiernos Contratantes se obligan, en relación con los buques de sus respectivos países, a mantener o, si es necesario, adoptar medidas que garanticen que (...) dichos buque llevarán dotación suficiente y competente”. El mismo Convenio en la Sección 6 del Capítulo IX del Código de Gestión de la Seguridad establece que será responsabilidad de la compañía que sus buques estén tripulados por gente de mar competente y titulada de conformidad con las correspondientes disposiciones nacionales e internacionales.

CONCLUSIONES

- 1) Venezuela es Parte de la Convención del STCW-78 desde el 27-11-87.
- 2) En 1995 se realizó una enmienda al Anexo del Convenio.
- 3) Venezuela no se opuso expresamente a la aplicación de la enmienda del Anexo.
- 4) La enmienda entró en vigor internacional y nacional a partir del 01-02-1997.
- 5) Hasta el 02-02-2002 Venezuela pudo seguir expidiendo, reconociendo y refrendando los Títulos bajo el régimen del STCW-78. A partir de esa fecha se debe hacer según las indicaciones del STCW-78 con las enmiendas de 1995.
- 6) Corresponde a la Administración, es decir, Ministerio de Infraestructura (INEA), la expedición del título y su refrendo correspondiente a los oficiales y marinos de conformidad con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, con su enmienda de

1995.

- 7) Las compañías navieras cuyas gente de mar asignada a cualquiera de sus buques que no posea la debida titulación podrán ser detenidos no solo con respecto al STCW sino también al CGS (ISM Code)
- 8) El 25 de enero de 2002, el Subcomité de Formación y Guardia del Comité de Seguridad Marítima, emitió una circular en donde se recomienda a las Administraciones, en su potestad de Estado rector del puerto, a no detener a los buques cuyas tripulaciones no posean aún su título de conformidad con el STCW de 1978 con su enmienda de 1995. El lapso acordado es por seis meses.
- 9) A pesar de lo anterior, los autores recomiendan dar cumplimiento lo antes posible a las disposiciones del Convenio, en el entendido de titular y refrendar a la gente de mar antes de la fecha acordada (02-02-2002), teniendo en cuenta que ya se venció el lapso que era hasta el 02-02-2002.

BIBLIOGRAFIA

- Asamblea Constituyente** (2000). Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial Nº Ext. 5453, del 24-03-2000.
- Organización Marítima Internacional** (1995). Enmiendas al Convenio de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.
- Organización Marítima Internacional** (1978). Convenio de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.
- Organización Marítima Internacional** (1974). Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- República Bolivariana de Venezuela** (2001). Decreto Nº 1437 con fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. Gaceta Oficial Nº 37.330, del 22-11-2001.
- República Bolivariana de Venezuela** (2001). Decreto Nº 1380 con fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Gaceta Oficial Nº 37.321, del 09-11-2001.
- República de Venezuela** (1986). Ley Aprobatoria del Convenio de

Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. Gaceta Oficial Nº Ext. 3.878, del 15-08-1986.

República de Venezuela (1982). Ley Aprobatoria del Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Gaceta Oficial Nº 32.597, del 08-11-1982.

Sánchez Froilán, María del Cielo (2001) Seguridad II. Material de estudio mimeografiado. Dirección de Investigación y Postgrado. Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe.

Subcomité de Formación y Titulación (2002). Circular STCW 7/Circ 12, del 25-02-2002.

Vargas Peña, Oswaldo José (2001) Seminario de Seguridad Marítima. Material de estudio mimeografiado. Dirección de Investigación y Postgrado. Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe.

Comercio, Logística y Transporte

Desarrollo de las Comunicaciones Marítimas y su Instrumentación en
Venezuela

Por: Guillermo AlvarezArráiz ♣

ABSTRACT

Development of Maritime Communication and its implementation in
Venezuela

The development of maritime communications has been in evolution through a long and continuous process of changes since remote times which allows us to remember the ancient warnings mechanisms used in the time of Columbus, for example, when the only hope for a man at high seas during an emergency was to shoot the air three times and hope for somebody to hear his signals. The influence of a notorious group of scientists had the vision of taking a communication system on board so as to warn other crafts and the authorities in case of an emergency, among then, the Italian Gugliermo M. Marconi, as the promoter of the initiative. Through the time other persons and technologies developed important advances in maritime communications creating the Global Maritime Distress and Safety System, which must be installed on board the ships and implemented by all Administrations being Parties of the International Convention of Safety of Live at Sea (SOLAS) 1974 and its amendment. In this paper a brief history of maritime communications is made, outlining the contribution of science and technology to its development as well as the situation about the application of the system in Venezuela.

KEYWORDS: Maritime Communications, Global Maritime Distress and Safety System Security, Technology.

♣Capitán de Altura. Especialista en Inspecciones Navales. Magíster en Gestión del Transporte Marítimo. Cursante del Doctorado en Estudios del Desarrollo (CENDES-UCV). Profesor Agregado de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UMC). Coordinador Docente de la Dirección de Investigación y Postgrado de la UMC.

RESUMEN

El desarrollo de las comunicaciones marítimas ha venido evolucionando a través de un largo y continuo proceso de cambios desde épocas remotas que permite recordar los rudimentarios mecanismos de aviso en tiempos de Colón, por ejemplo, cuando la única esperanza para un caballero en alta mar a la hora de una emergencia era realizar tres disparos al aire y tener la esperanza de que alguien escuchara la señal de socorro. Un notable grupo de científicos tuvo la visión de llevar a bordo un sistema de comunicaciones para poder alertar a otras naves y a las autoridades competentes en situaciones de emergencia destacándose, entre éstos, el italiano Gugliermo M. Marconi como el primer promotor de la iniciativa. Con el tiempo otras personas con nuevas tecnología desarrollaron importantes avances en las comunicaciones marítimas permitiendo el nacimiento del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo el cual debe ser colocado a bordo de los buques e implementado por todas las Administraciones Partes de la Convención internacional de seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974 y sus enmiendas. En este trabajo se hace un recorrido por la historia de las comunicaciones marítimas destacando la contribución de la ciencia y la tecnología para su desarrollo y cómo ha sido la situación en torno a la aplicación del sistema en Venezuela.

PALABRAS CLAVE: Comunicaciones Marítimas, Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y Tecnología.

INTRODUCCION

Los diferentes avances en las aplicaciones de la ciencia y la tecnología han transformado las estructuras de las escenas internacionales a través de los continuos cambios ocurridos con ocasión del desarrollo tecnológico, debiendo la comunidad internacional establecer normas acordes con dicha evolución.

El desarrollo de las comunicaciones marítimas ha estado marcado por un largo camino rodeado de cambios desde que el hombre comenzó a surcar los mares hasta la entrada en vigencia del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) el 1º de febrero de 1999. En este proceso la ciencia y la tecnología han desempeñado un papel crucial.

Cuando ocurre un accidente en el mar si no se recibe la llamada de alerta de socorro no hay posibilidades de un rescate y esta es la causa de la pérdida de muchas vidas por falta de medios eficaces para emitir una señal de emergencia. Antiguamente todo dependía del vigía y de la cercanía entre los náufragos y la posible ayuda.

Pasaron varios siglos hasta que la ciencia y la tecnología a través de un cúmulo de descubrimientos e innovaciones dieran con la invención del telégrafo, multiplicando así el alcance de la llamada, el número de receptores y la rapidez de respuesta. Estos avances permitieron que los buques en situaciones de emergencia pudieran emitir señales de socorro utilizando el Código Morse Continental para ser asistidos por otros buques de la forma más expedita.

Con la aparición del telégrafo y con los avances de los sistemas de radio los problemas no finalizaron, debiendo la Organización Marítima Mundial (OMI) implementar un sistema más seguro y de fácil manejo para todos los oficiales que realizan guardia de puente, dando como resultado el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

El SMSSM tiene la finalidad de automatizar las comunicaciones de socorro entre los buques y los Centros de Coordinación de Rescate distribuidos a lo largo de las zonas costeras marítimas de cada Estado. El Sistema también prevé difundir la información de seguridad mediante la emisión automática de avisos a los navegantes y alertas meteorológicas.

A partir de la aparición del sistema, solo los países avanzados comenzaron a experimentar con los modernos equipos logrando adecuar y dotar sus estaciones costeras con los constantes cambios tecnológicos y poder cumplir con la fecha de entrada en vigor mencionada *supra*, fecha estipulada en el Capítulo IV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974. Lamentablemente algunos países del tercer mundo no han implementado el sistema, como por ejemplo Venezuela.

La tecnología utilizada en el ámbito de las comunicaciones también generó un efecto internacional conocido como *interdependencia*, producto del desarrollo y del crecimiento industrial, así como de la ruptura de las barreras y el fenómenos de colaboración entre las naciones. Como ocurrió con la creación del SMSSM.

La *interdependencia* no es más que el fenómeno ocurrido en virtud del cual el progreso de la ciencia y la tecnología han necesitado ir más allá de los recursos “domésticos”, requiriendo para su perfeccionamiento, y en algunos casos su surgimiento, de la interacción o dependencia de la comunidad internacional, relativa a la globalización del conocimiento y de la tecnología.

El trabajo se organiza en tres secciones. La primera abarca desde los primeros pasos de las comunicaciones marítimas hasta la creación del SMSSM, en la segunda parte se describe las características y beneficios del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y en la tercera se analiza el caso específico de la Administración Marítima venezolana (actualmente llamada “Administración Acuática”).

DESARROLLO DE LAS COMUNICACIONES MARITIMAS

Antes de la invención y la utilización de la telegrafía, la navegación se caracterizaba por presentar largos periodos de silencio. Este silencio duraba días e incluso meses, y desde que la tierra desaparecía en el horizonte hasta que reaparecía en la lontananza, el buque no era mas que un pequeño mundo cerrado y aislado del resto de la humanidad, sin posibilidad de recibir la más remota ayuda para cualquier necesidad perentoria (Valery Ponti, 1969).

Los armadores sabían cuándo sus naves partían, pero para saber el tiempo de arribo había que confiar en el cálculo de probabilidades y esperar que ningún naufragio en alta mar afectara sus flotas donde la única manera de alertar a otras embarcaciones era disparando tres tiros al aire, con la esperanza de que algún buen samaritano escuchara la señal y acudiera al sitio de la emergencia a prestar la ayuda necesaria.

Quedaba de manifiesto que el riesgo estaba estrechamente ligado a la navegación, concepto compartido por todo el mundo, razón por la cual un grupo de tecnólogos, como por ejemplo el ingeniero eléctrico Guglielmo Marchese Marconi, pensaron en cómo llevar las señales Morse a los buques tomando como referencia una vasta gama de experiencias y aportes de un nutrido grupo de científicos, que le permitieron desarrollar un formidable instrumento de comunicación: el telégrafo.

Los primeras acciones de los científicos tuvieron su origen mientras experimentaban con la electricidad, aparecieron varias teorías para

explicar los diversos fenómenos eléctricos producidos, creyéndose al principio que la acción eléctrica se ejercía a distancia sobre los distintos cuerpos capaces de experimentarla. Pero el descubrimiento de la corriente eléctrica vino a cuestionar aquella acción misteriosa.

El danés Hans Christian Órsted descubrió el 21 de julio de 1820 que una cometa eléctrica podía influir sobre una aguja magnética y, en una carta, dio a conocer su sensacional descubrimiento a los científicos de todo el mundo: existía una relación entre la corriente eléctrica y la potencia. Había nacido el electromagnetismo, que los inventores intentaron utilizar rápidamente para emitir mensajes por largas distancias construyendo diferentes aparatos telegráficos. A finales de la década de 1830 se había logrado un nivel técnico aceptable para el nuevo sistema de telecomunicación, que se llamó genéricamente *Telégrafo Morse* en homenaje a quien creó en 1838 el alfabeto telegráfico: el norteamericano Samuel P.B. Morse.

Michael Faraday (1791-1867), expresó claramente su incredulidad acerca de tal acción, y en 1831 movió un imán a través de un rollo de alambre y encontró que al cambiar los campos magnéticos se produce la corriente eléctrica. Enseguida comprendió que la corriente no existe fuera de una fuente de voltaje generalmente conocida como batería o fuerza electromotriz.

En 1835, realizando estudios para mejorar las baterías, observó que la corriente eléctrica se propagaba como si existiesen partículas discretas de electricidad. La clave del experimento de Faraday es el mundo cambiante. Cuando el campo magnético cambió, se produjo la corriente y esta pudo ser medida con un Galvanómetro.

De sus experimentos él pudo concluir lo siguiente:

- a) El nivel de voltaje inducido en un rollo es proporcional a la rata de cambio en el campo magnético.
- b) El voltaje inducido en un alambre es proporcional el número de vueltas en el rollo de alambre (N).
- c) Si una barra magnética se empuja a través de un rollo de alambre, induce el voltaje.

Las ideas de Faraday no cayeron en el olvido y su compatriota James Clerk Maxwell (1831-1879), las recogió treinta años después, para traducirlas al lenguaje matemático, sacando de ellas las consecuencias

más trascendentales. Maxwell pudo demostrar lo que Faraday sólo podía especular al involucrar las ondas electromagnéticas matemáticamente: la relación existente entre la electricidad y los campos magnéticos. El desarrollo de la radio, el radar y la televisión tuvieron sus orígenes en estos principios.

Según Maxwell, al unir los polos de una batería eléctrica con dos placas metálicas, separadas entre sí por un pequeño espacio aislante, cuyo conjunto forma lo que en electricidad se llama un condensador, en el momento de cerrar el circuito se produce una corriente de desplazamiento, de manera que en los diversos puntos del aislante la energía eléctrica se acumula en forma de un estado de tensión, es decir, de tracción, en el sentido de corriente y de presión en sentido perpendicular.

Diversos experimentos realizados tendían a demostrar la analogía entre los fenómenos luminosos, caloríficos y los eléctricos, y Faraday emprendió la tarea de comparar entre sí sus velocidades de propagación, entrando con este motivo en relación con Maxwell, que entonces ocupaba una cátedra en el *King's College* de Londres.

Diversos experimentos dieron como resultado una velocidad de desplazamiento de 300.000 kilómetros por segundo y esto indujo a Maxwell a considerar que la luz, el calor y la electricidad no eran otra cosa que vibraciones del éter, de diferentes longitudes de onda, quedando así establecida la naturaleza electromagnética de la luz y del calor.

La teoría de Maxwell, que forma una asombrosa edificación científica, se completa con diversos aportes de matemáticos ilustres, entre los cuales destaca Helmholtz, generando la investigación de la posibilidad de producir ondas electromagnéticas que se propagasen a distancia, tal como los cálculos de Maxwell proponían.

Las primeras tentativas fueron realizadas por el profesor Fitzgerald, de Dublín, pero no dieron resultados prácticos hasta que, en 1888, el físico alemán Heinrich Rudolph Hertz (1857–1894), que desconocía las investigaciones de Fitzgerald, emprendió la misma tarea de hacer entrar en vibración eléctrica el líquido (éter) hipotético de Maxwell.

Conseguida la producción de ondas electromagnéticas, era necesario revelar sus efectos o, en otros términos, explorar el espacio modificado por la presencia de dichas oscilaciones para comprobar su existencia. A

este objeto Hertz ideó un sencillo aro metálico abierto terminado en dos puntas metálicas muy próximas, al que dio el nombre de **resonador**.

Extendiendo esta analogía entre las oscilaciones electromagnéticas de su aparato, Hertz previó la posibilidad de provocar oscilaciones en otro circuito eléctrico, de la misma frecuencia de vibración. Este circuito es el resonador, formado por un sencillo hilo de cobre, provisto de una solución de continuidad cuya anchura más o menos grande puede graduarse por medio de un tornillo.

Después de regularlo convenientemente, Hertz recorrió el espacio existente alrededor del oscilador y así pudo comprobar que se producían chispas entre los extremos del aro del alambre en el mismo instante en que el oscilador producía las suyas. Este experimento sirvió para confirmar las ideas de Maxwell y dejó entrever la posibilidad de producir ondas eléctricas a distancia y captarlas mediante un aparato adecuado. Fue, pues, la primera tentativa de radiocomunicación por medio de las ondas electromagnéticas, y el primer resultado práctico del que había de germinar toda la serie de experimentos que marcan la senda hasta el perfeccionamiento de la telefonía sin hilos.

El descubrimiento de Hertz, aunque permitió comprobar la existencia de las ondas electromagnéticas y sus propiedades análogas a las de las ondas luminosas, confirmando así la teoría de Maxwell, no tuvo resultados prácticos inmediatos, porque el resonador, que revelaba la presencia de las ondas, únicamente podía funcionar a muy corta distancia del aparato que las producía.

Pero, en 1884, CalzecchiOnesti descubrió la conductibilidad eléctrica que toman las limaduras de hierro en presencia de las ondas electromagnéticas, es decir, de las ondas hertzianas, como así se llamaron en memoria del descubrimiento de Hertz. Fundándose en estas propiedades de las limaduras de hierro, Branly, profesor del Colegio de Francia, inventó en 1891 el aparato llamado **cohesor**, que siendo mucho más sensible que el resonador de Hertz, permitió hacer patente la existencia de las ondas a distancias mucho más considerables.

El cohesor de Branly consta de un tubo de cristal dentro del cual se encuentran limaduras de hierro, algo apretadas, entre dos polos metálicos que se comunican con una pila eléctrica. La resistencia de las limaduras es demasiado elevada para que pase la corriente de la pila, pero en presencia de una onda hertziana dicha conductibilidad aumenta y la corriente que pasa por el aparato puede hacerse patente haciendo

sonar un timbre eléctrico.

Con el aparato de Branly podían hacerse patentes las ondas hertzianas a distancias mucho más considerables que con el resonador de Hertz, pero, de todos modos, no podían obtenerse todavía aplicaciones prácticas. El ruso Popov creyó encontrar en el tubo de Branly un aparato sensible para revelar la marcha de las tempestades, pues las descargas eléctricas de las nubes tempestuosas provocan la formación de ondas, capaces de ser reveladas por el cohesor.

Después de perfeccionar este aparato, Popov añadió al sistema receptor un hilo metálico extendido en sentido vertical, para que, al elevarse en la atmósfera, pudiese captar mejor las oscilaciones eléctricas. Este hilo estaba unido por uno de sus extremos a uno de los polos del cohesor, mientras que el otro extremo comunicaba con tierra y así cualquier diferencia de potencial que se estableciese entre dichos polos, provocada por el paso de una onda electromagnética procedente de las nubes tempestuosas, hacía sonar el timbre del aparato, cuyo repiqueteo más o menos frecuente daba idea de la marcha de la tempestad. De este modo nació la primera **antena**, llamada así porque, para sostener el hilo metálico ideado por Popov, debía emplearse un soporte de aspecto parecido a los mástiles o antenas de los buques.

El oscilador de Hertz, el detector de Branly y la antena de Popov eran, pues, los tres elementos indispensables para establecer un sistema de radiocomunicación, pero era necesario también constituir un conjunto que pudiese funcionar con seguridad para tener aplicaciones comerciales.

Nadie había podido conseguirlo, hasta que en 1895 Marconi realizó experimentos definitivos que le proporcionaron el título de inventor del telégrafo, paternidad dada sin ningún tipo de discusión

Marconi era muy joven, casi un niño, cuando en el jardín de su casa realizó los primeros experimentos que le debían dar renombre universal. Había nacido en Italia en 1874. Mientras su padre agricultor, soñaba que su hijo seguiría sus pasos, Marconi tenía otros planes. Al llegar a la Universidad de Bolonia fue motivado al escuchar las conferencias del profesor Righi, que estaba realizando ensayos sobre las ondas hertzianas y su propagación. Marconi, vivamente interesado por los experimentos de Righi, quiso repetirlos en su propia casa, consiguiendo transmitir y recibir señales, primero en el interior de las habitaciones y luego de un lado a otro del huerto de la casa.

Sus primeros ensayos de Pontecchio de Reno 1895 le hicieron concebir la grandiosa idea acerca de la posibilidad de la radiocomunicación para los buques, pero en su país no encontró, de momento, la colaboración necesaria debiendo dirigirse a Francia, cuando aún no había cumplido veintidós años.

El inventor solicitó del Gobierno francés autorización para tratar de establecer comunicación radiotelegráfica entre Antibes, en la Costa Azul, y la isla de Córcega, para este estudio instaló sus equipos en el faro de la primera ciudad y en un lugar adecuado de la isla, sus aparatos emisores y receptores, pero no consiguió resultados satisfactorios y sus recursos iban agotándose.

Un día en que Marconi se dirigía al faro para reanudar sus experimentos, conoció casualmente a un lord inglés que pasaba unos días en la Costa Azul y que después de escuchar los proyectos del inventor se interesó grandemente por ellos.

Marconi pasó entonces a Inglaterra, donde finalmente pudo procurarse ayuda económica y técnica y, después de haber realizado diferentes pruebas ante la dirección inglesa de Correos, del Estado Mayor del Ejército y del Almirantazgo, formó en 1897 una sociedad para la explotación de su patente, pudiendo establecer por primera vez la comunicación por telegrafía sin hilos a la distancia de 15 kilómetros en el País de Gales y algo más tarde entre Francia e Inglaterra, a través del Canal de la Mancha (1899).

Animado por estos resultados, Marconi decidió intentar la comunicación transatlántica, y a este efecto se embarcó en 1901 para Terranova, donde montó una estación emisora y receptora que debía comunicarse con Inglaterra. Al principio las recepciones de las señales emitidas eran muy defectuosas, y cuando el inventor informó que en el mes de diciembre había conseguido oír algunas “eses” del alfabeto Morse, letra que, como es sabido, está formada por tres puntos, su dato fue recibido con el mayor escepticismo.

No desmayó Marconi en la empresa, sino todo lo contrario y, el 12 de diciembre de 1901, a las once y media de la mañana, Marconi y sus dos compañeros instalados en la cabina receptora de las costas de Terranova, oyeron perfectamente las señales radiotelegráficas del operador de la estación emisora de Poldhu, en Cornwall.

Este hecho tan trascendental causó gran sensación en todo el

mundo, y, sobre todo, entre los hombres de ciencia, que hasta entonces se habían mostrado escépticos acerca de la transmisión de las ondas hertzianas a grandes distancias por causa de la curvatura de la Tierra. Por vez primera en el mundo un hombre había sido capaz de enviar señales a través del océano Atlántico, y, sobre todo, las había lanzado con la fantástica velocidad de la luz, es decir, a 300.000 kilómetros por segundo.

Demostradas por Marconi las grandes posibilidades de la radiocomunicación, una verdadera pléyade de ingenieros e investigadores de todas las naciones fueron por el camino tan brillantemente abierto, para perfeccionar los aparatos emisores y receptores.

Otro aporte fue realizado por el alemán Heinrich Daniel Ruhmkorff (1803-1877) dedicado a los estudios de la imanación rotatoria producida por un campo magnético giratorio, así como diversos problemas de electricidad y magnetismo. Se hizo célebre por la invención del **carrete** que lleva su nombre, el cual produjo chispas de alta frecuencia. Estos carretes evolucionaron con el tiempo construyéndose cada vez más potentes, y pronto se sustituyeron, en las grandes instalaciones, por máquinas eléctricas o alternadores de alta frecuencia, capaces de proporcionar la energía de varios centenares de kilovatios.

Así pudieron establecerse muy pronto diversas estaciones emisoras transatlánticas, que unieron a las naciones con sus colonias y con los demás países en una red invisible de ondas que cruzaban el espacio continuamente, sin obstáculos de ninguna clase. Los aparatos receptores fueron también perfeccionándose rápidamente y se hicieron cada vez más sensibles. El tubo de Branly fue substituido por los llamados **detectores electrolíticos**. Consistían éstos en un tubito de vidrio en cuyo interior se había soldado un fino hilo de platino, cuyo diámetro era de una o dos centésimas de milímetro. Un poco de mercurio, introducido dentro del tubo, permitía que el hilo estuviese en comunicación eléctrica con el polo positivo de una pila, la cual cerraba su circuito con un teléfono y una varilla de platino, de un diámetro cualquiera, sumergida, junto con el tubo, dentro de un vasito de agua acidulada con ácido sulfúrico.

Conseguido el aumento de alcance de las estaciones emisoras a causa de su potencia cada vez mayor y de la sensibilidad de los receptores, pronto pudieron aplicarse a las grandes instalaciones los

sistemas automáticos de emisión y recepción telegráficas, con lo cual se consiguió un rendimiento extraordinario que permitió establecer servicios particulares y de prensa entre todos los países del mundo.

Además, hacia 1899 entró a formar parte de la Sociedad Marconi, el profesor J. Ambrose Fleming, nacido en Lancaster en 1849, quien durante toda su vida se había dedicado a los estudios de física y técnica en general. Este hombre, que era un veterano en los trabajos técnicos, descubrió la válvula eléctrica o válvula termoiónica que lleva su nombre y que, perfeccionada luego por el americano De Forest, revolucionó por completo la radiocomunicación.

Finalmente, los estudios de Armstrong (1912) permitieron usar los tubos termoiónicos inventados por Lee De Forest para producir ondas hertzianas. Efectivamente, todo impulso eléctrico captado por la rejilla de uno de estos tubos puede ser recogido, amplificado, en el circuito de ánodo.

Todo el cúmulo de conocimientos y experimentos ideados por los científicos y técnicos anteriormente citados trajeron como consecuencia el desarrollo de un transmisor y receptor fiable como respuesta al problema central de la comunicación a distancia sin hilos y sin el uso de un vehículo intermediario. Fue así como nació la “radio” la cual fue, como bien lo comenta Landes (1979), el primer producto de una nueva tecnología electrónica que desde entonces se ha desarrollado más allá de lo imaginado por sus creadores y aún hoy da lugar a innovaciones de gran importancia económica.

Además de la importancia económica de la radio, su historia es de interés para el historiador porque permite esclarecer el carácter del progreso tecnológico moderno. Lo curioso de su nacimiento es que conjuga las características más importantes del avance tecnológico moderno, es decir, “la combinación entre investigación de grupo y genio individual, entre búsqueda sistemática y descubrimiento fortuito” (Landes 1979).

Las consecuencias de la radiocomunicación han sido tan extraordinarias que han traído como consecuencia la posibilidad de establecer la comunicación radiotelegráfica no solo a través del Atlántico sino a todo el mundo.

Desde 1900 hasta 1910 se construyeron centenares de rudimentarios transmisores y receptores, que contribuyeron al lanzamiento de los

primeras alertas de emergencia S.O.S., por ejemplo en la colisión entre los buques trasatlánticos *Florida* y *République* en el Atlántico en 1909, fueron muchos los buques cercanos que captaron la señal de emergencia y lograron prestar socorro.

El año de 1912 significó para Marconi lo que Microsoft Office fue para Bill Gate, el despertar de una nueva era. El tiempo se encargó de demostrar que Marconi no estaba equivocado. A raíz del hundimiento del *Titanic* (que se comentará más adelante), se realizó un acuerdo entre Marconi y la Línea Marítima de la *Star White* (compañía armadora del *Titanic*) para facilitar un servicio gratuito para la emisión de mensajes de socorro, un poco tratando de evitar lo que había sucedido con el mencionado trasatlántico.

Es así como surgen en los países, más específicamente en aquellos cuyos armadores son de buques trasatlánticos, la necesidad de la creación de las primeras asociaciones de radio.

La asociación decana fue la *Radio Society of Great Britain* (RSGB) que se constituyó en Londres en el año 1913 y un año más tarde nace la *América RadioRelay League* (ARRL) de los Estados Unidos, hoy la mas importante del mundo. Gracias a la radiocomunicación ha podido establecerse un contacto rápido entre los diversos pueblos de la Tierra y se han facilitado en gran manera los intercambios comerciales.

Además, en el terreno de la navegación marítima, la telegrafía sin hilos ha prestado incontables servicios y ha hecho disminuir extraordinariamente los peligros a través de los sistemas de notificación para buques. Posteriormente esta tecnología fue desarrollándose trayendo como consecuencia la aparición de la radio y de otros equipos para la comunicación, como por ejemplo el teléfono y, más recientemente, gracias a la interdependencia originada por los fenómenos de industrialización e intercambio entre naciones de todo tipo de datos e informaciones de sus experiencias, el nacimiento de sistemas de comunicación satelital, como lo es el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARITIMA

El hundimiento del trasatlántico *Titanic*, ocurrido en 1912, trajo como consecuencia que las naciones más desarrolladas tomaran conciencia de la importancia de la implementación de medidas mínimas de

seguridad sobre todo en la construcción de los buques, equipos de información y comunicación, entre otros, los cuales para la fecha no estaban reglamentados de forma obligatoria.

A raíz de lo anterior, el Gobierno del Reino Unido propuso la celebración de una conferencia internacional para elaborar nuevos reglamentos. A la conferencia asistieron representantes de 13 países, y del seno de la misma se produjo el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, mejor conocido como el Convenio SOLAS. Dicho instrumento legal fue adoptado el 20-01-1914 y, dentro de su estructura, reunió las disposiciones creadas por el comité nombrado por el *Bulkhead and Watertight Compartment's Committee*, las cuales trataban de la seguridad de la navegación de todos los buques mercantes; la provisión de mamparos estancos resistentes al fuego; dispositivos de salvamento y dispositivos de prevención y extinción de incendios en buques de pasaje. Otras prescripciones trataban de la instalación de equipo de radiotelegrafía en los buques que transportasen más de 50 personas. La conferencia acordó también establecer un servicio de vigilancia de hielos en la ruta del Atlántico Norte, debido a que el *Titanic* no recibió información sobre los témpanos de hielo de la zona (Sánchez, 2001).

Se tenía el propósito de que el Convenio entrara en vigor en julio de 1915, pero para entonces había estallado la Primera Guerra Mundial y no pudo hacerse, si bien muchas de sus disposiciones fueron adoptadas por diversas naciones.

En 1927, sin embargo, se formularon propuestas para la celebración de otra conferencia, que tuvo lugar en Londres en 1929. Esta vez acudieron a la misma representantes de 18 países. La conferencia adoptó un nuevo Convenio SOLAS que básicamente contemplaba la versión de 1914, pero incluía varias reglas nuevas, la cual entró en vigor en 1933.

Para 1948, los adelantos técnicos habían hecho que el Convenio de 1929 quedara obsoleto y, una vez más, el Reino Unido fue el país anfitrión de una conferencia internacional en la que se adoptó el tercer Convenio SOLAS. Esta versión mantuvo la estructura anterior pero se amplió los tipos de buques y las estipulaciones de seguridad.

En la década del '50 se produjo la colisión entre los buques *Andrea Doria* y el *Stockholm* cerca del faro de Nantucket, Nueva York. Fue entonces cuando la recién creada Organización Consultiva Marítima

Intergubernamental (OCMI)¹, la cual entró en vigor en el año de 1959, realizó la Conferencia de Seguridad Marítima de 1960, a la que asistieron delegados de 55 países, 21 más que a la de 1948. Esta fue la primera celebrada por la Organización Marítima Internacional (ver nota 2). Si bien sólo habían transcurrido 12 años desde la aprobación del último Convenio, el SOLAS de 1960 fue objeto de numerosas mejoras.

Se determinó, en esta versión, que todo buque debía ir equipado de instalaciones radioeléctricas que pudieran satisfacer las prescripciones funcionales estipuladas, es decir, a) se debía realizar una supervisión continua en 500Khz., b) se aumentó el rango de comunicación mínimo a 150 millas, c) todo buque mayor a 1600 unidades de registro bruto debía estar equipado con un telégrafo, un equipo de radio SSB y radios VHF, y d) se requería personal capacitado con licencia de radio de primera o segunda clase.

Si a lo anterior se añade la trascendencia de la radiotelefonía y de la radio, visión desde el punto de vista cultural y educativo, se comprenderá que estas maravillas de la ciencia eléctrica han provocado en la humanidad una de las revoluciones más trascendentales en la historia por sus inapreciables ventajas, así como su efecto de interdependencia generado en las diferentes naciones.

Esta interdependencia (tanto de ramas de conocimiento como de naciones) se vio más claramente con el desarrollo de las comunicaciones satelitales, las cuales tenían al principio un tinte más de ficción que de ciencia, debido a que el uso de los satélites se inició en octubre de 1945, luego que el escritor británico de ciencia ficción Arthur C. Clark publicara en la revista británica *Wireless World* el artículo titulado *Extra-Terrestrial Relays*, en el cual incluía la propuesta de un sistema de comunicación global utilizando estaciones espaciales en los siguientes términos:

Un satélite artificial a la distancia apropiada de la tierra puede hacer una revolución cada 24 horas, esto es, podría parecer estacionario sobre un punto de la superficie de la Tierra, y tendría un rango óptico de casi la mitad de la

¹ Esta organización es una agencia especializada de las Naciones Unidas creada en 1948, dos años antes de la constitución de la ONU. En 1982 se cambió de nombre a Organización Marítima Internacional (OMI).

superficie terrestre. Tres estaciones repetidoras, con una separación de 120 millas entre sí, pueden dar cobertura de señales de radio y microondas a todo el planeta.

Este sueño comenzó a transformarse en realidad con el desarrollo del primer satélite artificial: el **SPUTNIK** (*satélite o compañero de viaje* en ruso), el cual fue lanzado en octubre de 1957 en una órbita elíptica de baja altura. Este satélite sólo emitía un tono intermitente, y estuvo en funcionamiento durante 21 días, marcando así el inicio de la era de las comunicaciones vía satélite.

Probablemente el primer satélite repetidor totalmente activo fue el **COURIER**, lanzado por el Departamento de Defensa de los EEUU en octubre de 1960. Este transmitía conversaciones y telegrafía, y aunque sólo duró 70 días fue el primer satélite que usó celdas solares.

El **SYNCOM 3** fue el primer satélite de órbita geoestacionaria, lanzado por la NASA en febrero de 1963 desde los EEUU. Entre otras aplicaciones, se utilizó para transmitir los Juegos Olímpicos de 1964.

El **INTELSAT I**, mejor conocido Pájaro madrugador o *EarlyBird*, fue el primer satélite internacional de órbita geoestacionaria, lanzado por el consorcio internacional INTELSAT desde los Estados Unidos, en abril de 1965, y colocado sobre el Océano Atlántico.

El sistema **MOLNIYA** (relámpago en ruso) fue la primera red satelital doméstica, y fue lanzado en 1967 por la extinta Unión Soviética. Consistía en una serie de 4 satélites en órbitas elípticas con una cobertura de 6 horas por satélite.

La mecánica orbital, es aplicada a los satélites artificiales, la cual está basada en la mecánica celeste, una rama de la física clásica, que comenzó con dos gigantes de la física: Kepler y Newton durante el siglo diecisiete. Lagrange, Laplace, Gauss, Hamilton, y muchos otros, también contribuyeron al refinamiento matemático de la teoría, empezando con las nociones básicas de la gravitación universal, las leyes de Newton del movimiento, y los principios de conservación de la energía y el *momentum*.

Teniendo en cuenta los avances en las comunicaciones satelitales, la Organización Marítima Internacional consideró conveniente la enmienda del Capítulo IV del Convenio SOLAS en su versión de 1974, el cual se refiere a las comunicaciones. En dicho Capítulo se indica que La Tierra tiene cuatro zonas marítimas, y que, dependiendo de la zona marítima,

los Estados deben poseer equipos con características determinadas para esa zona marítima².

Existen cuatro zonas marítimas (SOLAS 1978):

Zona marítima A1: zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por el Gobierno Contratante interesado.

Zona marítima A2: zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por el Gobierno contratante interesado.

Zona marítima A3: zona de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de INMARSAT³, en la que se dispondrá continuamente del alerta.

Zona marítima A4: cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

Como puede observarse a medida que la tecnología y la ciencia avanzan se producen nuevos cambios que deben incluirse para así garantizar un desarrollo cónsono entre la tecnología y la seguridad, entre lo físico y lo legal.

Es así como nuevamente la Organización Marítima Internacional en 1975, convocó una conferencia internacional para el establecimiento de un sistema marítimo internacional de satélites con la finalidad de proveer el segmento espacial necesario para perfeccionar las comunicaciones marítimas. De esa conferencia se originó la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite INMARSAT.

Esta organización fue fundada en 1979 con carácter internacional sin fines de lucro, se encarga de explotar un sistema mundial de

²Venezuela se encuentra actualmente en la Zona A3 por no poseer los equipos de las zonas A1 y A2

³ Más adelante se comentará el Sistema INMARSAT.

telecomunicaciones móviles vía satélite, y está abierto a todo el mundo sin ningún tipo de discriminación.

El sistema de INMARSAT da cobertura a todo el planeta a excepción de los polos, donde esta área esta cubierta por el sistema COSPAS-SARSAT. INMARSAT posee ocho satélites⁴, cuatro son de reemplazo (uno por cada uno de los cuatro que se encuentran operando), en caso de ser necesario su reemplazo por cualquier daño que le pudiese ocurrir a cualquiera de los satélites principales en operación.

Entre las ventajas que aporta INMARSAT a la comunidad mundial, se pueden contar las siguientes:

1. Conexión inmediata vía: teléfono, fax, correo electrónico o telex.
2. Acceso a la comunicación las 24 horas del día.
3. La Organización INMARSAT aporta a la comunidad mundial, un sistema de comunicaciones confiables y de alta calidad, lo que garantiza su uso.
4. Cobertura global, desde y hacia cualquier punto de la tierra, a excepción de los polos, los cuales son cubiertos por el sistema

⁴ Zonas del Segmento Espacial: Océano Atlántico Este E-AOR 15,5°W

Atlántico Oeste W-AOR 55,5°W

PacíficoPOR177,5E

IndicoIOR64,5°E

El Sistema INMARSAT está compuesto por cinco elementos:

1. Segmento Espacial.
2. El Centro de Coordinación de la Red (OCC)
3. Las Estaciones Terrenas Costeras (CES – *CoastEarthStations*)
4. Las Estaciones de Coordinación de la Red (NCS – *Network CoordinationStation*).
5. Las Estaciones Móviles (de buque, vehículo o aeronave).

Los Satélites INMARSAT están situados en órbita geoestacionaria a 22.223 millas (35.786 Km) de altura.

COSPAS-SARSAT.

5. Interconexión con la red mundial de telecomunicaciones.
6. Prioridad de socorro a naves aéreas o marítimas en caso de siniestro.
7. Privacidad para llamadas sociales y comerciales.

Según Sánchez (2001), por todo lo antes expuesto, se hace evidente que el sistema INMARSAT es de vital importancia para las acciones de salvamento y comunicaciones de la comunidad marítima internacional, y más aún cuando se está poniendo en práctica el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima desde el año 1992.

Para brindar los servicios de telecomunicaciones, INMARSAT dispone de un sistema con cuatro grandes componentes:

1. La red de satélites provista por INMARSAT.
2. Las estaciones terrenas operadas por los signatarios.
3. Los terminales que son utilizados por los usuarios móviles y los centros de comando de INMARSAT.
4. El centro de operación de redes (NOC) y el centro de control de satélites (SCC), los cuales monitorean y controlan el sistema.

Existen varias modalidades de servicios, ellos son: INMARSAT A, INMARSAT B, INMARSAT C y C3, INMARSAT D y D+, INMARSAT E, INMARSAT M, entre otros.

Es de hacer notar que Venezuela no forma parte de la Organización, y por lo tanto, no posee una estación terrena propia, lo que ocasiona que los costos por uso del sistema se incrementen a las tarifas determinadas por la Organización, debido a que Venezuela usa las estaciones terrenas de Brasil o Estados Unidos de Norteamérica como puente.

Como se mencionó a lo largo de este trabajo, todos estos aportes de la ciencia y la tecnología contribuyeron a desarrollar un sistema de comunicaciones marítimas de mas fácil manejo que permite a todos los oficiales que realizan guardia de puente operar los mismos sin ninguna dificultad, es decir, el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

Otro de los convenios de la OMI que se circunscribe a las

disposiciones del establecimiento del Sistema SMSSM es el Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 con sus enmiendas, especialmente la de 1995.

Sánchez (2001) indica que la gran cantidad de accidentes marítimos debido a fallas humanas y el creciente interés de la comunidad internacional en materia de seguridad fueron los factores que influyeron de manera determinante para que la OMI promulgara dicha Convención. Los objetivos del Convenio son: buscar el establecimiento de estándares internacionales mínimos en materia de formación y evaluación para el personal de mar, a los fines de aumentar los márgenes de seguridad para vidas y propiedades en el mar y de protección del medio marino. Venezuela es parte de este Convenio desde 1987.

El Capítulo IV del Anexo del Convenio es el relativo a las Comunicaciones y fue sustancialmente modificado en 1991, con la finalidad de incluirle la implantación del SMSSM a nivel mundial por orden del SOLAS.

Existen, además de las convenciones anteriormente citadas unas resoluciones de la OMI relativas al SMSSM:

Nº de Resolución	Fecha	Contenido
A.704(17)	1991	Provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).
A.801(19)	1995	Provisión de servicios radioeléctricos para el sistema Mundial de socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).
A.806(19)	1995	Normas de funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas de ondas hectométricas/decamétricas de a bordo aptas para comunicaciones telefónicas, impresión directa de banda estrecha y llamada selectiva digital.

Nº de Resolución	Fecha	Contenido
A.887(21)	1999	Establecimiento, actualización y recuperación de la información contenida en las bases de datos de registro para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).
A.888(21)	1999	Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).

APLICACION DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARITIMA (SMSSM)

El Comité de Seguridad Marítima⁵, en su 65º período de sesiones examinó la conveniencia de la aplicación del SMSSM a bordo de todos los buques, es por ello que instó a todos los Gobiernos a que colaborasen a mejorar la seguridad en el mar de todos los buques y de sus tripulantes, alentando a todos los buques no regidos por el Convenio SOLAS 1974 a que se equipen para el SMSSM lo antes posible.

El 1º de febrero de 1999 culminó el proceso de implantación del SMSSM, que comenzó en febrero de 1992 y que a través de sucesivas actuaciones escalonadas en el tiempo ha proporcionado la adecuación de la flota mercante internacional al nuevo sistema. En concreto para esta fecha, los buques que obligatoriamente participan del sistema deben cumplir sin excepción con todas las normas del SMSSM.

Como características importante se tiene la incorporación de la nueva tecnología digital a las comunicaciones de socorro y seguridad marítima, pero sólo es de aplicación obligatoria para los buques sujetos al Convenio SOLAS. A pesar de ello, se ha recomendado a los países miembros instar a los buques no sujetos a dicho Convenio a que también

⁵ Este comité es una parte integrante de la OMI, junto con otros comités como el de facilitación, el de prevención de la contaminación, entre otros.

se equipen según el SMSSM, de modo que no existan diferencias en los niveles de seguridad y quede mejor garantizada la intercomunicación entre los buques y las instalaciones y servicios de apoyo en tierra.

INSTRUMENTACION DEL SISTEMA EN VENEZUELA

La pregunta relevante, después de haber analizado lo anterior, es ¿cómo se aplica el SMSSM en Venezuela?

Venezuela es parte tanto del Convenio SOLAS 1974 como del STCW de 1978 (ambos con sus respectivas enmiendas). Los Estados, según la Parte B del Capítulo IV del SOLAS se comprometen a proporcionar, según estime práctico y necesario, ya sea individualmente o en cooperación con otros Gobiernos contratantes, instalaciones en tierra apropiadas para los servicios radioeléctricos espaciales y terrenales teniendo debidamente en cuenta las recomendaciones de la OMI. Estos servicios son:

1. Un servicio de radiocomunicaciones que utilice satélites geoestacionarios, integrado en el servicio móvil marítimo por satélite.
2. Un servicio de radiocomunicaciones que utilice satélites de órbita polar, integrado en el servicio móvil por satélite.
3. El servicio móvil marítimo en las bandas comprendidas entre 156 MHz y 174 MHz.
4. El servicio móvil marítimo en las bandas entre 4.000 kHz y 27.500 kHz.
5. El servicio móvil marítimo en las bandas comprendidas entre 415 kHz y 535 kHz y entre 1.605 kHz y 4.000kHz.

Cada Gobierno contratante se compromete a proporcionar a la OMI información pertinente sobre las instalaciones en tierra integradas en el servicio móvil marítimo, el servicio móvil por satélite, establecidas para las zonas marítimas que haya designado frente a sus costas.

Venezuela para poner en vigencia el plan de equipamiento de las estaciones costeras del SMSSM debe determinar la localización de las mismas y el equipamiento para cumplir con los requerimientos de las zonas marítimas A1 y A2 respectivamente, de acuerdo con las prescripciones establecidas en la Regla 9 del Capítulo IV del Convenio

Solas.

Por lo anterior es que el 13 de noviembre de 2000, a través de ley habilitante fue publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 37.076, la Ley que autoriza al Presidente de la República para dictar Decretos con Fuerza de Ley en las Materias que se delegan, de conformidad con el tercer aparte del artículo 203 y el numeral 8 del artículo 236 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, en los términos siguientes:

c) dictar medidas que adecuen la legislación marítima nacional a los principios constitucionales referentes a los espacios acuáticos, **respetando los tratados y acuerdos internacionales celebrados por la República**. Regular la acción de los organismos públicos y privados en los espacios acuáticos de la República y las funciones del Estado y los particulares en materia de seguridad y defensa, salvaguarda, pesca y cultivos acuícolas, **salvamento y seguridad de la vida humana en el mar, ayudas y control de la navegación** (...) (Negritas del Autor).

En vista de lo anterior, el Presidente dicta el Decreto Nº 1437 con Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, en donde se establece, en su Disposición Transitoria Décima Primera, textualmente lo siguiente:

En un plazo de seis (6) meses contados a partir de la publicación de este Decreto-Ley⁶ en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, **la Dirección General de Transporte Acuático, presentará a consideración del Ministerio de Infraestructura, el plan de puesta en vigencia del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima** (...) (Negritas del Autor).

El sistema actual de comunicaciones marítimas de Venezuela no se ajusta a los requerimientos del SMSSM, aunque se mantiene escucha radioeléctrica continua en las frecuencias internacionales de socorro asignadas de conformidad con el reglamento de Radiocomunicaciones

⁶ Se publicó en septiembre de 2001, pero en noviembre se reimprimió por error material.

de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Este sistema consiste en:

1. El servicio móvil marítimo en las bandas comprendidas entre 156 MHz y 174 MHz.
2. El servicio móvil marítimo en las bandas entre 4.000 kHz y 27.500 kHz.

Venezuela no cuenta con los equipos trancceptores de llamada selectiva digital en VHF, MF y HF para servicio Móvil Marítimo, por eso es necesario incorporar la tecnología digital a los sistemas actuales de comunicación y dotar a las estaciones costeras de acuerdo con los requerimientos de las zonas marítimas A1 y A2 mencionadas supra.

Las estaciones costeras venezolanas se deben adaptar al SMSSM instalando equipos de transmisión y recepción con llamada selectiva digital (LSD) en VHF y MF, que permitan recibir mensajes de socorro codificados de forma automática de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Resolución A.801(19) de 1995, la cual contiene las disposiciones para la previsión de servicios radioeléctricos para el SMSSM.

CONCLUSIONES

Cuanto más perfectas y rápidas sean las comunicaciones, más eficiente será el mensaje que se trasmita. En el caso de las comunicaciones marítimas, éstas deben ser lo más expeditas posibles por cuanto desde el momento de un accidente hasta la respuesta pueden verse involucrados pérdidas de vidas y del bioma marino.

En 1991 la OMI decidió implementar el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. Este sistema es el resultado de los avances tecnológicos en comunicaciones mundiales, a partir de equipos básicos, procedimientos sencillos que cualquier marino (en general) puede manipular teniendo previamente un curso avalado por la OMI.

El SMSSM utiliza la comunicación satelital tan ampliamente difundida en los actuales momentos, lo que garantiza que el mensaje llegará inmediatamente al destinatario sin que el mismo sea retransmitido por pérdida de la onda de comunicación (como sucedía antiguamente con las ondas telegráficas o de radio).

Gracias a este avance, se han podido rescatar mayor cantidad de vidas, prevenir la contaminación y salvar bienes. Como Venezuela no está aislada del mundo y debe mantenerse a la par de los otros Estados, es que debe urgentemente dar cumplimiento a lo establecido en la Disposición Transitoria del Decreto Ley que establece la Ley de Espacios Acuáticos e Insulares, en la que se determina que en un plazo de seis meses, es decir, para mayo del 2002, la Dirección General de Transporte Acuático (actual Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos), presentará a la consideración del Ministerio de Infraestructura, el plan de puesta en vigencia, en el plano nacional, del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, tan necesario para salvaguardar vidas y bienes en los viajes marítimos.

Solo resta esperar el cumplimiento de lo anterior y que no quede, como tantas disposiciones legales, como letra muerta, y que el Estado obligue a todos los propietarios y armadores de buques nacionales (sin discriminar su categoría) a implantar de este sistema a bordo de sus buques, así como la preparación de su tripulación en su correcto uso y mantenimiento del mismo.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. (2000) Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial Nº Ext. 5453, del 24-03-2000.

CLARK , ARTHUR C. “Extra-Terrestrial Relays”. Wireless World

LANDES, DAVID S. (1979). Progreso Tecnológico y Revolución Industrial. Traducción por Francisca AntolinFargas. Editorial Tecnos, S.A. Madrid. Págs. 450 y ss.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL(1974). Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar. Con sus enmiendas. Impreso en Inglaterra por The Bath Press, Bath. Págs. 413 – 434.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL(1976). Convención Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite. Con sus enmiendas. Impreso en Inglaterra por The Bath Press, Bath.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL(1978). Convención

Internacional de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar. Con su enmienda de 1995. Impreso en Inglaterra por The Bath Press, Bath.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (Varios Años). Resoluciones de la Organización Marítima Internacional relativas al SMSSM. Impreso en Inglaterra por The Bath Press, Bath.

PACK, H y WESTPHAL, L. (1986). "Industrial Strategy and Technological Change" (Estrategia industrial y cambio tecnológico). Journal of Development Economies. 4, 205-237.

PONTI, VALERY. (1969). Historia de las Comunicaciones. Transportes Marítimos.. Salvat S.A. de Ediciones. Pamplona – España.

PONTI, VALERY. (1971). Historia de las Comunicaciones. Salvat S.A. de Ediciones. Pamplona – España. Págs. 134 -144

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. (2000) Ley que autoriza al Presidente para dictar Decretos con Fuerza de Ley en las materias que se delegan. Gaceta Oficial Nº 37.076, del 13-11-2000.

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. (2001) Decreto Nº 1437 con Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. Gaceta Oficial Nº 37.330, del 22-11-2001.

SANCHEZ F., MARÍA DEL CIELO. (2001). Seguridad. Guías para el estudio de la asignatura de Convenios Internacionales de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. Págs. Varias.

SKOLNIKOFF, EUGENE B. (1977) Science, Technology and the International System. *Science, Technology and Society. A cross-Disciplinary Perspective*. Editado por Ina Spiegel-Rösing y Derek de Solla Price. SAGE Publications, London and Beverly Hills.

Diferentes Métodos utilizados en la Evaluación
de Impacto Ambiental (EIA)

Por: Lya Neuberger-Cywiak ♣

ABSTRACT

Title

In the last 30 years, mankind has become conscientious about the importance of the environment, on its development and the planet existence. With the aim to exploit the environment and minimize the effects of human activity or disturbance in it, a series of mechanisms have been developed. In our country, in the last 10 years, legal mechanisms have been developed to predict and assess possible impacts of disturbance factors on the environment before the damage is done. In this way the feasibility of a project can be analyzed depending on its impact category, pointing out possible preventives, mitigating correctives measures, and minimizing environmental effects according our country's actual legal normative. Different methods have been used in the Environmental Impact Assessment (EIA) that involve procedures for detecting possible impacts and ponder them together with the finality to obtain an information on the environmental risk from the project to be done. In this article, different methods used in the EIA have been explained specially the Integrated Prominent Criterion, which is the most used. This article is the basis for a second one that will comprise a critical view and use this methods for real cases analysis.

KEYWORDS: Environmental Impact Assessment, method Integrated Prominent Criterion, Environmental Impact Value, Environmental Impact in Venezuela.

♣ Biólogo, Mención Ecología, Universidad Simón Bolívar. Cursos Internacionales en Ecotoxicología y Contaminación Marina. Candidata al Título de Doctora en Ciencias Biológicas, Universidad Simón Bolívar. Profesor Agregado de la Universidad Marítima del Caribe.

RESUMEN

En los últimos 30 años, el hombre ha tomado conciencia de la importancia del ambiente en el futuro del hombre y del planeta. De allí que hayan surgido una serie de mecanismos para poder aprovechar el medio ambiente de una manera racional tratando de minimizar los impactos en el ambiente producto de la actividad que se realice. En nuestro país, en los últimos 10 años se han venido elaborando una serie de herramientas legales con la finalidad de predecir y evaluar los posibles impactos de un desarrollo antes de ser instaurado en el ambiente natural o previamente explotado y poder decidir si es factible la realización del proyecto o no, según sea categorice el impacto, señalando también posibles medidas preventivas, mitigantes y correctivas para minimizar el efecto sobre el medio ambiente, según las normativa legal vigente en el país. En el presente trabajo se explicarán diversos métodos utilizados en las Evaluaciones de Impacto Ambiental (EIA), desde la selección de los posibles impactos hasta el estudio de la ponderación de cada uno de ellos, indicando las debilidades en el cálculo. Se hará énfasis en el método de los Criterios Relevantes Integrados por ser el más utilizado. Este artículo es un preámbulo al análisis crítico de algunos ejemplos prácticos de EIA realizados en nuestro país, objetivo de un segundo artículo.

PALABRAS CLAVE: Evaluación de Impacto Ambiental; método de Criterios Relevantes Integrados; Valor de Impacto Ambiental; Impacto Ambiental en Venezuela.

INTRODUCCION

Para poder comprender la magnitud de las evaluaciones de impacto, es indispensable el definir una serie de conceptos:

Ambiente

Puede definirse desde varios puntos de vista a lo largo de su evolución, así como de acuerdo a los especialistas que lo empleen. Desde un punto de vista ecológico, el ambiente es la suma de todas las condiciones e influencias externas que afectan la vida y desarrollo de los organismos; considerándose tanto el aspecto abiótico -el cual sería el ambiente físico que incluye todos los aspectos físicos y químicos no

vivos como suelo, agua, atmósfera e influencia de las diversas formas de energía- así como el aspecto biótico –el cual consiste en los organismos vivos, que tienen acción mutua entre sí, y están inseparablemente relacionados con el ambiente abiótico que los rodea¹.

Esta definición fue desarrollándose formando un concepto más completo en donde se incorporan nuevos factores a la definición, tal como se observa a continuación:

- Ambiente: suma de los componentes vivientes y no vivientes, naturales o artificiales, cuya dinámica, en un espacio determinado, nos interesa a fin de mejorar las condiciones de vida de la población humana que en él se asienta, tanto la presente como la futura².
- Ambiente: marco general en donde se realiza no sólo las actividades de desarrollo económico; la expresión se refiere no sólo al medio natural, es decir, a los sistemas ecológicos que rodean al ser humano y que colectivamente le ayudan a sobrevivir, sino que se extiende al medio sociocultural creado por él para adaptarse a las exigencias y desafíos del medio natural que lo rodea³.
- Ambiente: todos los factores bióticos y abióticos con los cuales un organismo interactúa en cualquier momento de su ciclo de vida. Es un sistema integrado por un conjunto dinámico de elementos físicos, naturales y sociales interrelacionados, compuesto a su vez por subsistemas que se interrelacionan entre ellos⁴.

¹ ESCYT (1967)

² Gabaldón, A. "Presentación." En Venezuela. Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables. Política Ambiental, Misión y Gestión. Caracas, 1978, 102 p. citado por Castillo, E. B. "La gestión ambiental: marco de referencia para las evaluaciones de impacto ambiental" Ediciones Fundación Polar, Caracas, 1996, pág. 49.

³ Banco Mundial "El medio ambiente y el desarrollo". Washington, 1975, 36p. citado por Castillo, E. B., *op. cit.*, 1996, pág.49.

⁴ MARNR y FUNDAMBIENTE, "Principales problemas ambientales en

Actividades Susceptibles de degradar el Ambiente

Existe una serie de actividades susceptibles de degradar el medio ambiente, las cuales están señaladas en la Ley Orgánica del Ambiente ⁵ y son:

1. Las que directa o indirectamente contaminen o deterioren el aire, el agua, los fondos marinos, el suelo o subsuelo o incidan desfavorablemente sobre la fauna o la flora.
2. Las alteraciones nocivas de la topografía.
3. Las alteraciones nocivas del flujo natural de las aguas.
4. La sedimentación de los cursos y depósitos de agua.
5. Los cambios nocivos del lecho de las aguas.
6. La introducción y utilización de productos o sustancias no biodegradables.
7. Las que producen ruidos molestos o nocivos.
8. Las que deterioran el paisaje.
9. Las que modifiquen el clima.
10. Las que produzcan radiaciones ionizantes.
11. Las que propendan a la acumulación de residuos, basuras, desechos y desperdicios.
12. Las que propendan a la eutroficación de lagos y lagunas.
13. Cualesquiera otras actividades capaces de alterar los ecosistemas naturales e incidir negativamente sobre la salud y bienestar del hombre.

Las actividades indicadas constituyen materias cuya autorización de ejecución debe basarse en el principio rector de la legislación ambiental del daño permisible o tolerable (Art. 21 LOA) y referirse a leyes sustantivas que establezcan valores o umbrales límites normativos.

Venezuela” 2ª edición. Fundación Polar, Caracas, 1998. pág. 13, 140

⁵ República de Venezuela (1976) L.O.A., Art. 19º, 20º y 21º.

Evaluación Ambiental

Este concepto puede definirse en forma general, tal como lo propone Munn⁶: se consideran como tal aquellas actividades de la planificación ambiental destinadas a evaluar la calidad del ambiente en el estado natural y en el alterado.

El Banco Mundial se refiere al propósito y naturaleza de las Evaluaciones Ambientales señalando: El propósito de las Evaluaciones Ambientales es mejorar la toma de decisiones y asegurar que las opciones del proyecto bajo consideración son ambientalmente sanas y sustentables. Todas las consecuencias ambientales deben ser reconocidas al inicio del ciclo de proyecto y tomadas en cuenta en la selección, planificación y diseño. Las Evaluaciones Ambientales identifican las formas de mejorar ambientalmente a los proyectos, debido a la prevención, minimización, mitigación o compensación frente a los impactos detrimentales. Es decir, su objetivo es comparar proyectos alternativos entre sí para determinar aquel que cause menores daños al ambiente.

En el Decreto 1257 de la Ley Orgánica del Ambiente sobre Evaluación Ambiental de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente (Venezuela, 1996), se define el Estudio de Impacto Ambiental y la Evaluación Ambiental Específica como se indica a continuación:

Estudio de Impacto Ambiental

Estudio orientado a predecir y evaluar los efectos del desarrollo de una actividad sobre los componentes del ambiente natural y social y proponer las correspondientes medidas preventivas, mitigantes y correctivas, a los fines de verificar el cumplimiento de las disposiciones ambientales contenidas en la normativa legal vigente en el país y determinar los parámetros ambientales que conforme a la misma deban establecerse para cada programa o proyecto.

⁶ Munn, R. E. (ed), "Environmental impact assessment. Principles and procedures" SCOPE-UNEP-UNESCO, Toronto. 1975, 160p. (SCOPE Report 5) citado por Castillo, E. B., *opcit*, 1996, p.59.

Evaluación Ambiental Específica

Estudio orientado a evaluar la incorporación de la variable ambiental en el desarrollo de los programas y proyectos siguientes:

- Los que generen efectos localizados o específicos sobre el ambiente
- Los que se localicen en áreas fuertemente intervenidas.
- Los que hayan generado efectos en etapas previas de ejecución que ameriten ser evaluados.
- Los que no requieran de la elaboración de Estudios de Impacto Ambiental.

Es interesante destacar que a pesar de que ambas definiciones tienen un objetivo final común (medidas que previenen o mitigan los impactos ambientales), el primero se refiere básicamente a sistemas que no han sido alterados previamente mientras que la evaluación ambiental es un estudio en donde se incorpora un nuevo proyecto en un sistema ya explotado⁷. Procurar la predicción de las consecuencias negativas de los proyectos de desarrollo en el contexto de los problemas ambientales es uno de los objetivos que deben satisfacer las Evaluaciones de Impacto Ambiental.

Impacto Ambiental

Es el cambio neto (positivo o negativo) en la salud del hombre o en su bienestar (incluyendo el cabal funcionamiento de los ecosistemas de los cuales depende la supervivencia humana) que resulta de un efecto ambiental y que está relacionado con la diferencia de calidad del ambiente que existiría si la acción del proyecto, programa, política, etc., se produjese o no ⁸. Procurar la predicción de las consecuencias negativas de los proyectos de desarrollo en el contexto de los problemas

⁷Carruyo, L., 2001. MARNR. Comunicación personal.

⁸Munn, R. E. (ed), "Environmental impact assessment. Principles and procedures" SCOPE-UNEP-UNESCO, Toronto. 1975, 160p. (SCOPE Report 5) citado por Castillo, E. B., *opcit*, 1996, p.61.

ambientales es uno de los objetivos que deben satisfacer las Evaluaciones de Impacto Ambiental.

En el Decreto 1257 de fecha 13 de Marzo de 1996 (Venezuela), se plantea la normativa a seguir en las Evaluaciones Ambientales de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente, siendo la Evaluación Ambiental un requisito del proceso de toma de decisiones durante la formulación de políticas, planes, programas y proyectos de desarrollo, a los fines de incorporar la variable ambiental en todas sus etapas.

Queda señalado en el Art. Nº 4 de dicho decreto, que: “todas las personas naturales y jurídicas, públicas y privadas, interesadas en desarrollar programas y proyectos que impliquen la ocupación del territorio deberán notificarlo al Ministerio del ambiente y de los Recursos Naturales Renovables, mediante la presentación de un Documento de Intención. La notificación se realizará al inicio de los estudios de factibilidad, a los efectos de la determinación por el señalado Ministerio de la metodología a seguir para la evaluación ambiental correspondiente”. Las características de ésta carta de intención se encuentran plasmadas en este Art. Nº 4, teniendo que responder el Ministerio a ésta en un lapso de treinta días. La metodología a seguir para la evaluación ambiental de los programas y proyectos será indicada por el ministerio, dicha metodología puede consistir en la elaboración y presentación de Estudios de Impacto Ambiental, Evaluaciones Ambientales Específicas o la presentación de recaudos para la evaluación (Art. Nº 5, Título II, Decreto 1.257).

En el presente trabajo se expondrán algunos de los criterios utilizados en los Estudios y Evaluaciones de Impacto Ambiental (EIA) en lo que involucra desde el señalamiento del impacto, la significancia de los impactos ambientales y su ponderación, hasta la valoración del impacto, bien sea en forma cuantitativa o cualitativa. Se indicarán las debilidades de los diferentes métodos los cuales deben ser tomados en cuenta en el momento del análisis de los resultados obtenidos en cada caso. Este trabajo es la primera parte de una serie de dos artículos. Aquí se expondrán las bases teóricas de las Evaluaciones de Impacto, con la finalidad de poder analizar posteriormente la aplicación de éstos métodos a través del estudio de casos reales en Venezuela.

EVALUACIONES DE IMPACTO AMBIENTAL^{9,10,11}

Para poder realizar un estudio o una evaluación del impacto ambiental que podría ocasionar actividades susceptibles a degradar el ambiente se requiere la identificación de los impactos ambientales posibles que se encuentren relacionados con el problema. Para ello se han sugerido una serie de técnicas entre las cuales se puede mencionar:

- Lista de verificaciones.
- Matrices.
- Consultas Públicas.
- Panel de Experto (Juicio de Experto).

Las listas de verificaciones aparecen en varias publicaciones que incluyen posibles impactos a ser estudiados en los diferentes casos. También los estudios de Impacto Ambiental elaborados hasta el momento pueden ser utilizados como marco de referencia para las listas de verificación.

Las matrices como técnicas de identificación de impactos ambientales combina las acciones del proyecto y las variables ambientales potenciales. Normalmente las matrices las preparan los responsables en la elaboración del estudio del impacto ambiental. Esto se hace por las particularidades de cada tipo de proyecto. En el uso de matrices se recomienda preparar una matriz por cada componente del proyecto.

Las consultas públicas se pueden utilizar para la identificación de impactos ambientales, éstas son útiles en aquellos casos donde falta

9 Cabezas, M. Material audiovisual empleado en el curso sobre evaluación ambiental. Universidad de los Andes. 2001

10 López, J y Señor C. T. “ (1997) Modificación del Método de Criterios Relevantes Integrados para la Evaluación de Impactos Ambientales” en Resúmenes de conferencias, IV Congreso Interamericano sobre el Medio Ambiente, 8 al 11 de Diciembre. Universidad Simón Bolívar, pp.30. 1997.

11Canter, L. W. Manual de Evaluación de Impacto Ambiental. Técnicas para la elaboración de los estudios de impacto. McGraw-Hill. Interamericana de España, S.A.U. Aravaca .Madrid.1998

información documentada. Las consultas públicas deben organizarse adecuadamente, definiéndose con claridad los objetivos y explicándole a los participantes los productos esperados.

Los paneles de expertos son un tipo de consulta donde los participantes dominan alguna área del conocimiento; a ellos se les pide que revisen y/o preparen listas de impactos ambientales. Al igual que las consultas públicas, los paneles de expertos son útiles en aquellos casos donde falta información.

Debe mencionarse que a partir de una revisión exhaustiva del “mapeamiento perceptivo”, los responsables de elaborar el estudio de impacto ambiental pueden preparar una lista de impactos ambientales potenciales. Para lo cual se recomienda la elaboración de una matriz con la lista de acciones y variables ambientales: una vez elaborada la matriz se identifican las interacciones y cada una de ellas representará un impacto ambiental potencial.

El análisis de los impactos ambientales tiene como objetivo analizar los cambios en calidad ambiental en la situación con proyecto, incorporar las medidas de control ambiental y analizar los cambios de calidad ambiental en la situación con proyecto más medidas de control.

Este análisis de los cambios en calidad ambiental deberán realizarse, en la medida posible, a través de modelos. El análisis consiste en:

- Describir los impactos según las topologías estudiadas
- Organizar los impactos en una secuencia temporal (encadenamiento de impactos)
- Incorporar las medidas de control ambiental
- Analizar los efectos residuales
- Describir cuantitativamente, en la medida de lo posible, los costos y beneficios ambientales.

Existen varios modelos que se utilizan en este tipo de estudios pudiéndose mencionar:

Matriz de Leopold

Esta matriz fue originalmente diseñada para analizar los impactos ambientales de Proyectos Mineros; presenta celdas abiertas, las cuales pueden contener 100 acciones que causan impactos y 88 variables

ambientales. Los analistas seleccionan las acciones y variables ambientales, y en cada interacción trazan una diagonal, en el triángulo superior se evalúa la magnitud y el carácter del impacto y en el triángulo inferior la importancia del cambio de calidad ambiental. Las evaluaciones se realizan en una escala subjetiva de 1 a 10.

La matriz de Leopold presenta una serie de deficiencias, entre las que vale mencionar:

- Analiza sólo la situación sin proyecto.
- Es atemporal, analiza simultáneamente todos los efectos sin considerar su posible encadenamiento.
- El proceso aritmético de los resultados de cada interacción lleva a una evaluación incompleta de la viabilidad del proyecto.

IndiceBatell-Columbus

La técnica del IndiceBatell-Columbus fue diseñada para Proyectos Hidráulicos. Mediante esta técnica se analizan la calidad ambiental de la situación sin proyecto y la calidad ambiental de la situación con proyecto. Tal como se indicó anteriormente, en esta técnica se subdivide al ambiente en categorías ambientales, las categorías ambientales en componentes ambientales y estas últimas en variables ambientales.

A cada variable ambiental se le asigna un peso relativo que resulta de distribuir 1000 puntos entre todas las variables. También, a cada variable se le prepara una curva de calidad ambiental, la cual permite normalizar la calidad ambiental de cada variable a una escala común, a través de la cual se pueden realizar operaciones aritméticas.

Una vez asignados los pesos relativos (pr) y preparadas las curvas de calidad ambiental (CA) la técnica consiste en calcular un Índice de Calidad Ambiental (ICA) el cual resulta de la diferencia entre el Índice de Calidad Ambiental de la Situación con Proyecto (ICAscp) y el índice de Calidad Ambiental de la Situación Sin Proyecto (ICAssp); cada índice se obtiene de la siguiente forma:

$$\text{ICAssp} = \text{Peso relativo} * \text{CAssp}$$

$$\text{ICAscp} = \text{Peso relativo} * \text{CAscp}$$

$$\text{ICA} = \text{ICAscp} - \text{ICAssp}$$

Para el análisis de los impactos ambientales se prepara una tabla

donde se escriben los resultados y finalmente se realiza la suma algebraica de los mismos; el resultado permite analizar la viabilidad ambiental del Proyecto.

Al igual que la Matriz de Leopold, esta técnica presenta algunas deficiencias:

- No analiza la situación con proyecto más medidas.
- Es atemporal, analiza simultáneamente todos los efectos sin considerar su posible desencadenamiento.
- El procesamiento aritmético de los resultados lleva una evaluación incompleta de la viabilidad del proyecto.

Criterios Relevantes Integrados

Esta es una técnica de integración de criterios que desde hace más de 10 años, Ingeniería CAURA ha desarrollado siendo de amplia aceptación en Venezuela y Latinoamérica. El método de los Criterios Relevantes Integrados consiste en obtener un valor numérico para cada impacto que provocará un proyecto, al ponderar su evaluación a través de diversos indicadores. Tales indicadores se habían venido utilizando con anterioridad en evaluaciones de impacto de carácter cualitativo, pero no se habían intentado integrarlos en un valor complejo que representara globalmente la relevancia del impacto.

Los indicadores que conforman el índice VALOR DE IMPACTO AMBIENTAL (VIA) para cada impacto ambiental son: a) Riesgo (probabilidad de que el impacto se produzca durante la vida del proyecto); b) Intensidad (Cuantificación de la fuerza o vigor con que se manifiesta el impacto) c) Extensión (medida del ámbito espacial o superficie en que ocurre la afectación); d) Duración (Período de tiempo durante el cual se ejercen las acciones que generan el impacto); e) Reversibilidad (expresión de la capacidad del medio para retornar a una condición similar a la original).

Al inicio de la evaluación se intenta expresar cuantitativamente cada uno de estos indicadores de manera separada y aproximadamente de acuerdo a los criterios siguientes:

- a) Riesgo: para determinar el riesgo es usual utilizar la fórmula siguiente:

$$R = 1 - (1 - \frac{1}{n})^n$$

t_r

donde: R = el riesgo.

n = duración o vida útil del proyecto.

t_r = período de retorno del evento.

En algunos casos, si existen datos estadísticos, se emplea esa información. En otros casos puede ser muy difícil o innecesario precisar el riesgo y por tanto, simplemente éste se establece según el criterio del especialista en términos de: cierto, alto, medio, bajo y nulo. Lógicamente que cuando el riesgo que ocurra el impacto es cero, ello significa que no es necesario continuar evaluando el impacto en el sitio bajo análisis.

- b) Intensidad: generalmente es el indicador que muestra el valor del cambio. Para ello es necesario buscar una función que permita valorarlo, la cual se acostumbra llamar función de transformación o función de valor. Esta función permite, por ejemplo, expresar la pérdida de la calidad del agua en términos de la reducción de mg/l de oxígeno disuelto, o de disminución de pH desde 7 a 5.5 y así sucesivamente. Es frecuente el uso de fórmulas y modelos para predecir los cambios.
 - c) Extensión: generalmente se expresa en términos de superficie, pero también puede hacerse como porcentaje de la superficie afectada sobre la total del proyecto. En otros casos, por ejemplo en proyectos a desarrollar en corredores o derechos de paso, puede ser más práctico valorarlos en términos de longitud o de porcentaje de la longitud total. Finalmente en otros casos, cuando no sea fácil cuantificarla, el especialista puede establecer diferencias cualitativas de la extensión al calificarla como: regional, general en el proyecto, local o puntual.
 - d) Duración: generalmente se mide en el número de años que dura la acción que genera el impacto. Los intervalos que se usan en este caso normalmente son: desde permanentemente (durante toda la vida del Proyecto), hasta más de 10 años, de 5 a 10 años, de 2 a 5 años y desde menos de 2 hasta instantánea. En algunos casos se incluyen consideraciones espaciales para valorar mejorar el indicador, como el carácter de continuidad o intermitencia del impacto; por ejemplo, si hay un riego permanente de que ocurra, pero sólo en un período o fracción de tiempo. En algunos casos especiales puede ser importante valorar el tiempo que tarda en manifestarse un impacto desde el
-

momento en que se inicia la acción generadora, dado que si éste es largo, hay más posibilidades de prevenirlo tomando en cuenta las medidas necesarias. En este caso, frecuentemente se establecen las categorías siguientes; impacto inmediato a la acción generadora o hasta 1 mes después; ocurrencia rápida, cuando demora entre 1 mes y 1 año en manifestarse; media, entre 1 y 2 años; y tardía cuando requiera más de 2 años. Si este criterio se maneja como indicador individual, se identifica como Desarrollo.

- e) Reversibilidad: evidentemente, una vez que cesa la acción generadora del impacto y se produce un nuevo equilibrio, es posible cuantificar criterios o atributos que permitan comparar las condiciones antecedentes del medio con las posteriores a la alteración, pero como la evaluación tiene un carácter predictivo, la comparación normalmente se lleva a cabo a través de la revisión bibliográfica o experiencia del especialista en casos similares que muestren la mayor o menor capacidad de recuperación del ambiente. En algunos casos se emplean criterios de valoración, simples o complejos, que se correlacionan en alguna medida con la reversibilidad, por ejemplo condiciones edáficas, clima, biodiversidad original del medio afectado, etc.

Por otra parte, en algunos casos se conoce la mayor o menor efectividad de las medidas que pueden aplicarse luego de la manifestación del impacto, de manera que cuando existen medidas correctivas se habla de que el impacto es reversible, y en el otro extremo, se considera irreversible cuando no hay medida, por lo menos económicamente factible, capaz de facilitar el retorno del medio a una condición similar a la original.

Elaboración de la Fórmula

a) Escala de valores: inicialmente se resolvió escoger una escala del 1 al 10, asignando el mínimo valor (1) cuando el criterio bajo análisis no sufría casi ningún cambio y el máximo (10) cuando se esperaba que éste fuese radical. Sin embargo, repetidos análisis de sensibilidad mostraron que no era necesario utilizar toda la escala de valores, sino que bastaba emplear sólo algunos de éstos, de modo que se tomó la costumbre de usar sólo las cantidades 2, 5, y 10 para reportar cambios bajos o escasos, medios y altos respectivamente. Más recientemente se ha visto

la tendencia a emplear también el valor de 7, adicionalmente a los ya citados.

b) Peso a asignar a cada indicador: desde la primera evaluación que utilizó el método, se reconoció que no necesariamente todos los indicadores tenían igual importancia. Por ello quedó claro que el valor de impacto no debía resultar de un promedio simple de los valores asignados a cada indicador, sino de una ponderación de los mismos. En consecuencia, a fin de determinar el peso de cada uno, se utilizó entre los diferentes especialistas participantes en la evaluación la técnica de consenso del Método Delphi, para seleccionar los ponderados o pesos.

c) Tipo de ecuación: al inicio se manejaron las siguientes fórmulas:

$$VIA = M_i^{wm} * P_i^{wp} * R_i^{wr}$$

donde: VIA es el Valor del Impacto Ambiental.

M_i es la magnitud asignada.

P_i es la posibilidad de ocurrencia o riesgo.

R_i es la reversibilidad.

w_m es el peso con que se pondera la magnitud.

w_p es el peso con que se pondera la posibilidad de ocurrencia o riesgo.

w_r es el peso con que se pondera la reversibilidad.

La magnitud será:

$$M_i = (I_i * w_I + E_i * w_E + D_i * w_D)$$

donde: I_i es la intensidad.

E_i es la extensión.

D_i es la duración.

w_I es el peso con que se pondera la intensidad.

w_E es el peso con que se pondera la extensión.

w_D es el peso con que se pondera la duración.

Por su mayor simplicidad, se generalizó el uso de la fórmula lineal, tal como se expresa a continuación:

$$VIA = (P_i \times w_p) + (I_i \times w_I) + (E_i \times w_E) + (D_i \times w_D) + (R_i \times w_R)$$

Algunos valores asignados a pesos, que se recomiendan en la metodología, se muestran a continuación:

$$w_I = 0,40 \quad w_E = 0,40 \quad w_D = 0,20$$

$$w_M = 0,61 \quad w_P = 0,22 \quad w_R = 0,17$$

Las escalas de medición de cada uno de los criterios, según la metodología, se representan a continuación:

1. Intensidad 0 – 10

2. Duración	>5 años	Plazo largo	Valoración	10
	2-5 años	Plazo mediano	"	5
	1-2 años	Plazo corto	"	2

3. Extensión	Generalizado	Valoración	10
	Local	"	5
	Muy Local	"	2

4. Reversibilidad

Categoría	Capacidad de Reversibilidad	Valoración
- Irreversible	Baja o irrecuperable (> 50 años)	10
- Parcialmente reversible	Media	5
- Reversible	Alta	2

5. Posibilidad de ocurrencia:

- Alta (> 50%)	Valoración	10
- Media (10-50%)	"	5
- Baja (1-10%)	"	2

El valor de Impacto Ambiental (VIA) permite evaluar cada impacto y destacar aquellos impactos cuyo VIA sea menor a un valor establecido por los analistas. Se asume que los impactos descartados no son relevantes y por tal no ameritan medidas de control ambiental.

Entre las deficiencias de esta técnica se pueden indicar:

1. No analiza la situación sin proyecto.
2. No incorpora directamente las medidas de control ambiental.
3. No analiza los encadenamientos de efectos.
4. Negligencia por parte de algunos evaluadores en una definición clara de la localización geográfica específica de ocurrencia del impacto dentro del área de influencia del proyecto. Es importante

señalar tanto la fuente de la acción generadora, como el sitio donde se manifiesta el impacto, siendo que éstos pueden o no coincidir. De esta manera se pueden precisar, tanto las medidas requeridas como los controles y seguimientos a llevar a cabo.

5. No pondera los impactos entre sí, lo cual conduce a que se le dé igual atención a aquellos impactos que hayan obtenido puntajes similares, cuando en la realidad se tiene que unos son más importantes que otros.

Con la finalidad de tratar de minimizar las deficiencias técnicas, se han introducido una serie de modificaciones al método de criterios relevantes integrados para la Evaluación de Impactos Ambientales, siendo éstos:¹²

1. Medir la Intensidad como una combinación del Grado de Perturbación (que expresa la fuerza con que se manifiesta el cambio, y que puede calcularse mediante una Función de Valor) y el Valor Socioambiental (que expresa la importancia de una unidad territorial o elemento del entorno, definida por el valor social, de acuerdo a consideraciones populares, legales y políticas).
2. Incluir el indicador Desarrollo, definido como el tiempo que tarda el impacto en manifestarse plenamente, desde el momento en que se inicie la acción generadora.
3. Valoración del indicador Riesgo separadamente de la fórmula; este indicador se utilizará ahora para seccionar el tipo de medida que requiera un determinado impacto, de acuerdo con su Valor De Impacto Ambiental y su Riesgo de ocurrencia (un impacto de alto VIA y alto riesgo de ocurrencia requiere medidas preventivas, mientras que uno de alto VIA pero de bajo riesgo de ocurrencia requiere principalmente monitoreo, y la aplicabilidad o no de medidas preventivas depende de su costo). A partir de los resultados obtenidos en el uso de la fórmula y en el cálculo del riesgo de ocurrencia, es posible diferenciar seis categorías de impacto, a cada una de las cuales corresponde entonces aplicar medidas preventivas, correctivas o mitigantes. En los casos en que el riesgo sea bajo, se recomienda solo monitoreo y se prevé

¹² López , J. y Senior, . T., *op cit*, 1997.

la aplicación de una medida correctiva sólo en caso de presentarse el impacto.

Este el método de mayor aceptación por parte de las Compañías Asesoras ya que posee un esquema de trabajo generalizado así como un procedimiento estandarizado y sencillo a seguir. *No se quiere decir en ningún momento que este es el mejor método.* Tal como se podrá observar en el análisis realizado a través de ejemplos ¹³, cada método tiene sus ventajas y desventajas. Lo importante es saber visualizar los posibles impactos a todo nivel y seguidamente analizar cada impacto de la forma más objetiva posible, tomando en cuenta los alcances y las desventajas del método escogido y evaluando el impacto que se encuentre con valores dudosos, con ayuda de un comité multidisciplinario.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Cabezas, M. (2001). Material audiovisual empleado en el curso sobre Evaluación Ambiental. Universidad de los Andes, Mérida.
- Canter, L.W. (1998). Manual de Evaluación de Impacto Ambiental. Técnicas para la elaboración de los estudios de impacto. Madrid: McGraw-Hill Interamericana de España.
- Castillo, E.B. (1996). La Gestión Ambiental: marco de referencia para las Evaluaciones de Impacto Ambiental. Caracas: Fundación Polar.
- Enciclopedia Salvat Ciencia y Tecnología (ESCYT) (1967). 2ª Edición. Tomo 1. Barcelona: Salvat Editores.
- López J. y Señor, T. (1997). "Modificación del Método de Criterios Relevantes Integrados para la Evaluación de Impactos Ambientales". En: Resúmenes de conferencias, IV Congreso Interamericano sobre el Medio Ambiente, 8 al 11 de Diciembre. Universidad Simón Bolívar.
- MARNR / FUNDAMBIENTE (1998). Principales problemas ambientales en Venezuela. (2da. ed.). Caracas: Fundación Polar.
- Neuberger-Cywiak, L (2002). Análisis de tres casos de Estudio y Evaluación de Impacto Ambiental realizados en Venezuela.

¹³Neuberger-Cywiak, L (2002), en preparación

(Mimeografiado). En preparación.

República de Venezuela (1996). Decreto 1.257: Normas sobre la Evaluación Ambiental de Actividades susceptibles de degradar al ambiente. G.O. 35.946 del 25/04/96.

Universidad Simón Bolívar / Instituto de Recursos Naturales Renovables / Universidad de Oriente (1997). Proyecto Refinería Puerto La Cruz. Estudio de Impacto Ambiental. Caracas: autor.

Derecho

El Procedimiento ante el Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar

Por: Nelson Carreyó Collazos ♣

ABSTRACT**The Procedure before the International Tribunal For The Law of the Sea**

The purpose of this paper is to diffuse the existence of one of the jurisdictional organs that in spite of their great importance at international level is not very well-known and used. With the entry in force of the United Nations Convention on the Law of the Sea and its validity into a great majority of countries, it becomes primordial to begin the study, analysis and dissemination of this important maritime legal institution. We have tried to synthesize the juridical instruments that pick up the procedure before the International Tribunal For the Law of the Sea. To that end, it is discussed first the Tribunal's organization, and later it is considered its rules, the internal judicial practice, some guidelines about preparing and presenting cases, the adjustment of controversies in UNCLOS and the procedure and obligatory decisions.

♣ Abogado, Universidad Católica Santa María, Panamá. Ex Oficial Mayor y Ex Secretario de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, Panamá. Ex Primer Juez del Tribunal Marítimo de Panamá. Ex Representante Permanente de Panamá ante la Organización Marítima Internacional (OMI), Londres. Ex Consejero Legal en la Embajada de Panamá, Inglaterra. Postgraduado en Derecho Marítimo, Universidad de Londres. Cursos monográficos, Universidad Complutense de Madrid. Especialista en Administración Ambiental y Master en Derecho y Ciencias Marinas, Universidad de Washington. Ex Director de la Escuela de Derecho de la Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología (ULACIT). Candidato a Doctor en Ciencias Empresariales, ULACIT. Miembro del Instituto Panameño de Derecho Procesal Marítimo, de la Asociación Panameña de Derecho Marítimo, del Instituto Panameño de Derecho Procesal y de la Comisión de Derecho Ambiental del Colegio de Abogados de Panamá.

KEYWORDS: International Tribunal For The Law of the Sea, Law of the Sea.

RESUMEN

El propósito de este trabajo es difundir la existencia de uno de los órganos jurisdiccionales que a pesar de su gran importancia a nivel internacional es poco conocido y utilizado. Con la entrada en vigor del Convenio Internacional de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y su vigencia en una gran mayoría de países, se hace primordial iniciar el estudio, análisis y difusión de esta trascendental institución jurídico marítima. Hemos intentado sintetizar los instrumentos jurídicos que recogen el procedimiento ante el Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar. A tal efecto, primero se discute la organización del Tribunal, para posteriormente pasar a considerar sus reglas, la práctica judicial interna, algunas directrices sobre la preparación y presentación de casos, el arreglo de controversias en CNUDMI y el procedimiento y decisiones obligatorias.

PALABRAS CLAVE: Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar, Derecho del Mar.

INTRODUCCION

El derecho procesal marítimo internacional en esta investigación concierne a las normas que regulan la tramitación ante el Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar el cual tiene sede en Hamburgo, Alemania. Dicho tribunal puede ejercer sus funciones en cualquier otro lugar del mundo y la sumisión de una controversia al tribunal está regida por las Partes XI y XV del CNUDMI¹ y el Anexo VI así como por un Reglamento adoptado el 28 de octubre de 1997.

¹ Convenio de las Naciones Unidas para el Derecho Marítimo Internacional firmado en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982.

El Tribunal es de reciente creación y poco conocido así como poco utilizado. Entre los casos ventilados reportados hemos podido identificar el SOUTHERN BLUEFIN TUNA, entre Nueva Zelanda y Japón y Australia y Japón el 29 de agosto de 1999; el CAMOUCO entre Panamá y Francia el 7 de febrero de 2000; el SAIGA, entre las Islas de San Vicente y Granadina y Guinea, el primero del 4 de diciembre de 1997 y el último del 1 julio de 1999.

Para mayor facilidad referencial, se hace un estudio de los Estatutos que forman parte del Convenio de Montego Bay, y el Reglamento del Tribunal adoptado el 28 de octubre de 1997. Los artículos del Reglamento se identificarán con una “R” y los de los Estatutos con una “E”. También se hace referencia a la Resolución sobre práctica judicial interna adoptada el 31 de octubre de 1997 y las Directrices para la preparación y presentación de casos ante el Tribunal adoptadas el 28 de octubre de 1997.

ORGANIZACION DEL TRIBUNAL

Composición

El Tribunal está compuesto de 21 miembros elegidos entre las personas que tienen mayor reputación por su imparcialidad e integridad y son de reconocida competencia en el campo del derecho del mar; no obstante estos “requisitos” para ser miembro observamos que no se identifica la manera como éstos se comprobarán ni quién lo habrá de hacer. Por tanto se debería establecer con más precisión este procedimiento.

Los miembros del Tribunal deben constituir y asegurar la representación de los principales sistemas jurídicos del mundo y una adecuada distribución geográfica (E 2). Mientras ejerzan funciones gozan de privilegios e inmunidades diplomáticas (E. 10) y deben solemnemente declarar en sesión abierta que cumplirán sus atribuciones con imparcialidad y en conciencia (E 11). El período empieza el 1° de octubre posterior a una elección trianualy su status es igualitario

independientemente de su edad o tiempo de servicio (R 2 y 3).

Membresía

La membresía debe también asegurar el cumplimiento de la prohibición de que un país no esté representado por más de un miembro. Para los efectos de esta prohibición, aquella persona que pueda considerarse ciudadano de más de un país se entenderá que lo es de aquél en que ejerza sus derechos civiles y políticos. Existe igual prohibición de que no hayan menos de tres (3) miembros de cada grupo geográfico definido por la Asamblea General de las Naciones Unidas (E 3).

Candidaturas y Elecciones

En cuanto a las nominaciones y elecciones, cada Estado parte puede nominar dos (2) personas como máximo, quienes deben poseer las condiciones exigidas por el artículo 2 del Anexo, de cuya lista son elegidos los miembros. El Secretario General de las N.U. en el caso de la fecha de la primera elección² y el Secretario del Tribunal en el caso de las elecciones subsiguientes, con una anticipación de por lo menos tres (3) meses, debe invitar por escrito a los Estados Partes a someter sus nominaciones para cuyo fin tienen dos (2) meses. Este prepara una lista en orden alfabético de todos los nominados indicando los Estados nominadores y la somete a los Estados Partes antes del séptimo día del último mes previo a la elección.

Los miembros deben ser elegidos de manera secreta en reunión de los Estados Partes convocada por el Secretario General de las N. U. para la primera elección y siguiendo el procedimiento que acuerden los Estados Partes en elecciones subsiguientes. Para que haya quórum se requiere del voto favorable de los dos tercios (2/3) de los Estados partes presentes en la reunión. Se elige quienes obtengan la mayoría de votos y los dos tercios de los Estados partes presentes y votantes, siempre que tal mayoría incluya una mayoría de los Estados partes (E 4).

El tribunal elige su Presidente y Vicepresidente por tres años

² La primera elección se llevó a cabo dentro de los seis meses contados desde la fecha de la entrada en vigencia del Convenio.

pudiendo reelegirse; el Secretario, quien dura 7 años en sus funciones y también es reelegible, (R 32) es igualmente elegido por el tribunal y el resto del personal de secretaría que debe jurar solemnemente. Tanto el Presidente como el Secretario deben residir en el lugar sede (E 12). Se elige un Sub-Secretario y un Secretario suplente (R 33) quienes también deben jurar solemnemente cumplir el cargo con lealtad y discreción (R 34).

El Secretario es el canal de comunicación entre las partes y el tribunal, y entre sus funciones se cuentan las siguientes:

- a. notifica y transmite documentos asegurando la mayor rapidez;
- b. mantiene una lista de casos numerada en orden de recepción;
- c. mantiene copias de las declaraciones y notificaciones de revocación o retiro presentadas al Secretario General de las N. U. relativas a los artículos 287 y 298 del Convenio o Anexo IX, artículo 7 del Convenio;
- d. mantiene copias de los acuerdos concediendo competencia;
- e. notifica en relación al artículo 110 (2);
- f. tramita copias certificadas de los argumentos y anexos;
- g. comunica al Estado las inmunidades necesarias;
- h. esta presente o representado en las sesiones,
- i. lleva las actas, traducciones e interpretaciones,
- j. firma documentos, y vela por su reproducción, impresión y publicación (R 36).

La renuncia del Secretario debe darse con 2 meses de preaviso y la del Subsecretario y suplentes con un mes, por escrito; la del primero directamente al Presidente y la de los otros por intermedio del Secretario (R 39).

Duración en las Funciones

Se eligen por 9 años y hay reelección. En relación a aquellos miembros elegidos en la primera elección, los términos de siete (7) miembros expirarán al finalizar tres (3) años y los de siete (7) más al finalizar seis (6) años.

Los miembros cuyos términos expiran al final de los períodos iniciales antes mencionados de 3 y 6 años son escogidos al azar por el Secretario General de las N.U. inmediatamente después de la primera elección. No pueden abandonar sus cargos hasta que las plazas sean llenadas debiendo terminar los procesos que hayan iniciado antes de la fecha de su reemplazo. En caso de renuncia la carta se dirige al Presidente en cuyo caso la vacante se inicia desde la fecha de la recepción de dicha carta (E 5).

Remuneración

Cada miembro³ recibe un pago anual así como uno por cada día que ejerza sus funciones siempre que en un año el total de la suma no exceda del monto anual. Los salarios y compensaciones son determinados de tiempo en tiempo en las reuniones de los Estados partes, tomando en consideración la carga de trabajo del tribunal y no puede ser disminuido mientras ocupen el cargo.

El salario del Secretario es determinado en las reuniones de los Estados Partes a propuesta del Tribunal. Las reglas adoptadas en las reuniones determinan las condiciones para recibir pensiones de retiro y reembolsos por gastos de viaje así como todos los emolumentos quedan libres de impuestos (E 18).

Vacantes

Las vacantes se llenan de la misma manera determinada para la primera elección, sujeta a que el Secretario emita las invitaciones dentro del mes de ocurrida la vacante, fijándose la fecha de elección por el Presidente del Tribunal después de consultar con los Estados Partes. El reemplazo debe permanecer por el resto del período del reemplazado (E 6).

Actividades Incompatibles

Ningún miembro del tribunal puede ejercer actividades políticas o

³ Excepto el presidente que recibirá un monto especial. Y el Vicepresidente que recibirá un monto especial por cada día que funja como Presidente.

administrativas, asociarse activamente o estar financieramente interesado con cualquiera de las operaciones de cualquier empresa vinculada a la exploración o explotación de los recursos del mar o del lecho marino u otro uso comercial de los mismos. Tampoco pueden actuar como agentes, abogados o consejeros y cualquier duda sobre estos aspectos se dirimirá por mayoría del resto de los miembros presentes (E 7).

Condiciones relativas a la Participación en un Caso Particular

Los miembros no pueden intervenir en la decisión de un caso en el que hayan estado vinculados como agentes, consejeros o abogados para una de las partes, o como miembro de un tribunal nacional o internacional en cualquier otra capacidad. Si por alguna razón un miembro se considera impedido, así debe informarlo al Presidente. Este puede también notificarle a cualquier miembro que considere deba apartarse del conocimiento de un caso y cualquier duda al respecto será resuelta por decisión de la mayoría de los miembros presentes (E 8).

Si por decisión unánime se acuerda el cese de un miembro por no reunir las condiciones requeridas del cargo, el Presidente es quien declara la vacante (E 9). El miembro deber ser informado por el Presidente o el Vicepresidente por escrito el cual incluye las bases para la decisión y cualquier prueba relevante. Posteriormente en una reunión privada para tal fin se le concede oportunidad para dar las explicaciones e información que considere así como respuestas a preguntas orales o escritas, en cuyos actos puede estar representado por abogado u otra persona de su elección. En otra sesión en la que el miembro no esta presente se discute el tema y cada miembro emite su opinión y si se pide se pasa a votar (R 7).

Quorum

Para constituir válidamente el tribunal se requiere un quórum de 11 miembros. El tribunal determina cuáles miembros están disponibles para conocer un caso, teniendo en cuenta el efectivo funcionamiento de las salas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 14 y 15 del Anexo. Todas las disputas deben ser oídas y falladas a menos que el

artículo 14 sea aplicable⁴ o las partes soliciten lo dispuesto en el artículo 15 en relación a salas especiales.

Salas Especiales

Las Salas Especiales están compuestas por 4 o más miembros, según se considere necesario, para conocer de ciertos litigios. El tribunal debe conformar una sala de esta naturaleza si las partes así lo piden. La composición de tal sala es decidida por el Tribunal con la aprobación de las partes. Con el objeto de mayor celeridad el tribunal conforma anualmente una sala de 5 miembros que puedan conocer y decidir mediante proceso sumario. Dos miembros alternos son seleccionados con el fin de reemplazar a quienes no pueden participar en un proceso particular; un caso decidido por una sala se considera decidido por el Tribunal (E 15).

REGLAS DEL TRIBUNAL

El tribunal tiene su propio reglamento y normas de procedimiento. En cuanto a la nacionalidad, los miembros quienes tengan la de cualquiera de las partes conservarán su derecho a participar como tales. En estos casos la otra parte puede escoger una persona para participar como miembro *ad hoc*. En caso contrario, cualquiera de las partes puede escoger una persona para ser miembro, concediéndoseles prioridad a los miembros así escogidos. Si varias partes tienen intereses comunes se considerarán como una sola (E 17).

Gastos

Los gastos del tribunal son pagados por las partes y por la Autoridad en los términos y de la manera que se decida en las sesiones. Cuando una entidad distinta a un Estado Parte o la Autoridad es parte en un caso sometido al Tribunal, éste fija la cantidad que esa parte va a contribuir a los gastos.

⁴ Se relaciona a la Sala sobre disputas relativas al Lecho Submarino cuya competencia poderes y funciones está gobernado por la Parte XI sección 5.

Competencia y Ley aplicable a la Controversia

El tribunal se encuentra a disposición de todas las partes y entidades que no sean Estados partes; tiene competencia entonces para conocer cualquier causa que la Parte XI expresamente prevea o en cualquier caso que sea sometido mediante otro acuerdo confiriendo competencia al Tribunal que sea aceptado por todas las partes en dicho caso (E 20).

La competencia del Tribunal comprende todas las controversias y todas las demandas que le sean presentadas de acuerdo al CNUDMI así como los asuntos que específicamente se incluyan en cualquier acuerdo que le confiera competencia (E 21).

Si todas las partes de un tratado o convenio que se encuentre vigente y concerniente a una cuestión cubierta por la Convención así lo acuerda, cualquier controversia relativa a su interpretación o aplicación puede ser sometida al Tribunal.

La ley aplicable es aquella dispuesta por el artículo 293 que dice que un tribunal que tenga competencia de acuerdo a la Sección 2 (Procedimientos obligatorios involucrando decisiones obligatorias) debe aplicar el CNUDMI y otras normas de derecho internacional que no sean incompatibles con éste, sin perjuicio de la facultad de decidir *ex aequo et bono*, si las partes así lo acuerdan.

Procedimiento

Las controversias serán sometidas al Tribunal, ya sea por notificación de un acuerdo especial o por una demanda escrita, dirigida al Secretario. En cualquier caso el sujeto de la controversia y las partes deben ser identificados. El Secretario notifica el acuerdo especial o la demanda a todos los interesados, así como a los Estados partes (E 24).

Medidas Conservatorias

De acuerdo al artículo 290 el Tribunal y la Sala de Controversias sobre el Lecho submarino tienen la potestad de reglamentar medidas conservatorias. Si el Tribunal no está sesionando o no hay suficientes miembros para constituir quórum, las medidas conservatorias serán prescritas por la sala de procedimiento sumario constituida de conformidad con el artículo 15, párrafo 3 del Anexo. No obstante lo dispuesto por el Art. 15, párrafo 4, tales medidas conservatorias pueden

ser adoptadas a requerimiento de cualquier parte de la controversia y ser revisadas por el Tribunal (E 25).

Audiencia

El Presidente o en su defecto el Vicepresidente o juez más antiguo dirige la audiencia, y ésta será pública a menos que el Tribunal decida lo contrario o las partes pidan que el público no sea admitido. El Tribunal emite órdenes para la conducción del proceso y la forma y hora en que se presentarán los alegatos así como para la práctica de las pruebas. Si una parte no comparece la otra puede solicitar la continuación del proceso hasta la adopción de una decisión, omisión que no afectará la validez de lo actuado. Antes de fallar el tribunal se asegura no solo de su competencia sino de que el reclamo está bien fundamentado de hecho y derecho (E 26-28).

Las decisiones se adoptan por mayoría de los miembros presentes y en caso de empate el Presidente o quien actúa en su nombre es quien define (E 29).

La sentencia debe ser motivada, contener los nombres de los miembros del tribunal quienes han participado en la adopción de la decisión firmada por el Presidente y el Secretario y leída en sesión pública previa notificación a las partes. Si no es unánime cualquiera puede salvar su voto (E 30).

Cualquier Estado Parte que tenga un interés legal que pueda ser afectado por la decisión puede solicitar autorización para intervenir en el proceso cuya decisión le será oponible sobre los asuntos para los que intervino. De igual manera, los Estados Partes y las partes de un contrato concediendo competencia o de un Convenio Internacional relativo a materia cubierta por el CNUDMI, pueden también solicitar la concesión del derecho a intervenir en casos de interpretación o aplicación del Convenio, previa notificación del Secretario de la existencia de dicho asunto de interpretación o aplicación, siéndoles oponibles la decisión (E 31).

Las decisiones son finales y obligatorias pudiéndose, a petición de parte, pronunciarse sobre su alcance, sentido o significado en caso de controversia. Cada parte cubre sus costas, a menos que el Tribunal disponga lo contrario (E 33-34). El Tribunal puede proponer a los Estados Partes por escrito enmiendas al Anexo (E 41) las cuales se adoptan de acuerdo al procedimiento de enmienda simplificado contenido

en el artículo 313 de CNUDMI o por consenso en una Conferencia convocada de acuerdo al Convenio. Las enmiendas a la sección 4 (Cámara para la solución de controversias relativas a los Fondos Marinos) se adoptan de conformidad con el procedimiento contenido en el artículo 314..

Peritos

A petición de parte o de oficio, el Tribunal puede seleccionar, en consulta con las partes, no menos de (2) dos peritos escogidos preferiblemente de la lista establecida de acuerdo al artículo 2 anexo VIII (Art. 289). Esta petición se tiene que presentar a más tardar durante los alegatos orales finales. El tribunal los selecciona a propuesta del Presidente quien debe consultar con las partes antes de proponerlo. Los peritos deben ser independientes y gozar de la más elevada reputación por su imparcialidad, competencia e integridad y jurar el cargo (R 15).⁵

Impedimentos y Jueces Ad Hoc

Si existe duda sobre la condiciones relativas a la participación de miembros del tribunal (impedimentos), el Presidente debe informarlo a los otros Miembros dándosele oportunidad al involucrado para que de información y explicaciones. Si una parte intenta escoger un juez *ad hoc* debe notificar su intención lo más pronto posible dando el nombre, nacionalidad, y una breve biografía al mismo tiempo pero no después de (2) dos meses antes de la fecha fijada para presentar la contestación de la demanda. Su nacionalidad puede ser cualquiera diferente a la de la parte que lo selecciona.

De no escoger un juez *ad hoc*, bajo la condición que la otra parte tampoco lo haga, deberá también notificarlo a la otra parte. Si la otra parte entonces informa su intención de escoger o escoge un juez *ad hoc*, el término para la parte que se había abstenido de escogerlo puede extenderse hasta treinta (30) días por el Presidente. El Secretario comunica copia de la notificación relativa a la escogencia del juez *ad hoc* a la otra parte a quien se le pide que presente las observaciones que desee dentro de un término no mayor de 30 días fijado por el Presidente.

⁵ El texto del juramento dice: *“Declaro solemnemente que cumpliré mis deberes de perito con todo honor y perfecta imparcialidad y con toda conciencia y observaré fielmente todas las normas del Estatuto y el Reglamento del Tribunal.”*

Si dentro del mencionado término no se presenta objeción y nadie comparece, las partes son informadas. Si existe objeción o duda el asunto es decidido por el tribunal después de escuchar a las partes, de ser necesario. Si el tribunal considera que las razones para que participe un juez *ad hoc* ya no existen, el juez cesará de participar (R 19).

Solidaridad o Unidad Procesal

Como dos o más partes pueden tener un mismo interés el tribunal puede y debe considerarlas como una sola; si no hay algún miembro de la nacionalidad de esas partes en el tribunal, fijará un término dentro del cual estas escogerán conjuntamente a un juez *ad hoc*. Si cualquiera de ellas alega la existencia de un interés propio y separado, o presenta cualquier otra objeción, el asunto será decidido por el tribunal escuchando a las partes a su opción (R 20).

Si un miembro que tenga la nacionalidad de una de las partes no puede fungir en una fase del caso esa parte tiene derecho a escoger un juez *ad hoc* dentro del término fijado por el tribunal o por el Presidente si no se encuentra en sesiones. Las partes con el mismo interés serán consideradas como no teniendo un miembro de una de sus nacionalidades si cada miembro teniendo una de sus nacionalidades se encuentra imposibilitado de fungir en cualquier fase del proceso. Si un miembro teniendo la nacionalidad de una de las partes es nuevamente habilitado para fungir antes de la finalización de los procedimientos escritos, ese miembro vuelve a sesionar en el proceso (R 21).

Salas Especiales

La Sala de Proceso sumario esta compuesta del Presidente y Vicepresidente del Tribunal actuando de oficio y tres otros miembros. Adicionalmente dos miembros son seleccionados como suplentes. Todos son seleccionados a propuesta del Presidente. La selección será lo más pronto después del 1° de octubre de cada año y fungen hasta el 30 de septiembre del año siguiente y si continúan después de esa fecha lo harán hasta la próxima selección. Sus ausencias son suplidas por el más antiguo. Si uno renuncia o cesa, el lugar es tomado por el más antiguo quien se convierte en titular y es reemplazado por la selección de otro suplente. El quórum es de 3 miembros (R 28).

La petición de conformación de una sala especial de acuerdo al Art. 15(2) debe ser pedida por lo menos con 2 meses de anticipación a la presentación del proceso y una vez presentada el Presidente determina

si la otra parte accede. Cuando las partes lo acuerdan, el Presidente valora las opiniones concernientes a la composición de la sala y lo informa al Tribunal. El Tribunal determina, con aprobación de las partes, los miembros que constituirán la sala. El mismo procedimiento se sigue para llenar una vacante decidiendo también cuál será el quórum (R 30).

Si el Presidente o Vicepresidente conforman la sala, ellos presidirán, de lo contrario la sala elegirá su propio Presidente de manera secreta y por mayoría. El miembro quien presida debe continuar presidiendo mientras sea miembro de dicha sala.

El Tribunal observa los días feriados del lugar sede (R 41.5). Las deliberaciones son secretas y solo los peritos y miembros de la secretaría pueden participar y las actas sólo reflejan la materia discutida y los resultados de la votación a menos que un juez pida que su opinión se inserte (R 42).

Disposiciones Generales

El proceso tiene dos partes la escrita y la oral. La escrita consiste en las comunicaciones de memoriales al tribunal y las partes y si el tribunal lo autoriza, las réplicas y contrarréplicas o dúplicas y pruebas. La oral consiste en la audiencia de abogados, agentes, testigos y expertos (R 44).

En todo proceso el Presidente identifica las opiniones de las partes con relación a cuestiones de procedimiento. Con este propósito cita los representantes a reunirse con él tan pronto sea posible después de su designación y cuando sea necesario posteriormente o utiliza otros medios de comunicación apropiados (R 45). Los términos para cumplir los actos del proceso pueden ser fijados pero deben siempre indicar fechas definidas y ser tan cortos como su carácter lo permita (R 45).

Puede ordenar que los procesos se acumulen y que los procedimientos orales y escritos incluyendo la presentación de testigos sea común u ordenar actos comunes sin una acumulación formal (R 47). Las partes pueden de común acuerdo proponer modificaciones o adiciones a las reglas que serán aceptadas si las considera apropiadas. Se especifica expresamente el principio de la economía y celeridad procesal. Con tal propósito se emiten directrices incluyendo la extensión, el formato, y la presentación de alegatos orales y escritos y la utilización de medios electrónicos de comunicación. Todas las comunicaciones son dirigidas al Secretario salvo norma en contrario así como toda petición a

menos que se haga en sesión pública durante el procedimiento oral (R 49-51).

Todas las comunicaciones a las partes se remitirán a los agentes. Las comunicaciones a una parte antes que haya designado abogado será remitida, si se trata de un Estado, a su Gobierno. Las partes deben estar representadas por agentes y pueden estar asistidas por consejeros o abogados.

La demanda debe indicar la parte demandante, la demandada y el objeto del proceso. La demanda especificará, tanto como sea posible, las bases legales en que funda la competencia, la naturaleza precisa del reclamo, una sucinta relación de hechos y fundamentos en que se basa.

El original es firmado por el agente o representante diplomático en el país en el que el Tribunal tiene su sede o por cualquier otra persona debidamente autorizada. Si es firmada por una persona distinta al representante diplomático, la firma es autenticada por éste o por la autoridad gubernamental competente. El Secretario debe transmitir al demandado una copia certificada de la demanda. Cuando el demandante pide la competencia antes que la parte contraria otorgue su consentimiento, la demanda debe ser notificada a la contraparte y no entra en la lista de casos ni se toma ninguna acción sino cuando y a menos que la parte contraria consienta la competencia del tribunal (R 54).

Los agentes deben tener una dirección para notificación en el lugar sede o en la capital del país donde se traslade la misma en el que todas las notificaciones se harán. Cuando el proceso se inicie por una demanda debe mencionarse el nombre del agente para el demandante. Habiendo recibido copia certificada de la demanda, el demandado, tan pronto como sea posible, deberá informar al tribunal el nombre de su representante. Cuando se inicie un proceso por notificación de un acuerdo especial (compromiso) la parte o partes haciendo la notificación deberá(n) mencionar el nombre de su o sus agente(s) tan pronto como sea posible, e informar al tribunal del nombre si aun no se ha hecho (R 56).

Cuando la acción se presente por un acuerdo diferente a la Convención se deberá acompañar copia autenticada del acuerdo.

Del Procedimiento Escrito

Término

El Presidente debe proveer para determinar, entre otras cosas, el número y orden de presentación de los argumentos y el término dentro del que deben presentarse, que no excederá 6 meses.

Extensión

El Tribunal puede, a petición de parte, extender los términos o decidir que un acto de procedimiento es válido después de vencido un término, siempre que haya justificación para tal requerimiento. En cualquier caso a la otra parte se le dará oportunidad para opinar dentro de un término que el tribunal fijará. Si el tribunal no está sesionando, sus poderes bajo estas norma pueden ser ejercidos por el Presidente pero sin perjuicio de cualquier decisión subsecuente (R 59).

Procedimientos acordados por las Partes

En los procesos iniciados por demanda los escritos son un memorial por el demandante y un contramemorial o escrito de oposición por el demandado. El tribunal puede autorizar o prescribir que haya una réplica por el demandante y una contrarréplica por el demandado si las partes así lo acuerdan o si el Tribunal decide a petición de una de las partes o de oficio que dichos escritos son necesarios (R 60).

En un caso iniciado por notificación de un acuerdo especial el número y orden de escritos es gobernado por el acuerdo a menos que el tribunal decida otra cosa.

Demanda y Contestación

El memorial debe contener los hechos, el derecho y las conclusiones. El escrito de oposición contendrá el reconocimiento o la contestación de los hechos; y hechos adicionales si son necesarios, observaciones a los argumentos de derecho, una exposición del derecho en respuesta y las conclusiones.

La réplica y dúplica o contraarréplica no deben simplemente repetir las tesis de las partes sino ser dirigidas a hacer surgir los puntos que aun los dividen. Los argumento deberán enuncian las conclusiones, el momento del proceso en que se emite, distinguiéndolos de los argumentos, o confirmar las conclusiones ya presentadas (R 62).

Pruebas

Los documentos aducidos como fundamento de los argumentos deben ser anexados al original de todo escrito mediante copias certificadas. Las partes no necesitan anexar o certificar copias de los documentos que han sido publicados y están disponibles al tribunal y la otra parte. Si el documento se requiere parcialmente, solo los extractos que lo sean necesitan anexarse. Una copia del documento completo debe ser presentada al Secretario a menos que haya sido publicado y esté disponible al Tribunal y la otra parte. Una lista de documentos anexados a los escritos debe ser entregada al momento en que el escrito es presentado (R 63).

Traducción

Las partes deben presentar sus escritos en cualquiera de los dos idiomas oficiales. Una parte puede utilizar un idioma distinto a los oficiales pero debe presentar una traducción a uno de los dos idiomas oficiales y acompañar también el original. Igual procedimiento se utiliza para cualquier documento que se acompañe que no esté en uno de los dos idiomas oficiales. Cuando la traducción sea parcial, se acompaña una nota explicativa indicando qué parte se traduce. El Tribunal puede, sin embargo requerir una traducción más extensa o completa. Cuando las partes escojan un idioma distinto de los idiomas oficiales y ese idioma es uno oficial de las Naciones Unidas, cualquier parte puede pedir que la decisión se traduzca a ese idioma sin costo adicional para las partes (R 64).

Copias

Todo escrito en original debe ser firmado y fechado por el representante y presentado al Secretario y cualquier anexo, como traducciones, debe ser acompañado de una copia certificada para el traslado a la contraparte así como copias adicionales pedidas por el Secretario. Cuando un escrito deba ser presentado dentro de un término, la fecha cierta es la de recibo por el Secretario. Si una parte pide al Secretario que reproduzca un documento, el mismo debe ser presentado con suficiente anticipación para permitir ser recibido dentro de cualquier término y la reproducción se hace bajo la responsabilidad de la parte.

Corrección

Los documentos pueden corregirse con la anuencia de la otra parte o del Presidente del Tribunal en cuyo caso se notifica a la otra parte de la

misma manera que el escrito al que se refiere. Copias certificadas de todo escrito y sus anexos ser le comunican a la otra parte por el Secretario desde su presentación y recibo (R 65-6).

Los escritos y documentos están a disposición de un Estado u otra entidad con derecho a comparecer y que haya pedido dichas copias, pero si la parte que presenta el escrito así lo pide, no se entregará el mismo hasta que el contramemorial haya sido presentado.⁶ El público tiene derecho a copias de la documentación cuando se inician los procedimientos orales, o antes si el Tribunal o el Presidente decide, en caso que el tribunal no esté sesionando, luego de conocer la opinión de las partes. Sin embargo, el tribunal o el Presidente pueden, a petición de parte, y luego de haber conocido las opiniones de la otra parte, decidir contrariamente a lo que dice este artículo (R 67).

Deliberaciones Iniciales

Después del cierre de los procedimientos escritos y antes de los orales el tribunal debe reunirse en privado para permitir a los jueces intercambiar opiniones concernientes a los argumentos escritos y la conducción del proceso (R 68).

Del Procedimiento Oral

Terminado el período de procedimientos escritos, el tribunal fija la fecha para la apertura de los procedimientos orales. Dicha fecha es fijada dentro de un período de seis (6) meses contados desde la fecha de terminación de los procedimientos escritos a menos que el tribunal se encuentre satisfecho de que hay suficiente justificación para decidir de otra manera. El Tribunal también puede decidir que la apertura o continuación de los procedimientos orales se posponga. Cuando se fije una fecha para la apertura de los procedimientos orales o se posponga la apertura o continuación de los mismos, el Tribunal tendrá en cuenta:

- a. La necesidad de suspender la audiencia sin retraso innecesario,
- b. La prioridad requerida por los artículos 90 y 112;
- c. Cualquier circunstancia especial, incluyendo la urgencia del caso

⁶ Puede suceder que no se reciba escrito de oposición o contramemorial en cuyo caso no se establece si puede hacerse vencido el término para dicha presentación, lo cual es lo más aconsejable.

u otros casos de la lista;

d. La opinión de las partes.

Si el tribunal no está sesionando estas atribuciones corresponderán al Presidente (R 69).

El tribunal puede, si lo considera deseable, decidir de conformidad con lo que dispone el artículo 1 párrafo 3 del Estatuto, que todo o parte de los procedimientos que faltan sean llevados a cabo en un lugar distinto al de la sede del tribunal. Antes de decidir esto, el tribunal debe conocer la opinión de las partes (R 70).

Luego del cierre de los procedimientos escritos, ningún otro documento puede presentarse a menos que sea con el consentimiento de la otra parte o como lo dispone el párrafo 2 del Art. 71. Se considera que la otra parte dio su aprobación si no presenta una objeción a la producción del documento dentro de los 15 días de recibirlo. En caso de objeción, el Tribunal, luego de escuchar a las partes, puede autorizar la producción del documento si lo considera necesario. La parte que desee producir un documento nuevo debe presentar el original o una copia certificada, junto con el número de copias requeridas por secretaría que será responsable por notificar a la otra parte e informar al tribunal. Si un documento nuevo se produce la otra parte tendrá la oportunidad de comentar sobre el mismo y presentar documentos en apoyo de sus comentarios.

Durante los procedimientos orales no se hace ninguna referencia a los contenidos de cualquier documento que no haya sido presentado como parte del procedimiento escrito o de acuerdo con el artículo 71 a menos que el documento sea parte de una publicación disponible al Tribunal y la otra parte. La aplicación de esta norma no constituye por sí misma una base para retrasar la apertura o el curso de los procedimientos orales (R 71).

Sin perjuicio de lo dispuesto en el reglamento sobre documentos, cada parte debe informar al Secretario, con suficiente tiempo antes de la apertura de los procedimientos orales, información relativa a cualquier evidencia que intente presentar o que intente pedir al tribunal que obtenga. Esta información debe contener una lista de apellidos, nombres, nacionalidades, descripciones y lugares de residencia de los testigos y peritos quienes la parte intente llamar, con indicación del o los puntos sobre los cuales la prueba versará. Una copia certificada de la

comunicación debe también ser presentada para el traslado (R 72).

Según el reglamento el tribunal debe determinar si las partes deberán alegar antes o después de la práctica de pruebas, pero se ordena que siempre tendrán el derecho de alegar sobre las mismas. No comprendemos cuál es la necesidad de esta norma puesto que si siempre se tiene el derecho de alegar sobre la prueba, el tribunal no debería determinar que se alegue antes por razones obvias. Lo que sí consideramos importante es dejar constancia expresa del derecho de alegar.

Una vez informados sobre la opinión de las partes, el tribunal debe determinar el orden en que las partes serán escuchadas, el método para la presentación de los medios de prueba, el examen de los testigos y expertos y el número de consejeros y abogados que serán escuchados en representación de cada parte (R 73).

La audiencia será pública a menos que el tribunal decida lo contrario o que las partes soliciten que el público no sea admitido y tal decisión puede ser respecto a la totalidad o parte de la audiencia y puede ser presentada en cualquier momento (R 74).

Los alegatos orales deben ser tan sucintos como sea posible dentro de los límites de lo que se requiere para una adecuada presentación. Con tal fin serán dirigidos a los puntos que dividan las partes y no pueden referirse a lo mismo que se ha mencionado en los escritos o repetir los hechos y argumentos. En el alegato de conclusión del último, sin recapitular, se deben leer las peticiones finales y una copia del texto escrito de las mismas se comunican al tribunal y a la contraparte (R 75).

El tribunal puede indicar cualquier punto sobre los cuales desea que las partes se refieran o sobre los que considera hay suficientes argumentos. El tribunal puede, durante la audiencia, hacer preguntas y pedir explicaciones. Cada juez tiene derecho a interrogar pero antes de ejercerlo hara conocer su intención al Presidente. Los agentes, consejeros y abogados pueden contestar inmediatamente o dentro de un término fijado por el Presidente (R 76).

El tribunal también puede en cualquier momento citar a las partes para que presenten pruebas o den las explicaciones que el tribunal considere necesarias para la dilucidación de los asuntos en controversia o puede practicar pruebas de oficio. El tribunal puede, si es necesario, hacer arreglos para la comparecencia de testigos o peritos (R 77).

Las partes pueden llamar todos los testigos y peritos que aparezcan en la lista comunicada al tribunal a la que se refiere el artículo 72. Si en cualquier momento durante la audiencia una parte desea llamar un testigo o perito cuyo nombre no esté en la lista, deberá requerir al tribunal e informar a la otra parte y suministrar la información requerida por el artículo 72. El testigo o perito puede ser llamado ya sea porque la otra parte no lo objetó, o si lo objeta, si el tribunal lo aprueba luego de escuchar la otra parte. No se dice a qué parte se refiere pero se supone que es la parte que propone el testigo por cuanto se supone que ya escuchó a la que objeta. El tribunal puede, a petición de parte o de oficio, decidir que un testigo o perito sea examinado de cualquier otra manera que no sea ante el Tribunal mismo. El Presidente debe tomar las medidas para implementar tal decisión (R 78).

El artículo 79 contiene el texto del juramento que deben rendir los testigos y peritos antes de declarar, quienes serán examinados primero por la parte que los citó así como por la otra parte y el Tribunal, debiendo permanecer fuera de la corte antes de declarar salvo aquellos designados de conformidad con el artículo 289 del CNUDMI. El tribunal puede en cualquier momento decidir, a petición de parte o de oficio, ejercer sus funciones respecto a la obtención de pruebas en un lugar al que se refiera el litigio sujeto a las condiciones que el Tribunal decida luego de conocer las opiniones de las partes previo los arreglos de conformidad con el artículo 52 (R 80-1).

Peritajes

Si el tribunal considera necesario hacer una investigación o escuchar un peritaje, debe, después de escuchar a las partes, emitir una orden con tal fin definiendo el objeto de la investigación o de la experticia, el número y modo en que se designarán quienes participarán en la investigación y o de los peritos e indicar las formalidades o el procedimiento a seguir, y cuando lo considere juramentará dichas personas. Todo informe u opinión de expertos debe ser comunicada a las partes a las que también se les concederá oportunidad para comentarlos; estas pruebas corren por cuenta del Tribunal (R 82-3).

El tribunal puede a petición de parte o de oficio, pedir a organizaciones intergubernamentales la entrega de información relevante y luego de consultar con su director decidirá si la misma debe presentarse oralmente o por escrito fijándose términos para tal fin. La organización puede de su propia iniciativa presentar un memorial

suministrando información antes de la finalización de los alegatos escritos en cuyo caso el tribunal podrá decidir suplementar la misma y la forma en que se hará y si se hará con preguntas y autorizará a las partes a comentar oralmente o por escrito sobre lo informado. El tribunal fija término para que la Organización presente observaciones por escrito, las cuales se comunican a las partes y pueden ser discutidas durante los procedimientos orales (R 84).

Idiomas-Interpretación

Todos los alegatos y pruebas presentados en uno de los idiomas oficiales deben ser interpretados al otro. Si son presentados en un tercer idioma deben interpretarse en los dos idiomas oficiales del tribunal. Cuando un idioma distinto a los oficiales sea utilizado, el interesado hará los arreglos necesarios para la interpretación por intermedio del Secretario, y éste a costas del peticionario hará las verificaciones necesarias. En caso de testigos o peritos que comparecen a instancia del tribunal, será el Secretario quien haga los arreglos para la interpretación. Los intérpretes también serán juramentados (R 85).

Actas

El Secretario debe levantar un acta *verbatim* en el idioma o idiomas oficiales utilizados por cada audiencia y si se condujo en uno distinto el acta debe ser preparada en uno de los del Tribunal. Para la preparación del acta la parte en cuyo beneficio se ha utilizado un idioma distinto al oficial, debe suministrar con anticipación al Secretario un texto en uno de dichos idiomas. La transcripción *verbatim* de las actas debe ser precedida por los nombres de los jueces presentes y de los representantes.

Copias de las transcripciones son circuladas a los jueces y las partes, los testigos y peritos quienes bajo la supervisión del Tribunal podrán corregirlas pero bajo ninguna circunstancia dichas correcciones podrán afectar su significado y alcance. Los jueces pueden igualmente hacer las correcciones que a bien tengan; no obstante la prohibición anterior parece no alcanzarles. Copia certificada de la transcripción firmada por el Presidente y el Secretario constituirán copias auténticas de la audiencia. Las actas serán impresas y publicadas por el tribunal (R 87).

Cualquier contestación escrita a una pregunta formulada de conformidad con el artículo 76 o cualquier prueba o explicación suministrada por una parte con base al artículo 77 recibida por el tribunal después del cierre de los procedimientos orales debe notificarse a la otra

parte, a la cual se le dará la oportunidad de comentar sobre la misma. Los procesos orales pueden reabrirse para tal propósito de ser necesario. Cuando los representantes hayan terminado su presentación del caso, y bajo el control del Tribunal, el Presidente deberá declarar los procedimientos orales terminados retirándose a deliberar.

Procedimientos Incidentales

Medidas Conservatorias

Una parte puede pedir medidas conservatorias con base en el artículo 290 párrafo 1 del Convenio en cualquier momento durante el curso de los procedimientos. Pendiente de la constitución de un tribunal arbitral una parte puede someter una petición para la adopción de medidas conservatorias con fundamento en el artículo 290 párrafo 5,

- a) en cualquier momento si las partes lo han acordado;
- b) en cualquier momento después de (2) dos semanas desde la notificación de la petición si las partes no han acordado que tales medidas puedan ser adoptadas por otro tribunal.

La petición debe ser escrita y especificar las medidas pedidas, las razones y consecuencias de no ser admitidas para la preservación de los derechos de las partes o para la prevención de un daño grave al ambiente.

Una petición para la adopción de medidas conservatorias bajo el párrafo 5 del artículo 290 también debe indicar los fundamentos legales en que el tribunal arbitral tendría competencia y la urgencia de la situación. Copia certificada de la notificación o de cualquier otro documento instituyendo procedimientos ante el tribunal arbitral debe anexarse a la petición.

Cuando una petición de estas medidas se haya presentado, el tribunal puede adoptar medidas diferentes en total o en parte de aquellas pedidas e indicar las partes que deben cumplirla (R 89). Estas peticiones tienen prioridad y el tribunal debe fijar prontamente la fecha de audiencia. El tribunal debe tomar en consideración cualquier observación que pueda ser presentada antes de la terminación de la audiencia.

Antes que el tribunal se reúna el Presidente puede invitar a las partes para que actúen de tal manera que cualquier orden del tribunal sobre la adopción de medidas conservativas pueda tener los efectos deseados (R

90).

Si el Presidente constata que para la fecha fijada para la audiencia a que se refiere el Art. 90(2) un número suficiente de miembros no va a estar disponible para constituir quórum, la Sala de Procedimiento sumario debe ser convocada a fin de cumplir las funciones del tribunal respecto de la adopción de medidas conservativas. El tribunal revisa las medidas adoptadas por la Sala a petición de parte dentro 15 días después y puede hacerlo de oficio en cualquier momento (R 91).

El rechazo de la petición no impedirá a la parte que la ha presentado volverlo a hacer con fundamento en nuevos hechos. Se puede pedir la modificación o revocación de medidas conservativas por escrito y especificando el cambio o desaparición de las circunstancias que la motivaron. Antes de adoptar cualquier decisión sobre la petición el tribunal suministra a las partes una oportunidad para oponerse.

Cualquier medida se notificar a las partes y a otros Estados partes que se considere apropiada en cada caso. Cada parte informa al tribunal tan pronto como sea posible, el cumplimiento de cualquiera de estas medidas y entrega un informe inicial de los pasos que se han adoptado o propuesto adoptar para asegurar el pronto cumplimiento de las medidas. El tribunal puede pedir información adicional sobre cualquier asunto relacionado con la implementación de las mismas (R 92-5).

Procedimientos Preliminares

Cuando una demanda se presenta respecto a controversia relativa al artículo 297 del Convenio el tribunal determina, a petición de la parte demandada o de oficio, de acuerdo al artículo 294, si el reclamo constituye un abuso de derecho o si está bien fundamentado *prima facie*. En el primer caso no podrá tomar otra acción. Cuando el Secretario notifica una demanda con base al artículo 54(4) también notifica al demandado el término fijado por el Presidente para requerir una decisión con base al artículo 294. El tribunal puede también decidir, dentro de los (2) dos meses contados desde la fecha de una demanda, ejercer las facultades (R 96).

El artículo 287 dice que cuando un Estado firma, ratifica o accede al CNUDMI o en cualquier momento posterior, quedará libre de escoger por medio de una declaración escrita, uno o más de los siguientes medios para el arreglo de controversias concernientes a su interpretación o aplicación:

- El Tribunal Internacional para el Derecho del Mar establecido de conformidad con el Anexo VI;
- la Corte Internacional de Justicia;
- un tribunal arbitral constituido de acuerdo con el anexo VII,
- un tribunal arbitral constituido de acuerdo al anexo VIII para una o más categorías de controversias especificadas en el mismo.

La norma continúa diciendo que dicha declaración no afecta o es afectada por la obligación de un Estado parte de aceptar la competencia de la Sala de controversias sobre los Fondos Marinos del Tribunal Internacional sobre Derecho del Mar en la medida y manera prevista en Parte XI sección 5. Un Estado parte que sea parte en una controversia no cubierta por una declaración vigente debe considerarse que ha aceptado el arbitraje de acuerdo al anexo VII.

Si las partes han aceptado el mismo procedimiento para el arreglo de controversias deben someterse sólo a tal procedimiento a menos que acuerden lo contrario y si no han aceptado el mismo procedimiento se someterán sólo a arbitraje de acuerdo al anexo VII a menos que acuerden lo contrario.

La declaración permanece vigente hasta (3) tres meses después que la notificación de que la revocación se ha depositado ante el Secretario General de la ONU. Ni una nueva declaración ni una notificación de revocación ni la expiración de la declaración afecta los procesos pendientes a menos que las partes acuerden lo contrario; las declaraciones y notificaciones deben depositarse ante el Secretario General de las Naciones Unidas quien las transmitirá a las partes.

El artículo 294 por su parte dice que un tribunal de los especificados en el artículo 287 al que se le presenta una demanda respecto a controversias concernientes a la aplicación o interpretación del convenio debe determinar a petición de parte o de oficio si el reclamo constituye un abuso de derecho o si *prima facie* esta bien fundamentado y en caso contrario no tomará más acción.

Recibida la demanda notifica a la(s) otra parte(s) y fija un término razonable dentro del cual pueden pedir que se decida de acuerdo a lo antes expresado. Nada impide el derecho de una parte a formular objeciones preliminares de acuerdo a las reglas de procedimiento aplicables.

Cuando el Secretario notifica una demanda al demandado de conformidad con lo dispuesto por el artículo 54 (4) debe también notificarle el término fijado por el Presidente para pedir una decisión fundada en el artículo 294(1). El tribunal también puede decidir dentro de dos meses desde la fecha de la demanda, ejercer de oficio las facultades concedidas por el mencionado artículo. La petición del demandado debe ser por escrito e indicar las bases para una determinación por el Tribunal de que

- a. la demanda se presentó respecto de una controversia a las que se refiere el artículo 297;
- b. el reclamo constituye un abuso de derecho o está *prima facie* infundada.

Recibida tal petición se fija un término no mayor de 60 días para que las partes presenten sus observaciones escritas, y mientras tanto el proceso se suspende en el fondo y el procedimiento es en adelante oral a menos que se decida otra cosa. Las observaciones escritas y pruebas deben circunscribirse a los asuntos que son relevantes para la determinación de si el reclamo es abusivo o infundado y si la demanda fue presentada respecto a una controversia de las mencionadas en el artículo 297. El tribunal puede sin embargo requerir a las partes que argumenten de hecho y de derecho y se aduzcan todas las pruebas relacionadas al asunto y el tribunal adopta la decisión por medio de una sentencia.

Objeciones Preliminares

Cualquier objeción a la competencia o a la admisibilidad de la demanda, u otra objeción cuya decisión se requiera antes de los procedimientos sobre el fondo, debe ser formulada por escrito dentro de los 90 días del inicio de los procedimientos debiendo expresar los hechos y el derecho en el que se basa así como las pretensiones. Recibida la misma se suspende el proceso en el fondo y se fija un término no mayor de 60 días dentro del cual la contraparte puede presentar sus observaciones y pretensiones escritas. Se fija un término adicional no mayor de 60 días desde que se reciban, dentro del cual la parte que objeta debe presentar observaciones escritas como respuesta. Se deben anexar copias de los documentos que apoyen y la prueba que se propongan producir debe ser mencionada.

El procedimiento continuará oralmente. Las observaciones escritas y

las opiniones y pruebas presentadas en audiencia (párrafo 3 y 4) deben circunscribirse a aquellos asuntos que son relevantes a la objeción. Sin embargo cuando sea necesario el tribunal puede pedir a las partes que argumenten de hecho y derecho y se aduzcan las pruebas pertinentes. El tribunal debe fallar en una sentencia por medio de la cual aceptará la objeción o la rechazará o declarará que la objeción no tiene un carácter preliminar. Si se rechaza o declara que no tiene un carácter exclusivamente preliminar debe fijar límites para procedimientos posteriores. El tribunal da validez a todo acuerdo entre las partes de que las objeciones se oigan y decidan dentro del fondo de la controversia (R 97).

Contrademandas

Una parte puede presentar una contrademanda (demanda en reconvencción) siempre que se encuentre directamente vinculada con el objeto del la controversia y sea competencia del tribunal. Una contrademanda debe ser presentada en el contramemorial de la parte que la presenta y aparecerá como parte de sus pretensiones; en caso de duda sobre la vinculación entre el asunto presentado por vía de una contrademandaa y el objeto del reclamo por la otra parte el Tribunal, luego de escuchar las partes, decide si la cuestión debe o no ser acumulada al proceso original (R 98).

Intervención

Las peticiones de intervención a la luz de lo dispuesto por el artículo 31 deben ser presentadas a más tardar 30 días después que la contrademanda se haga disponible bajo lo que dispone el artículo 67(1). Excepcionalmente se admitirá una demanda presentada posteriormente. La demanda debe ser firmada (Art. 54.3) y decir el nombre y dirección del representante especificando el caso al que se relaciona y mencionar

- a. el interés de naturaleza legal que el peticionario tiene y que puede ser afectado por la decisión de la causa;
- b. el objeto preciso de la intervención

El permiso para intervenir puede ser concedido independientemente de la opción hecha por el demandante a que se refiere el artículo 287. La demanda debe contener la lista de documentos que sirven de prueba anexando copias de los mismos (R 99).

El Estado que desea mantener su derecho a intervenir debe hacer

una declaración con tal fin y no puede ser presentada después de 30 días posteriores a la fecha que el contramemorial se encuentre disponible de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 67(1) y sólo en circunstancias excepcionales una declaración presentada más tarde puede ser admitida.

La declaración debe ser firmada mencionando el nombre y dirección del representante así como el caso al que se refiere y especialmente

- a. identificar las normas específicas del convenio o del acuerdo internacional cuya interpretación o aplicación la parte declarante considera se encuentra en discusión
- b. contener una exposición de la interpretación o aplicación de las normas que se de;
- c. listar los documentos en apoyo cuyas copias deben anexarse (R 100).

PRACTICA JUDICIAL INTERNA DEL TRIBUNAL⁷

Documentación Preparatoria

Después de terminado el procedimiento escrito, cada juez puede, dentro de cinco (5) semanas, preparar una breve nota identificando

- a. los principales puntos a decidir provenientes de los escritos.
- b. los puntos que requieren aclaración durante el procedimiento oral.

Las notas recibidas por el Secretario son circuladas a los otros jueces. Sobre la base del proceso escrito, los escritos y las notas de los jueces, el Presidente elaborará un documento de trabajo conteniendo:

- a. un resumen de los hechos y los argumentos principales de las partes mantenidos en sus escritos y
- b. propuestas concerniendo
 - i) indicaciones o asuntos a dar a las partes de acuerdo al artículo 76 (este artículo faculta al tribunal en cualquier momento a expresar los puntos sobre los cuales le gustaría que las partes

⁷ Resolución adoptada el 31 de octubre de 1997.

tocaran o sobre los que se considera ilustrado, pudiendo interrogar a los representantes y pedirles explicaciones pudiendo estos contestar inmediatamente o dentro de un término fijado por el Presidente).

- ii) Pruebas o explicaciones que se requieran de las partes de conformidad con el artículo 77 (Este artículo dice que el tribunal puede en cualquier momento citar las partes para que presenten pruebas o expliquen cualquier punto o puede buscar información por sí mismo, lo que equivaldría a practicar pruebas de oficio, como más adelante aclara diciendo que puede citar testigos o peritos).
- iii) Puntos que a juicio del Presidente deberían ser discutidos y decididos por el Tribunal.

El Secretario debe remitir este documento de trabajo a los jueces tan pronto sea posible y normalmente dentro de las ocho (8) semanas posteriores al cierre del procedimiento escrito (Res 2).

Deliberaciones anteriores al Procedimiento Oral

Después de la circulación del documento de trabajo y antes de la fecha fijada para la apertura del procedimiento oral, el tribunal delibera en privado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68 para permitirle a los jueces intercambiar opiniones sobre los escritos y la conducción del caso, dar indicaciones, interrogar las partes de acuerdo al artículo 76, considerar si se cita a las partes para que presenten pruebas o dar explicaciones de conformidad con el artículo 77 y considerar la naturaleza, alcance y términos de los puntos a decidir (Res 3).

Deliberaciones durante el Procedimiento Oral

Durante el procedimiento oral el Presidente puede convocar reuniones para permitirle a los jueces intercambiar opiniones sobre el caso e informarse recíprocamente sobre las posibles preguntas que se le puedan hacer a las partes de acuerdo al artículo 76.

Deliberaciones Iniciales posteriores al Procedimiento Oral

A menos que se decida lo contrario los jueces tienen 4 días hábiles posteriores al cierre del procedimiento oral para estudiar los argumentos presentados. Durante este período los jueces pueden también resumir sus opiniones provisionales por escrito en la forma de ayuda memoria. Si el Presidente lo considera necesario a la luz del procedimiento oral, una lista revisada de puntos será circulada para su examen.

Durante las deliberaciones iniciales posteriores al procedimiento oral el tribunal determina cuáles son los puntos que requieren decisión y luego invita a los jueces a emitir sus opiniones provisionales así como la solución a dar al caso. El tribunal luego delibera sobre cada punto examinando igualmente la solución del caso y las principales razones para que la decisión sea dada. Durante estas deliberaciones el Presidente concederá la palabra a los jueces en el orden que la pidan. En vez de establecer mayoría en esta etapa, el tribunal puede decidir que todo juez debe preparar una breve nota, expresando la opinión provisional sobre los asuntos examinados y la solución al caso la cual será distribuida a los otros jueces antes de una fecha estipulada. El Tribunal resumirá sus deliberaciones tan pronto como sea posible sobre la base de las notas escritas (Res 5).

Establecimiento de un Comité de Redacción

Tan pronto como sea posible durante las deliberaciones, el tribunal constituye un comité de redacción compuesto de cinco (5) jueces perteneciendo a la mayoría que parezca existir. Sujeto al párrafo 2, los miembros del comité son seleccionados a propuesta del Presidente por una mayoría absoluta de los jueces presentes, tomando en cuenta la necesidad de seleccionar jueces entre cuyas exposiciones reflejan claramente la opinión de la mayoría. El Presidente es un miembro oficioso del comité a menos que no comparta su opinión en cuyo caso el Vicepresidente actuará. Si el Vicepresidente es inelegible por la misma razón todos los miembros del Comité son seleccionados por el Tribunal. A menos que el Tribunal o los miembros del Comité decidan de una manera diferente, el juez que es el más antiguo entre los miembros del Comité actúa como Presidente (Res 6).

Método de Trabajo del Comité de Redacción

El comité se reúne inmediatamente establecido para preparar un primer borrador de la sentencia que debe ser completada en principio en tres (3) semanas. Con tal fin cualquier miembro del Comité puede enviar propuestas escritas para que se consideren en el proyecto. El Comité debe preparar un proyecto de sentencia que no solamente exprese la opinión de la mayoría sino que pueda atraer el más amplio apoyo del tribunal. El primer borrador es distribuido a todos los jueces.

Cualquiera que desee hacer enmiendas o comentarios los somete por escrito al comité dentro de las tres (3) semanas desde la fecha de circulación. Después que los miembros del Comité han recibido los comentarios normalmente se reúnen para revisar el borrador, a menos que decidan que no se requiere. Cuando hayan terminado el segundo borrador o proyecto de sentencia, el Secretario circulará copias a todos los jueces. Si el Presidente del Tribunal no es un miembro del Comité, el presidente del Comité lo mantiene informado del trabajo de redacción así como de sus términos (Res 7).

Deliberaciones sobre el Proyecto

Las deliberaciones sobre el proyecto son efectuadas tan pronto como sea posible después de la circulación y en principio no más allá de tres (3) meses después del cierre del procedimiento oral. El Presidente del Comité de redacción presenta el proyecto que es examinado por el Tribunal en primera lectura. El juez que tenga modificaciones las propone por escrito. Si desea salvar su voto lo informa a los otros y presenta por lo menos un índice (*teneurgenerale*) de su opinión, presentando el texto dentro del término que le fije el tribunal antes de la segunda lectura. Dicho juez continua participando en el examen del proyecto y el tribunal conoce de dichas opiniones.

El comité circula un proyecto de sentencia revisado para que sea considerado en segunda lectura durante el curso de la cual el Presidente pregunta a los jueces si desean proponer nuevas enmiendas. Los salvamentos de voto individuales o colectivos deben someterse dentro del término fijado por el tribunal y toma en cuenta cualquier cambio hecho al proyecto en cumplimiento de los párrafos 4 y 5 y se concentran en el resto de los puntos de divergencia con la sentencia (Res 8).

Después que el tribunal ha terminado la segunda lectura del proyecto, el Presidente procede a ordenar la votación de acuerdo al artículo 29 del Estatuto para adoptar el proyecto.

Normalmente se vota separadamente cada uno de los puntos de la parte dispositiva o provisión operativa y cualquier juez puede solicitar un voto separado sobre asuntos que son separables. Los jueces pueden pronunciarse solo mediante un voto negativo o afirmativo expresado personalmente y por el orden inverso de antigüedad o precedencia, entendiéndose que en este caso excepcional un juez ausente puede votar por los medios de comunicación apropiados.

No obstante la norma no dice cuáles son estos medios de comunicación “apropiados”. Un juez, sigue diciendo la norma, que se haya ausentado de cualquier parte de la audiencia o deliberación, debido a enfermedad u otra razón debidamente explicada al Presidente, puede votar siempre que el Tribunal acepte que el Juez ha participado de manera suficiente en la audiencia o deliberación para ser capaz de llegar a una conclusión sobre todos los puntos de hecho y derecho importantes para la decisión específica de que se trate (Res 9).

Peritos designados de Conformidad con el Artículo 289

A los peritos designados de conformidad con el artículo 289 del convenio deben remitírsele copias de los escritos y otros documentos escritos y otros pertinentes, con tiempo útil antes de las deliberaciones. Ellos sesionarán con los jueces durante los procedimientos orales y formarán parte de las deliberaciones de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 42 del Reglamento y pueden ser consultados por el comité de redacción como lo consideren necesario (Res 10).⁸

Procedimientos en Casos Particulares

El tribunal puede decidir variar los procedimientos antes mencionados en casos particulares de urgencia o si las circunstancias lo justifican. Las deliberaciones relativas a las demandas de medidas conservativas y de liberación oportuna de naves o tripulación son conducidas de acuerdo a los principios y procedimiento establecidos en una Resolución, tomando

⁸ Art. 10.

en cuenta la naturaleza y urgencia del caso. La Sala para Proceso Sumario delibera de acuerdo con los principios y procedimientos establecidos en la Resolución, tomando en cuenta la naturaleza sumaria de los procedimientos y la urgencia del caso (Res 11 pág. 75).

DIRECTRICES SOBRE LA PREPARACION Y PRESENTACIÓN DE CASOS

Procedimiento Escritos

Todo escrito y documentos deben ser impresos o escritos a máquina o preparados electrónicamente en el formato A4. Además, las partes deben presentar el texto de sus escritos en forma electrónica, consultar las Reglas del Secretario para la preparación de textos impresos y dactilográficos. Los escritos deben ser lo más cortos posibles. Todo escrito debe contener una tabla de contenido con una lista de documentos, incluyendo material electrónico o digital. La tabla y la lista es colocada al principio del escrito pero antes del inicio de la Parte I.

Todo escrito y documentos de apoyo deben estar compuestos, siempre que sea posible, de dos partes, por ejemplo Parte I Memorial o Contramemorial, la réplica o réplica, y Parte II documentos de apoyo. Los documentos deberán estar presente en el mismo orden que en la tabla de contenido. Cada documento debe tener un encabezamiento que debe ser repetido en la parte superior de cada página a que se extienda el mismo.

Si la reproducción en gran número de documentos de un anexo en particular (por ej. un mapa) presenta problemas técnicos, el asunto debe ser informado al Secretario lo más anticipadamente posible para que se adopten las disposiciones y arreglos que sean pertinentes. Todo escrito estará dividido en párrafos numerados consecutivamente, cada párrafo debiendo dedicarse a una porción diferente del tema.

Al final de la Parte debe haber I un corto resumen de los argumentos junto con la página y números de párrafo dentro de los cuales los argumentos pueden ser encontrados. El nombre de la contraparte y el nombre y dirección del representante legal deben estar clara y apropiadamente indicados. Cuando los contenidos de cualquier documento sean referidos en un escrito será suficiente si el escrito expresa el efecto del documento sin citar el documento completo ni una

parte del mismo a menos que las palabras precisas de tal documento o una parte del mismo sean importantes.

Cada parte debe responder específicamente cada alegación de hecho de la contraria sobre la cual no admite su veracidad; no será suficiente negar de manera genérica los hechos alegados por la otra parte. A menos que el Secretario diga lo contrario cada parte debe suministrar a la secretaría 125 ejemplares adicionales de sus escritos con documentos anexos. Recibidos los escritos el Secretario estampará la fecha de su recibo en secretaría. Todos los escritos, documentos y otras comunicaciones pueden ser sometidas al Tribunal directamente en persona a través de correo regular o *courier*. También puede hacerse mediante facsímil o correo electrónico de manera clara.

Al determinar si una parte ha sometido sus escritos, documentos u otras comunicaciones dentro de los términos fijados por el Reglamento o en virtud del mismo, la fecha en la cual los documentos son recibidos por el tribunal por faxsímil o electrónicamente serán consideradas como la fecha importante a condición de que sean seguidas sin retraso por los originales.(10)

Cuando un escrito, demanda o declaración no satisfaga los requisitos formales del Reglamento del tribunal, el Secretario lo devuelve a dicha parte para que lo corrija. Si es necesario el Secretario consulta con el Presidente. Para determinar si una parte ha presentado el escrito oportunamente, el tiempo tomado por el Secretario para examinar si satisface los requisitos no es tomado en consideración.(11)

Los términos fijados en cada caso para la presentación de los escritos no son considerados por las partes como autorizaciones para presentar un escrito en el último momento posible.(12)

No es un requisito estricto que las partes impriman sus escritos aunque esta es una opción. Si los escritos impresos independientemente son presentados se requiere que todos los diskettes y las fotos utilizadas para la presentación sean puestas a disposición del Secretario especialmente aquellas que han sido utilizadas para producir mapas a colores.

Procedimiento Oral

Cada parte debe someter al tribunal, antes de la apertura de los

alegatos orales, a) una breve nota sobre los puntos sobre los cuales en su opinión aun dividen las partes; b) una exposición sintética de los argumentos que desea hacer en sus alegatos orales; y c) una lista de las autoridades, incluyendo cuando sea cuando sea apropiado, extractos de estos textos de dichas autoridades, en los que se propone apoyarse en sus alegatos orales. Ninguno de estos materiales son considerados como documentos o partes de los escritos.(14)

Los alegatos orales deben ser tan sucintos como sea posible y no deben repetir los hechos y argumentos contenidos en los escritos.(15) Las partes deben tener en cuenta el tiempo concedido para sus alegatos (16). A menos que se decida otra cosa, el Tribunal sesiona entre las nueve (9:00) de la mañana y la una de la tarde (13:00) todos los días durante los que se realizan los procedimientos orales.(17) El Secretario suministra facilidades para la demostración visual de mapas, cartas, gráficos, diagramas, ilustraciones de textos, etc., que una parte intenta mostrar al tribunal contra el pago de los gastos que esto represente si se fija alguno con este propósito.

ARREGLO DE CONTROVERSIAS EN CNUDMI

Cuando una controversia surja entre Estados Partes concerniente a la interpretación o aplicación de CNUDMI las partes de la controversia deben proceder expeditamente a un intercambio de opiniones con referencia a su arreglo por negociación u otro medio pacífico.

También deben proceder con celeridad a intercambiar opiniones cuando el procedimiento para el arreglo de la controversia haya terminado sin un arreglo o cuando se ha llegado a un arreglo y las circunstancias requieren consulta en relación a la manera de implementar el mencionado arreglo.(Art. 283)

Un Estado Parte que sea parte a una controversia en relación a la interpretación o aplicación de este convenio puede invitar a la otra a someter la controversia a conciliación de acuerdo con el procedimiento establecido en el Anexo V, sección 1 u otro procedimiento de conciliación. Si la invitación es aceptada y las partes acuerdan que se aplique el procedimiento de conciliación, cualquier parte puede someter la controversia a dicho procedimiento. Si la invitación no es aceptada o las partes no acuerdan el procedimiento, los procedimientos de conciliación deben considerarse terminados. A menos que las partes acuerden lo contrario, cuando una controversia se haya sometido a

conciliación, el procedimiento puede ser terminado solo de acuerdo con el procedimiento acordado para la conciliación.(284).

PROCEDIMIENTO Y DECISIONES OBLIGATORIAS

Cualquier controversia concerniente a la interpretación y aplicación de CNUDMI debe, cuando no haya arreglo por medio de la sección 1, ser sometida a requerimiento de cualquier parte en el conflicto, a la corte o tribunal que tenga competencia en virtud de la sección 2. (286)

Cualquier controversia entre Estados Partes relativas a la interpretación o aplicación de CNUDMI puede ser sometida a los procedimientos previstos en esta sección sólo después que los recursos internos hayan sido agotados según lo que requiera el derecho internacional (295).

Las controversias concernientes a la aplicación o interpretación del Convenio relativas al ejercicio del Estado ribereño de sus derechos soberanos o competencia concedida por dicho convenio se someterán a los procedimientos establecidos en la Sección 2 cuando se alegue que el Estado ribereño ha actuado en contravención de las normas de CNUDMI relativas a las libertades y derechos de navegación, sobrevuelo, o colocación de cables submarinos así como lo concerniente a la utilización del mar para otros fines lícitos internacionalmente y especificados en el artículo 58.

Los Estados tienen que cumplir sus obligaciones de buena fe y ejercer sus derechos, competencia y libertades de manera que no constituya abuso de derecho.

Las Concesiones, Habilitaciones y Autorizaciones Portuarias

Por: Freddy J. Belisario ♣

ABSTRACT**The Ports Concessions, Habilitations and Authorizations**

In this paper it is discussed the administrative forms employed in the new maritime juridical regulating to construction, preservation, management and utilization of ports and other similar constructions, keeping in mind its fundamental public purpose. Those forms are concession, habilitation and authorization. The key element in the administrative stage of ports exploitation is, without doubt, the public service one, that includes a complex infinity of carrying out it ways. It is undisputable that in the administrative regime of ports exploitation the public service predominates upon any other facet, as soon as it constitutes the primordial public objective.

KEYWORDS: Ports, Ports Concessions, Ports Habilitations, Ports Authorizations.

RESUMEN

En este trabajo se estudia las figuras administrativas que en el nuevo ordenamiento jurídico marítimo se emplean para la construcción, conservación, administración y aprovechamiento de puertos y demás

♣ Abogado, Universidad Central de Venezuela (UCV). Master of Laws in Admiralty, Universidad de Tulane. Profesor de Derecho Marítimo y de Derecho Internacional Público, Escuela de Estudios Internacionales, UCV. Profesor de Derecho de la Navegación, Escuela de Postgrado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, UCV. Profesor Asociado de Postgrado en Derecho Marítimo, Universidad Marítima del Caribe (UMC). Vicepresidente de Seguros de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional. Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

construcciones de tipo portuario, sin olvidar su finalidad pública fundamental. Esas figuras están representadas por la concesión, la habilitación y la autorización. El elemento preponderante en el escenario administrativo de la explotación de los puertos es, sin lugar a dudas, el de servicio público, que comprende una infinidad compleja de fórmulas de prestación. Es indiscutible que en el régimen administrativo del aprovechamiento de los puertos, el servicio público predomina sobre cualquier otra faceta, en cuanto constituye el objetivo público primordial.

PALABRAS CLAVE: Puertos, Concesiones Portuarias, Habilitaciones Portuarias, Autorizaciones Portuarias.

GENERALIDADES

Jurídicamente hablando, los puertos encajan sistemáticamente en dos vertientes: en la del dominio público, por un lado, y por el otro en la del régimen de transportes marítimos, pero ambos aspectos se encuentran perfectamente relacionados.

El *dominio público*, consiste en un régimen especial de propiedad a que están sometidos determinados bienes de entidades administrativas, que se entiende que es la más adecuada para que dichos bienes presten la utilidad pública que de ellos se espera, haciéndolos de una condición jurídica especial.

El *transporte marítimo* es el que se efectúa en los buques o barcos de toda clase, que ofrece dos modalidades: el de personas o contrato de pasaje y el de mercancías. El transporte marítimo es indispensable para el abastecimiento nacional. Para muchos países el transporte marítimo, en palabras del maritimista *Javier Pinacho Bolaño - Rivadeneira*, es como la circulación sanguínea de su economía. Si es insuficiente, el país se asfixia.

La infraestructura de un sistema de transporte está constituida por elementos fijos que permiten que los instrumentos flotantes puedan cumplir su actividad de transporte.

Con respecto al transporte marítimo, esos elementos fijos son la ruta y los puntos de conexión de dicha ruta con el ámbito terrestre, es decir el mar y los puertos.

Resulta indiscutible que para la explotación económica de los buques

es determinante la influencia de los puertos. El gasto fijo de un buque es bastante alto, por lo que se debe procurar que la permanencia en los puertos sea lo más reducida posible. Estas estadías cortas sólo pueden obtenerse con una infraestructura portuaria adecuada y eficaz.

En este trabajo nos dedicaremos a estudiar las figuras administrativas que en el nuevo ordenamiento jurídico marítimo se emplean para la construcción, conservación, administración y aprovechamiento de puertos y demás construcciones de tipo portuario, sin olvidar, su finalidad pública fundamental. Esas figuras están representadas por la concesión, la habilitación y la autorización.

La mas conocida de estas figuras es la *concesión*. La fórmula concesional ha sido adoptada para la construcción, conservación, administración y aprovechamiento de puertos de diferentes tipos, con una evidente aspiración de captar recursos financieros privados.

La mayoría de la doctrina considera que la institución dominante en el conjunto de actividades portuarias es la de servicio público.

El *Servicio Público* consiste en toda actividad que en virtud del ordenamiento jurídico deba ser asumida o asegurada por una persona pública territorial con la finalidad de dar satisfacción a una necesidad de interés general.

En materia de puertos, son de interés general aquellos en los cuales se efectúan actividades de transporte nacional o internacional, de mercancías o de pasajeros, sirven a industrias o establecimientos de importancia para la economía nacional y por sus condiciones técnicas, volumen anual de carga movilizada y características de sus actividades comerciales, responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.^{1.-}

El elemento preponderante en el escenario administrativo de la explotación de los puertos es, sin lugar a dudas, el de servicio público que comprende una infinidad compleja de fórmulas de prestación. Es indiscutible que en el régimen administrativo del aprovechamiento de los puertos, el servicio público predomina sobre cualquier otra faceta, en cuanto constituye el objetivo público primordial.

1.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 14.

DEFINICION DE PUERTO

El vocablo *Puerto* admite diferentes acepciones.

Algunos autores definen el término *Puerto* como el lugar de la costa o de la ribera, que, artificial o naturalmente, está a refugio de los vientos y el oleaje y acondicionado para el embarque de pasajeros o carga y descarga de mercancías.^{2.-}

Otros tratadistas han dado rienda suelta a sus inquietudes literarias para precisar la expresión *Puerto* y la entienden como los lugares de escala en donde el comercio que no se complace con las vías terrestres, ni sacia sus aspiraciones con la navegación fluvial, toma y deja sus riquezas; la puerta por donde salen los productos nacionales y entran los que nos ofrecen en cambio los extranjeros, y el refugio de los navegantes necesitados de hospitalidad, en caso de materializarse algún riesgo marítimo.^{3.-}

Por su parte el Decreto No. 1.436 con Fuerza de Ley General de Puertos define el vocablo *Puerto* de la siguiente manera:^{4.-}

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

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

Es evidente que estamos ante una definición moderna de puerto que vincula las áreas marítimas, fluviales y lacustres donde el Estado ejerce

2.- ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo VI. Ediciones Libra, C.A. Caracas. 1995. Página 820.

3.- CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. 8º Edición. Tomo III. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires. Página 433.

4.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 3.

derechos de soberanía, jurisdicción y control conforme al Derecho Interno, con los espacios terrestres naturales y artificiales y con las instalaciones fijas y móviles que constituyen el punto de unión entre la circulación marítima y la circulación por vía fluvial y terrestre en sus operaciones, tanto de carga y descarga de mercancías como de embarco y desembarco de pasajeros.

OPERACION DE PUERTOS

De conformidad con el Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos, la construcción, conservación, administración y aprovechamiento de puertos y demás construcciones de tipo portuario, podrán ser otorgados, mediante las figuras establecidas en ese instrumento legal.^{5.-}

Las figuras establecidas en el Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos son la concesión, habilitación y autorización.

De la disposición legal citada se infiere que las concesiones, habilitaciones y autorizaciones, son figuras jurídicas portuarias a través de las cuales se pueden ejecutar las actividades para la edificación, fabricación, mantenimiento en buen estado, gobierno y aprovechamiento de los puertos y demás obras de tipo portuario.

No obstante lo anterior, las disposiciones del Capítulo III, Título II del correspondiente Decreto Ley no serán aplicable a los puertos a que se refiere el Capítulo IV del referido Título II, es decir, a los puertos públicos de uso público y función comercial, entendiéndose como tales los puertos públicos de uso público e interés general.

Para logra una mejor comprensión examinemos el significado de los aludidos puertos.

Puertos Públicos

Son puertos públicos aquellos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de la República, de un Estado, de un Municipio, de un ente descentralizado o de una sociedad mercantil en la que cualquiera de dichos entes, directa e indirectamente, tenga una

^{5.-} Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 28.

participación decisiva.^{6.-}

Se observa que no sólo son puertos públicos aquellos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de la República, de un Estado, de un Municipio, de un ente descentralizado, sino también aquellos que son propiedad de una sociedad mercantil cuyas acciones en su totalidad o en parte considerable, pertenecen a dichas personas jurídicas abstractas de Derecho Público.

Puertos de Uso Público

Son puertos de uso público aquellos que prestan sus servicios a cualquier usuario y constituyen una actividad independiente no accesorio de la industria principal de su propietario.^{7.-}

Se puede colegir de lo expuesto que el servicio de los puertos de uso público está dirigido a personas indeterminadas y su actividad no está subordinada, ni depende ni sigue el curso de la industria principal de su propietario. Los puertos de uso público no prestan sus servicios a usuarios determinados.

Puertos de Función Comercial

Son comerciales, los puertos en los cuales tienen inicio o fin operaciones de transporte por agua de personas o de bienes, así como actividades de estiba, desestiba, carga, descarga y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, con independencia de su propiedad o destinación.^{8.-}

De lo anterior se conjetura que son puertos de función comercial los siguientes:

Puertos en los cuales comienza las operaciones de transporte personas y bienes por los espacios acuáticos.

6.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 11.

7.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 12.

8.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 13.

Puertos en los cuales concluyen las operaciones de transporte de personas y bienes por los espacios acuáticos.

Puertos en los cuales se realizan las maniobras de colocar a bordo la carga.

Puertos en las cuales se realizan las actividades de deshacer la estiba de un buque.

Puertos en los cuales se realizan las actividades para resguardar las mercancías de los agentes atmosféricos y colocarlas en recintos cerrados para su protección y seguridad.

Puertos de Interés General

Son de interés general, los puertos en los cuales se efectúan actividades de transporte nacional o internacional, de mercancías o de pasajeros, sirven a industrias o establecimientos de importancia para la economía nacional y por sus condiciones técnicas, volumen anual de carga movilizada y características de sus actividades comerciales, responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.^{9.-}

CONCEPTO DE CONCESION

De acuerdo con el Decreto con Fuerza de Ley de General de Puertos se entiende por concesión el acto mediante el cual la Autoridad Acuática, faculta a una persona jurídica de carácter privado para construir, operar o administrar un puerto privado de uso privado.^{10.-}

Es imperativo expresar que la Autoridad Acuática será ejercida por órgano del Ministerio de Infraestructura, mediante el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.^{11.-}

^{9.-} Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 14.

^{10.-} Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 29.

^{11.-} Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. Artículo 76.

De lo anteriormente expuesto se infiere que la concesión es la acción mediante la cual la Autoridad Acuática faculta a las personas colectivas, morales, complejas o abstractas, que son entes aptos para ser titulares de derechos o deberes, que no son individuos de la especie humana y que son de carácter asociativo (asociaciones en sentido amplio) para construir, operar o administrar un puerto privado de uso privado.

Conforme a la disposición inicial, la Autoridad Acuática no puede facultar a las personas naturales, es decir, a los individuos de la especie humana para construir, mantener, operar o administrar un puerto privado de uso privado.

Con el propósito de entender mejor esta materia, veamos que son puertos privados y de uso privado.

Puertos Privados

Son puertos privados aquellos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de particulares de acuerdo a los términos que señale la Ley.^{12.-}

Expresado de otra forma, los puertos privados son aquellos cuyas infraestructuras en el espacio terrestre pertenecen y son del dominio de las personas de conformidad a las condiciones que señale la ley.

Cuando los puertos son contruidos por personas naturales o jurídicas distintas al Estado, tienen necesariamente el carácter de puertos privados.

Puertos de Uso Privado

Son de puertos de uso privado aquellos que prestan sus servicios sólo a usuarios determinados y constituyen una actividad accesoria a la industria principal de su propietario.^{13.-}

Se observa que los puertos de uso privado no prestan sus servicios a cualquier persona y la actividad de los mismos está subordinada,

12.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 11.

13.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 12.

depende, complementa y sigue el curso de la industria principal de su propietario.

De conformidad con el artículo 45 del Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos, el Ejecutivo nacional podrá transferir a los Estados otros puertos privados de uso privado, cuya propiedad haya revertido a aquél en los términos de la concesión respectiva.

CONCESION DE FUNCIONAMIENTO

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

Siguiendo los lineamientos del concepto arriba expresado, por concesión de funcionamiento se debe entender el acto por el cual la Autoridad Acuática otorga a una persona jurídica de carácter privado la facultad de construir, operar, administrar o mantener puertos de interés local, de función pesquera, deportivos o de investigación científica, de acuerdo a las condiciones y forma de otorgamiento que establezca el Reglamento respectivo.

En efecto, el Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos establece textualmente lo siguiente: **14.-**

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

A los fines de asimilar debidamente este dispositivo legal estudiemos los tipos de puertos para cuya construcción, administración o mantenimiento es necesaria una concesión de funcionamiento.

14.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 30.

Puertos de Interés Local

Son de interés local aquellos puertos en los cuales se efectúan actividades de transporte de mercancías o de pasajeros, que responden a necesidades de la actividad económica de una localidad o comunidad determinada. **15.-**

Como puede observarse, los puertos locales están vinculados con las actividades a través de las cuales se desplazan en el espacio bienes y seres humanos dotados de inteligencia y voluntad para responder a necesidades de la actividad económica de una región geográfica determinada.

Puertos de Función Pesquera

Son pesqueros, los puertos que sirven de base a flotas de buques pesqueros y disponen de instalaciones adecuadas para la recepción o conservación de los productos de las capturas para la transformación industrial de dichos productos. **16.-**

De lo expresado se colige, que son pesqueros los puertos que están especialmente preparados para que las unidades flotantes pesqueras puedan abastecerse y reparar eventualmente sus averías y que están dotados de la infraestructura necesaria para la recepción o la guarda en buen estado del conjunto de peces u otros animales marinos obtenidos por la acción de la pesca durante un determinado período de tiempo, e inclusive para la conversión de dichas capturas en productos industriales.

Es forzoso tener presente, que los puertos pesqueros tienen unas características propias debidas al tamaño de los buques y al hecho de ser, al mismo tiempo, lugares de comercialización de una mercancía que es perecedera y, por ello, exige una rápida salida.

15.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 14.

16.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 13, Aparte 2.

Puertos de Función Deportiva

Son deportivos, los puertos que sirven de base a flotas de buques dedicados a la actividad turística, deportiva o recreacional. Cuando en ellos se efectúen operaciones relacionadas con el transporte de personas, aun con fines recreacionales, estarán sometidos al régimen de los puertos comerciales. Los puertos deportivos se subclasifican en Clubes Náuticos y Marinas, los cuales deberán inscribirse en el Registro de Clubes y Marinas Deportivas del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, a través de la Capitanía de Puerto en cuya jurisdicción se encuentren localizados.^{17.-}

El auge del deporte, por una parte, y del turismo, por otra, ha hecho rentable la explotación de puertos exclusivamente deportivos. Esta rentabilidad viene impulsada por la acción de fomento que en este sector busca realizar el Estado.

Puertos de Investigación Científica

Son de investigación científica, los puertos que sean de uso privado de instituciones públicas o privadas de investigación o actividades de exclusivo carácter científico.^{18.-}

HABILITACION

Se entiende por habilitación el acto que emite la Autoridad Acuática, para que un ente público o una empresa del Estado construya, mantenga, opere o administre un puerto público de uso privado.^{19.-}

De la disposición transcrita se colige que estamos en presencia de una *Habilitación* cuando el Ministerio de Infraestructura, mediante el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos autoriza a aquellas

17.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 13, Aparte 4.

18.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 13, Aparte 5.

19.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 31.

personas de carácter público o aquellas compañías anónimas cuyas acciones en su totalidad o en parte considerable, pertenecen al Estado, para construir, mantener, operar o administrar un puerto público de uso privado.

Como ya se expreso, *puertos públicos* son aquellos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de la República, de un Estado, de un Municipio, de un ente descentralizado o de una sociedad mercantil en la que cualquiera de dichos entes, directa o indirectamente, tenga participación decisiva.^{20.-}

Es imprescindible acotar, que cuando los puertos son construidos por el Estado tienen esencialmente el carácter de puertos públicos.

Son de *uso privado* aquellos puertos que prestan sus servicios sólo a usuarios determinados y constituyen una actividad accesorio a la industria de su propietario.^{21.-}

AUTORIZACION

Se entiende por autorización el acto por el cual la Autoridad Acuática autoriza a un *particular* para construir, operar, mantener y administrar un muelle, embarcadero o atracadero de interés local o particular en los términos que establezca el Reglamento.^{22.-}

Se deduce de la norma anterior, que estamos en presencia de una *Autorización* cuando el Ministerio de Infraestructura, a través del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos faculta a una persona natural con capacidad para ejercer derechos y contraer y cumplir con sus obligaciones, para que construya, opere, mantenga y administre un muelle, embarcadero o atracadero de interés local o particular.

Se entiende por *Muelle* la obra de ingeniería, de piedra, cemento, madera u otro material que realizada en la orilla de la costa o ribera, permite la aproximación de las naves, para la comodidad de los

20.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 11.

21.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 12.

22.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 32.

pasajeros, tripulantes y autoridades relacionadas con los buques, y también las operaciones de carga, descarga y demás tareas de conveniencia marítima.^{23.-}

Como *Embarcadero* se considera el sitio destinado a embarque y desembarque de personas y mercancías, generalmente ubicado a la orilla del mar, de un río o de un lago.

Se entiende por *Atracadero* el lugar donde pueden atracarse a tierra sin peligro las embarcaciones menores.^{24.-}

Es importante destacar que todas estas instalaciones deben ser de interés local, es decir, en ellas deben efectuarse actividades de transporte de mercancías o pasajeros, que respondan a necesidades de la actividad económica de una localidad o comunidad determinada.^{25.-}

ORGANO COMPETENTE

Las concesiones, habilitaciones y autorizaciones serán solicitadas por los interesados ante el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento.^{26.-}

De lo expuesto se infiere que las personas jurídicas de carácter privado, entes públicos, empresas del Estado y personas naturales, según el caso, deben acudir ante el Instituto nacional de los Espacios Acuáticos, a solicitar las concesiones, habilitaciones y autorizaciones respectivas.

El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, es un Instituto Autónomo dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio. El Instituto goza de las prerrogativas y privilegios otorgados por la

23.- CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Tomo III. 8º Edición. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires. 1974. Página 743.

24.- ENCICLOPEDIA DEL MAR. Volumen I. Ediciones Garriga. Madrid. Página 453.

25.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 14.

26.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 33.

República y está adscrito al Ministerio de Infraestructura.^{27.-}

A través del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, el Ministerio de Infraestructura ejerce la Autoridad Acuática.^{28.-}

DURACION DE LAS CONCESIONES, HABILITACIONES Y AUTORIZACIONES

La duración de las concesiones, habilitaciones y autorizaciones no podrán exceder de cuarenta (40) años prorrogables.^{29.-}

Con respecto a esta materia, es menester indicar que las concesiones, habilitaciones y autorizaciones duran el tiempo para el cual fueron concedidas por la Autoridad Acuática y en ese sentido dichas figuras no pueden tener carácter perpetuo.

La Autoridad Acuática no podrá otorgar concesiones, habilitaciones y autorizaciones que excedan de cuarenta (40) años. Sin embargo, una vez vencido el tiempo para el cual fueron otorgadas, los interesados pueden solicitar la extensión de dichas figuras de acuerdo al procedimiento que se pautó sobre la materia.

CESION O TRASPASO DE LAS CONCESIONES, HABILITACIONES Y AUTORIZACIONES

El concesionario, habilitado o autorizado no podrá ceder ni traspasar su derecho, total o parcialmente, sin la previa autorización de la Autoridad Acuática.^{30.-}

Por argumento a contrario, se entiende que si el concesionario, habilitado o autorizado, obtiene la previa autorización de la Autoridad

27.- Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. Artículo 82.

28.- Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. Artículo 75.

29.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 34.

30.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 35.

Acuática, puede perfectamente ceder o traspasar, total o parcialmente su concesión, habilitación o autorización.

Cabe advertir, que en este caso estamos en presencia de una *novación*, de la transformación de una obligación por otra, la cual es posible si la Autoridad Acuática presta su consentimiento.

Para autorizar la cesión o traspaso, la Autoridad Acuática deberá verificar que quien haya de sustituirse en los derechos del concesionario, habilitado o autorizado, cumpla los requisitos exigidos por la ley.^{31.-}

TITULO DE LA CONCESION, HABILITACION O AUTORIZACION COMO GARANTIA

El título de la concesión, habilitación o autorización podrá ser otorgado en garantía, previa autorización del ente concedente, para la obtención de financiamiento de las inversiones que este obligado a realizar el concesionario, habilitado o autorizado.^{32.-}

La disposición en referencia nos indica que el instrumento que acredita la concesión, habilitación y autorización, puede ser dado como seguridad para lograr ante las instituciones financieras el numerario indispensable que permita las inversiones que por mandato legal debe hacer una persona jurídica de carácter privado para construir, mantener, operar o administrar un puerto privado de uso privado; un ente público o una empresa del Estado en la construcción, mantenimiento o administración de un puerto público de uso público y un particular para construir, operar, mantener y administrar un muelle, embarcadero o atracadero de interés local o particular.

EXTINCION DE LAS CONCESIONES, HABILITACIONES Y AUTORIZACIONES

Las concesiones, habilitaciones y autorizaciones se extinguirán por el vencimiento del lapso por el cual fueron acordadas, así como por las demás causas previstas en la legislación civil y por aquéllas que fueren

31.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 35.

32.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 36.

establecidas en el acto de otorgamiento.^{33.-}

El modo normal de extinción de la concesión, habilitación y autorización es el cumplimiento del tiempo para el que fue otorgada. Las concesiones, habilitaciones y autorizaciones de conformidad con el Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos se otorgan siempre por tiempo limitado.

Sin embargo, la concesión, habilitación y autorización puede extinguirse por otros medios, a saber:

Por resolución de la Autoridad Acuática debida al incumplimiento del concesionario, habilitado o autorizado.

Redimiendo la concesión, habilitación y autorización por parte de la Autoridad Acuática. Si la Autoridad Acuática antes de la conclusión de estas figuras, estimase conveniente para el interés general, gestionar el servicio por sí o por medio de un ente público, podrá ordenar su rescate, indemnizando al concesionario, habilitado o autorizado, los daños y perjuicios que se les irroguen, así como los beneficios futuros que dejen de percibir.^{34.-}

Cuando el titular de una concesión, habilitación o autorización decida renunciar a ella.^{35.-}

CONCESIONES DE INTERES ESTRATEGICO

Se entiende por *interés estratégico* el valor que posee un lugar, área o posición en sí mismo, con lo cual resulta esencial y clave para el desarrollo de determinadas operaciones económicas, industriales, logísticas o castrenses.

El desarrollo económico del país, al influir sobre el tráfico marítimo en general, tiene una repercusión directa sobre los puertos a través de los cuales se canaliza dicho tráfico. A través de los puertos se defienden los

33.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 37.

34.- GARCIA OVIEDO, Carlos y MARTINEZ USERO, Enrique. Derecho Administrativo. 9ª Edición. Madrid. 1968. Páginas 332, 333 y 334.

35.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 39.

intereses económicos de la Nación y la defensa de la Nación no implica necesariamente que la ubicación del puerto sea necesariamente para operaciones castrenses.

El Ejecutivo Nacional, por razones de interés estratégico de la República, podrá otorgar en concesión, la construcción y operación de nuevos puertos privados de uso público, oída la opinión del Estado donde se emplace el puerto y la del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos. En todo caso se establecerá la obligación de garantizar al Estado donde se emplace el puerto, una participación en los ingresos que produzca la concesión.^{36.-}

Cuando la situación geográfica de los *puertos privados de uso público* resulta primordial para el desarrollo de operaciones económicas, industriales, financieras, logísticas o castrenses, el Ejecutivo Nacional puede decidir que se den en concesión mediante el cumplimiento de dos (2) condiciones:

Que se oiga la opinión del Estado donde se emplace el puerto, y

Que se oiga la opinión del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos.

Como claramente se deduce, es imperativo contar con las dos opiniones (Estado y Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos) para que el Ejecutivo Nacional pueda otorgar en concesión, la construcción y operación de nuevos puertos privados de uso público. Con una sola opinión no es procedente el otorgamiento de concesiones de interés estratégico.

Es ineluctable establecer, en el instrumento a través del cual se otorga la concesión de interés estratégico, la obligación de garantizar al Estado donde se emplace el puerto una participación en el caudal de valoración económica que estima y recibe el referido puerto.

El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos es el máximo organismo asesor del Ejecutivo Nacional en materia de fomento y desarrollo de la marina mercante, la industria naval, el desarrollo de los canales de navegación en ríos y lagos, la investigación científica y tecnológica del sector acuático, la formación, capacitación, actualización

^{36.-} Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 38.

y certificación de los recursos humanos de dicho sector.^{37.-}

TERMINACION DE LAS CONCESIONES, HABILITACIONES Y AUTORIZACIONES

Cuando el titular de una concesión, habilitación o autorización decida cesar en su utilización, deberá comunicarlo a la Autoridad Acuática, la cual resolverá el destino del puerto.^{38.-}

En tal evento, ésta podrá:

Ordenar al titular el desmantelamiento de las instalaciones, a los fines de dejar la superficie terrestre y marina en el mismo estado en que se encontraba antes de la construcción.

Otorgar el puerto en concesión, habilitación o autorización según sea el caso.

Asignar el puerto a la Fuerza Armada Nacional para su operación como puerto militar.

Los puertos exclusivamente destinados de una manera permanente o eventual a servicios militares tomarán esa denominación y se regirán por su reglamentación especial.

Ceder el puerto al Estado en cuyo territorio se encuentre ubicado, para su operación como puerto público de uso público, si las instalaciones fueren aptas para ello.

Como ya se comentó, *puertos públicos* son aquellos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de la República, de un Estado, de un Municipio, de un ente descentralizado o de una sociedad mercantil en la que cualquiera de dichos entes, directa o indirectamente, tenga participación decisiva. Dichos puertos públicos, son de *uso público* porque prestan su servicio a cualquier usuario y constituyen una actividad independiente no accesoria de la industria principal de su propietario.

37.- Exposición de motivos del Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares.

38.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 39.

REVERSION DE LAS CONCESIONES, HABILITACIONES Y AUTORIZACIONES

La *reversión* es la restitución de una cosa al mismo estado que tenía o volver una cosa a propiedad de quien ya fue su dueño.^{39.-} En la materia que nos ocupa, consiste en reintegrar las concesiones, habilitaciones y autorizaciones a la Autoridad Acuática que la posea.

Al finalizar la concesión, habilitación o autorización por cualquier causa, los bienes afectos a la misma revertirán a la República sin pago de indemnización alguna.^{40.-}

La *reversión* constituye una forma normal de extinción de las concesiones, habilitaciones o autorizaciones por el transcurso del plazo por el cual fueron otorgadas y trae como consecuencia la tradicional exigencia de que las obras e instalaciones e instalaciones hayan de revertir a la República.

Situación distinta la constituye el rescate de la concesión, habilitación o autorización que tiene su fundamento en la potestad exorbitante que a la Administración Acuática puede concederse para acortar el plazo estipulado. En este caso, que conforma una forma de expropiación posible para la entidad concedente, se debe indemnizar al concesionario, habilitado o autorizado, no sólo por los daños y perjuicios que se les causen sino también por los beneficios futuros que dejen de percibir y por el valor de los bienes afectos a dichas figuras.

Por el rescate, la Autoridad Acuática da por terminada la concesión, habilitación o autorización sin haber transcurrido los plazos para los que fueron dichas figuras, ni concurrido ninguna otra circunstancia extintiva. Como se observa, es una característica resolución de *imperium*, que la Autoridad Acuática puede adoptar siempre con miras al interés público, sea el de las transferencias de las concesiones, habilitaciones o autorizaciones o el de su perfeccionamiento o de cualquier otra

39.- ENCICLOPEDIA JURIDICA OPUS. Tomo VII. Obra citada. Página. 497.

40.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 40.

índole.^{41.-}

PERCEPCION DE DERECHOS

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

Hasta diez mil (10.000) unidades tributarias de ingreso bruto, hasta 4%.

Entre diez mil y cuarenta mil (10.000 y 40.000) unidades tributarias de ingreso bruto, hasta 8%.

Entre cuarenta mil y ochenta mil (40.000 y 80.000) unidades tributarias de ingreso bruto, hasta 12%.

Más de ochenta mil (80.000) unidades tributarias de ingreso bruto, hasta 15%.

En todo caso, el monto mínimo anual será estimado en diez (10) unidades tributarias (10 U.T).

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

El producto de los derechos liquidados será destinado al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.^{42.-}

Se colige de lo expuesto que el monto de los derechos de concesión, habilitación o autorización que habrá de percibir la Autoridad Acuática se fijará conforme a los siguientes criterios:

41.- GARCIA OVIEDO, Carlos y MARTINEZ USEROS, Enrique. Obra citada. Página 335.

42.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 41.

- Inversión realizada: lo que significa el gasto que se ha hecho en la concesión, habilitación o autorización, con el propósito de hacerlas productivas.
- Rentabilidad: lo que comprende la utilidad, el fruto y rendimiento que se deriva de las concesiones, habilitaciones o autorizaciones.
- Duración de los títulos de las concesiones, habilitaciones o autorizaciones sobre el ingreso bruto de operaciones portuarias: es decir, que para establecer el monto de esos derechos, junto con la inversión realizada y la rentabilidad, también se va a tomar en cuenta los lapsos para los cuales fueron concedidas esas concesiones, habilitaciones o autorizaciones, sobre lo que se percibe en forma bruta por las operaciones portuarias.

CONCEPTO CONSTITUCIONAL DE PUERTO DE USO COMERCIAL

Se entiende por puertos de uso comercial, todos los puertos públicos de uso publico e interés general.^{43.-}

Como se infiere, el concepto de puertos de uso comercial encierra los siguientes conceptos:

- Puertos Públicos: son aquellos puertos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de la República, de un Estado, de un Municipio, de un ente descentralizado o de una sociedad mercantil en la que cualquiera de dichos entes, directa o indirectamente, tengan participación decisiva.
- Puerto de Uso Público: son aquellos puertos que prestan sus servicios a cualquier usuario y constituyen una actividad independiente no accesoria de la industria principal de su propietario, y
- Puertos de Interés General: que son aquellos en los cuales se efectúan actividades de transporte nacional o internacional, de mercancías o de pasajeros, sirven a industrias o establecimientos de importancia para la economía nacional y por sus condiciones técnicas, volumen anual de carga movilizada y características de

43.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 42.

sus actividades comerciales, responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

La noción jurídica que traduce la unidad socioeconómica de *Puerto Comercial* no es otra que la de servicio público. El régimen de servicio público preside así las actividades esenciales de los puertos comerciales.

El *Servicio Público* es el concepto capital del Derecho Político y del Administrativo, que ha de satisfacer una necesidad colectiva por medio de una organización administrativa o regida por la Administración Pública.^{44.-}

Es necesario señalar que toda actividad considerada como servicio público ha de ser en principio directamente desarrollada por el Estado o por alguna de las restantes entidades públicas territoriales (en nuestro país, debe serlo por el gobierno de la República, de los Estados o de los Municipios); pero es admisible, para determinados servicios públicos, que la gestión la realice indirectamente la respectiva entidad territorial, ya sea por medio de un instituto oficial autónomo, de un *concesionario* o de una empresa del Estado. En una cualquiera de estas formas, todo servicio público se halla bajo el control de variable intensidad, de una autoridad administrativa.^{44.-}

El sistema jurídico de la concesión de servicios públicos, se halla fundamentalmente influido por el régimen jurídico del servicio público. No debe olvidarse que el servicio público *concedido* en lo atinente a su prestación, no deja de ser servicio público.

Los Estados ejercerán esta competencia de conformidad con este Decreto Ley y con lo que dispongan las leyes sancionadas por los respectivos Consejos Legislativos Estadales, debiendo constituir un ente descentralizado que se encargue de la administración del puerto, **u otorgarlo en concesión.**^{45.-}

44.- CABANELLAS, Guillermo. Tomo IV. Obra citada. Página 59.

44.- ENCICLOPEDIA JURIDICA OPUS. Tomo VII. Obra citada. Página 695.

45.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 42.

La concesión de servicios públicos, como la de los puertos comerciales que son puertos públicos, de uso público e interés general, es un modo de gestión del servicio público que consiste en que una persona territorial, llamada en este caso *concedente*, confía temporalmente y por medio de un contrato a otra persona, que en esta ocasión se denomina *concesionario* (particular o empresa privada), el cuidado de hacer funcionar un puerto comercial a riesgo del *concesionario*, a quien confiere el derecho de percibir una tasa de los usuarios.

De la definición dada predominan los siguientes caracteres:

El puerto comercial concedido conserva su carácter público, esto es, mantiene su calificación de actividad esencial, por cuyo funcionamiento regular y continuo ha de velar en todo momento la autoridad concedente.

El concesionario queda asociado a la gestión del servicio público, cuyo funcionamiento está en principio a cargo de la Administración. Al delegar la tarea en el concesionario, la Administración se reserva el derecho de ejercer, en interés del público, el control y vigilancia de las actividades de aquél. Por el hecho de la concesión la Administración no puede desentenderse del servicio público; por el contrario, su responsabilidad frente al público la obliga a controlar y vigilar la marcha de los servicios públicos concedidos.^{46.-}

El concesionario puede ser una persona física o jurídica, excepcionalmente de carácter público. Casi siempre es un particular o empresa privada que actúa en búsqueda de ganancias y que conserva su carácter privado. En este caso, los trabajadores que despliegan su esfuerzo bajo la dependencia del concesionario no son empleados públicos sino particulares, ligados a aquél por vínculos laborales, sujetos a las normas de la Ley Orgánica del Trabajo.

El concesionario dispone de poderes de policía delegados para hacer cumplir a los usuarios los reglamentos que regulan el servicio. A tal fin, sus agentes pueden incluso hacer efectivas las sanciones en que los usuarios del puerto puedan incidir por contravenciones reglamentarias.

Con relación a las actividades portuarias explotadas en régimen de

^{46.-} ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo II. Obra citada. Página 311.

concesión debe tenerse en consideración que para revestir la naturaleza de auténticos servicios públicos deben ser prestadas al público en general, no pudiéndose, pues, comprender en esta categoría las concesiones para actividades exclusivas del propio concesionario.

De la concesión nacen los *contratos de concesión* y se entienden por estos, los celebrados por la autoridad pública competente por medio de los cuales una persona jurídica llamada *concesionario* asume la obligación de construir, operar y mantener una obra o bien destinados al servicio, al uso público o a la promoción del desarrollo, o la de gestionar, mejorar u organizar un servicio público, incluyendo la ejecución de actividades para el adecuado funcionamiento o la prestación de la obra o del servicio, por su cuenta y riesgo y bajo la supervisión y el control de la autoridad concedente, a cambio del derecho a explotar la obra o el servicio y de percibir el producto de las tarifas, precios, peajes, alquileres, valorización de inmuebles, subsidios, ganancias compartidas con algún ente público u otra fórmula establecida en los contratos correspondientes, durante un tiempo determinado, suficiente para recuperar la inversión, los gastos de explotación incurridos y obtener una tasa de retorno razonable sobre la inversión.^{47.-}

La empresa a la que se le otorga la concesión debe buscar el método de realizar las tareas necesarias para que funcione de manera regular y continua el servicio portuario concedido, sujetando dichas tareas a las disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables y a la supervisión y fiscalización de la Administración concedente.

ENTE ADMINISTRADOR COMO CONCESIONARIO

El *concesionario* es la persona o empresa a quien la Administración le otorga determinado derecho o privilegio para la explotación y administración de un puerto público de uso público.

El concesionario no es un *funcionario* ni un *empleado público*; El concesionario es nada más que eso: un *concesionario*, es decir un *contratante* en un contrato administrativo ajeno y distinto por completo al

47.- Decreto con Rango y Fuerza de Ley Orgánica sobre Promoción de la Inversión Privada bajo el Régimen de Concesiones. Artículo 2.

de función pública o de empleo público.^{48.-}

Cuando un Estado otorgue un puerto público de uso público en concesión, el acto concesionario deberá garantizar las inversiones necesarias que el concesionario debe ejecutar para adecuarlo a los altos niveles de eficiencia y competitividad en su respectiva área de influencia.^{49.-}

El concesionario debe prestar el servicio en las debidas condiciones de eficacia y seguridad. Por tal razón debe mantener las instalaciones, maquinarias y demás objetos de la concesión en perfecto estado de conservación, teniendo el ente concedente amplias facultades de inspección y vigilancia y pudiendo, en su caso, ordenar la retirada del servicio de los elementos que no reúnan las condiciones precisas, dando un plazo para efectuar las reparaciones que sean necesarias.^{50.-}

INGRESOS COMERCIALES

El ente administrador como concesionario, al igual que el que actúa como sociedad mercantil y como Instituto Autónomo tendrán derecho a percibir y administrar todos los ingresos derivados de la operación comercial del puerto, tales como operaciones financieras, arrendamientos de áreas cubiertas o descubiertas, concesiones, entre otros, en las condiciones establecidas en este Decreto Ley.^{51.-}

TASAS PORTUARIAS

Es conveniente afirmar que el concesionario tiene derecho a la percepción de un costo por la prestación concreta del servicio portuario, pero este precio no lo paga el Estado, que es la otra parte directa en el

48.- MARIENHOFF, Miguel. Tratado de Derecho Administrativo. Tomo III – B. ABELEDO – PERROT. Buenos Aires. 1974. Página 565.

49.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 52.

50.- COSCULLUELA MONTANER, Luis. Administración Portuaria. Editorial Tecnos. Madrid. 1973. Página 206.

51.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 54.

contrato de concesión de servicio público, sino el *usuario del servicio*, el público que es quien concretamente utiliza el servicio.

Ese costo no lo fijan de mutuo acuerdo el concesionario y el usuario, sino directamente el ente concedente, si bien con la intervención y anuencia del concesionario. El referido costo consta en la llamada *Tasa* que es la relación de cambio, en virtud de la cual se pagaría una suma de dinero contra la prestación de un determinado servicio público.

El ente administrador como concesionario al igual que el ente administrador como sociedad mercantil e Instituto Autónomo de los puertos públicos de uso público, tendrán derecho a percibir y administrar como ingresos por concepto de tasas, sin perjuicio de otros que pudieran crearse, los derechos correspondientes a los siguientes conceptos:^{52.-}

- Derecho de Arribo: contraprestación a cargo del propietario del buque, que se pagará por el tránsito del buque a través de los canales de acceso, así como el uso de las dársenas o aguas internas del puerto. Son responsables solidarios del pago de esta tasa el armador, el representante del armador, el Capitán del buque o su agente naviero.
- Derecho de Muelle: contraprestación del propietario del buque, que se pagará por la utilización que haga el buque de los muelles o terminales de atraque del puerto. Son responsables solidarios del pago de esta tasa el armador, el representante del armador, el Capitán del buque o su agente naviero.
- Derecho de Embarque y Desembarque: contraprestación a cargo del propietario del buque, que se pagará por el uso que los pasajeros hacen de las instalaciones del terminal portuario de pasajeros respectivo. Son responsables solidarios del pago de esta tasa, el armador, el representante del armador, el Capitán del buque o su agente naviero.
- Derecho de Uso de Superficie: contraprestación a cargo del propietario de la carga, que se pagará por la movilización de las mercancías desde o hacia el buque. Son responsables solidarios del pago de esta tasa, el operador portuario o el consignatario de mercancías.

52.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 55.

- Derecho de Depósito: contraprestación a cargo del propietario de la carga, que se pagará por el depósito transitorio de las mercancías en las áreas abiertas o patios, administrados directamente por el administrador portuario. Son responsables solidarios del pago de esta tasa, el operador portuario o el consignatario de las mercancías.
- Derecho de Almacenamiento: contraprestación a cargo del propietario de la carga, que se pagará por el almacenamiento de la mercancía, en los almacenes administrados directamente por el administrador portuario. Son responsables solidarios del pago de esta tasa, el operador portuario o el consignatario de las mercancías.
- Derecho de Estacionamiento de Vehículos y Maquinarias: contraprestación a cargo del propietario de vehículos y maquinarias, que se pagará por estacionar vehículos y maquinarias dentro del recinto portuario. Son responsables del pago de esta tasa, aquellos vehículos utilizados para el normal desenvolvimiento de las operaciones, destinadas al acarreo de mercancías dentro del recinto portuario.
- Derecho de Registro: contraprestación a cargo de las empresas de servicios portuarios, por la inscripción en el Registro respectivo.

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

Como puede observarse, las *tasas* tienen el carácter de contraprestación en dinero por la utilización de las instalaciones, la ocupación de los terrenos o el acceso y circulación por el puerto. La naturaleza de estos ingresos privada.

CONCESIONARIOS COMO AGENTES DE PERCEPCION

Los *Agentes de Percepción* son aquellos sobre los cuales recaen las obligaciones de los deberes formales y materiales de recaudar las tasas por derechos de arribo, de muelle, de embarque y desembarque, de uso de superficie, de depósito, de almacenamiento, de estacionamiento de vehículos y maquinarias y de registro.

En los puertos públicos de uso público otorgados en concesión a

particulares, el concesionario está obligado a efectuar la percepción de las tasa previstas en este Decreto Ley, en los términos que establezcan las Leyes de Puertos Estadales. Las cantidades así percibidas se tendrán como ingresos propios de la concesión y serán administradas en la forma como se establezca en el correspondiente contrato.

Los concesionarios de puertos privados de uso privado, sólo estarán obligados al pago del precio de la concesión, establecido en el respectivo contrato. Cuando en los puertos privados de uso privado se presten servicios a terceros usuarios, deberán percibir y enterar a la orden del ente Estatal respectivo, las tasas previstas en este capítulo. **53.-**

53.- Decreto con Fuerza de Ley General de Puertos. Artículo 58.

La Piratería

Por: Francisco Villarroel Rodríguez ♣

ABSTRACT

Piracy

This paper includes a brief analysis of piracy, understood as every action of violence or depredation committed in high sea, with private or personal purposes, from a ship or aircraft against another ship or aircraft or against people or goods aboard them. To that end, it is discussed the main international provisions in this matter, mainly the ones contemplated in 1958 Convention of High Sea and 1982 Convention of Law of the Sea. It is analyzed too the qualification of this crime in Venezuelan legislation, specifically in instruments as Penal Code and Military Justice Code. From the analysis it is unfastened relevant considerations about what happens to the captured ship, who can capture a pirate ship and jurisdiction of this crime.

KEYWORDS: Piracy, Maritime Crimes.

RESUMEN

En este trabajo se realiza un breve análisis de la piratería, entendida como todo acto de violencia o depredación cometido en alta mar, con fines privados o personales, desde un buque o aeronave contra otro buque o aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos. A tal efecto, se discute las principales regulaciones internacionales en esta materia, principalmente las contenidas en la Convención sobre Alta Mar de 1958 y la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982. También se

♣ Abogado, Universidad Santa María. DESS, Universidad d'Aix-Maerseille III. LLM, International Maritime Law Institute, Malta. Profesor Asociado de la Universidad Marítima del Caribe.

analiza la calificación de este delito en la legislación venezolana, específicamente en instrumentos tales como el Código Penal y el Código de Justicia Militar. Del análisis se desprenden consideraciones relevantes respecto a lo que sucede con el buque apresado, quiénes pueden apresar a un buque pirata y la jurisdicción de este delito.

PALABRAS CLAVE: Piratería, Delitos Marítimos.

DEFINICION

La piratería ha sido muchas veces descrita por los novelistas y los cineastas como actividades románticas llevadas a cabo por grandes navegantes y aventureros, cuando en realidad consistían en actos desalmados de pillaje y destrucción efectuados contra embarcaciones desprotegidas por delincuentes feroces de la peor calaña.

El concepto de piratería ha sido descrito por Ortolán¹ como “recorrer los mares por propia cuenta, para cometer actos de depredación, pillando a mano armada, ya sea en tiempo de paz o de guerra, los buques de todas las naciones, sin hacer otra distinción que la que les convenga para asegurar para asegurar la impunidad de sus fechorías”.

Precisamente una de las diferencia que podríamos hacer entre los piratas y los corsarios, es que estos últimos gozaban de licencia o permiso de los gobiernos de los Estados de sus banderas, para realizar actos de apoderamiento, pillaje y destrucción de naves pertenecientes a Estados enemigos. Por lo que no cometían delitos a los ojos de sus propios Estados.

En este sentido Alejandro Sobarzo² define al corso como “... es la actividad bélica que un armador particular realiza contra los buques enemigos de su Estado y con un fin lucrativo, autorizado para ello por su propio gobierno mediante una patente de corso”.

¹ Citado por: G. Cabanellas. Diccionario de Derecho Usual. Bibliografía OMEBA. Tomo 3. 1968. Pagina 303.

² Citado por: Santos Carrasquel Sabino. Derecho Internacional Marítimo en Epoca de Paz. Grupo Editorial Camerero, C.A.. Caracas, 1998. Pagina 152.

Nosotros hemos definido la piratería como todo acto de violencia o depredación cometidos, con fines privados o personales, en alta mar, desde un buque o aeronave contra otro buque o aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos.

Nuestra definición surge de los supuestos indicados en los artículos 15 de la Convención sobre Alta Mar de 1958³ y 101 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982⁴ que señalan:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una nave privada y dirigidos:

Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

Contra un buque o una aeronave en alta mar, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o una aeronave, cuando el que lo realiza tenga conocimientos de hechos que dan a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

De igual manera, conforme a lo establecido en el artículo 102 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 es considerado acto de el cometido por buques de guerra o buques de Estado, dedicados a los actos señalados en el artículo 101, cuya tripulación se haya amotinado y

³ Gaceta Oficial No. 26.616, de 1-8-61.

⁴ Venezuela no es parte a esta Convención. El Derecho del Mar. Texto Oficial de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar con Anexos e Índice. Naciones Unidas. Nueva York, 1983

apoderado del buque o aeronave. En este sentido se ha señalado⁵ que "los actos de naturaleza oficial cometida por buques de este tipo impiden su calificación como piratas, debido al hecho de que sus acciones no son cometidos con fines privados".

CALIFICACION DEL DELITO

El Código Penal venezolano⁶ califica el delito de piratería en su artículo 153 que establece:

Los venezolanos o extranjeros que cometan actos de piratería serán castigados con presidio de diez a quince años.

Incurren en este delito los que rigiendo o tripulando un buque no perteneciente a la marina de guerra de ninguna nación, ni provisto de patente de corso debidamente expedida, o haciendo parte de un cuerpo armado que ande a su bordo, ataquen otras naves o cometan depredaciones en ellas o en los lugares de la costa donde arriben o se declaren en rebelión contra la República.

Este artículo se aplica tanto a la piratería en alta mar, como a los delitos de piratería cometidos en aguas nacionales y en las costas patrias, que no fueron regulados por las Convenciones de Ginebra de 1958 ni por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, ya que corresponde a una calificación de delito propio del derecho penal interno de cada Estado. Esto no significa sin embargo, que la calificación hecha por el derecho interno va a ser reconocida como tal por otros Estados, así tenemos por ejemplo el caso "Falke", buque mercante alemán empleado por el General Román Delgado Chalbaud en 1929 para invadir las costas venezolanas, que fue considerado como buque pirata por el Gobierno de Venezuela, en aplicación del mencionado artículo 153 de nuestra legislación penal, mientras que el Gobierno Alemán no consideró que se trataba de un caso de piratería según el derecho internacional.

Otra diferencia importante que podemos encontrar entre el artículo

⁵ R. R. Churchill and A. V. Lowe. The Law of The Sea. Manchester University Press. 1988. Pagina 177

⁶ Gaceta Oficial No. 915 Extraordinaria, de 30-6-64.

153 del Código Penal *in comento* y lo contemplado en las Convenciones internacionales sobre el Derecho del Mar, es que estas se refieren a los actos cometidos de una nave pirata a una nave que sería la víctima de la piratería o a los bienes o personas a bordo, que es lo que distingue a la piratería del apoderamiento ilegítimo o *hijacking*, que en el caso del derecho aéreo está regulado por el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio en 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya en 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal en 1971, y en el caso del derecho marítimo, ha sido regulado por la Convención de Roma de 1988. Mientras que el artículo 153 del Código Penal incluye también lo actos que se cometan "... en los lugares de la costa donde arriben o se declaren en rebelión contra la República".

Por otra parte, el Código de Justicia Militar, sanciona ciertas actividades del Corso con pena de presidio de cuatro a diez años. El ordinal 14 del artículo 474 de este Código señala: "los corsarios que dispusieren de buques o mercancías u otros objetos capturados en el mar, sin previa resolución de presas".

Debemos recordar que las actividades del corso fueron abolidas por la Declaración de París del 16 de abril de 1956, relativo a las guerras marítimas y reafirmado posteriormente por el Convenio de la Haya sobre la Guerra Marítima aprobado por la Conferencia de la Haya de 1899, así como por los principios y reglamentos adoptados por la Segunda Conferencia de la Haya de 1907. Sin embargo, recuerda el Doctor Rafael Seijas⁷ que

Venezuela no quiso adherirse a la Declaración de París, porque el corso ha sido considerado como una necesidad imprescindible para nuestra defensa, a nuestra seguridad y a nuestra conservación, lo primero porque tenemos costas abiertas e inmensas y carecemos de fuerte marina de guerra; lo segundo, porque no podemos renunciar a un modo de defensa que nos pone en capacidad de molestar al comercio enemigo en todos los mares; y lo tercero, porque el corso es un derecho

⁷ Citado por: José Rafael Mendoza Troconis. Curso de Derecho Penal Militar Venezolano. Empresa El Cojo, C.A. Caracas. 1976. Tomo I. Pagina 336.

que nos da la práctica de todas las naciones, renunciarlo sería renunciar también a un derecho de propia conservación.

¿QUE PASA CON EL BUQUE PIRATA APRESADO?

En principio se considera que por los buques piratas detenidos le pertenecen al que lo captura en virtud del servicio que le prestan a la navegación y al comercio internacional. Sin embargo, existe la posibilidad de que los verdaderos propietarios, que fueron privados ilegítimamente de la propiedad por los piratas, reclamen la devolución de su propiedad. En este último caso habría derecho a una indemnización, ya que el que apresa la nave pirata se ha expuesto a un peligro y ha recuperado una nave que se encontraba a su vez expuesta a un peligro que representaba su apoderamiento ilegítimo y la actividad pirata en sí misma. Asimismo, debemos mencionar que el apresamiento esta considerado como una de las formas de adquisición de la propiedad, en cuyo caso, la titularidad se prueba con la copia certificada del acta de adjudicación. Pero en beneficio de la tesis de que los legítimos propietarios pueden reivindicar su propiedad, el artículo 105 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 que se refiere al apresamiento de un buque o aeronave pirata señala que no se debe perjudicar los derechos de los terceros de buena fe, lo que incluiría el derecho de propiedad de la persona que fue despojada ilegítimamente de una nave, que posteriormente fue empleado para actividades piratas.

¿QUIENES PUEDEN APRESAR A UN BUQUE PIRATA?

Todos los Estados están en la obligación de cooperar en la represión de la piratería, este principio ha sido consagrado en el artículo 100 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982

El artículo 107 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 es claro al señalar: "Solo los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados como tal, podrán llevar a cabo apresamiento por causa de piratería".

Ahora bien, cuando el apresamiento ha sido injustificado, ya que no había motivos suficientes, según el artículo 106 de la Convención de 1982, "... el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o

daño causado por su captura”.

De igual forma, el artículo 48 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares contempla la posibilidad de que los buques y aeronaves de las Fuerzas Armadas Nacionales puedan interrogar, examinar, registrar y detener a personas o buques conforme a la ley y al derecho internacional.

JURISDICCION

Los piratas son considerados plagas y enemigos de todas las gentes y como tales pueden ser perseguidos por todos. Esto implica, que aquel que haya detenido un buque pirata puede someterlo a sus leyes y juzgado por sus tribunales, sin importar su nacionalidad, lo que es una excepción al principio general de que los buques en alta mar están sometidos a la jurisdicción del Estado de la matrícula. Debemos recordar que el buque no pierde su nacionalidad por el hecho de dedicarse a la piratería.

Así tenemos que de acuerdo a los artículos 22 de la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar de 1.958 y el artículo 110 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1.982 la injerencia de un Estado distinto al de la bandera de la nave puede darse, a través de sus buques de guerra, en virtud de un tratado entre estos Estados o por motivos razonables para sospechar que el buque se dedica a: piratería, trata de esclavos, transmisiones no autorizadas, no tiene nacionalidad o tiene en realidad la misma nacionalidad del buque de guerra.

Por otra parte, el artículo 105 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 que establece:

Todo Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que este en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto a los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.

Naturaleza Jurídica de la Responsabilidad del Armador frente a Terceros
a la luz de la Obligatoriedad de Cumplimiento del *ISM Code* §

Por: Verónica Alceste Trujillo ♣

ABSTRACT

**Legal Nature of Shipowner's opposite Third Parties Responsibility
in light of ISM Code's Compliance Obligation**

In maritime transport industry the international conventions, as ISM Code, establish obligations that shipowner must fulfil which, in case of not fulfillment, constitute elements of proof for imputation of responsibility in front of eventual damages provoked by the ship. However, the obligations contained in such conventions involve activities that, by its own managerial and/or operational nature, are of systemic character, intervening multiple actors in them, different from the shipowner. In such situations it looks little reasonable, moreover the practical consequences that it brings, imputing objective responsibility to shipowner, independently that he had had the fault or third parties or it had been shared. In view of entering into force of ISM Code, just as difficulty of legal interpretation respect its responsibility's nature, in this paper it is looked for determining if this responsibility must be understood like objective or if, in the contrary, it is a subjective one.

KEYWORDS: Shipowner's Responsibility, Objective Responsibility, Subjective Responsibility, ISM Code.

§ Resumen del Trabajo de Grado presentado por la autora como requisito para optar al grado académico de Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, en enero de 2002, ante la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, actual Universidad Marítima del Caribe.

♣ Abogado, Universidad Católica Andrés Bello. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

RESUMEN

En la industria del transporte marítimo, los convenios internacionales, como el ISM Code, establecen obligaciones que debe cumplir el armador (dueño del buque), que, de no cumplirse, se constituyen en elementos de prueba para la imputación de responsabilidad ante eventuales daños ocasionados por el buque. Sin embargo, las obligaciones contenidas en tales convenios involucran actividades que, por su propia naturaleza gerencial y/u operacional, son de carácter sistémico, interviniendo en ellas múltiples actores, distintos del armador. En tales situaciones, luce poco razonable, amén de las consecuencias prácticas que ello trae, imputar responsabilidad objetiva al armador, independientemente de que la culpa la haya tenido él, terceros o haya sido compartida. En vista de la entrada en vigencia del ISM Code, así como de la dificultad de interpretación jurídica respecto a la naturaleza de su responsabilidad, en este estudio se busca determinar si ésta debe entenderse como objetiva o si, por el contrario, se trata de responsabilidad subjetiva.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad del Armador, Responsabilidad Objetiva, Responsabilidad Subjetiva, Código CGS.

DESCRIPCION DEL PROBLEMA

Por su peculiar naturaleza, caracterizada por un ámbito de operaciones transfronterizo, la industria del transporte marítimo internacional ha sido objeto de regulaciones y normativas cuyo cumplimiento obligatorio se viene tradicionalmente estableciendo a través del único mecanismo conocido y viable para extender el ámbito legal más allá de las fronteras nacionales: los Convenios Internacionales Marítimos (**Avello, 1997**).

La necesidad de estricta regulación, supervisión y control de las actividades inherentes al transporte marítimo de mercancías y personas a nivel internacional, deriva de los innumerables riesgos que históricamente han caracterizado a la aventura marítima; riesgos que, presentes siempre, atentan contra la seguridad y debido resguardo de la vida humana a bordo de los buques mercantes y de pasajeros, así como de las mercancías, los activos conjuntados por el propio buque y -aun cuando considerado por los Convenios Internacionales Marítimos de manera relativamente más reciente- el medio ambiente, que es

susceptible de sufrir daños por contaminación.

La esfera de incidencia de las actividades del transporte marítimo se extiende incluso más allá de la tripulación, el buque, la carga y el medio ambiente, ya que, una vez en puerto, las operaciones del buque también son riesgosas para el propio puerto (infraestructura e instalaciones), los sistemas instalados de ayudas para la navegación y los complejos urbanos (residenciales, comerciales e industriales) que circundan o se encuentran dentro del radio geográfico inmediato del puerto (**Carrillo, 1997**).

De allí que, en coherencia con los elementos que pueden verse afectados (perjudicados) por las actividades inherentes al transporte marítimo, la comunidad internacional, por conducto de la Organización Marítima Internacional (OMI), ha adoptado normativas de obligatorio cumplimiento para todas las naciones de adhesión, precisamente relacionadas con la protección de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), la protección de las mercancías a bordo (diversas resoluciones que regulan la estiba, manejo, carga y descarga de mercancías, así como medidas especiales de protección de acuerdo al tipo de mercancía), la protección del medio ambiente (Convenio MARPOL, en cuanto a los aspectos técnico-operacionales, y Convenios como el CLC-69 y FONDO-71, en cuanto a la indemnización civil por daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, entre otros diversos).

De igual manera, existen numerosas regulaciones, resoluciones, prescripciones y recomendaciones emanadas por la OMI, así como por otros organismos de ámbito internacional, como la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), que, consideradas en conjunto con los Convenios Internacionales Marítimos de mayor resonancia, constituyen una exhaustiva reglamentación de prácticamente todos los detalles operacionales, gerenciales, técnicos, jurídicos y económicos concebibles en relación al transporte internacional de mercancías y pasajeros por vía acuática (tanto marítima como fluvial) (**Carrillo, 1997**).

En ese contexto, como lo expone **Ricci (1996)**, se promulgó el tan nombrado Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM Code – por sus siglas en inglés: *International Safety Management Code*) (**OMI, 1994**), incorporado como nuevo Capítulo IX del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS – por sus siglas en inglés: *Safety Of Life At Sea*), mediante enmienda aceptada por 72

naciones adheridas al SOLAS en la conferencia OMI celebrada en mayo de 1994, en la cual se acordó la incorporación de las siguientes resoluciones promulgadas el 4 de noviembre de 1993 en la XVIII Asamblea de la OMI: **a)** Código Internacional sobre Gestión para la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Resolución A.741-18), mejor conocido como Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM Code) (**OMI, 1993a**); y **b)** Procedimientos para la Supervisión de las Prescripciones Operacionales Relacionadas con la Seguridad de los Buques y la Prevención de la Contaminación (Resolución A.742-18) (**OMI, 1993b**).

El ISM Code es ya tan conocido y difundido como cualquiera de los Convenios Internacionales Marítimos de mayor resonancia, por lo cual resultaría redundante comentar aquí sobre su naturaleza y características fundamentales. Sin embargo, hay un aspecto relacionado con esa normativa que, aun cuando destacado en numerosos estudios (**ABS, 1994; O'Callaghan, 1995; Faustini, 1995; Ricci, 1996; Carrillo, 1997**), no ha sido todavía comprendido a cabalidad en cuanto a sus implicaciones reales.

Se trata de la vinculación incuestionable que existe entre el ISM Code y las normas ISO 9000, específicamente la norma ISO 9002 (**ISO, 1994**). Más que una "vinculación", de los precitados estudios se desprende con nítida claridad que la norma ISM Code es, de hecho, la misma norma ISO 9002, sólo que en versión adaptada al caso específico de la empresa naviera. A este respecto, resulta ilustrativo mostrar algunos análisis comparativos.

Cuadro 1

Vinculación entre las Normas ISO 9002 y el ISM Code

ISO	ISM												NI
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
4.1.	X	X	X	X	X	X						X	
4.2.	X										X		
4.3.													X
4.4.						X					X		
4.5.													X
4.6.													X

ISO	ISM												NI
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
4.7.													X
4.8.							X	X		X			
4.9.										X			
4.10.													X
4.11.													X
4.12.									X				
4.13.									X				
4.14.													X
4.15.										X			
4.16.												X	
4.17.	X					X							
4.18.													X

LEYENDA ISO		LEYENDA ISM	
4.1.	Responsabilidad gerencial.	1	General.
4.2.	Sistema de calidad.	2	Política de seguridad y protección ambiental.
4.3.	Revisión de contrato.	3	Responsabilidad y autoridad.
4.4.	Control de documentos.	4	Persona(s) nominada(s).
4.5.	Compras	5	Responsabilidad y autoridad del Capitán.
4.6.	Productos suministrados por el comprador.	6	Recursos y personal.
4.7.	Identificación y trazabilidad del producto.	7	Desarrollo de planes para operaciones a bordo.
4.8.	Control de procesos.	8	Preparación para emergencias.
4.9.	Inspección y ensayos.	9	Informes y análisis de no conformidades, accidentes y ocurrencias riesgosas.
4.10.	Equipo de inspección, medición y ensayo.	10	Mantenimiento de la nave y sus equipos.

LEYENDA ISO		LEYENDA ISM	
4.11.	Estado de inspección y ensayos.	11	Documentación.
4.12.	Control de producto no conforme.	12	Verificación de la compañía, revisión y evaluación.
4.13.	Acción correctiva.	NI	No incluido en ISM.
4.14.	Manipulación, almacenaje, empaque y entrega.		
4.15.	Registros de calidad.		
4.16.	Auditorías de calidad internas.		
4.17.	Entrenamiento.		
4.18.	Técnicas estadísticas.		

FUENTE: ABS (1994), tomado de: Ricci (1996), pp. 24-25.

Cuadro 2

Ambito de Aplicación de las Normas de Calidad y Seguridad que Regulan la Actividad Marítima

ASPECTOS REGULADOS	ISMA CSS	ISO 9002	OMI ISM	DNV SEP
Responsabilidad Gerencial	x	x	x	x
Sistema de Calidad	x	x	x	x
Revisión de Contratos	x	x	x	x
Control de Documentación	x	x	x	x
Adquisiciones - Compras	x	x		
Suministro de Productos Comprados	x	x		
Identificación y Rastreo de Productos	x	x		
Control de Procesos (C/P)	x	x	x	
Sistema de Gestión de la Seguridad	x	C/P	x	x
Planes de Contingencia y Protección del Ambiente	x	C/P	x	x

ASPECTOS REGULADOS	ISMA CSS	ISO 9002	OMI ISM	DNV SEP
Certificación de Buques - Aptitud Comercial	x	C/P		
Mantenimiento y Reparaciones en Dique	x	C/P		
Recursos Humanos	x	C/P	x	x
Comunicaciones	x	C/P		
Seguros	x	C/P		
Control Contable	x	C/P		
Inspección y Prueba	x	x	x	
Inspección, Medición y Prueba de Equipos	x	x		
Evaluación por Inspección y Prueba	x	x	x	
Control de Productos No Conformes	x	x	x	x
Acciones Correctivas	x	x	x	x
Manejo, Almacenamiento, Empaque y Despacho	x	x		
Registros de Calidad	x	x	x	x
Auditoría Interna de Calidad	x	x	x	x
Adiestramiento	x	x	x	x
Política de Salud, Seguridad y Protección del Ambiente	x		x	x
Política sobre el Abuso de Alcohol y Drogas	x		x	x
Política de Mercadeo	x			

FUENTE: O'Callaghan (1995), tomado de Alberto (1997), p. 25.

Siendo, pues, el ISM Code una norma dirigida al aseguramiento de la calidad en las operaciones de la empresa naviera, tomando como característica de calidad del sistema a la seguridad y prevención de la contaminación, es perfectamente equivalente, en su naturaleza y características fundamentales a la norma ISO 9002, que es la utilizada para empresas de servicios (el transporte es un servicio).

Pero, si se trata de una norma de aseguramiento de la calidad, entonces hay que destacar dos aspectos importantes en materia de ISM Code, ambos expuestos lúcidamente por **Ricci (1996)**, a saber:

1. Mientras la norma de aseguramiento de la calidad ISO 9002 no es de obligatorio cumplimiento para las **empresas de servicios** que operan en los diferentes países de la comunidad internacional, en cambio el ISM Code (que es un caso particular de la misma norma ISO 9002), sí es de obligatorio cumplimiento para las **empresas navieras** que operan en los diferentes países de la comunidad internacional, específicamente los que se han adherido al Convenio Internacional SOLAS.
2. La norma ISO 9002, como todas las normas de aseguramiento de la calidad promulgadas por la Organización Internacional de Normalización (ISO – por sus siglas en inglés: *International Standards Organization*), tiene por finalidad asegurar la calidad a todo nivel **dentro** de la empresa de servicios que la adopte, pero también asegurar la calidad a todo nivel **fuera** de la misma en relación con la adquisición de cualquier insumo de bienes o servicios necesarios, tal como expresamente lo estipulan las cláusulas 4.3 (Revisión de contrato), 4.5 (Compras), 4.6 (Productos suministrados por el comprador), y 4.9 (Inspección y ensayos –al inicio-).

Citando a **Ricci (1996)**, en relación al primer aspecto señalado:

Nótese que las normas ISO 9000 no son mandatorias. Cáceres (1994) es concluyente al respecto. Sin embargo, bajo el nombre de normas CGS (ISM Code) se hacen mandatorias las normas ISO 9000 para los armadores-operadores de buques en la industria del transporte marítimo. Esta afirmación no es un atrevimiento de parte del autor, sino simplemente dar nombre a lo que está a la vista (**pp. 23-24**).

Y, en relación con el segundo aspecto, Ricci expone:

Toda la literatura revisada por el autor es consistente en cuanto al rol y responsabilidad del armador (u operador) en los accidentes marítimos, con consecuencias sobre la vida humana y la contaminación del medio ambiente marino, así como daños a la propiedad. La consistencia de criterios también se observa en la forma como el armador (u operador) puede actuar para

controlar las variables y factores que determinan, como causas principales, la ocurrencia de accidentes. El CGS es una compilación normativa de esas medidas que están bajo el control del armador para minimizar los riesgos y operar bajo condiciones de seguridad y protección del medio ambiente (políticas de seguridad, entrenamiento constante de sus recursos humanos, coordinación tierra-buque, planificación de las contingencias, sistematización de las situaciones de riesgo, etc.).

Sin embargo, ni en el texto del CGS, ni en ningún otro convenio OMI, ni en reporte alguno de la literatura especializada, ha encontrado el autor siquiera una referencia o comentario breve sobre el rol o responsabilidad de otros entes del sistema marítimo, distintos del armador (u operador), en cuanto a la incidencia de accidentes marítimos.

Esto último, justifica plenamente la necesidad de haber realizado el presente estudio, ya que la actividad naviera no solamente está configurada por los armadores-operadores de buques, sino por una universalidad de organizaciones y personas, tanto públicas como privadas, que interactúan en formas complejas para satisfacer a los usuarios del transporte marítimo.

Supóngase que un buque, cumpliendo a cabalidad con las normas CGS, arriba a un puerto venezolano y la Capitanía de Puerto (ente del sistema marítimo distinto al armador-operador) le informa que debe recalar en un muelle que no tiene las especificaciones técnicas para ese tipo de buque. Ante un eventual accidente, las causas se buscarán en el buque y su tripulación, así como en la organización de tierra, pero difícilmente se indagará la responsabilidad de la "autoridad marítima".

No es que la certificación CGS dependa de otros entes distintos del armador-operador, pues al fin y al cabo todo lo que el CGS demanda de éste es el cumplimiento de un conjunto de procedimientos administrativos que están bajo su entero control y responsabilidad. Pero, dado que el Código pretende con ello prevenir accidentes y la contaminación del medio ambiente, y el daño a la propiedad, el autor de este estudio postula que dicha

prevención no depende exclusivamente del armador-operador sino también, en determinados casos, de otros entes distintos del sistema marítimo nacional.

En tal sentido, resulta injusto, a primera vista, que la responsabilidad de eventos tan serios como los daños al ambiente y las pérdidas de vidas humanas se esté atribuyendo exclusivamente al armador-operador, haciéndole responsable y obligándole al cumplimiento de severas y estrictas normas de calidad y seguridad operacional, mientras, al propio tiempo, nadie hace alusión a los restantes entes del sistema marítimo y sus respectivas responsabilidades. (*Ibidem*, pp. 20-22).

La opinión de Ricci, extensamente documentada y avalada por su estudio, es consistente además con los modelos teóricos del aseguramiento de la calidad. Ciertamente, **Deming (1990)**, **Conway (1990)**, **Crosby (1982)**, **Ishikawa (1985)** y **Jurán (1979)**, por mencionar tan sólo los exponentes fundamentales del aseguramiento de la calidad y la calidad total, coinciden todos en que la organización empresarial no puede concebirse como un sistema aislado, lo cual sería, de por sí, un contrasentido con la propia definición de “sistema”, que incorpora, como elemento fundamental, consustancial e inseparable, el **entorno** dentro del cual se inserta el conjunto de elementos interrelacionados que lleva por nombre **sistema**.

Es por ello que los autores en referencia enfatizan que los resultados de calidad de una organización involucran no solamente a la propia organización (los factores que están bajo su control), sino también dependen en gran medida de la calidad de los bienes y servicios que la organización compra a sus proveedores.

De allí que **Ricci (1996, p. 23)** se pregunte: “¿Por qué entonces la presión se ejerce únicamente sobre el armador-operador? ¿Por qué no se obliga también (...) a que la mirada de entes proveedores del armador-operador cumplan con normas de calidad y seguridad de sus propias operaciones? Las normas existen: la serie ISO 9000, pero su cumplimiento no es mandatorio”.

Evidentemente, la respuesta es simple: el ISM Code sólo aplica a las empresas navieras, no a cualquier otro elemento componente del sistema marítimo, y, a diferencia de la norma ISO 9002, es mandatorio porque ha sido promulgado como un Convenio Internacional, ratificado por las naciones parte del Convenio SOLAS, y se constituye así en Ley

internacional. La norma ISO 9002 no es un Convenio Internacional, sino una norma industrial de carácter optativo para cualquier empresa de servicios que quiera adoptarla.

Sin embargo, no deja de llamar la atención lo expuesto hasta este punto, ya que, desde el punto de vista **jurídico**, surgen varias interrogantes:

- Si en una actividad concreta de transporte marítimo en la que, operacionalmente hablando, intervienen varios actores diferentes, como por ejemplo el buque (armador-operador) y una empresa estibadora, se suscita un accidente, y: a) el armador no puede demostrar conformidad con el ISM Code, b) la culpa del accidente la tuvo comprobadamente la empresa estibadora. Entonces, ¿quién será el responsable? ¿Quién debe responder civilmente por los eventuales daños ocasionados? El armador alegará la culpa de la empresa estibadora, pero ésta, basándose en el ISM Code, alegará incumplimiento de medidas de seguridad por parte del armador.
- La anterior situación es perfectamente posible, y nos lleva a una interrogante jurídica de fondo: ¿el incumplimiento de las estipulaciones del ISM Code por parte del armador constituye un elemento de prueba para demostrar responsabilidad en eventuales accidentes, de mayor peso que otros elementos probatorios alegados por el armador en contra de otros actores involucrados en el accidente?
- Y la anterior conduce a otra interrogante de fondo de mayor trascendencia jurídica: ¿frente a lo estipulado por el ISM Code, la responsabilidad del armador es **objetiva** en cualquier accidente en que se vea incurso el buque?

La respuesta a estas interrogantes no es sencilla, como a primera vista pudiera parecer, ya que la obligatoriedad de cumplimiento del ISM Code está clara y universalmente aceptada, pero no está suficientemente claro hasta qué punto el incumplimiento de esa normativa sirve como elemento de prueba para imputar responsabilidad objetiva al armador en cualquier caso posible.

Desde un punto de vista justo y equitativo, no parece razonable imputar responsabilidad objetiva al armador en cualquier caso, comprobada mediante incumplimiento del ISM Code, ya que está

también bastante claro, según se desprende de lo discutido a lo largo de esta exposición, que en diversas operaciones marítimas la responsabilidad de actuación no es exclusiva de la empresa naviera, sino igualmente de otros actores estrecha e indisolublemente interrelacionados, tales como empresas estibadoras, empresas de suministro de combustible, empresas de suministro de insumos de boca, empresas proveedoras de materiales y equipos, astilleros, empresas portuarias, e incluso, entidades gubernamentales vinculadas a la autoridad marítima. ¿Debe entonces entenderse la responsabilidad del armador como subjetiva?

La responsabilidad objetiva consiste en aquella responsabilidad que es siempre imputable al actor que establece la ley, independientemente de las actuaciones de otros actores involucrados en los hechos, y solamente es eximida en razón de fuerza mayor y circunstancias atribuibles al azar, dentro de parámetros de interpretación sumamente estrictos.

Por ejemplo, en Venezuela, para el caso de la Ley de Tránsito Terrestre, el conductor del vehículo (actor) tiene siempre la responsabilidad objetiva, incluso aun cuando la víctima misma haya tenido la culpa del accidente. Suele alegarse en casos de arrollamiento, que la culpa la tuvo el transeúnte debido a que cruzó la calle en un punto diferente del rallado oficial; pero, como el conductor del vehículo tiene la responsabilidad objetiva, la ley presume que éste debía saber que los transeúntes tienen por costumbre cruzar la calle de manera anárquica. En otras palabras, quien lleva en sus manos el objeto peligroso capaz de causar daño no es el transeúnte, sino el conductor del vehículo, y es esto lo que intuitivamente sirve de ejemplo para entender la noción de **responsabilidad objetiva**. Por extrapolación, quien lleva en sus manos el objeto peligroso capaz de causar daño (buque) es el armador (dueño del buque), el objeto peligroso es el buque, y entonces el armador debería saber que las empresas estibadoras pueden incurrir en actos “ligeros” que luego pueden hacer que el buque cause daños a terceros. ¿Es esta interpretación acertada, jurídicamente hablando?

Descritos así los elementos que caracterizan el problema desde el punto de vista jurídico, en este estudio se aborda como problema de investigación dar respuesta a las interrogantes anteriores, con la finalidad de dilucidar la verdadera naturaleza y alcances de la responsabilidad del armador frente a incidentes donde esté involucrado el buque, en el marco de la normativa mandatoria que representa el ISM

Code.

ANTECEDENTES

Como se expuso anteriormente, los estudios sobre el ISM Code desde el punto de vista jurídico no son precisamente abundantes. A este respecto, la autora únicamente ha podido conocer de un trabajo antecedente, elaborado por **Alcántara (1999)**, en el cual se discuten los impactos que tendrá dicha normativa en relación, básicamente, con la responsabilidad civil, limitación de responsabilidad y responsabilidad penal del armador frente a accidentes en los que esté incurso el buque.

Acertadamente, Alcántara explica que las relaciones contractuales del armador con terceras personas no se ve afectada por el ISM Code. “Así, incluso si la operación del buque en los aspectos de ISM ha sido delegada a un gestor, la responsabilidad del armador por las relaciones contractuales contraídas en su nombre permanecerá plenamente firme y no se verá afectada por tal delegación de funciones” (**Alcántara, 1999, p. 3**).

Esto significa que la imputabilidad de responsabilidad civil o de cualquier otra naturaleza, frente a eventuales daños ocasionados por accidentes en los que esté incurso el buque, es siempre del armador e indelegable. Sin embargo, ello no implica que la aludida responsabilidad sea de naturaleza *objetiva*, aspecto a cuya dilucidación se aboca el presente estudio.

A criterio de Alcántara, el ISM Code comporta las siguientes implicaciones legales para el armador (**Ibidem, p. 4**):

- Cuestiones de ordenación relativas a la estructura de la empresa naviera, sus relaciones con la Administración del país de bandera y con las Autoridades de los puertos visitados por sus buques.
- El impacto de incumplimiento del Código en la responsabilidad civil de un armador u operador.
- Los efectos de no cumplimiento en el derecho de limitación de responsabilidad de la empresa naviera.
- El impacto sobre el seguro del armador.
- Responsabilidad penal.

- Financiación de buques.

De dichos aspectos interesan, a efectos del presente estudio, los relativos al impacto del incumplimiento del ISM Code en la responsabilidad civil del armador y en el derecho de limitación de responsabilidad, así como las repercusiones en materia de responsabilidad penal.

En cuanto a la responsabilidad civil, Alcántara expone:

El Código ISM no se pronuncia sobre cuestiones de responsabilidad civil. Sin embargo, y de forma inevitable, tendrá un efecto muy destacado sobre la forma de valorar y analizar la responsabilidad del porteador marítimo en casos de accidente o cuando se produzcan pérdidas o daños a la mercancía.

(...) A efectos de prueba, el reclamante buscará siempre la presentación de todos los documentos que se encuentren en poder del naviero o armador en cuanto tales documentos puedan demostrar cómo iba el buque mantenido, qué clase de tripulación llevaba, cuándo pasó la última inspección de clases, y otros aspectos relativos al tema. Más allá de lo que hoy se aporta en esta materia de prueba, el Código ISM va a afectar estos aspectos de navegabilidad y control del buque... (**Ibidem**, pp. 8-9).

En tal sentido, Alcántara considera que el impacto fundamental del incumplimiento del ISM Code sobre la responsabilidad civil del naviero radica en que dicho *incumplimiento* constituye un *elemento de prueba* de gran peso, que ahora está a disposición de los terceros afectados para sustentar sus demandas judiciales.

Aparte de lo anterior, Alcántara no comenta nada respecto a la *naturaleza de fondo* de la *responsabilidad* del armador frente a terceros en virtud de la exigencia de cumplimiento del ISM Code, tema éste que constituye el objeto del presente estudio y que, al parecer, no ha sido analizado todavía.

Más resaltante que el impacto como elemento de prueba respecto al cumplimiento de la *obligación de navegabilidad* del buque, consagrada por el Derecho Positivo de cada nación y también por las Reglas Internacionales de La Haya-Visby y de Hamburgo (**García, 1999**), es el hecho de que, inherente a la referida obligación, está el carácter de

indelegabilidad por parte del armador. Es decir, la obligación de navegabilidad del buque es indelegable, razón por la cual Alcántara expone:

...puesto que las obligaciones del porteador respecto a la carga y a la debida diligencia en un contrato de transporte no son delegables, éste habrá que soportar todas las negligencias y omisiones de sus dependientes o subcontratistas, incluido como nuevo elemento aquellas funciones centrales respecto al ISM como son las de "persona designada" (DP), por lo que también habrá de responder el armador por sus gestores técnicos, cualesquiera que sean (**Ibidem, p. 11**).

Lo anterior es válido, como lo demostró **García (1999)**, tanto para el contrato de transporte (régimen de conocimiento de embarque) como para el contrato de fletamento (régimen de póliza de fletamento), ya que, a efectos de la obligación de navegabilidad, ésta es extrapolable para el fletante, en caso de que este último también sea el porteador.

De hecho, en su análisis Alcántara vaticina que los fletadores en general irán

...mucho más allá de lo hecho hasta ahora y que en las futuras controversias de arbitraje se exija un nuevo tratamiento de la obligación implícita de navegabilidad del buque, de forma que ésta abarque la debida diligencia para cumplir con las normas del Código ISM. Será muy lógico, y así lo veremos, que los fletadores exijan garantías expresas de que el buque lleve un DOC válido y también un SMS que cumpla en todos sus términos con el código ISM. De aquí al caso probable de que los fletadores incluyan supuestos de incumplimiento de estas normas del ISM como causas de cancelación de contratos no habrá mucha distancia (**Alcántara, 1999, p. 12**).

De allí que, como primer hallazgo de interés para los objetivos del presente estudio, se desprende de lo expuesto por Alcántara y por García que, siendo el ISM Code un elemento cuya obligación de cumplimiento formará parte consustancial de la más general obligación de navegabilidad del buque, entonces las cuestiones jurídicas de fondo que son válidas para esta última también deben serlo para aquélla. Es decir, jurídicamente puede considerarse que la obligación de cumplimiento del ISM Code es una obligación de navegabilidad del buque.

Este hallazgo es de gran relevancia para el presente estudio, ya que en materia de obligación de navegabilidad del buque, existen dos posiciones doctrinarias distintas en Derecho Comparado, cuales son: **a)** la navegabilidad del buque es mera obligación de diligencia y, en tal sentido, entraña responsabilidad subjetiva frente a su incumplimiento; y **b)** la navegabilidad del buque es garantía absoluta en el contrato de transporte, por lo cual entraña responsabilidad objetiva frente a su incumplimiento.

Ambas posiciones, así como su dilucidación para el caso del Derecho Positivo venezolano, fueron analizadas extensamente por **García (1999)**, llegando dicha autora a la conclusión de que en Venezuela la navegabilidad del buque, inicial y a lo largo de toda la aventura marítima, es una *garantía absoluta* respecto a quienes contratan al buque para transportar sus cargas, conllevando ello así que la responsabilidad del armador tiene que entenderse como *objetiva*.

Por extrapolación, y partiendo del supuesto de que la obligación de cumplimiento del ISM Code es una obligación de navegabilidad del buque, entonces, el incumplimiento del ISM Code entrañaría responsabilidad objetiva para el armador.

En aval de esa tesis, Alcántara expone, en relación con la limitación de responsabilidad civil del armador amparada en diversos convenios internacionales marítimos:

...lo definitivo es que a partir de la aplicación del Código ISM la conducta del naviero y el funcionamiento de sus sistemas de seguridad se pondrán a un nivel de exigencia tal que puede decirse que los tribunales la mirarán con un microscopio y que solamente aquellos navieros que cumplan perfectamente podrán pasar el examen riguroso para limitación de responsabilidad (**Ibidem, p. 15**).

La expresión “examen riguroso” a efectos de limitación de responsabilidad, aproxima la noción de *responsabilidad objetiva*.

En síntesis, de los antecedentes brevemente discutidos se desprenden elementos de juicio que permiten, en principio, sustentar la tesis de que la responsabilidad del armador frente al incumplimiento de su obligación ISM Code, es de naturaleza objetiva. Esto representa un soporte referencial que justificó la realización del presente estudio, en los términos expuestos en la Descripción del Problema.

TESIS Y ANTITESIS

A la luz de los antecedentes y bases teóricas de la investigación, al igual que de lo discutido en la Descripción del Problema, en este estudio se procura demostrar la veracidad de la siguiente **tesis**:

La responsabilidad del armador, frente a terceros afectados por incidentes en los que esté incurso el buque, a la luz de su obligación de cumplimiento de las estipulaciones contenidas en el ISM Code, no puede imputarse bajo la Teoría Objetiva o del Riesgo-Provecho, sino a través de la Teoría Neoclásica o de Responsabilidad Subjetiva, ya que en diversas operaciones marítimas la responsabilidad de actuación no es exclusiva de la empresa naviera, sino igualmente de otros actores estrecha e indisolublemente interrelacionados, tales como empresas estibadoras, empresas de suministro de combustible, empresas de suministro de insumos de boca, empresas proveedoras de materiales y equipos, astilleros, empresas portuarias, e incluso, entidades gubernamentales vinculadas a la autoridad marítima. En tal sentido, el fundamento para la imputación de la responsabilidad, aparte del daño infringido comprobado y la relación de causalidad entre la cosa potencialmente dañina o peligrosa (el buque) y aquél, es la culpa del armador en la guarda del buque y tiene que reparar el daño derivado de esa culpa, pero siempre y cuando ésta le sea comprobada una vez descartadas las “causas extrañas”: caso fortuito, fuerza mayor, hecho de un tercero, culpa de la víctima o hecho del príncipe. En particular, el “hecho de un tercero” puede eximir de culpa al armador, causa extraña indiscutiblemente pertinente a la hora de analizar y evaluar las pruebas y alegatos, dado que en las actividades naviera y portuaria intervienen diversos terceros distintos del armador.

Con el fin de garantizar la objetividad del análisis, la tesis anterior se contrasta contra la siguiente **antítesis**:

La responsabilidad del armador, frente a terceros afectados por incidentes en los que esté incurso el buque, a la luz de su obligación de cumplimiento de las estipulaciones contenidas en el ISM Code, debe imputarse bajo la Teoría Objetiva o del Riesgo-Provecho, ya que el armador crea un riesgo en la sociedad y debe soportar el peso del riesgo pues cada uno

debe asumir las consecuencias de su iniciativa. Asimismo, la persona que se beneficia con la actividad que despliega debe extremar las medidas de seguridad necesarias para evitar perjuicios a terceros y es responsable por los daños que irroga, independientemente de que haya habido culpa o no por parte del armador, por lo cual no tienen cabida los alegatos de “causas extrañas”, es decir, aquellas que pueden atribuirse a: caso fortuito, fuerza mayor, hecho de un tercero, culpa de la víctima o hecho del príncipe. En particular, la responsabilidad del armador es objetiva, incluso aun cuando intervengan en la actividad naviera y portuaria otros agentes privados o públicos, ya que los “hechos de terceros” se consideran “causa extraña” y, por tanto, si bien pueden eximir o mitigar la culpa del armador, no así el fundamento con base en el cual se le imputa la responsabilidad y consecuente obligación de reparación, es decir, el daño causado por el buque. Si hay un daño, el armador, “guardián de la cosa” potencialmente dañina o peligrosa (el buque), es responsable, sea o no culpable.

ACTIVIDADES MARITIMAS DE RESPONSABILIDAD COMPARTIDA

En la actividad marítima, como se expuso en la Descripción del Problema, no es el armador el único actor, aun cuando sea quizás el más importante de todos. Esto es cierto incluso en la navegación en alta mar, ya que las consecuencias de las actividades desempeñadas por otros actores pueden manifestarse durante la travesía del buque, donde el armador es el único actor involucrado.

Por ejemplo, supóngase que el buque estuvo en dique seco para mantenimiento mayor a cargo de una empresa de astilleros, la cual dejó fallas ocultas en el buque que no fueron detectadas por las inspecciones de rigor. Al cabo de algún tiempo, durante una travesía cualquiera, las fallas ocultas ocasionan un accidente en el buque con consecuencias para el armador y para los dueños de la carga.

Supóngase, así mismo, que el armador mantiene un sistema de gestión de la seguridad acorde a las estipulaciones del ISM Code, pero no posee el certificado de conformidad emitido por la respectiva autoridad marítima del pabellón.

En esta situación, aun cuando la causa efectiva de los daños fueron las fallas ocultas, de las cuales es responsable la empresa de astilleros,

para el armador será prácticamente imposible demostrar que la causa efectiva de los daños no fue la negligencia operacional de los sistemas de mantenimiento del buque; por lo cual seguramente correrá con la responsabilidad por los daños ocasionados a los dueños de la carga, sobretodo si en la jurisdicción a que se someta el caso se mantiene una interpretación objetiva de la navegabilidad del buque (garantía absoluta).

Si el combustible suministrado por la empresa suplidora de combustibles, aceite y químicos no fue el adecuado, es posible que se presenten fallas en la maquinaria del buque. De igual forma, los modernos sistemas de comunicaciones satelitales pueden presentar fallas no inherentes al armador/operador. Estos son otros tantos ejemplos de problemas que pueden presentarse durante la travesía que no son responsabilidad del armador o, cuando menos, no resulta razonable imputarle tal responsabilidad en forma exclusiva, especialmente si el armador hizo todo lo que razonablemente estuvo a su alcance en cuanto a inspecciones, chequeos y auditorías diligentes se refiere.

Resulta bastante claro que las funciones de los diferentes actores que intervienen en las actividades marítimas se relacionan unas con otras, algunas en mayor grado, pero todas configuran un complejo sistema de interrelaciones.

El ISM Code define un conjunto de normas dirigidas al armador u operador del buque; sin embargo, sus ámbitos de aplicación no solamente atañen al armador, sino también a diferentes actores del sistema. Si bien es cierto que la implantación de un sistema de gestión de la seguridad concierne exclusivamente al armador, no lo es menos que los resultados en materia de seguridad y protección del medio ambiente dependen, en parte, de factores que no están bajo su control, inherentes al ámbito funcional de otros actores.

La relación o vinculación entre los diferentes actores del sistema marítimo se deriva, naturalmente, de sus respectivas funciones, que implican una interacción entre el buque (operado por el armador/operador) y ciertas instalaciones. En puerto, un buque mantiene múltiples interacciones. La recalada en puerto, asignación de muelle, remolque hasta el muelle, amarre del buque, estiba, suministro de insumos varios, etc., no son operaciones que dependan exclusivamente del armador/operador, sino en las cuales intervienen diversos actores.

Es por ello que, aun en el supuesto de un excelente sistema de

gestión de la seguridad, avalado por el Estado Rector y/o las sociedades clasificadoras a través del Certificado ISM, en realidad no se garantiza que los objetivos del Código se cumplirán; lo único que se garantiza con eso es que el armador/operador está haciendo todo lo posible por operar sus buques en forma segura, en todos aquellos aspectos que pueden estar bajo su control exclusivo (que son bastantes, pero no son todos).

Es por todo ello que el proceso de certificación ISM no le exige al armador/operador que sus sistemas (humanos, tecnológicos, etc.) realmente permitan, en un momento dado, prevenir un accidente o evitar la contaminación del medio ambiente marino. La certificación únicamente avala que el armador ha hecho un esfuerzo por optimizar la seguridad, y que mantiene procedimientos de control enmarcados en las normas ISM.

En su excelente estudio, **Ricci (1996)** identificó numerosas actividades marítimas en las que se presenta corresponsabilidad entre el armador y otros actores del sector, e incluso responsabilidad exclusiva de estos últimos; todo ello en aspectos regulados explícitamente por el ISM Code y sus prescripciones operacionales.

Los actores con los cuales el armador interactúa en actividades donde la responsabilidad es claramente compartida son, de acuerdo a los resultados del estudio de **Ricci (1996)**, los siguientes:

- Instituciones de formación de marina mercante.
- Autoridad marítima.
- Servicios de lanchaje.
- Servicios de remolcadores.
- Servicios de bomberos portuarios.
- Servicios de pilotaje.
- Administraciones portuarias.
- Agentes navieros.
- Servicios de estiba.
- Suplidores de insumos de boca y materiales.
- Diques y talleres especializados.
- Suplidores de agua potable.

- Suplidores de combustible, aceites y químicos.
- Recolectores de basura y residuos de hidrocarburos.
- Servicios de amarre y desamarre de buques.

Ricci proporciona numerosos ejemplos de actividades concretas donde se evidencia la corresponsabilidad o incluso responsabilidad exclusiva de actores distintos del armador, pero que conforme al ISM Code se imputa exclusivamente al armador. A continuación se expone algunos de esos ejemplos:

- El Armador, por medio de su agente, solicita a la Capitanía de Puerto el atraque de la nave, éste a su vez informa su tipo, tipo de carga y operación, calado y condición de operatividad; con esta información, proveniente de la Gestión de Tierra, la Capitanía procede a la asignación del muelle. Una negligente asignación del muelle, ya sea por error o desconocimiento, puede acarrear graves consecuencias a la nave.
- Sobrecargas y esfuerzos estructurales al momento de efectuarse las maniobras con remolcadores, lanchas o pilotaje, afectan notablemente la integridad de la nave, debido a la incorrecta colocación o amadrinamiento de los mismos en el momento de la maniobra.
- Los preparativos para recibir al piloto práctico, la colocación de la escala y la maniobra de amadrinamiento de la lancha son operaciones en cubierta que están vinculadas con la lancha de transporte del piloto práctico.
- Cuando se efectúan maniobras con remolcadores, continuas maniobras con máquina son practicadas para lograr una operación segura; al igual que continuamente se practican cambios de rumbo y de acuerdo con la ubicación del muelle se planifica la maniobra.

CARACTER PROBATORIO DEL CERTIFICADO DE CONFORMIDAD ISM CODE

En sí mismo, la posesión a bordo del Certificado de Conformidad ISM es una obligación para el armador cuyo incumplimiento está sujeto a sanción; sin embargo, no es esa obligación la que más interesa a efectos

del presente estudio, sino las implicaciones probatorias respecto de la navegabilidad del buque que la posesión o no del Certificado ISM acarrea para el armador.

De acuerdo con **Alcántara (1999)**,

A efectos de prueba, el reclamante buscará siempre la presentación de todos los documentos que se encuentren en poder del naviero o armador en cuanto tales documentos puedan demostrar cómo iba el buque mantenido, qué clase de tripulación llevaba, cuándo pasó la última inspección de clases, y otros aspectos relativos al tema. Más allá de lo que hoy se aporta en esta materia de prueba, el Código ISM va a afectar estos aspectos de navegabilidad y control del buque (**pp. 8-9**).

En tal sentido, como ya se expuso en los Antecedentes, Alcántara considera que el impacto fundamental del incumplimiento del ISM Code sobre la responsabilidad civil del naviero radica en que dicho *incumplimiento* constituye un *elemento de prueba* de gran peso, que ahora está a disposición de los terceros afectados para sustentar sus demandas judiciales.

Según se concluyó anteriormente, siendo el ISM Code un elemento cuya obligación de cumplimiento formará parte consustancial de la más general obligación de navegabilidad del buque, entonces las cuestiones jurídicas de fondo que son válidas para esta última también deben serlo para aquélla. Es decir, jurídicamente puede considerarse que la obligación de cumplimiento del ISM Code es una obligación de navegabilidad del buque.

Como tal obligación, la posesión de un Certificado de Conformidad ISM, así como la efectiva implantación de un sistema de gestión de la seguridad en la compañía y cada uno de sus buques no son prueba suficiente para demostrar el cumplimiento del armador de sus obligaciones ISM; tal como sucede en el caso de la navegabilidad del buque, donde la posesión de los certificados emitidos por las sociedades de clasificación no hacen prueba suficiente de su cumplimiento.

Según lo expresa **Anderson (1998)**: “La existencia de los Documentos de Conformidad y los Certificados del Sistema de Gestión por sí solos no demuestran el cumplimiento del ISM. El Sistema de Gestión de la Seguridad tiene en sí mismo que ser examinado a fin de

verificar su conformidad” (1) (p. 54).

Por lógica inversa, la no posesión de los certificados y documentos de conformidad con el ISM no deberían hacer prueba suficiente para demostrar que el armador no cumple con el ISM o no posee en la compañía y a bordo de todos sus buques un Sistema de Gestión de la Seguridad acorde con las estipulaciones del ISM.

Por lo tanto, el valor probatorio del Certificado de Conformidad ISM únicamente es de relevancia en conjunción con otros elementos de prueba, específicamente la auditoría o inspección de la compañía y sus buques para constatar la existencia de un Sistema de Gestión de la Seguridad y la suficiencia de éste con respecto a las estipulaciones del ISM Code.

La utilidad práctica del Certificado de Conformidad ISM es que su posesión a bordo puede aligerar los procedimientos de rutina de la autoridad marítima de control portuario donde se encuentre el buque; por lo cual el armador se beneficia de su posesión mientras no ocurra algún incidente con consecuencias que impliquen responsabilidad civil frente a terceros.

En este último caso, el valor probatorio del Certificado de Conformidad ISM es más bien pobre, ya que la parte que obra contra el armador exigirá al tribunal de la causa: **a)** si el armador posee el Certificado de Conformidad ISM, que se conduzca una auditoría exhaustiva del Sistema de Gestión de la Seguridad implantado por el armador en la compañía y a bordo del buque, ya que la sola posesión del Certificado no hace prueba fehaciente de conformidad con el ISM Code ni de debida diligencia en el aseguramiento de la navegabilidad del buque; **b)** si el armador no posee el Certificado de Conformidad ISM, que se le declare responsable de los daños por ese sólo hecho, el cual demuestra incumplimiento de las obligaciones ISM por parte del armador y, consecuentemente, falta de debida diligencia en el aseguramiento de la navegabilidad del buque (en este caso, el armador se defendería alegando que la no posesión del Certificado no hace prueba suficiente y exigiría al tribunal, en su defensa, que acometiese una auditoría a su

¹ En inglés en el original: “The existence of the DOCs and SMCs alone does not confirm compliance with ISM. The working SMS itself needs to be examined in order to check compliance”.

compañía y el buque para constatar el efectivo ejercicio de su parte de debida diligencia en el cumplimiento del ISM Code y la obligación más general de navegabilidad del buque).

Por lo tanto, es criterio de la autora de este estudio que la obligación de cumplimiento que tiene el armador respecto a las estipulaciones del ISM Code sólo se añade a las que ya tiene en relación con la garantía de navegabilidad del buque, y el valor probatorio del Certificado ISM, en cuanto a responsabilidad civil frente a terceros, no va más allá del que tienen los certificados de las sociedades de clasificación respecto a las condiciones de navegabilidad del buque, incluso aun cuando sea avalado o emitido por una Autoridad Marítima.

En caso de litigio, el verdadero valor probatorio estará siempre en las resultas de los informes de inspección y auditoría que conduzca el tribunal respecto a las condiciones de navegabilidad del buque, incluyendo como una más entre estas últimas a la implantación de un sistema de gestión de la seguridad conforme con las estipulaciones del ISM Code.

El concepto de navegabilidad se ha desarrollado a través de la jurisprudencia y se consolidó en las Reglas de la Haya de 1921 y el Convenio de Bruselas de 1924 para el contrato de transporte marítimo (régimen de Conocimiento de Embarque), textos ambos de inspiración anglosajona, cuyo Artículo 3, Ordinal 1º, reza:

El porteador, antes y al comienzo del viaje, estará obligado a ejercer una diligencia razonable para: a) Poner el buque en estado de navegar; b) Armar, equipar y aprovisionar el buque, convenientemente; c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y los demás lugares del buque en que se carguen las mercancías, para su recepción, transporte y conservación.

En ese concepto de navegabilidad, universalmente aceptado hoy día, se contempla tanto la navegabilidad absoluta (aptitud para navegar) como la navegabilidad relativa (aptitud para la carga).

La acepción actual de navegabilidad en el Derecho Inglés y Americano es quizás la más completa, pues abarca todos los aspectos relativos al casco, la quilla, pertrechos, consumibles, tripulación, documentación y certificados, estabilidad, operaciones de estiba y adecuación para el tipo de carga. En esencia, que "...el buque sea el

adecuado en todos los sentidos para transportar la carga en seguridad a su destino teniendo en cuenta los peligros ordinarios a que la particular carga transportada pueda estar expuesta durante el viaje” (Ruiz, Zabaleta y González, 1986, p. 172).

También en el derecho español la navegabilidad es un concepto amplio que se ha ido extendiendo con el tiempo. Desde la genérica aptitud o habilidad para la navegación, el artículo 1.02 del Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones Mercantes de fecha 28 de octubre de 1971, ha ampliado el concepto para abarcar múltiples cuestiones, a saber:

...buen estado del casco, aparato motor y máquinas auxiliares, instalación eléctrica, instalaciones especiales que afecten a la seguridad, medios contra incendios y de salvamento y luces y marcas de navegación, así como el número máximo de tripulantes y pasajeros que está autorizado a transportar (cp. Ruiz, Zabaleta y González, 1986, p. 173).

Martínez (1991) considera que, en virtud del principio de la autonomía de la voluntad de las partes que rige en el contrato de fletamento, éstas son libres para configurar en mayor o menor medida la extensión de la navegabilidad, es decir, lo que entre ellas ha de tomarse como concepto mismo de navegabilidad. No obstante, como bien señala la autora en referencia, las pólizas uniformes consagran fórmulas más o menos parecidas al respecto (BALTIME cl. 1, NYPE línea 22, LINERTIME cl. 12, líneas 219-220).

En general, se viene admitiendo que la navegabilidad comprende tres aspectos diferentes: a) que el diseño, estructura, condición y equipo del buque sean aptos para afrontar los peligros ordinarios del viaje; b) que tenga capacidad para transportar el cargamento de que se trate; y c) que disponga de la documentación legal necesaria y de una tripulación competente (Martínez, 1991, p. 269).

La navegabilidad comporta entonces buenas condiciones del casco y maquinaria, así como de estabilidad. La estiba, en la medida en que pueda comprometer la seguridad del buque, es también considerada por la doctrina inglesa como un elemento del concepto de navegabilidad (no así en la doctrina española). Debe el buque, por otra parte, estar en condiciones de recibir y transportar la carga estipulada en el contrato hasta el puerto de destino (navegabilidad relativa), lo cual comporta la

necesaria adecuación y buen estado de las bodegas, escotillas, medios de carga y descarga, equipos de refrigeración, etc.

Así mismo, el buque debe reunir las condiciones necesarias para el viaje propuesto, para lo cual resulta imprescindible que cuente con personal suficiente y calificado, y con la documentación legal que le permita entrar o salir de un puerto sin riesgo de retraso.

De lo expuesto fácilmente puede extrapolarse que la obligación de mantener un sistema de gestión de la seguridad conforme con las estipulaciones del ISM Code es una condición adicional que entra dentro del concepto de navegabilidad del buque.

RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR EN FUNCION DEL ISM CODE

De conformidad con las Reglas de Hamburgo la obligación de navegabilidad para el armador sólo le impone el deber de ejercer la debida diligencia desde que recibe bajo su guarda las mercancías en el puerto de origen y hasta que las entrega en el puerto de destino. Es expresamente responsable por los daños que sufran las mercancías, a menos que pueda demostrar que hizo todo lo razonablemente posible para impedir la ocurrencia de tales daños, es decir, a menos que no sea culpable de los daños ocurridos; por lo cual la interpretación que priva en las Reglas de Hamburgo respecto a la responsabilidad civil del armador es la de la responsabilidad subjetiva, donde la responsabilidad se imputa en función de la culpa del armador y no del daño objetivo y su relación de causalidad con el buque o la tripulación.

Por extrapolación, es muy probable que internacionalmente el incumplimiento por parte del armador de sus obligaciones ISM Code sea interpretado según la culpa (responsabilidad subjetiva) y no según el daño y su relación de causalidad (responsabilidad objetiva).

El ISM Code se constituiría así en un requisito más que debe cumplir el armador y para lo cual debe ejercer la debida diligencia; pero si demuestra que ejerció dicha debida diligencia y aún así el daño ocurrió, queda eximido de responsabilidad civil frente a terceros.

A efectos de responsabilidad compartida, o actividades donde intervienen diversos actores, el sistema de atribución de la responsabilidad según la culpa incurrida es mucho más razonable que el sistema de atribución según el daño objetivo, ya que permite mayor

flexibilidad para juzgar el grado de responsabilidad de cada actor y no sujeta a trato inequitativo, jurídicamente hablando, al armador respecto de otros actores del sistema marítimo.

En realidad, mirado con detenimiento, si el criterio de imputación de responsabilidad fuese el daño y no la culpa, entonces el valor de la obligación de cumplir con el ISM Code y de portar certificados que así lo acrediten sería jurídicamente nulo, ya que el sólo hecho de que haya habido un daño en las mercancías, por ejemplo, durante la travesía, bastaría para imputar responsabilidad civil al armador, independientemente de que el armador o sus dependientes (capitán y tripulación) hayan tenido la culpa o no del daño sufrido por las mercancías. Sólo bastaría demostrar que las mercancías se encontraban en buen estado al inicio del viaje y que al arribar al puerto de destino las mismas se encontraron en mal estado (daño), y además que las mercancías viajaron en un buque (agente) propiedad del armador (relación de causalidad).

Lo anterior es totalmente inadmisibles como sistema de imputación de responsabilidad en el ámbito marítimo, ya que el análisis del agente y la relación de causalidad tiene que ser mucho más profundo y exhaustivo, privando adicionalmente el criterio de la culpa del agente (negligencia en la debida diligencia).

En la actualidad, uno de los aspectos más relevantes en la evolución de los sistemas jurídicos es el relativo a la transformación del clásico sistema de la responsabilidad civil, cuya función era netamente sancionadora de conductas antijurídicas, culpables y dañadoras. El moderno Derecho de Daños, en cambio, pone la mirada en la protección de la víctima, reformulando los presupuestos de aquella institución.

Una de las principales preocupaciones es la relativa a la acreditación de la relación de causalidad, lo que está directamente relacionado con el problema de la legitimación pasiva. Ello es especialmente evidente en los supuestos en que los factores causantes del daño son varios, aunque ninguno de ellos es suficiente, individualmente, para provocar el perjuicio. A medida que esos factores aumentan e intervienen más variables en la verificación del fenómeno, disminuyen proporcionalmente las posibilidades de establecer una relación causal convincente. Este es el caso, por ejemplo, de la contaminación atmosférica, las lluvias ácidas o el envenenamiento por productos farmacéuticos en mal estado, que han sido ampliamente litigados en los Estados Unidos.

Y, por analogía, sería también el caso, en opinión de la autora de este estudio, de aquellas actividades marítimas donde intervienen multiplicidad de actores y factores diversos, siendo las mismas riesgosas. Como los actores en cuestión no constituyen un grupo, sino un conjunto o colectividad no vinculada por objetivos comunes, los supuestos que han de aplicarse corresponderían a los de responsabilidad colectiva.

La solución, sin embargo, no es sencilla, ya que bajo la teoría de la responsabilidad subjetiva, fácilmente pueden todos los actores involucrados en el hecho dañoso evadir su responsabilidad alegando la culpa de otro u otros actores.

Pese a ello, pareciera ser este último sistema el más razonable, dado que la atribución por la teoría del riesgo-provecho implicaría imputar responsabilidad objetiva compartida a cuotas iguales por los diferentes actores involucrados en la actividad, siendo muchas veces difícil vincular temporal o espacialmente a algunos actores con los hechos dañosos y/o con el agente causal. Este sería el caso, por ejemplo, de un astillero cuya negligencia repercuta en el funcionamiento del buque meses después de éste salir del dique.

Así que en tales casos, es el armador quien habrá de responder por el daño de terceros, pero tiene siempre la posibilidad de accionar posteriormente contra el astillero bajo un sistema de atribución por culpa, es decir, de responsabilidad subjetiva. O incluso, puede alegar la culpa del astillero en la propia defensa, recayéndole la carga de la prueba.

Por lo tanto, por su compatibilidad con el sistema de imputación de responsabilidad vigente en las Reglas de Hamburgo, así como por su conveniencia a la hora de imputar responsabilidad colectiva, el sistema que luce más razonable desde el punto de vista jurídico para imputar responsabilidad al armador en relación con su obligación de cumplimiento de las estipulaciones del ISM Code es el de la culpa o Teoría Neoclásica de la Responsabilidad Subjetiva.

La imputación por el sistema de responsabilidad objetiva o Teoría del Riesgo-Provecho tornaría jurídicamente inútil al ISM Code y los certificados de acreditación de su cumplimiento, ya que la sola ocurrencia del daño bastaría para imputar la responsabilidad del armador; lo cual, por otra parte, resultaría injusto en aquellos casos en que en el daño han intervenido actores distintos del armador, pero a los cuales resulta difícil vincular mediante relación de causalidad.

CONCLUSIONES

De acuerdo a los resultados obtenidos en el presente estudio, la autora plantea las siguientes conclusiones:

1. Resulta bastante claro que las funciones de los diferentes actores que intervienen en las actividades marítimas se relacionan unas con otras, algunas en mayor grado, pero todas configuran un complejo sistema de interrelaciones. El ISM Code define un conjunto de normas dirigidas al armador u operador del buque; sin embargo, sus ámbitos de aplicación no solamente atañen al armador, sino también a diferentes actores del sistema. Si bien es cierto que la implantación de un sistema de gestión de la seguridad concierne exclusivamente al armador, no lo es menos que los resultados en materia de seguridad y protección del medio ambiente dependen, en parte, de factores que no están bajo su control, inherentes al ámbito funcional de otros actores. Como los actores en cuestión no constituyen un grupo, sino un conjunto o colectividad no vinculada por objetivos comunes, los supuestos que han de aplicarse corresponderían a los de responsabilidad colectiva.
2. El ISM Code es un elemento cuya obligación de cumplimiento forma parte consustancial de la más general obligación de navegabilidad del buque; por lo tanto, las cuestiones jurídicas de fondo que son válidas para esta última, también deben serlo para aquélla. Es decir, jurídicamente puede considerarse que la obligación de cumplimiento del ISM Code es una obligación de navegabilidad del buque. Como tal obligación, la posesión de un Certificado de Conformidad ISM, así como la efectiva implantación de un sistema de gestión de la seguridad en la compañía y cada uno de sus buques no son prueba suficiente para demostrar el cumplimiento del armador de sus obligaciones ISM; tal como sucede en el caso de la navegabilidad del buque, donde la posesión de los certificados emitidos por las sociedades de clasificación no hacen prueba suficiente de su cumplimiento. Por lógica inversa, la no posesión de los certificados y documentos de conformidad con el ISM no deberían hacer prueba suficiente para demostrar que el armador no cumple con el ISM o no posee en la compañía y a bordo de todos sus buques un Sistema de Gestión de la Seguridad acorde

con las estipulaciones del ISM. Por lo tanto, el valor probatorio del Certificado de Conformidad ISM únicamente es de relevancia en conjunción con otros elementos de prueba, específicamente la auditoría o inspección de la compañía y sus buques para constatar la existencia de un Sistema de Gestión de la Seguridad y la suficiencia de éste con respecto a las estipulaciones del ISM Code.

3. Por su compatibilidad con el sistema de imputación de responsabilidad vigente en las Reglas de Hamburgo, así como por su conveniencia a la hora de imputar responsabilidad colectiva, el sistema que luce más razonable desde el punto de vista jurídico para imputar responsabilidad al armador en relación con su obligación de cumplimiento de las estipulaciones del ISM Code es el de la culpa o Teoría Neoclásica de la Responsabilidad Subjetiva. La imputación por el sistema de responsabilidad objetiva o Teoría del Riesgo-Provecho tornaría jurídicamente inútil al ISM Code y los certificados de acreditación de su cumplimiento, ya que la sola ocurrencia del daño bastaría para imputar la responsabilidad del armador; lo cual, por otra parte, resultaría injusto en aquellos casos en que en el daño han intervenido actores distintos del armador, pero a los cuales resulta difícil vincular mediante relación de causalidad.

RECOMENDACIONES

Puesto que en Venezuela la imputación de responsabilidad al armador respecto de la obligación de navegabilidad del buque está instituida según la Teoría del Riesgo-Provecho o de Responsabilidad Objetiva, según fue demostrado por **García (1999)**, es recomendable que la obligación de cumplimiento de las estipulaciones del ISM Code se interprete en nuestra jurisdicción mediante las Reglas de Hamburgo, considerándola como parte consustancial de la obligación de navegabilidad del buque.

De esta manera, se logra imputar la responsabilidad a que haya lugar mediante la Teoría Neoclásica de la Responsabilidad Subjetiva, la cual es más conveniente, particularmente en aquellos casos en que en el daño han intervenido actores distintos del armador, en lugares y tiempos diferentes.

Aun cuando el sistema de la imputación por culpa (responsabilidad

subjetiva) puede dar lugar a la evasión de responsabilidad alegando la culpa de otro u otros actores, no debe perderse de vista que para que lo anterior pueda ocurrir primero el actor que alega la culpa de otro u otros tiene que probarlo, pues la carga de la prueba recae sobre él.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ABS Marine Services (noviembre 1994).** ISM e ISO Directamente Vinculados. Material didáctico de distribución privada. Caracas.
- Alberto M., P.R. (1997).** Sistema de Gestión de la Seguridad de la Empresa Consolidada de Ferrys, C.A. (Conferrys), con base en las Prescripciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM Code). (Tesis de Grado). Caracas: EESMM.
- Alcántara M., J.M. (1999).** El Código ISM y sus implicaciones en el Derecho Marítimo Privado. (Mimeografiado).
- Anderson, Ph. (1998).** ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications. London – Hong Kong: LLP.
- Amabile C., G.M. (1996).** "La protección jurídica al medio ambiente en la legislación nacional e internacional". Actualidad Jurídica, No. 18, pp. 34-49.
- Avello A., F. (1997).** Modelo de la Red de Procesos que debe Gestionar la Administración Venezolana para cumplir con todas las Obligaciones que le Impone el Convenio Internacional STCW-95, en el Marco de un Sistema de Aseguramiento de la Calidad. (Tesis de Grado). Caracas: Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.
- Bustamante A., J. (1992).** Teoría general de la responsabilidad civil. (7ma. ed.). Buenos Aires: AbeledoPerrot.
- Cáceres, G. (1994).** COVENIN ISO-9000. Descripción y Recomendaciones para su Implantación en el Sector Marítimo Nacional. (Trabajo de Grado). Caracas: Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

- Carrillo V., A.A. (1997).** Propuesta de un Modelo para el Desarrollo de un Plan Maestro de Seguridad Industrial aplicable a Empresas Navieras, de acuerdo a las Vigentes Normativas Nacionales e Internacionales en la Materia. (Tesis de Grado). Caracas: Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.
- Conway W.E. (1990).** La forma correcta de gerenciar. Conway Quality, Inc. Curso dictado el día 11 de junio de 1990, Caracas, Venezuela.
- Crosby, P.B. (1982).** El arte de lograr la calidad con seguridad. Barcelona: Salvat Editores.
- Deming, W.E. (1990).** Calidad, Productividad y Competitividad. La Salida de la Crisis. Díaz de Santos: Madrid.
- Faustini, V. (1995).** The implementation of the ISM Code in PDV Marina, S.A. - An analysis of the basic needs and general recommendations. Trabajo presentado ante la Universidad Marítima Mundial para optar al Título de Master of Science in Shipping Management (Technical). Malmö, Suecia.
- García F., T.G. (1999).** Naturaleza Jurídica de la Navegabilidad con Posterioridad a la Salida del Buque, en el Contrato de Fletamento: ¿Verdadera Garantía o Mera Obligación de Diligencia? (Tesis de Grado). Caracas: Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.
- Gesualdi, D.M. (1990).** "La responsabilidad colectiva", en la obra Responsabilidad por daños, Homenaje a Jorge Bustamante Alsina, Tomo II, pp. 139 y ss. Buenos Aires: AbeledoPerrot.
- Goldemberg, I.H. (1989).** La relación de causalidad en la responsabilidad civil. (1ra. reimpresión). Buenos Aires: Astrea.
- González C., H. (1998).** La Responsabilidad Jurídica. Santo Domingo: Publicaciones del Comisionado de Apoyo a la Reforma y Modernización de la Justicia.
- International Standards Organization (ISO) (1994).** Sistemas de Calidad - Modelo para el aseguramiento de calidad en diseño, desarrollo, producción, instalación y servicio posventa. (2da. ed.). Estándar Internacional ISO 9001. Michigan: ANSI.

- Ishikawa, K. (1985).** What is Total Quality Control? The Japanese Way. New York: John Wiley.
- Jurán, J.M. (1979).** Quality control Hand Book. (1ra. ed.). New York: McGraw-Hill.
- López C., R.M. (1995).** "Responsabilidad Colectiva", en la obra Responsabilidad civil objetiva, pp. 177 y ss. Buenos Aires: AbeledoPerrot.
- Maduro L., E. (1993).** Curso de Obligaciones, Derecho Civil III. (8va. ed.). Universidad Católica Andrés Bello: Manuales de Derecho.
- Martínez J., M.I. (1991).** Los Contratos de Explotación del Buque. Especial Referencia al Fletamento por Tiempo. Barcelona: José María Bosch.
- Mosset I., J. (1992).** Responsabilidad por daños. Responsabilidad colectiva. Santa Fe de Bogotá: RubinzalCulzoni.
- O'Callaghan, S. (1995).** Does code chaos exist? International Shipping Review, Spring/Summer 1995, pp. 23-25.
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1993a).** International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management -ISM- Code). Resolución A.741(18) adoptada el 4 de noviembre de 1993. Décimo Octava Sesión de la Asamblea. Londres.
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1993b).** Procedimientos para la Supervisión de las Prescripciones Operacionales Relacionadas con la Seguridad de los Buques y la Prevención de la Contaminación. Resolución A.742(18) adoptada el 4 de noviembre de 1993. Décimo Octava Sesión de la Asamblea. Londres.
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1994).** International Safety Management Code (ISM Code). London: autor.
- Ricci C., A.P. (1996).** Rol de los Diferentes Agentes que Conforman el Sistema Marítimo Nacional en Relación con las estipulaciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM - Code). (Trabajo de Grado). Caracas: Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

- Ruiz S., J.M.; Zabaleta S., S. y González R., M. (1986).** Manual de Derecho del Transporte Marítimo. Barcelona: EuskoJauraritza.
- Santos B., J. (1993).** La responsabilidad civil. (7ma. ed.). Madrid: Montecorvo.

Institucionales

Estudio de Factibilidad y Diseño Académico para la Formación
de Administradores para el Sector Marítimo Comercial §

Por: Dorelis Macías Gómez ♣

ABSTRACT

**Academic Design and Feasibility Study of Administrators
Formation for Commercial Maritime Sector**

The present work refers to the Degree of Licentiate in Administration, the first career that the Caribe Maritime University (UMC) will offer which is not guided towards the formation of merchant marine officers. The feasibility is expressed in terms of: 1) national career offers in the same area of knowledge, 2) demand of human resources, and 3) aspirations of the high schools graduates at both local and national levels. The curricular or academic design, starting from the characterization of the UMC, presents the basis and principles of the curriculum, objectives and generic profile of the UMC administrators, as well as the basis and specific professional profiles of the "Transport" and "International Trade" options. It includes the structure and characteristics of the plan of studies and its administrative implementation.

KEYWORDS: Degree of Licentiate in Administration, Transport, International Trade, Curriculum.

§Extractos de los documentos Estudio de Factibilidad y Diseño Curricular de la Licenciatura en Administración, menciones "Transporte" y "Comercio Internacional", presentados por la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe ante el Consejo Nacional de Universidades en fecha 17-04-2001, para ser sometidos a su consideración y aprobación.

♣Educatrice. Coordinadora de la Elaboración de los Diseños Curriculares de las carreras "Licenciatura en Administración" e "Ingeniería Marítima", Universidad Marítima del Caribe (UMC). Auxiliar Docente y de Investigación de la Dirección de Investigación y Postgrado, UMC.

RESUMEN

El presente trabajo se refiere a la Licenciatura en Administración, primera carrera que ofrecerá la Universidad Marítima del Caribe no orientada a la formación de oficiales de marina mercante. Se parte de la factibilidad expresada en términos de: 1) oferta nacional de carreras en la misma área de conocimiento, 2) demanda de Recursos Humanos y 3) aspiraciones de los bachilleres a nivel local y nacional. El Diseño Curricular o Académico, a partir de la caracterización de la UMC, presenta las bases y fundamentos del curriculum, objetivos y perfil genérico del egresado, así como fundamentación y perfiles profesiográficos específicos de las menciones "Transporte" y "Comercio Internacional". Incluye la estructura y características del plan de estudios y su instrumentación administrativa.

PALABRAS CLAVE: Licenciatura en Administración, Transporte, Comercio Internacional, Curriculum.

DEMANDA DE RECURSOS HUMANOS EN ADMINISTRACION PARA EL SECTOR MARITIMO

La dinámica propia de la actividad marítima comercial requiere de personal calificado para diligenciar los procesos que en ese medio físico se generan, impactando inevitablemente la dinámica socio-económica de quienes recurren al Comercio Internacional. Por otra parte e independientemente de que Venezuela pertenezca a la Asociación de Estados del Caribe, el comercio internacional es una actividad que se desarrolla con mayor o menor intensidad en todos las naciones del planeta, por lo que su campo de trabajo es realmente amplio.

Comercio Internacional y Transporte, las Prioridades para iniciar la Formación Marítima Comercial de los Nuevos Administradores

Del contexto económico en el que se inserta el Estado Vargas, destaca el Puerto de La Guaira, que es el segundo puerto marítimo más importante del país, lo que implica que la actividad portuaria es la principal fuente de generación de empleos en el Litoral Central. Así, se genera una cadena ocupacional derivada de las actividades estrictamente portuarias, como de otras actividades conexas

imprescindibles para que la actividad comercial pueda llegar a su último término. La actividad de transporte por agua en Venezuela conforma un mercado de trabajo tanto a bordo como en tierra y su interfase. Dicho mercado constituye la fuente de demanda interna para oficiales, titulares de marina mercante, personal de marinería, personal profesional y personal técnico de apoyo. Por otra parte, el desarrollo de la economía venezolana está, a su vez, supeditado en gran parte a la competitividad internacional de los servicios de transporte, en particular los de transporte marítimo, que engloba el mayor volumen del comercio exterior (95% aproximadamente), tanto de importación como de exportación.

Oferta Nacional de Administración en Comercio Internacional y Transporte

En el folleto "Oportunidades de Estudio en las Instituciones de Educación Superior de Venezuela 2001", editado por CNU-OPSU-OCOAES, se puede corroborar como se distribuye la oferta de licenciaturas en administración a nivel nacional.

Cuadro 1

Oferta Nacional de Licenciaturas en Administración / 2001

Universidades Títulos que se otorgan	Pública s	Privada s	Totale s
Licenciado en Administración	7	10	17
Licenciado en Administración Comercial	2	0	2
Licenciado en Administración Industrial	1	0	0
Licenciado en Ciencias Administrativas	0	2	2
Licenciado en Ciencias Administrativas y Gerenciales	0	1	1
Licenciado en Administración de Empresas	2	8	10
Totales	12	21	33

FUENTE: CNU-OPSU. Oportunidades de Estudio en las Instituciones de Educación Superior en Venezuela. 2001.

Destaca que el 36,36% de las instituciones ofertantes son gratuitas mientras que a universidades privadas corresponde el 63,64%, por lo

que no es una ilusión afirmar que la apertura de esta carrera en el Litoral Central representará una verdadera alternativa para cursar estudios de licenciatura. En cuanto a Licenciaturas en Comercio Internacional, sólo se ofrece en una universidad privada de Caracas. En lo que respecta a carreras cortas, conducentes a los títulos de Técnico Superior Universitario, el folleto del CNU, presenta carreras que se dictan en diversas partes del territorio relacionadas con “Comercio Internacional”, pero no existe ninguna en el Estado Vargas. Al respecto es propicio acotar que las carreras correspondientes a la Universidad Simón Bolívar, a consecuencia de la tragedia de 1999, se desplazaron a la sede de Sartenejas, donde se dictan en la actualidad.

Cuadro 2

Oferta Nacional de Carreras Cortas y Largas relacionadas con la Licenciatura en Administración propuesta por la UMC

Nivel Académico Carreras	Licenciatura	T.S.U.	Institución Pública	Institución Privada
Comercio Internacional	1	0	**	1
Administración, Mención Mercadeo	0	4	2	2
Mercadeo	0	4	4	0
Comercio Exterior	0	11	2	9
Administración de Compras	0	5	0	5
Administración Aduanera	0	10	1	9
Administración, Mención Mercadotecnia	0	15	1	14
Totales	1	49	10	39

FUENTE: CNU-OPSU. Oportunidades de Estudio en las Instituciones de Educación Superior en Venezuela. 2001.

Respecto a ofertas en el área de transporte, se encuentran solamente dos carreras cortas, una en Caracas y la otra en Sartenejas del Estado Miranda. En este caso ambas ofertas corresponden a instituciones oficiales (gratuitas) El folleto al que se ha hecho referencia, no informa sobre licenciaturas en esta área en todo el territorio nacional.

Mercado Laboral Local

—Rosales (citado por Gavazut, 1999) hizo un inventario exhaustivo del universo nacional de organismos y empresas que desarrollan actividades relacionadas con el transporte por agua. Para septiembre de 1990, dicho universo constaba de más de 48 elementos demandantes de recurso humano, de los cuales 38 correspondían a empresas navieras dedicadas a las diversas actividades que requieren el empleo de buques, y los restantes elementos correspondían a distintos organismos, institutos autónomos, empresas de servicios, agencias aduanales y navieras, dependencias centrales de la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Capitanías de Puerto, Sociedades Clasificadoras y los Institutos y Centros de Educación Náutica.

En una muestra representativa de dicho universo, constituida por 31 elementos demandantes de titulares de marina mercante, Rosales encontró un total de 659 titulares empleados en 1990 en actividades en tierra.

Cuadro 3

Ocupaciones en Tierra de Oficiales de Marina Mercante de Ultramar / 1990

Composición por Actividad	Porcentaje
Propietarios de Empresas	1,5
Gerentes	4,9
Jefes de División	7,3
Jefes de Sección	10,0
Personal Técnico en Tierra	57,2
Personal Administrativo	19,1

FUENTE: tomado de Rosales (1990): Cuadro de Personal Titulares de Marina Mercante, Composición por Actividad.

Puesto que la muestra de elementos de demanda tomada por Rosales, representaba 64,5% de un universo de 48 elementos, el 100% equivaldría aproximadamente 1.022 titulares de marina mercante

ocupados en actividades en tierra. Por otra parte, desde el año 1988 se viene observando un decrecimiento sostenido en el número de buques de nuestra flota mercante nacional de más de 1.000 Toneladas de Registro Bruto (TRB), desde un total de 92 buques en 1988, hasta apenas 37 buques en 1998, lo que se traduce en una tasa de disminución anualizada de 2,2 buques para los últimos 10 años.

Los referidos indicadores, llevaron a asumir un pronóstico optimista para el año 2005 de un número de buques igual a 37 (haciendo las inversiones de reposición) que estima el déficit en 1.804 oficiales, y un pronóstico pesimista de disminución progresiva de dicha cifra hasta un número igual a 22 buques (suponiendo igual tasa de disminución de flota anualizada observada durante los últimos 10 años) con déficit estimado de 2.522 oficiales. Estos resultados son elocuentes en cuanto a la dependencia del volumen potencial de la matrícula en las carreras náuticas respecto al volumen o tamaño del sector de transporte marítimo en Venezuela. Por tanto, en la medida en que dicho sector se desarrolle cabe esperar una expansión matricular, que puede ser más sincera en función de la apertura de nuevas posibilidades para la formación marítima comercial a nivel de licenciaturas o equivalentes.

Retomando la información que hasta ahora se ha presentado y a manera de síntesis, se puede concluir:

- Que muchos oficiales de marina mercante se desempeñan en tierra en diferentes actividades relacionadas con el sector marítimo.
- Que existe déficit de oficiales para el sector marítimo a nivel nacional e internacional.

De estos dos aspectos se deriva una consecuencia negativa importante para el sector de Marina Mercante. Se puede afirmar que de continuar la tendencia referida, seguirá existiendo déficit de oficiales, que promediando los totales de déficit asociado a los extremos optimista y pesimista, puede alcanzar la cifra de -2.163 oficiales para el año 2005.

Las causas a nivel internacional pueden ser múltiples, pero en lo que a territorio venezolano respecta, esas causas se asocian fundamentalmente a los siguientes factores:

- Hasta ahora no existe otra alternativa de formación profesional (licenciatura) en el área.

- Otras instituciones forman TSU en carreras que guardan alguna relación con lo marítimo, no obstante los perfiles difieren sustancialmente y no existe la movilidad horizontal que permita continuar estudios de licenciatura en el área.
- Las empresas dedicadas a las actividades marítimas al reclutar profesionales de otras áreas, para lograr que se adquirieran competencias en el manejo terminológico y funcional propio del sector, se ven en la necesidad de dedicar tiempo y esfuerzos y no con poca frecuencia dinero, al tener que costear cursos para que ese recurso humano pueda satisfacer las necesidades de la empresa, por lo que suele haber preferencia por la contratación de oficiales.

Estos motivos llevan a concluir que hay una sentida necesidad de extender la formación marítima hacia otras áreas de conocimiento, lo que en ningún caso es una negación de las capacidades de quienes hasta ahora se han desempeñado en el ejercicio de esas otras funciones. Es entonces conveniente dar cabida en el sector marítimo a quienes, con intereses distintos a ser oficiales de marina mercante, se sienten atraídos o preocupados por la multiplicidad de variables que en ese medio intervienen, determinando una intensa dinámica, cuya complejidad involucra diversos sectores y gobiernos. De allí que se estime prioritario atender el déficit de administradores del sector marítimo comercial, en virtud de que sólo existe una licenciatura en Comercio Internacional, en una universidad privada y algunas carreras afines que confieren el título de Técnico Superior Universitario, cuyo perfil dada su concepción pedagógica, difiere significativamente respecto al perfil de la licenciatura.

Mercado Laboral Mundial

A nivel mundial, el estudio efectuado por R.A. Wilson (citado por Gavazut, 1999) acerca de la demanda y oferta de marinos y proyecciones para la década de los 90, ha sido el primer análisis global del mercado laboral internacional de marinos y, por ello mismo, constituye la única referencia fidedigna a este respecto. El propósito fundamental de ese estudio consistió en determinar la cantidad de marinos (oficiales y subalternos) que se requerían (1990) y cuántos se necesitarían en los próximos años, y si cabría esperar que dicha demanda pudiera ser cubierta por las fuentes de oferta existentes en el momento y previsibles en el futuro.

Para la oferta de marinos calificados, Wilson obtuvo respuestas de más de 80 países, incluidos los que constituyen las principales fuentes de oferta. El cuestionario de demanda fue contestado por más de 50 compañías que, en conjunto, agrupaban alrededor del 8% de la fuerza laboral de marinos mercantes de todo el mundo. En cuanto al cuestionario sobre enseñanza de marina mercante, el mismo fue enviado a un conjunto de países clave dedicados a esta actividad, pudiéndose determinar los niveles que para 1990 tenía la actividad de enseñanza en esta área a nivel mundial. Estimó la demanda mundial de 1990 (y proyecciones a futuro) con base en los datos reportados por Lloyd's acerca del número de buques que componían la flota mercante mundial, tomando diferentes requerimientos de fuerza de trabajo para cada tipo de buque, según bandera, tamaño y antigüedad. Obtuvo las siguientes conclusiones para el período 1991-2000.

- El continuo crecimiento del comercio mundial se ha traducido y se seguirá traduciendo en un sustancial incremento del número de buques mercantes en servicio.
- El incremento en el número de buques mercantes se continuará traduciendo, a su vez, en un sustancial incremento de demanda de marinos (oficiales y subalternos).
- Si al 33% de incremento previsto para la flota mercante mundial, se le suprime el factor de incremento de la productividad laboral por cambio tecnológico, es previsible para ese período en conjunto: aumento de 20% de la demanda de oficiales existente en 1990 (90.000 oficiales adicionales); y aumento del 8% de la demanda de tripulantes subalternos existente en 1990 (50.000 tripulantes adicionales).

Mercado Laboral Regional Caribeño

En el Plan de Acción adoptado por la Segunda Cumbre de los Jefes de Estado y/o Gobierno de los Estados, Países y Territorios de la Asociación de Estados del Caribe, celebrada en, República Dominicana, del 16 al 17 de abril de 1999, se establecieron las prioridades para el desarrollo regional, de las cuales destacan: Turismo, Comercio y Transporte.

Estas prioridades permiten pronosticar, una vez concretadas a corto y mediano plazo, el incremento sustancial de la demanda laboral de

profesionales para el sector del transporte marítimo a nivel de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), ya que se conjugarán los siguientes factores determinantes de dicha demanda:

- Apertura del transporte en el Caribe.
- Incremento inmediato del intercambio turístico y del comercio intrarregional.
- Desarrollo portuario y del transporte multimodal, con su consecuente impacto multiplicador en el intercambio comercial, la industria del transporte marítimo y la demanda de profesionales.
- Desarrollo de sistemas de seguridad coordinados regionales, tales como el Servicio de Ayuda y Rescate en el Mar (SAR), lo cual incrementa la demanda de profesionales del transporte marítimo formados bajo un curriculum de dimensión regional.

Todo lo expuesto en este estudio, tanto a nivel local, como regional caribeño y mundial en general, permite concluir que, desde el punto de vista de la demanda potencial insatisfecha de profesionales de carreras asociadas al sector marítimo, no sólo demuestra la factibilidad de crear una licenciatura en el área de administración para el sector marítimo comercial, sino que además permite visualizar un conjunto de necesidades de formación en otras áreas conexas que en definitiva serán las que permitan fortalecer la actividad marítima como un elemento de estado para la reactivación económica, nacional y regionalmente.

La Reactivación Económica del País: Prioridad Indiscutible

En el orden de ideas que se ha presentando, y en relación con la reactivación económica nacional, cabe señalar dos importantes factores adicionales de incremento previsible de la demanda de profesionales para el área marítimo comercial a corto y mediano plazo: la apertura petrolera y el desarrollo de las vías navegables nacionales e internacionales en el subcontinente suramericano. Por otra parte se encuentra promulgada desde julio de 2000, la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional. La reactivación del sector marítimo, como propósito y política nacional, debe posibilitar el aumento de la necesidad de recursos humanos en las áreas de marina mercante, marina de pesca, administración portuaria y actividades conexas. Adicionalmente, la creación de nuevas vías navegables, nacionales e internacionales,

como la hidrovía Apure-Orinoco y la apertura petrolera deben provocar, a su vez un incremento adicional de la demanda de profesionales.

Las Aspiraciones de los Bachilleres

En lo que respecta a la preferencia de los estudiantes, es conveniente dar una mirada panorámica al resultado de preinscripciones en procesos recientes; fundamentalmente lo concerniente a carreras cortas en el área administrativa.

Para el proceso 1998/99 de los 1.020 preinscritos que indicaron en primera opción una carrera corta en el Estado Vargas, 619 de ellos lo hicieron entre las 18 carreras cortas que para ese momento se ofertaron en la localidad, lo cual representa un 60,69% de la demanda de carreras cortas. Si se añaden las preferencias estrecha-mente vinculadas, se obtiene un total de 803 preinscritos que prefieren en primera opción carreras ofertadas en su localidad de residencia, lo que equivale al 78,73% de la demanda. Esto evidencia preferencia por cursar estudios en instituciones cercanas al lugar de residencia. Esto es razonable si se considera que las condiciones económicas de la población del Estado Vargas son muy precarias, y es lógico entonces que se procure cursar estudios en instituciones que no impliquen excesivos gastos de transporte y viáticos, como en los que se incurre al tener que cursar estudios en Caracas estando residenciado en el Estado Vargas. Adicionalmente, sólo 158 de 619 preinscritos, indicaron preferencia en primera opción por carreras cortas ofertadas por una Institución Universitaria de Tecnología (privada), lo cual equivale tan sólo al 25,53% de la demanda local de carreras cortas, prefiriendo evidentemente el 74,47% restante carreras cortas que ofertó la Universidad Simón Bolívar, Núcleo Litoral, institución pública (gratuita). Tomando en cuenta que no existen en el Estado Vargas ni en la Región Capital carreras largas comparables dentro de la oferta actual, es razonable suponer que la apertura de nuevas licenciaturas, en áreas de alta demanda como Administración, generará instantáneamente una preferencia en primera opción hacia las mismas por parte de la población residenciada en el Estado Vargas.

De acuerdo con un estudio basado en cifras oficiales de preferencia en primera opción en el período 1992-1994(Silva, citado por Gavazut, 1999), las demandas estudiantiles se ubican como primera opción en el

área de Ciencias Sociales, y dentro de ella la carrera con mayor demanda es Administración, independientemente de la especialidad.

La tendencia referida se ha mantenido constante hasta el presente y existe una alta demanda en primera opción para cursar Administración en sus diferentes menciones, tal como puede comprobarse en el Boletín de Información General "Proceso Nacional de Admisión 2001" que publica el CNU-OPSU-OCOAES.

Cuadro 4

Resultados del Proceso de Admisión a la Educación Superior demandando en Primera Opción Licenciatura en Administración en Universidades Públicas / 2000

Licenciatura en Administración Universidades Públicas	Demand a	Ofert a	Demanda Insatisfec ha	% Demanda Insatisfec ha
Universidad Central de Venezuela	5.316	30	5.286	99,44
Universidad de Los Andes	3.958	98	3.860	97,52
Universidad de Carabobo	2.148	120	2.028	94,41
Universidad de Oriente	1.800	120	1.680	93,33
Universidad Centro Occidental Lisandro Alvarado	1.501	300	1.201	80,01
Univ. Nac. Experimental Simón Rodríguez	1.552	535	1.017	65,53
U.N.E. Simón Rodríguez Región Capital	2.013	350	1.663	82,61
Univ. Nac. Exp. De Los Llanos Ezequiel Zamora	986	61	925	93,81
Univ. Nac. Experimental Rómulo Gallegos	289	60	229	79,24
Univ. Nac. Experimental de Guayana	505	40	465	92,08
Univ. Nac. Experimental Rafael María Baralt	900	450	450	50,00

Licenciatura en Administración Universidades Públicas	Demand a	Ofert a	Demanda Insatisfec ha	% Demanda Insatisfec ha
Totales	20.968	2.164	18.804	85,47

FUENTE: CNU-OPSU-OCOAES. Proceso Nacional de Admisión 2001.

Destaca que en la Región Capital (UCV, UNESR), la demanda insatisfecha para cursar estudios en administración en promedio alcanza el 91,02% que en términos absolutos significa que no fueron asignados por el CNU 6.951 bachilleres en el año 2000, pero en realidad es mucho más alarmante el total nacional que alcanza a 18.804 aspirantes, que no logran ingresar a la carrera que demandan en primera opción. Estas cifras, aunadas al déficit de oficiales de marina mercante, que se agudiza porque muchos de ellos deben dedicarse a actividades conexas indispensables en tierra firme, así como la falta de movilidad horizontal existente en el sistema para carreras que tienen elementos comunes con la licenciatura en ciencias náuticas que se imparte actualmente, constituyen argumentos sólidos que determinan lo oportuno, conveniente y pertinente de presentar nuevas alternativas de formación para la administración del sector marítimo.

BASES DEL CURRÍCULUM

Dar inicio a una nueva carrera universitaria no resulta una tarea sencilla porque aparte de la operativización que su implantación supone, trae consigo una incommensurable carga de responsabilidad para con la sociedad a la cual debe servir. Por ello antes de iniciar tan compleja meta, es necesario analizar si de entrada existe una real posibilidad de lograr los objetivos previstos, considerando para ello más que los recursos económicos, la seriedad de la institución proponente.

Caracterización General de la Universidad Marítima del Caribe

No puede hablarse de la creación de la UMC sin mencionar los pilares que soportan a esta institución universitaria. En su conformación convergen elementos de gran significación, como son el Instituto Universitario de la Marina Mercante (IUMM) – Escuela Náutica de Venezuela (ENV) y la Escuela de Estudios Superiores de la Marina

Mercante (EESMM), que dan sentido a la concepción de universidad que hoy se está construyendo y que representan los principales aportes para esta visión que redimensiona el concepto “universidad” en Venezuela. Es necesario acotar, que al hablar de redimensión se hace referencia no sólo a una nueva concepción de universidad, sino a la fusión de aspectos fundamentales de la universidad tradicional con innovaciones social y educacionalmente pertinentes, que derivan del patrimonio y experiencias tanto del IUMM como de la EESMM.

Por una parte, se puede afirmar que entre los aspectos tradicionales destacan:

- La planta física de la universidad tiene características adecuadas y con potencial para seguir desarrollándose. Esta sede está provista de los recursos necesarios para responder a la definición de *campus universitario* en su acepción más tradicional.
- Su organización también corresponde al enfoque tradicional, al incluir en su estructura un Rectorado, dos Vice Rectorados (Académico y Administrativo) y una Secretaría.

En cuanto a innovaciones, entre otras se encuentran:

- En su estructura organizativa resalta la estrategia de adscribir funcionalmente los Departamentos a la Dirección de Docencia, que a su vez depende del Vice Rectorado Académico. Con esta acción, en primera instancia se concreta el número de departamentos académicos a siete (7) para suplir las demandas de profesores de las diversas carreras que ofrece la UMC, se evita burocratizar la institución y que en el futuro puedan crearse escuelas “pequeñas islas”, desvinculadas entre sí por tanto pudiendo alejarse de los objetivos o políticas institucionales. Por otra parte, se orientan esfuerzos para optimar los recursos de la universidad de manera que el presupuesto se distribuya respondiendo a las necesidades de crecimiento de la institución.
- Su dimensión regional, orientada a satisfacer las necesidades del sector marítimo en la región latino caribeña, para lo cual cuenta con la infraestructura adecuada para albergar a estudiantes provenientes del interior del país como del exterior.
- La experiencia gerencial exitosa alcanzada por la EESMM reflejada en la excelencia de sus postgrados, ha permitido el

reconocimiento nacional a través de la acreditación del CNU, así como internacionalmente con la Norma Covenin ISO 9002, por la calidad de sus productos. Estos logros en los estudios de cuarto nivel representan un doble reto para la UMC, primero la implantación del sistema de aseguramiento de la calidad en los estudios de pregrado y luego mantener ese estándar de calidad a través del tiempo.

- La dotación suficiente y actualizada de nuevas tecnologías de la información y la comunicación, no como elementos decorativos inaccesibles, sino como herramientas de trabajo integradas a las funciones de docencia e investigación.
- La formación bilingüe obligatoria para todos los cursantes de la universidad.
- Independientemente de que la universidad ofrezca carreras en diferentes áreas del conocimiento, no existe la fracción en Facultades.

La Excelencia Académica: Prioridad Institucional

De entrada cabe la pregunta ¿qué se entiende por excelencia? Subjetivamente se puede decir que alcanzar lo más cercano a un ideal. En un plano más objetivo y concreto, en la UMC se define la excelencia como el mejoramiento continuo producto de la calidad asociado a los diferentes elementos que se integran para la conformación de la universidad. Así en el plano de los aportes de la institución se encuentran:

- Reconocimiento nacional e internacional de los estudios de postgrado,
- Refacción, acondicionamiento y construcción de la planta física de la institución,
- Perfeccionamiento del personal docente y de investigación,
- Relaciones universidad – entorno, como una estrategia orientada a dar respuestas a las necesidades del Estado Vargas, la nación y la región latino caribeña.

Además se define como indicador de excelencia el aporte estudiantil, traducido en un rendimiento académico que garantice que el egresado

de la Universidad Marítima del Caribe pueda desempeñarse exitosamente en cualquiera de los roles asociados al perfil profesigráfico de su especialidad. Por eso el esfuerzo no puede estar circunscrito a los aportes de la institución, también es obligación de nuestros cursantes contribuir al logro de esta meta que no es otra que elevar progresivamente la calidad de la educación, no sólo en el país sino en la cuenca caribeña y trabajar en pro del y para el mar.

Producción de Ciencia y Tecnología: Un Compromiso Ineludible

En la Universidad Marítima del Caribe, se cree firmemente que el desarrollo de la nación, en gran medida, depende del trabajo sistemático y continuo tanto para la producción de nuevos conocimientos como para su aplicación; por ello es vital que la producción científico-tecnológica de la UMC responda a necesidades cognoscitivas o contextuales concretas. Para ello las Direcciones de Docencia, Investigación y Extensión cuentan con líneas de investigación y de trabajo que facilitan la producción de trabajos de ascenso y de grado a nivel de licenciatura o postgrado, en torno a grandes áreas temáticas. La instrumentación de la estrategia referida a nivel de pregrado, se concreta inicialmente a través de la asociación de seminarios de investigación a las áreas temáticas propuestas por los departamentos académicos de la Dirección de Docencia, Coordinación de Relaciones con la Comunidad de la Dirección de Extensión y Dirección de Investigación y Postgrado.

La UMC y la Formación de Administradores para el Sector Marítimo

La creación de la UMC surge en un momento crítico para el Estado Vargas, que tras la tragedia ocurrida en diciembre de 1999, para su recuperación requiere de un esfuerzo que puede calificarse de titánico. Producto de la catástrofe, en la actualidad la UMC es la única universidad existente en el Estado y a nivel nacional es la única que ofrece las menciones Comercio Internacional y Transporte, atendiendo de esta manera a las demandas de formación de profesionales en esta área de conocimiento a nivel nacional y aún trascendiendo fronteras dada su dimensión regional caribeña. Esta institución viene a jugar un rol fundamental en el entorno varguense, pues el énfasis de las carreras ofertadas responde a las necesidades de las principales actividades económicas que en esta coyuntura continúan desarrollándose en la región, como son las relacionadas con: Comercio Internacional e

Intrarregional, Transporte Multimodal, Desarrollo Portuario, Demanda de Transporte Marítimo de Carga y Pasajeros, Gestión de Proyectos y Programas de Transferencia en Ciencia y Tecnología, Explotación Comercial Sustentable de los Recursos Naturales Renovables del Mar Caribe.

Tendencias de la Administración

Partiendo de la premisa de que la UMC no ofertará carreras de acuerdo a enfoques tradicionalistas y desvinculados de la realidad, la Licenciatura en Administración en las menciones Comercio Internacional y Transporte, orientará la formación de sus estudiantes hacia la adquisición de conocimientos teórico – prácticos actualizados, que respondan a las necesidades administrativas gerenciales de la empresa contemporánea que para ser competitiva debe manejarse en un contexto globalizado y bajo estándares de excelencia. En este sentido, la Escuela de Ciencias Sociales de la UMC pone a la disposición de sus estudiantes un novedoso plan de estudios en el que se conjugan elementos que permitirán al egresado convertirse en un activo promotor del cambio social, capaz de incidir positivamente en la empresa generando procesos de optimación y transformación enmarcados en parámetros de sustentabilidad.

FUNDAMENTOS DEL CURRÍCULUM

Toman en consideración tres componentes fundamentales como son el Hombre, el Medio y el Método. Estos elementos del currículum, se conciben en relación directa con los objetivos, visión y misión de la Universidad Marítima del Caribe y se integran a través del punto de partida curricular de la institución, representados en los enfoques complementarios que le caracterizan: Lo marítimo, lo experimental, las dimensiones regionales caribeña y varguense y el desarrollo económico y social focalizado; de allí que el Licenciado en Administración egresado de la Escuela de Ciencias Sociales de la UMC será un profesional capacitado social, técnica, científica y tecnológicamente para ejercer eficientemente su profesión dentro de cánones éticos y aportar alternativas de cambio ajustadas a la realidad contextual en la que se enmarque su praxis laboral.

Formación de Profesionales Transformadores

Si asumimos parte de la filosofía de la UMC, una Casa de Estudios a nivel superior que se plantea redimensionar el concepto universidad vigente en el subsistema de Educación Superior venezolano, entonces la formación deseada y expresada en el curriculum obligatoriamente busca el logro de un sujeto conceptual y metodológicamente formado que se manifieste cuestionador, indagador, reflexivo e innovador que contribuya activamente en el proceso de transformación y modernización que el país requiere con urgencia.

Características del Plan de Estudios

Articulación horizontal: está referida a los bloques de asignaturas que conforman los semestres, los cuales facilitan la integración de conocimientos de un mismo nivel en diferentes campos disciplinarios. Esta articulación da cabida al ingreso a la carrera a estudiantes provenientes de otras universidades a través de la figura de equivalencias. Esta modalidad se rige por el estudio particular de los casos solicitantes y por la reglamentación establecida al efecto, en la que destaca que en ningún caso podrán otorgarse equivalencias mayores al cincuenta por ciento (50%) de los créditos que conforman el plan de estudios.

Articulación vertical: permite que los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera puedan ser manejados de forma armónica e integral para la producción de conocimiento científico y tecnológico, tanto en las actividades académicas como en el desempeño laboral.

Igual e indistintamente puede apreciarse la articulación horizontal-vertical ajustada al desarrollo cognoscitivo propio de cada etapa de la carrera.

OBJETIVOS DEL PLAN DE ESTUDIOS

A efectos de atender la demanda de profesionales necesarios para el sector marítimo en los niveles tanto nacional como regional caribeño, el plan de estudios de la Licenciatura en Administración se ha trazado

como objetivos comunes a sus menciones, los siguientes:

- Formar profesionales gerencialmente competentes para abordar el tratamiento de problemas asociados al sector marítimo – comercial, mediante la detección y el diagnóstico de situaciones propias de la empresa, así como la conducción y participación en proyectos interdisciplinarios enfocados legal, científica, social y tecnológicamente.
- Formar profesionales bilingües capaces de desenvolverse en cualquier contexto lingüístico en idioma inglés.
- Formar profesionales hábiles en manejo de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación.
- Formar profesionales con destrezas para la producción de ciencia y tecnología.

PERFIL DEL EGRESADO

El egresado de la Licenciatura en Administración, es un profesional ético con una sólida formación académica que le permite lograr un ejercicio acorde a los parámetros de desarrollo económico sustentable que demande el entorno en que se desenvuelve, utilizando como medio el manejo de las variables involucradas en el comercio internacional y el transporte, con énfasis en lo marítimo. En consecuencia, el administrador egresado de esta Casa de Estudios está en capacidad de ejercer los siguientes roles:

- Elaborar diagnósticos en y para la empresa.
- Propiciar y mantener relaciones armónicas internas y externas a la empresa.
- Tomar decisiones.
- Coordinar diversas actividades administrativas.
- Levantar información y efectuar análisis y proyecciones.

- Diseñar, coordinar, desarrollar y participar en procesos sistémicos de investigación interdisciplinaria.
- Manejar eficientemente las nuevas tecnologías de la información y comunicación.
- Propiciar o participar activamente en el establecimiento de sistemas de calidad para la empresa.
- Aplicar estrategias gerenciales innovadoras sustentadas en conocimientos actualizados propios del área o por transferencia crítica.
- Enfocar su práctica profesional ajustada a las disposiciones legales vigentes inherentes a su área de competencia y bajo un enfoque de sustentabilidad.
- Mantener comunicación fluida en idioma inglés.

ESTRUCTURA DEL PLAN DE ESTUDIOS

Presenta dos menciones: Transporte y Comercio Internacional. Estas parten de las necesidades contextuales prioritarias en materia de formación de administradores con énfasis en lo marítimo, no obstante, la UMC podrá ofrecer nuevas menciones cuando la región así lo demande. Se estructura en 10 semestres y comprende asignaturas obligatorias, electivas y otras modalidades curriculares que se rigen por el sistema de créditos y prelación.

Componentes del Plan de Estudios

El plan de estudios está conformado por cinco componentes que se distribuyen a lo largo de la carrera. Esos componentes son: Formación General, Formación Básica, Formación Metodológica, Formación Especializada, Práctica Profesional.

Cuadro 5
Unidades Crédito por Componentes Curriculares según el tipo
de Asignatura (Obligatoria o Electiva)

Componente Curricular	Obligatoria	Electiva	Total U.C.	%
General	33	05	38	20,43
Básico	37	00	37	19,90
Metodológico	15	03	18	9,67
Especializado	63	10	73	39,25
Práctica Profesional	20	00	20	10,75
Totales Absolutos	168	18	186	100,00
Totales Porcentuales	90,32	9,68	100	100,00

FUENTE: Elaboración propia.

Componente de Formación General

Ha sido concebido para promover en el estudiante cambios actitudinales y un adecuado procesamiento de información, necesarios para su formación global y para el desarrollo de sus actividades estudiantiles. Comprende un total de 38 créditos.

Componente de Formación Básica

Proporciona al estudiante un conjunto de experiencias indispensables para la comprensión y resolución de la problemática propia del área administrativa. Comprende un conjunto de asignaturas de carácter básicamente técnico y legal, para un total de 37 unidades crédito.

Componente de Formación Metodológica

Abarca un conjunto de experiencias teórico prácticas que permiten al estudiante manejar un marco de referencia respecto a la metodología de la investigación en su concepción más tradicional, así como el manejo operativo de los procedimientos metodológicos actualizados más usados en el área de las Ciencias Sociales. Comprende un total de 18 créditos.

Componente de Formación Especializada

Está referido a la formación conceptual del área administrativa en general y comprende asignaturas comunes y específicas de las menciones. Se centra en lograr que el cursante desarrolle y aplique procesos específicos para resolución de problemas propios de la profesión, utilizando estrategias que permitan la convergencia de conocimientos interdisciplinarios adquiridos en otras asignaturas. Comprende un total de 73 créditos.

Componente de Práctica Profesional

Persigue vincular conocimientos adquiridos en otras asignaturas para concretar actividades y estrategias gerenciales - administrativas propias de la profesión. Total 20 créditos.

Cuadro 6

*Plan de Estudios - Asignaturas Comunes a las Menciones
Comercio Internacional y Transporte*

Sem	Cód.	Asignatura	HT	HP	UC	Requisitos
1	FG101	Iniciación Universitaria	1	2	2	Ninguno
	FB102	Matemática I	2	4	4	Ninguno
	FB103	Contabilidad I	2	2	3	Ninguno
	FG104	Aplicaciones Informáticas I	1	2	2	Ninguno
	FE105	Introducción a la Administración	1	2	2	Ninguno
	FG106	Lenguaje y Comunicación	1	2	2	Ninguno
	FM107	Técnicas de Investigación Documental	2	2	3	Ninguno
2	FG201	Inglés I	1	4	3	Ninguno
	FB202	Matemática II	2	4	4	BA102
	FB203	Contabilidad II	2	2	3	BA103
	FG204	Aplicaciones Informáticas II	1	2	2	BA104
	FB205	Fundamentos del Derecho	2	0	2	Ninguno
	FG206	Desarrollo Social	1	2	2	BA107
	FB207	Geografía Económica	2	0	2	Ninguno

Sem	Cód.	Asignatura	HT	HP	UC	Requisitos
3	FG301	Inglés II	1	4	3	BA201
	FB302	Matemática Financiera	2	2	3	BA202
	FB303	Contabilidad III	2	2	3	BA203
	FG304	Aplicaciones Informáticas III	1	2	2	BA204
	FB305	Legislación Mercantil	2	0	2	BA205
	FE306	Organización y Administración de Empresas	1	2	2	BA105
	FM307	Estadística I	2	2	3	BA102
4	FG401	Inglés III	1	4	3	BA301
	FE402	Comercio Internacional I	2	2	3	BA207
	FB403	Contabilidad de Costos	2	2	3	BA303
	FM404	Mercadotecnia	1	2	2	**
	FB405	Legislación Fiscal Venezolana	2	0	2	BA305
	FE406	Teoría Económica I	2	2	3	BA207
	FM407	Estadística II	2	2	3	BA307
5	FG501	Inglés IV	1	4	3	BA401
	FM502	Metodología I	2	2	3	BA402
	FE503	Seguros	2	0	2	BA107
	FE504	Análisis de Estados Financieros	2	2	3	BA302/403
	FE505	Presupuesto	2	2	3	BA403
	FE506	Teoría Económica II	2	2	3	BA406
6	FG601	Inglés V	1	4	3	BA501
	FE602	Comercialización y Políticas Petrolera y Minera de Venezuela	2	0	2	BA406
	FM603	Metodología II	2	2	3	BA502
	FE604	Procesos Aduanales	1	2	2	BA502/506

Sem	Cód.	Asignatura	HT	HP	UC	Requisitos
7	FG701	Inglés VI	2	4	4	EC601
	FE702	Investigación de Operaciones	2	2	3	BA407
	FM703	Evaluación de Proyectos	2	2	3	EC603
	FE704	Barreras Técnicas Comerciales: Normalización y Certificación de Productos	2	2	3	EC604
8	FG801	Inglés VII	1	4	3	EC701
	FM802	Seminario de Investigación	2	2	3	EC704
	FE803	Procesos de Auditoría	1	2	2	BA504/5
	PP800	Servicio Social Comunitario Obligatorio	1	4	3	05 EC703
9	FG901	Sistemas Automatizados	2	2	3	BA304
	FM902	Seminario de Trabajo de Grado	2	2	3	EC802
	PP900	Práctica	1	8	5	PP800
10	FE1001	Técnicas Gerenciales	2	2	3	PP800
	PP1000	Pasantía	2	20	12	PP900
		Total Unidades Crédito en Asignaturas Obligatorias Comunes			149	

FUENTE: Elaboración propia.

Asignaturas Electivas

A partir del 6º semestre se presentan cuatro alternativas comunes a ambas menciones más una específica por mención para un total de cinco electivas por semestre, de las cuales sólo puede seleccionar una en cada período académico.

Cuadro 7**Asignaturas Electivas Comunes a las Menciones
“Transporte” y “Comercio Internacional”**

Sem	Código	Asignatura	HT	HP	UC	Requisitos
6	EC621	Modelos Administrativos	*	*	2	BA303
	EC622	Impuesto Sobre la Renta	*	*	2	BA403
	EC623	Ecología	*	*	2	Ninguno
	EC624	Problemática Social Contemporánea	*	*	2	BA206
7	EC721	Derecho Marítimo	2	*	2	BA205
	EC722	Administración de Puertos	*	*	2	BA406
	EC723	Administración Financiera	*	*	2	BA406
	EC724	Gestión de Ciencia y Tecnología	*	*	2	BA406
8	EC821	Calidad de Servicio	*	*	2	Ninguno
	EC822	Administración de Empresas Aduaneras	*	*	2	BA406
	EC823	Planificación Estratégica	*	*	2	BA406
	EC824	Administración de Almacenes e Inventarios	*	*	2	BA406
9	EC921	Técnicas de Decisión y sus Procesos	*	*	2	Ninguno
	EC922	Administración de Empresas Navieras	*	*	2	BA406
	EC923	Gerencia de Recursos Humanos	*	*	2	BA406
	EC924	Gerencia del Control de Calidad y Operaciones	*	*	2	BA406

Sem	Código	Asignatura	HT	HP	UC	Requisitos
10	EC1021	Sistemas de Información Gerencial	*	*	2	Ninguno
	EC1022	Gerencia Logística	*	*	2	BA406
	EC1024	Gerencia de Proyectos	*	*	2	BA406
	EC1025	Gerencia Pública	*	*	2	BA406
	EC1026	Expresión Oral y Corporal	*	*		FG106

FUENTE: Elaboración propia.

MENCION COMERCIO INTERNACIONAL

Fundamentación

El Comercio Internacional representa la más importante actividad de la economía mundial contemporánea, y a su vez refleja el potencial económico financiero de los países. En esta indispensable actividad, que involucra a todas las naciones del mundo, convergen los más variados elementos por lo que hablar de Comercio Internacional constituye un tema extenso y complejo que por su carácter multidimensional debe ser estudiado tomando en consideración factores de muy diversa índole como son lo económico, lo jurídico, lo político, lo social, lo geográfico, e incluso el impacto ambiental.

Por otra parte, si bien no se puede concebir la sociedad actual sin recurrir al Comercio Internacional, también es cierto que la actividad comercial entre naciones muchas veces arroja saldos que distan mucho del concepto "equidad". En este sentido, el Administrador en el área de Comercio Internacional está llamado para iniciar un proceso transformador en los países caribeños, que revierta la condición actual que se caracterizan por exportar materia prima a bajo costo y por importar productos terminados a precios elevados, generando de esta forma resultados poco favorables en sus respectivas balanzas de pago.

Se trata entonces de formar un profesional capaz de negociar con agentes externos, orientando esas negociaciones hacia ventajas comparativas para ambas partes (empresa pública o privada nacional y contraparte extranjera). Se hace indispensable la formación de un

profesional ético, que mediante su labor cotidiana en la empresa, sea capaz de cuestionar acuerdos, tratados y convenios y de ofrecer alternativas viables innovadoras que contribuyan a elevar progresivamente las condiciones económico sociales de los Estados que conforman la Cuenca del Caribe.

Objetivo

Formar profesionales que propicien la transformación socio-económica regional, conceptual y operacionalmente competentes para administrar el área de Comercio Internacional a nivel gerencial o departamental.

Perfil del Egresado

El Licenciado en Administración mención Comercio Internacional, está capacitado para:

- Organizar y coordinar actividades propias de los Departamentos de Exportación y Compras Internacionales
- Diagnosticar y analizar problemas de funcionamiento de la empresa
- Planificar, supervisar y evaluar actividades propias de la empresa u oficina relacionadas con sistemas y procedimientos administrativos
- Aplicar adecuadamente e interpretar la normativa legal que rige la actividad comercial tanto nacional como internacionalmente.
- Interpretar normas, sistemas y procedimientos aduanales involucrados en el comercio exterior de mercancías.
- Manejar un marco de referencia teórico, técnico, funcional, tecnológico y legal inherente al Comercio Internacional con énfasis en lo marítimo.
- Analizar el contexto en el que se produce el intercambio comercial y propiciar el mejoramiento de las condiciones contractuales a favor del entorno representado por los Estados de la Cuenca del Caribe.

Asignaturas de la Mención

La mención Comercio Internacional comprende nueve asignaturas obligatorias de 3 unidades crédito cada una, para un total de 27, distribuidos en 5 semestres.

Cuadro 7

Asignaturas Obligatorias y Electivas Correspondientes a la Mención Comercio Internacional

Sem	Código	Asignaturas Obligatorias	HT	HP	UC	Requisitos
5	CI501	Comercio Internacional II	2	2	3	BA402
6	CI601	Economía Internacional	2	2	3	BA506
	CI602	Contratos de Compra-Venta	2	2	3	BA402
	**	Electiva	1	2	2	**
7	CI701	Transacciones Electrónicas	2	2	3	CI601
	CI702	Convenios Internacionales Marítimos	2	2	3	CI501
	**	Electiva	1	2	2	**
8	CI801	Finanzas Internacionales	2	2	3	BA504
	CI802	Políticas y Estrategias del Comercio Internacional	2	2	3	CI501
	**	Electiva	1	2	2	**
9	CI901	Organizaciones y Tratados Comerciales	2	2	3	CI802
	CI902	Internacionales	2	2	3	CI802
	**	Negociación y Mercadeo Electiva	1	2	2	**

Sem	Código	Asignaturas Obligatorias	HT	HP	UC	Requisitos
10	**	Electiva	1	2	2	**
		Total Horas Teóricas, Prácticas y Créditos	23	28	37	

Sem	Código	Asignatura Electivas de Mención	HT	HP	UC	Requisitos
6	OC600	Exportación de Productos Nacionales No Tradicionales	*	*	2	BA402
7	OC700	Aranceles de Aduana	*	*	2	EC604
8	OC800	Terminales de Transporte	*	*	2	Ninguno
9	OC900	Fuentes de Financiamiento del Comercio Internacional en Venezuela	*	*	2	CI801

FUENTE: Elaboración propia.

MENCION TRANSPORTE

Fundamentación

La actividad económica nacional e internacional para concretarse debe recurrir indefectiblemente al uso de medios de transporte en cualquiera de sus modalidades o en combinación de algunas de ellas. Pasando por el transporte de pasajeros con sus especificidades, son múltiples las variables que intervienen en las actividades generadas por la industria del transporte de mercancías pues la diversidad de productos es amplia y heterogénea. El manejo eficiente del sector transporte requiere el estudio sistemático y profundo de esos elementos, el conocimiento de actividades conexas indispensables para el exitoso desempeño de la industria transportista, la interpretación del marco legal que lo rige y una sólida formación teórica que permita al administrador generar un impacto positivo, utilizando tecnología y estrategias

gerenciales innovadoras, adecuadas y pertinentes.

Objetivo

Formar profesionales conceptual y operacionalmente competentes para gerenciar el sector del transporte público y privado.

Perfil del Egresado

El Licenciado en Administración mención Transporte, está capacitado para:

- Coordinar actividades portuarias inherentes al transporte de pasajeros y cargas.
- Diagnosticar y analizar problemas de funcionamiento de la empresa
- Planificar, supervisar y evaluar actividades propias de la empresa u oficina relacionadas con sistemas y procedimientos administrativos
- Aplicar adecuadamente e interpretar la normativa legal que rige la actividad transportista tanto nacional como internacionalmente.
- Interpretar sistemas y procedimientos aduanales involucrados en el comercio exterior.
- Planificar, coordinar, supervisar y evaluar las actividades relacionadas con canales, procesos y procedimientos para la distribución de mercancías.
- Manejar un marco de referencia teórico, técnico, funcional, tecnológico y legal inherente al sub sector del transporte acuático con énfasis en lo marítimo.

Asignaturas de la Mención

La mención Transporte comprende nueve asignaturas obligatorias de 3 unidades crédito cada una, para un total de 27, distribuidos en 5 semestres.

Cuadro 8

*Asignaturas Obligatorias y Electivas Correspondientes
a la Mención Transporte*

Sem	Código	Asignaturas Obligatorias	HT	HP	UC	Requisitos
5	AT501	Sistemas de Transporte	2	2	3	Ninguno
6	AT601	Contratos de Transporte	2	2	3	AT501
	AT602	Canales de Distribución	2	2	3	AT501
	**	Electiva	1	2	2	**
7	AT701	Economía del Transporte	2	2	3	AT501
	AT702	Planificación del Transporte	2	2	3	BA505
	**	Electiva	1	2	2	**
8	AT801	Empaque y Embalaje	2	2	3	AT602
	AT802	Terminales de Transporte	2	2	3	AT501
	**	Electiva	1	2	2	**
9	AT901	Tráfico Marítimo	2	2	3	AT702
	AT902	Manejo de Desechos	2	2	3	**
	**	Electiva	1	2	2	**
10	**	Electiva	1	2	2	**
		Total Horas Teóricas, Prácticas y Unidades Crédito	23	28	37	
Sem	Código	Asignaturas Electivas	HT	HP	UC	Requisitos
6	OT600	Contaminación Ambiental Acuática	*	*	2	Ninguno
7	OT700	Transacciones Electrónicas	*	*	2	BA402
8	OT800	Regulación y Control del Transporte	*	*	2	BA205/AT601
9	OT900	Sistemas de Búsqueda y Salvamento Marítimo en Venezuela	*	*	2	AT501

FUENTE: Elaboración propia.

REGIMEN ACADEMICO

Requisitos de Ingreso

Para aspirantes nacionales:

- Bachiller o equivalente
- Aprobar examen de admisión
- Cumplir trámites administrativos estipulados por la Universidad Marítima del Caribe
- Dominio del idioma castellano para aspirantes extranjeros

Las equivalencias se efectuarán de acuerdo a la Reglamentación promulgada al efecto.

Requisitos para la Obtención del Título

Permanencia:

- Nota mínima aprobatoria: 12 puntos.

Egreso:

- Índice académico mínimo: 14 puntos.
- Aprobar un total de 186 unidades crédito en asignaturas y otras actividades obligatorias contempladas en el plan de estudios.
- Presentar y defender un Trabajo Final de Grado.

Títulos que se Otorgan

- Licenciado en Administración, mención Comercio Internacional
- Licenciado en Administración, mención Transporte

Períodos Académicos

Dos semestres. Duración: dieciocho (18) semanas efectivas de clase cada uno.

PREINSCRIPCIONES

MARZO Y NOVIEMBRE

INSCRIPCIONES

JULIO Y FEBRERO

INICIO DE ACTIVIDADES:

SEPTIEMBRE – MARZO

Modalidad y Estrategias de Enseñanza-Aprendizaje

El proceso de enseñanza-aprendizaje se desarrollará bajo la modalidad presencial escolarizada. El dictado total o parcial de actividades curriculares podrán llevarse a cabo en las instalaciones de la UMC o fuera del recinto universitario, en contacto directo con la realidad estudiada, bajo conducción o supervisión docente cuando el Departamento al que corresponde la asignatura así lo considere conveniente o necesario.

Régimen de Evaluación

Abarca los niveles de aprendizajes, instruccional, curricular e institucional:

- **Evaluación de Aprendizajes:** Referida al logro del estudiante, podrá ser diagnóstica, formativa o sumativa, dependiendo del momento en que se encuentre el proceso de enseñanza-aprendizaje. La evaluación de los aprendizajes, deberá responder a los objetivos previstos y proporcionar al estudiante retroalimentación oportuna y de calidad.
- **Evaluación Instruccional:** Se realizará al final de cada semestre y considerará la práctica docente durante el proceso de enseñanza-aprendizaje.
- **Evaluación Curricular:** Comprende los aspectos relacionados con la administración del currículum, tales como organización académica y administrativa, dotación de recursos didácticos, entre otros.
- **Evaluación Institucional:** Se efectuará de acuerdo a los

parámetros que determine Coordinación de Gestión de la Calidad u otra instancia designada al efecto.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- FERNÁNDEZ, Alejandra (s/f) "El Currículum como Proyecto Educativo". Universidad Central de Venezuela (mimeo).
- GAVAZUT, Luis (1999). "Estudio de Factibilidad para la creación de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe". Mimeografiado.
- INCIARTE, Alicia (1996). "Un modelo para el desarrollo del currículum de la educación superior", en Agenda Académica, vol, 3, Nº 2, 1996.
- Rosales M. (septiembre 1990). Diagnóstico de los Recursos Humanos del Sector Marítimo. CORDIPLAN, Dirección General Sectorial de Cooperación Técnica Internacional, Proyecto: VEN/89/O1O. Caracas.
- Silva A., B.; S. de Bermúdez, M. y Avila U., M. (1994). "Las Universidades Nacionales y su Compromiso con el País". Análisis, Vol., 3, Nos. 2 y 3 (2da. Etapa), pp.124-44. Caracas: OPSU.
- VILLARROEL, César (1990). "El Currículum de la Educación superior: concepción, bases y fundamentación pedagógica". Caracas, Ediciones Dolvia.
- Wilson, R.A. (1991). Crew Shortages: The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers - Prospects for the 1990s. University of Warwick, Institute for Employment Research. Legal Studies & Services Limited: Third Annual Two Day International Conference TANKER 91,13/14 May 1991.

Comunidades de Conocimiento y de Sistematización para la
Consolidación de Redes Universitarias

Por: Gilberto Aranguren Peraza ♣

ABSTRACT

**Knowledge and Systematization Communities for the
Consolidation of University Networks**

The participation in the productive system of knowledge implies a historical human responsibility in regards. With the interpretation of speeches produced by the interaction and action of each person working at a university level (curricula cultural), generating a co-responsibility within the university and the branches that support it. The structures which are the base of all organizational contexts, are according to the development of knowledge. The main purpose of this proposal is to bring forward the functions and assure the quality of the academic, curricula and administrations process of the institution, relying upon the systemic knowledge acquired at universities which are made to build up ideas, systematize knowledge and develop discourse in order to obtain vital differences.

KEYWORDS: Systematization, knowledge community, investigation.

RESUMEN

El participar en el sistema productivo del conocimiento implica una responsabilidad de tipo humano histórico de la persona en relación con la interpretación de los discursos que se originan producto de la interacción y de las acciones que cada uno de los actores experimenta en el contexto universitario (cultura curricular), generando una corresponsabilidad con la universidad y con las redes que se conforman en éstas. Las estructuras en las que se sustentan los contextos

♣Profesor de la Universidad Marítima del Caribe.

organizacionales, en el ambiente universitario, están establecidos por espacios flexibles en el desarrollo del conocimiento. La propuesta tiene como objetivo aportar elementos para maximizar la eficiencia de las funciones y asegurar la calidad de los procesos académicos, curriculares y administrativos de las instituciones, teniendo como base la sistematización del conocimiento que se construye y se socializa en las universidades. Las universidades son contextos para construir ideas, sistematizar conocimientos y desarrollar discursos, a fin de lograr diferencias vitales.

PALABRAS CLAVE: Sistematización. Comunidad del Conocimiento. Investigación.

INTRODUCCION

Este trabajo describe el aporte de la sistematización al proceso de conformación de comunidades de conocimientos y de investigación que se constituyen en las universidades. Se integra a la sistematización, su función en las comunidades y la importancia que tiene en el significado de la conformación de redes universitarias.

Se consideran a las comunidades de conocimientos como aquellas entidades capaces de generar transformaciones institucionales que permitan que la gente se comprenda mejor a sí misma mediante la comprensión de los demás. Son comunidades de ideas, con razón educativa que hacen el esfuerzo por compartir lo producido, promoverlo, valorarlo ("controversarlo"), son espacios para aprender a deliberar.

Las comunidades que promueven el conocimiento se esfuerzan por constituir normas éticas, que permitan valorar sus alcances científicos, aun más, sabiendo que:

La ciencia es algo que avanza, que nadie puede detener, que nadie puede valorar ni juzgar y que avanza, nadie sabe por qué - tan solo unos pocos saben hacia donde, que no avanza hacia un lugar que los demás podemos compartir y universalmente podemos apreciar, sino como un torrente, arrastrando todo lo que haya por delante, sin preocuparse de las conciencias (Savater, 2001, p. 4).

Estas comunidades reflexivas consideran a la Investigación - Acción como eje motor de sus procesos sistematizadores, no sólo de conocimientos sino de los ejercicios en cualquier función en todo el ámbito universitario. Debido a su índole reflexiva, la Investigación Acción se convierte con facilidad en una herramienta contributiva de la organización y estructuración de los discursos que se originan de estos procesos.

Los contenidos que se presentan en el trabajo tienen que ver con la definición de la sistematización y de las comunidades de desarrollo del conocimiento y de experiencias, de una manera integrada con el planteamiento de la metodología investigación - acción como eje de formación de los actores de las comunidades.

En este aspecto el trabajo se acerca a la descripción de las ventajas de pertenecer en comunidades que permitan generalizar los conocimientos e investigar en cuanto a aquellas situaciones que puedan mejorar la calidad de las experiencias.

LA SISTEMATIZACION: GENERADORA DE CONOCIMIENTOS

La sistematización se ha convertido en una metodología necesaria para destacar los alcances de los procesos y sistemas, buscando comprender los hechos de importancia que suscitan y sustentan la práctica y la teoría implícita en la misma. Se define según la función o el propósito con que se realizan los procesos. Generalmente se encuentra conectada con la evaluación, planeación, organización y autogestión de los sistemas, involucra el ordenar y describir coherente y objetivamente los eventos y conocimientos, de actores ubicados en un espacio históricocontextual y sociopolítico (Garcés, 1988).

López de George (1994) considera a la sistematización como un proceso que organiza la información, construye, evalúa y propone acciones para el mejoramiento de la experiencia. Según esta definición, la función de la sistematización es organizar de modo sistemático las experiencias, mediante la reflexión de la práctica tanto colectiva como individual. Mediante su ejecución es posible problematizar e identificar los conflictos y contradicciones individuales y grupales ya que es un proceso donde se organiza, articula, reflexiona, produce y socializa el desarrollo de experiencias específicas, debido a esto la investigación puede tener un carácter sistematizador, ya que no sólo es una metodología reconstructora de experiencias e ideas sino un medio para

descubrir y teorizar acerca del contenido implícito de los sucesos e historias: “en la sistematización se consideran desde las definiciones que sólo incorporan procesos de organización de la información y/o recuperación histórica de la experiencia, hasta aquellos que incluyen la generación de conocimientos” (p. 13).

La sistematización es un proceso que registra, describe, reflexiona, analiza, ordena y comunica el desarrollo de una experiencia o proyecto. Cada uno de estos pasos o elementos están relacionados entre sí y vinculados a un proyecto comunitario (Medina, 1994, p. 22).

La sistematización pasa por la contrastación de lo que es el proyecto inicial con los resultados alcanzados, contribuyendo con la exposición de la realidad y de las experiencias como premisa y con la ordenación y socialización del trabajo. Teóricamente, su tarea es la de representar la experiencia desde un nivel abstracto, con el fin de generalizar las interpretaciones que puedan surgir de los eventos o fenómenos que se vivencia en la realidad.

Ghiso (1998) valora a la sistematización como un procedimiento heurístico, ya que a partir del método de la reflexión se analizan los discursos y las acciones, con el fin de descubrir aquellas situaciones que limitan las decisiones y las prácticas efectivas. Esto hace a la sistematización un proceso consciente que captura los significados de la acción y sus consecuencias, donde la organización de las experiencias y de las teorías implícitas en ellas, contextualizan la praxis y comunican el conocimiento.

De igual manera Quiróz y Morgan (1988) consideran a la sistematización como un proceso de investigación ya que como método de análisis puede recuperar el conocimiento implícito en las experiencias, “generar el conocimiento social a partir de las experiencias para ofrecerlo como orientación a otras experiencias similares” (p. 53) generaliza a partir de la información que analiza y comunica y difunde el conocimiento.

Se puede argumentar que la sistematización construye y produce nuevas formas de pensamientos y tecnologías sobre la base metodológica de la reflexión y la crítica. En este sentido, todo respaldo o fundamentación de lo construido por la sistematización, es orientado por la práctica más que por la teoría:

(...) los conocimientos rigurosos en sistematización son aquellos que están fundamentados en ella y que a la vez sirven para hacer mejor las cosas. los conocimientos producidos mediante la sistematización se validan o verifican en la práctica, no por su relación con la teoría. Una sistematización debiera dar lugar a propuestas que orientan nuevas acciones, y su validez sólo podrá comprobarse al ponerlas en práctica. Es decir, los conocimientos producidos en la sistematización se verifican directamente en la práctica. La teoría es sólo uno de los insumos de esas propuestas (Barnechea y cols, 1998, p. 5).

La sistematización se caracteriza por el hecho de que le antecede una práctica la cual es recuperable y recontextualizada a partir del conocimiento adquirido, a partir de ahí se generan conocimientos con propuestas socio – críticas, mediante un proceso de interlocución entre personas.

LAS COMUNIDADES DE DESARROLLO DEL CONOCIMIENTO

En las universidades se conforman infinitas comunidades de personas: centros de desarrollo o líneas de investigación en diversas áreas, grupos ecológicos, talleres de literatura y arte, comunidades deportivas, centros de estudios permanentes, asociaciones de profesores y de estudiantes, centros religiosos, entre otros. No todas ellas tienen como objeto el desarrollo del conocimiento, aunque en su práctica se encuentre implícito.

La evolución de cada comunidad en la universidad depende del conocimiento adquirido o desarrollado en su práctica. Cada comunidad elabora mecanismos para fundamentar y socializar (mercadear) el conocimiento que elabora y aborda en la medida que existe, a la vez encuentra su fórmula para colocar al servicio de los demás los saberes desarrollados (Drucker, 1992, 1999).

Todas estas comunidades deben tener como meta el prestar servicios de conocimiento a una comunidad en general, en este caso la universidad misma. Muchas de ellas no están conscientes de que lo que producen en el desarrollo de sus interacciones cotidianas, debe ser objeto de servicio a la comunidad en la cual se desenvuelven.

Generalmente, las producciones de las comunidades que se encuentran en las universidades, se generan para resolver problemas

estrictamente locales y sustentables en el contexto mismo donde se producen, pero no todas son colocadas al servicio de la comunidad en general, para determinar el grado de efectividad y de eficiencia de los servicios que prestan las comunidades, a partir del conocimiento que desarrollan, hay que revisar con cautela los efectos de los saberes específico implícito en cada servicio (Drucker, 1994).

Las comunidades de conocimientos se conciben como espacios para la formación permanente, la participación en ellas implica una relación cooperativa y de ayuda mutua en coherencia con la función docente que cumple cada comunidad. Debe permitir que sus actores se enfrenten con sus paradigmas, y hacer que la practica cotidiana represente un frecuente debate acerca de los métodos, problemas y normas que los rigen (Kunh, 1971).

Es importante que los actores de las comunidades de conocimientos interpreten y definan su papel en ellas. Hagan conscientes sus roles, las razones de sus acciones y sus modos de pensamientos. Tal vez lo resaltante no es que las comunidades se definan generadoras de conocimientos, es que sus miembros se reconozcan como participante de una experiencia de cambios, tanto de actitudes como de paradigmas. Lo primordial no es el tipo de sociedad que se conforma, es la actitud con que cada actor asume su responsabilidad en la comunidad en que participa.

No toda institución que se conforma dentro del contexto universitario puede ser considerada como una comunidad de conocimientos, para esto la misma debe auto declararse como asociación constructora e investigadora de saberes. Su actuación cotidiana debe ser la demostración del servicio y del conocimiento que aporta a la comunidad en general.

Las comunidades de conocimientos son prestadoras de servicios (Drucker, 1994) de conocimientos y de experiencias (Aranguren Peraza, 2001), todos los sujetos que participan en la universidad deben ser trabajadores del conocimiento, eso implica el considerar la formación permanente como el medio para saber más de su trabajo. Cada cual desde su posición debe saber más de lo que hace que otra persona de la organización: "Precisamente, el hecho de saber más sobre su trabajo que cualquier otra persona en la organización es lo que en parte define a quien trabaja con el conocimiento" (Drucker, 1999, p. 26).

En este orden de ideas, las comunidades en las universidades se constituyen como vías para desarrollar y orientar los conocimientos, las mismas se convierten en canalizadoras de distintas formas de pensamientos, de su estructuración y sensibilización. Tienen responsabilidades que van más allá que la de resolver procesos estrictamente situacionales, organizacionales y gerenciales. Las comunidades que se conforman deben permitir generar una Cultura Organizacional Investigativa (Padrón, 2000) que permita comprender su razón lógico científico, mediante la constitución de modelos ontológicos y éticos, descubriendo planes, métodos y resultados para crear nuevas ideas, dilucidar conceptos y sistemas, entender la problemática científico teórica, participar y discutir las diferentes formas de hacer ciencia, reconstruir las teorías, aportar e innovar, crear filosofía, en un contexto bien preciso establecer un espacio que ayude a relacionar al sujeto que conoce su trabajo con lo conocido o con lo posible en conocer de la realidad.

Las comunidades de conocimientos deben asumir la epistemología como la razón fundamental para establecer su perfil axiológico y de acción. Sus actores tendrán que reconocer, en la realidad al cual se enfrentan, los valores de las acciones considerando la relación de los modos de pensamientos con la práctica cotidiana (Kemmis, 1988).

Las comunidades, de modo general, que se gestan en las universidades mantienen poca relación entre ellas, trabajan de manera desarticuladas y no conocen, en su mayoría, las actividades que realizan internamente en cada comunidad y las maneras que contribuyen con el desarrollo del conocimiento y de las experiencias de formación.

Sobre esta problemática se plantea la necesidad de crear comunidades que estén prestas a sistematizar las actividades y los conocimientos que se manejan, controlan y elaboran dentro de las sociedades.

No todas las comunidades pueden ser sistematizadoras de conocimientos, una de las limitaciones es que no poseen, metodológicamente, estructuras que permitan clasificar, codificar y categorizar los conocimientos adquiridos y desarrollados en otras

comunidades. Otra limitación es que muchas comunidades no poseen una concreta acción de servicio, a su vez socializan muy poco los conocimientos y acciones que generan. Una tercera limitación es la poca comprensión de que todas las organizaciones existentes en la universidad son patrimonios exclusivos de ella, las comunidades no tienen dueños, todos son copropietarios, y por supuesto tienen la obligación de intervenir en su mejoramiento tomando en cuenta, que cada cual desde su posición, debe estar consciente del saber que posee y de cómo producirlo (metacognición organizacional), a su vez debe saber más de lo que hace que otra persona de la organización o de otro contexto (la especialización). Una cuarta limitación es que las comunidades tienden a desaparecer con facilidad ya que son creadas para situaciones específicas y cuando cumplen su objetivo cesan en sus funciones. Por último no hay conciencia de red.

Cabe preguntarse lo siguiente: ¿Cómo hacer para engranar o integrar todas las experiencias, humano profesionales, que se originan en los contextos de las comunidades de conocimientos existentes en las universidades? ¿Cómo sistematizar, en el ámbito de la organización y clasificación del conocimiento, estas experiencias y socializarlas con la comunidad científica en general? ¿Qué metodologías podrían utilizarse para establecer la orientación del desarrollo del conocimiento en los contextos universitarios? Considerando estas interrogantes, la respuesta a las mismas se descubren en los esfuerzos por hallar el **hilo conectivo** que permita crear, de manera integral y lógica, todas las redes de información y desarrollo del conocimiento sistematizado.

Ante esto se plantea una comunidad sistematizadora de conocimientos que cumpla una función mercurial de llevar interpretativamente (Ferraris, 1998) el mensaje de los procesos que las comunidades, que se encuentran en el contexto universitario, son capaces de desarrollar y ofrecer.

Hay que comprender que todas las instancias existentes en la universidad es una comunidad en particular que elabora un conocimiento y presta un servicio según su especificidad. Hay comunidades

institucionales necesarias para el funcionamiento preciso de la institución, y existen aquellas que se originan producto de las relaciones y de las necesidades que surgen en la medida en que la universidad se va estableciendo a sí misma y desarrollando su historia.

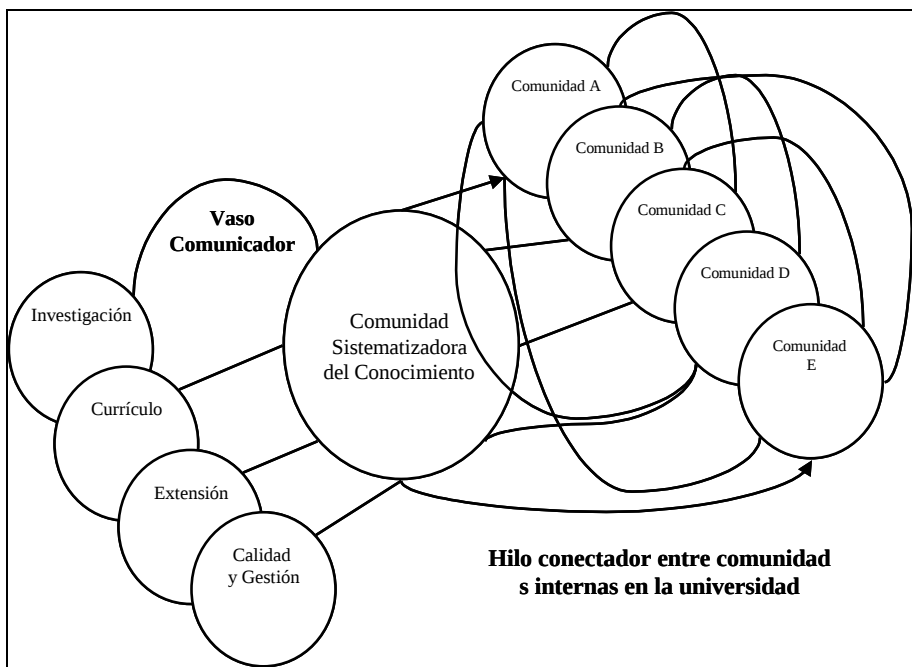


Figura 1: Función Mercurial de la Comunidad Sistematizadora de Conocimientos en la Universidad. Redes Internas producto del Proceso de Sistematización de Comunidades Investigadoras de los Conocimientos.

FUENTE: Elaborada por el autor.

LAS COMUNIDADES SISTEMATIZADORAS DE CONOCIMIENTOS

Es menester conformar Comunidades de Sistematización del Conocimiento (SC) en el ámbito universitario, que posean como meta el establecimiento de una red de alianzas con otras comunidades universitarias y sistematizadoras. Las universidades poseen comunidades productoras más no sistematizadoras, los conocimientos que se generan tienden a perderse o no evolucionan por su limitación en la socialización y en la metodología utilizada para su comprensión. En este caso las CSC surgen como espacios que buscan integrar y hacer eficiente el conocimiento que se genera en las comunidades. Ellas son

interpretadoras de conocimientos, de la evolución de los mismos y del servicio que puede prestarse con ellos.

Cada miembro que constituye la universidad y participa en alguna comunidad específica, debe reconocer que sus acciones, discursos y textos son parte fundamental de la historia de la casa de estudio, y esta relación de compromiso, que ofrecen los contextos universitarios, toman como referencia el comprender que dichos contextos son espacios para construir ideas, sistematizar conocimientos y desarrollar discursos, en otros términos **producir conocimientos**. Drucker (1994), señala que: "el conocimiento sólo es productivo si se aplica para lograr una diferencia vital" (p. 207), queriendo llamar a la reflexión en cuanto al contenido ético de la función del conocimiento y del papel que juega el productor en los contextos donde se desempeña.

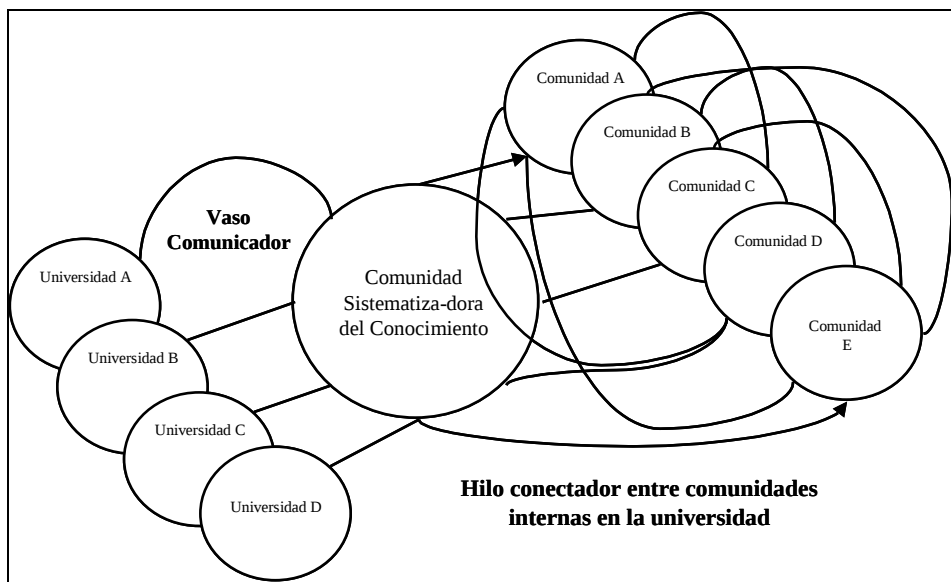


Figura 2: Función mercurial de la Comunidad Sistematizadora de Conocimientos de forma interinstitucional. Redes externas del proceso de sistematización de Comunidades Sistematizadoras de los Conocimientos

FUENTE: Elaborada por el autor.

Con las CSC se establecen redes entre las comunidades internas y externas al contexto universitario que requieran de servicios, a la vez se generan espacios para la investigación de la cultura curricular. De este modo se optimizan los sistemas, las estrategias de relación de la actividad universitaria con la comunidad y las metodologías para descubrir los indicadores de calidad en las comunidades de conocimientos.

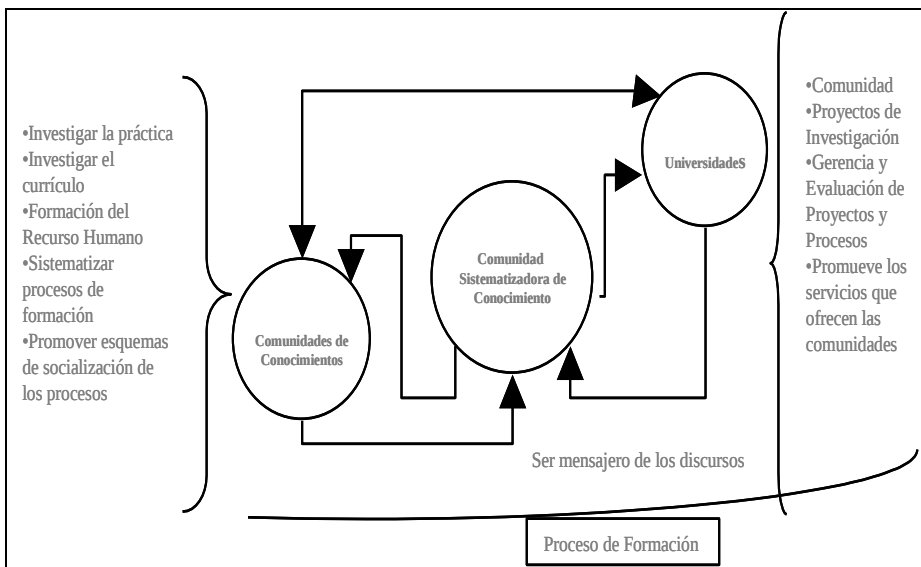


Figura 3: Función de la Comunidad Sistematizadora de Conocimientos

FUENTE: Elaborada por el autor.

Las CSC son para desarrollar y orientar conocimientos, canalizar las distintas formas de pensamientos, su misión va más allá que la de resolver procesos estrictamente situacionales, organizacionales y gerenciales, busca que la producción del conocimiento genere cambios en los textos, contextos y discursos humanos e institucionales. Tienen la responsabilidad de producir conocimientos que establezcan diferencias vitales y validarlos, clasificarlos y categorizarlos en misión de la aplicación y la pertinencia universitaria, si un conocimiento no es válido para una comunidad puede serlo para otra. La responsabilidad de conocer las necesidades, en cualquier contexto universitario, a objeto de

ubicar el servicio implícito que puede prestarse, hace a las comunidades dueñas de los medios de producción de conocimiento, asumiéndolo como el negocio sobre el cual se tejen las distintas formas de relaciones y de comunicación en el mundo, obligándose a socializarlos mediante todos los mecanismos necesarios para tal fin.

Con las CSC se puede establecer las culturas curriculares universitarias, su red permite comprender la razón científica, ontológicas y éticas de cada institución, crear planes, métodos y resultados para generar nuevas ideas, dilucidar conceptos y sistemas; entender la problemática científico teórica, participar y discutir las diferentes formas de hacer ciencia, reconstruir las teorías, crear filosofía, y establecer un espacio que ayude a relacionar a la persona que conoce con lo conocido o con lo posible en conocer, en otras palabras, establecer la propia razón epistémica de ser (Guba, 1991).

La consolidación de CSC estará dada por las condiciones que establezca la cultura curricular universitaria, donde lo importante es tomar en cuenta la responsabilidad del productor del conocimiento y la integración de los conocimientos producidos mediante una red conectada a un sistema organizado de procesos. El destino del conocimiento, a objeto de que los mismos sean herramientas para producir o generar espacios en la toma de decisiones, tiene implicaciones en la formación y en la sistematización de la práctica y de la metodología que se desarrolla a objeto de hacer más eficiente los procesos gerenciales del conocimiento, el espacio para producir y organizar lo producido alrededor del currículo universitario y de las metodologías para manejar el conocimiento contribuye a integrar los contextos donde existe el paralelismo entre el conocimiento cotidiano y el conocimiento científico.

Las CSC poseen como características las siguientes: una metodología para acceder al estudio de la información, la necesidad de investigar la existencia de todo tipo de comunidades, un discurso integrador del conocimiento común y el conocimiento científico a objeto de hacer un acercamiento a la verdad y la comprensión de las experiencias en el campo humano y profesional, a su vez contribuyen a:

1. Organizar las experiencias y conocimientos de las comunidades;
2. Crear metodologías para sistematizar experiencias y conocimientos (aportar tecnologías) y visualizar los grados de formación de las personas que intervienen en las comunidades;

3. Facilitar espacios para el encuentro, discusión, reflexión y crítica a fin de generar laboratorios de ideas para hacer posible la concreción de proyectos internos de cada comunidad;
4. Enlazar conocimientos entre comunidades;
5. Crear espacios para la socialización de lo que se sistematiza y
6. Diseñar y coordinar procesos de investigación y sistematización, a su vez, ejecutar proyectos de formación en estos contextos a objeto de motivar la constitución de centros de investigaciones u otras comunidades en las áreas de importancia para la universidad.

Funciones Productivas de las Comunidades Sistematizadoras del Conocimiento

Las comunidades sistematizadoras del conocimiento tienen las siguientes funciones: (a) investigativa y sistematizadora; (b) organizativa; (c) curricular, (d) formativa y (e) servicio.

- Función Investigativa y sistematizadora de las CSC: (a) investigar los procesos de formación implícitos en los sistemas acoplados a las dimensiones de la acción, reflexión, persona, discurso, texto y contexto humano existentes en las comunidades de conocimientos; (b) contribuir en la solución de problemas específicos en todos los contextos universitarios y (c) asumir la investigación y la sistematización como instrumentos que permitan orientar a la comunidad en general hacia la solución de problemas.
- Función organizativa de las CSC: (a) su acción parte de las necesidades humanoacadémica e históricas de las universidades. Un diseño serio de la misma exige creatividad, disponibilidad y visión política de la misión universitaria en el área; (b) establecer procesos de calidad de los conocimientos que se generan en la universidad, siendo esto un acto permanente de la CSC y (c) evitar que los procesos no se conviertan en fenómenos aislados e individualizados, los sistematizadores son investigadores que trabajan al lado de investigadores - sistematizadores, haciendo uso de la reflexión y de la crítica como herramientas constructoras de los discursos.

- Función curricular de las CSC: (a) contribuir en la transformación de los perfiles universitarios. (b) aportar ideas para planificar y evaluar estrategias y actividades que lleven a superar situaciones deficientes en los procesos de enseñanza y de aprendizajes, y en la construcción de discursos así como en la identificación de los textos implícitos en las acciones y en los contextos. (c) aportar ideas para el mejoramiento de la calidad de la enseñanza y del currículo; y dependiendo de la capacidad para adoptar una actitud investigadora, no sólo del propio modo de enseñar sino de las influencias del entorno, propiciar espacios para la crítica de las acciones y el examen sistemático de los conocimientos alcanzados.
- Función formativa de las CSC: (a) la formación de la persona y la formación de la persona que investiga y educa, considerando que los procesos de formación que se dan en las comunidades de conocimiento tienden a ser considerados permanentes. En ellos se vincula la teoría y la práctica, la acción formativa tiene sentido en la confrontación del conocimiento en espacios contextuales que los valide. En este caso las comunidades de conocimiento son el contexto que permiten validar los procesos de formación, ya que puede confrontarse lo aprendido en la experiencia, y las comunidades sistematizadoras, a parte de contribuir en la validación de los conocimientos, pueden informar de sus alcances; (b) permite generar una visión integradora de los contextos y discursos sobre la cual la persona sustenta su participación, formación, desarrollo humano y asimilación de innovados conocimientos y experiencias; (c) el aprendizaje que se desarrolla y se genera en las CSC es relevante (Aranguren Peraza, 2000) por el proceso de compartir la crítica en forma dialógica, y por las interrelaciones de las dimensiones socioculturales implícitas en las redes dinámicas que ayudan a los cambios en el ambiente y en las estructuras de acción,

contribuyendo a la transformación y humanización social de la universidad; (d) contribuye a que las comunidades de conocimientos asuman los cambios en los contextos y en los discursos, producto del desarrollo del aprendizaje, evolución del conocimiento y sistematización de los procesos, y (e) desarrollar la oportunidad para reflexionar sobre los hechos y los discursos que se generan en el interior de las comunidades de conocimientos.

- Función servicial de las CSC: (a) ayudar a sensibilizar las comunidades ante los fenómenos que ocurren en los contextos humanoprofesionales, en la cual la comunidad universitaria se desenvuelve, y (b) recoger necesidades y desarrollar propuestas de acción y cambio, convirtiéndose en **centros conectores** de la red.

La Investigación-Acción como Propuesta de Formación e Integración de las Comunidades de Conocimientos

Un hecho importante en este proceso es el uso de la Investigación - Acción (Lewin. 1946; Carr y Kemmis, 1988; Elliott, 1993; Kemmis y McTaggart, 1992; Pérez Serrano, 1994; Briceño, 1994 y Cascante Braga, 1995), con ella se integra la experimentación con la acción, mediante un proceso que involucra, de forma secuencial, la exploración, la propuesta de acciones, la experimentación y la sistematización del proceso. El uso de esta metodología, ayuda organizar la estructura y funciones de las comunidades de conocimiento, y facilita el alcance de la acción y el servicio que cada comunidad puede aportar.

La investigación - Acción se convierte en una herramienta portadora de elementos metodológicos para que las Comunidades de Conocimientos se transformen en sociedades investigativas y sistematizadoras de sus procesos internos. Esta metodología de intervención puede generar comunidades con importantes efectos formativos, además la estrategia contribuye a que las instituciones se autorregulen y descubran sus limitaciones.

Una variante importante en esta metodología es que la misma deja de ser evaluadora, para transformarse en una experiencia de sistematización y construcción de nuevos conocimientos.

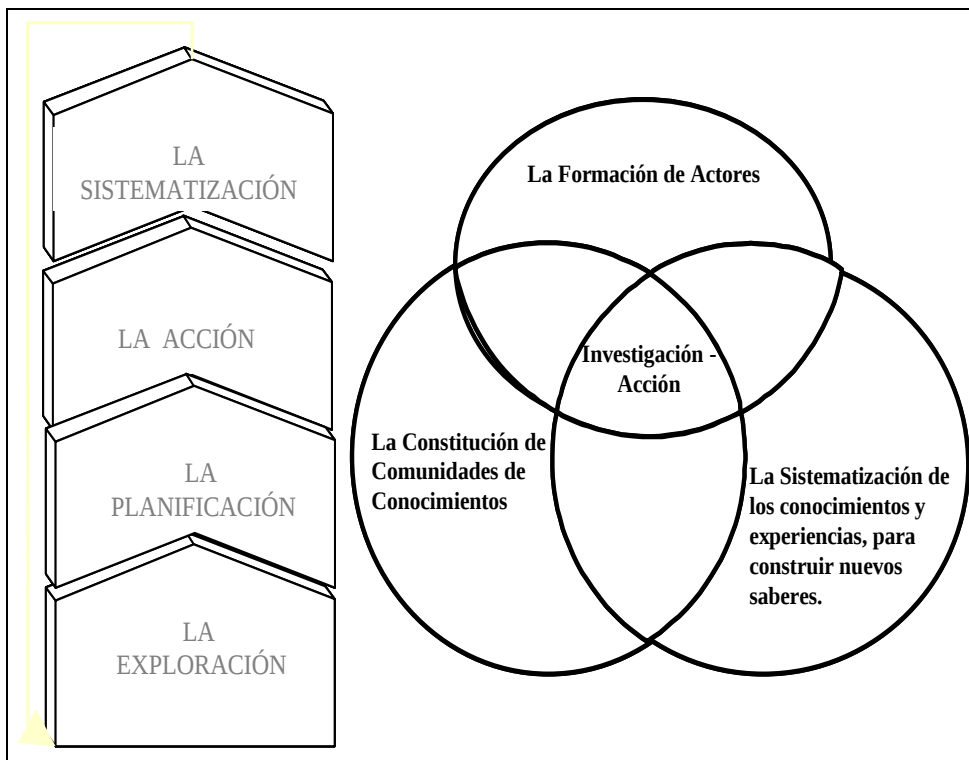


Figura 4: La Investigación-Acción Sistematizadora

FUENTE: Elaborada por el autor.

La Sistematización del Conocimiento y de las Experiencias: Herramienta Constructora del Conocimiento

La sistematización surge para orientar la integración coherente de los conocimientos (Barnechea y cols, 1998), se ha considerado como un procedimiento clasificador y organizador de los sistemas y procesos.

Estudios recientes hechos por Aranguren Peraza (2000) y García (2000) señalan que la sistematización genera nuevos conocimientos, ya

que pasa por la contrastación de lo que es el proyecto inicial con los resultados alcanzados. Mediante la sistematización el investigador se acerca a los significados de las ideas y de las experiencias, produce nuevas formas de pensamientos y de tecnologías, y puede elaborar taxonomías, modelos teóricos, teorías y discursos, así como plantear y comprobar hipótesis explicativas referentes a cada modelo teórico, a su vez involucra el ejercicio de la categorización, clasificación y ordenamiento de elementos empíricos, a partir de la realidad a lo abstracto (inducción) y de las ideas a lo concreto (deducción).

El carácter formativo del proceso de sistematización, tanto en los contextos grupales como en la dimensión individual, supone la confrontación de ideas, en el marco del planteamiento de que las acciones se basan en conocimientos previos determinados y caracterizados por paradigmas, y que mediante la práctica las personas reformulan los conocimientos e incorporan los nuevos durante el desarrollo de la acción.

Para el logro de una sistematización de calidad, hay que considerar la planificación de la actividad sistematizadora, la aplicación de los conocimientos previamente adquiridos, la comunicación de lo sistematizado, el reconocimiento de las incoherencias y la reflexión permanentemente. Esto está inmerso en el desarrollo de un proceso de Investigación Acción donde los sistematizadores basan su acción en el acompañamiento de las comunidades, aportando herramientas para explorar, proponer acciones, experimentar y sistematizar procesos.

En cuanto a la fase de sistematización, en la investigación - acción (ver Figura 4), la construcción de los discursos son producto de la reflexión, análisis y crítica de los procesos, generándose nuevas acciones y permitiendo el desarrollo y evolución de nuevos conocimientos. Es un diseño cíclico (ver Figura 5) que contribuye a la apertura de conocimientos y a los procesos permanentes de formación profesional, iniciándose con la definición de los objetivos y metas de la sistematización, y con la descripción de lo qué se quiere alcanzar,

continuando con una etapa de ordenamiento y clasificación de experiencias.

Las ideas y las experiencias se categorizan. De forma simultánea se hacen interpretaciones que alimentan el análisis de la realidad y de la proyección teórica que surge. El categorizar, interpretar y analizar de manera integrada contribuye a la construcción del discurso y a nuevas interpretaciones y categorizaciones. El discurso se valida con los participantes de las comunidades, se revisan los objetivos y con ello el proceso anterior. La validación conlleva a tomar decisiones con relación a nuevas acciones y a la aceptación de nuevos conocimientos aplicados a la práctica experimentada.

En la medida en que surgen los discursos, los mismos evolucionan de tal manera que la investigación y la formación se van desarrollando mediante dos niveles de sistematización: la reflexiva colectiva e investigativa y la reflexiva individual e investigativa. Estas dos maneras suponen la confrontación de las ideas, concepciones, conocimientos y paradigmas, a objeto de contribuir en la construcción de nuevas formas de pensamientos que ayuden a reconocer y a demostrar aquellas debilidades presentes en las formas de actuar, siendo esto, en su esencia, un proceso de formación orientado hacia los contextos grupales y a la dimensión individual de la persona.

La formación, a partir de la sistematización, se fundamenta sobre la base del planteamiento de que la teoría está en la práctica y que muchas acciones se basan en conocimientos previos determinados y caracterizados por paradigmas y concepciones ya establecidas, Barnechea y cols. (1998) plantean que al lograrse la integración de los conocimientos previos con la práctica los sujetos los reformulan y los incorporan a los nuevos ya adquiridos en la acción.

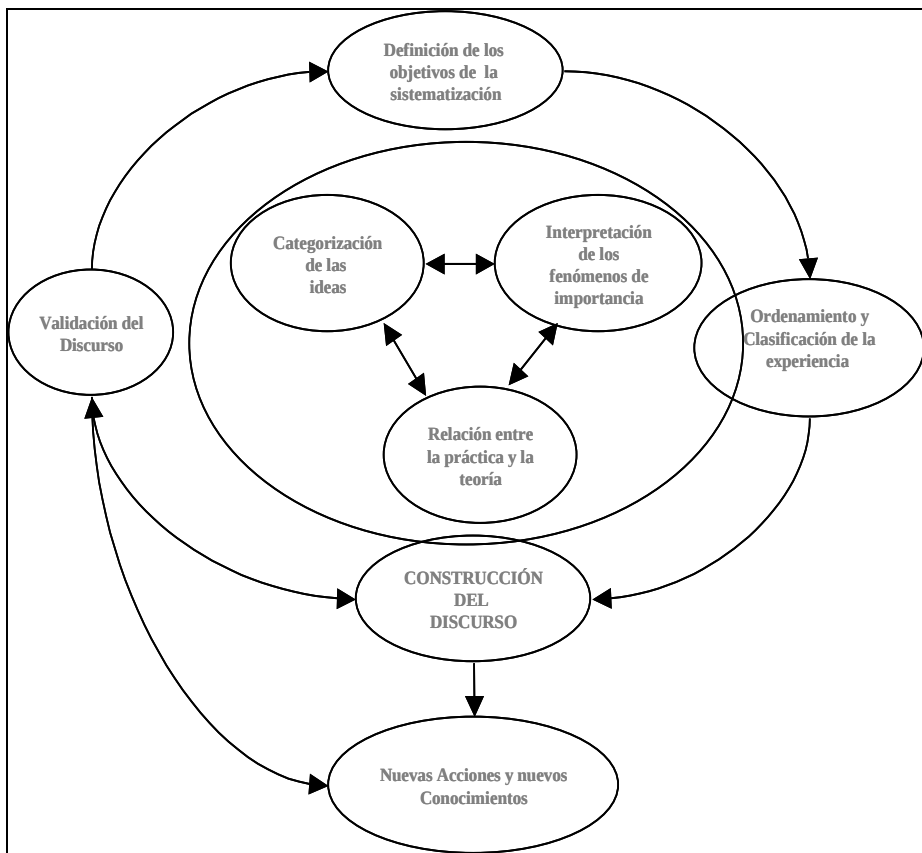


Figura 5: Proceso de Sistematización y Construcción de Discursos y Teorías

FUENTE: Elaborada por el autor.

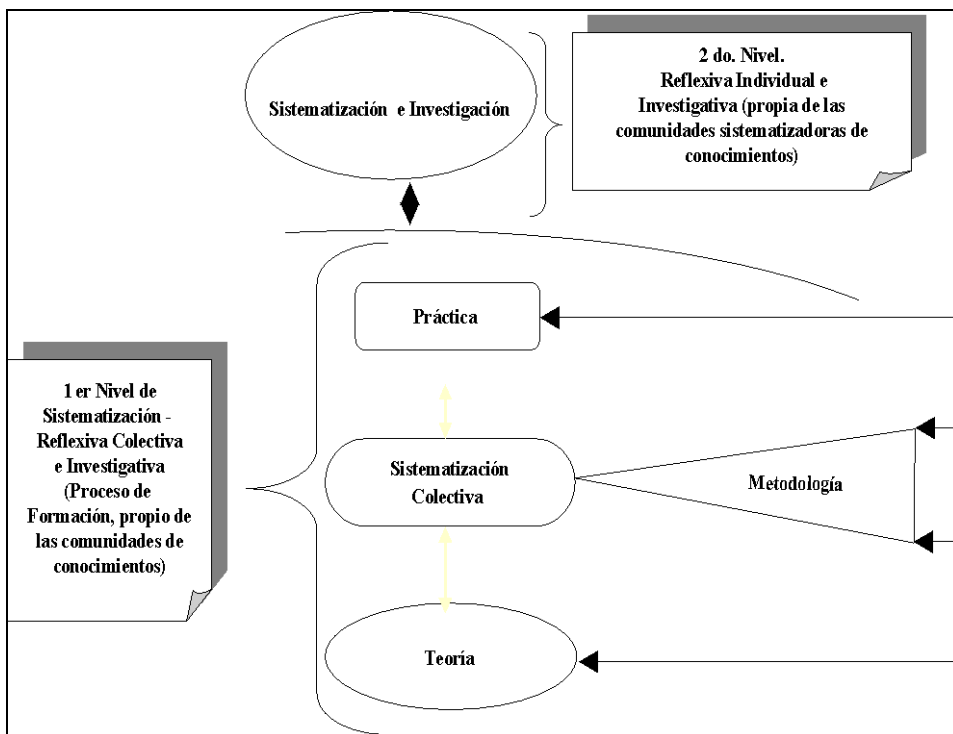


Figura 6: Niveles de Sistematización e Investigación en Comunidades de Conocimientos y Sistematizadoras

FUENTE: Elaborada por el autor.

CONCLUSIONES

A manera de conclusión: (a) hay que valorar la organización y formación de todas las comunidades de conocimientos que se desarrollan y evolucionan en las universidades; (b) la sistematización del conocimiento y de las experiencias es una vía, que permite formar sistematizadores e investigadores, a la vez generar espacios para la discusión y consolidación de los currículos universitarios; (c) las comunidades sistematizadoras del conocimiento son espacios para explorar los alcances de los procesos internos de las comunidades que se forman en las universidades. Son el centro de la red que se requiere

para fortalecer los avances, tanto científicos como humanos alcanzados en estas casas de estudios; (d) la formación de todos los miembros que conviven en la universidad, desde las comunidades sobre la cual trabajan, es una necesidad de todas las universidades, el desarrollo académico y del conocimiento de éstas depende de los compromisos que tienen sus miembros con la investigación y sistematización de sus experiencias y (e) el principio y el fin de la universidad es crear conocimientos. La investigación y la sistematización son vías para alcanzar dicha meta.

BIBLIOGRAFIA

- Aranguren Peraza, G. (2000). Sistematización de un proceso de formación de Docentes – Investigadores mediante la práctica de la investigación – acción como estrategia formativa. Tesis de maestría no publicada, universidad Nacional Experimental Simón Rodríguez, Caracas.
- Aranguren Peraza, G. (2001, Octubre). La Conformación de Comunidades Sistematizadoras de Conocimientos: Alternativa Creativa para la Consolidación de Redes. Ponencia presentada en el marco de la Conferencia Internacional NUCORI: Cooperación Universitaria en el Siglo XXI. San Cristóbal.
- Barnechea, M. M.; González E. y Morgan, M.; (1998, Agosto). La producción de conocimientos en sistematización. Ponencia presentada en el Seminario Latinoamericano de Sistematización de Prácticas de Animación Sociocultural y Participación Ciudadana en América Latina, convocado por la Fundación Universitaria Luis Amigó y el CEAAL. Medellín.
- Briceño, M. (1993). La Investigación - Acción: Teoría Crítica Educativa y la Formación del Andragogo. Planuic. (20) 241 -249.
- Carr, W y Kemmis, S. (1988). Teoría Crítica de la Enseñanza: La Investigación-Acción en la Formación del Profesorado. (J. A. Bravo, Trad.). Barcelona: Martínez Roca. (Trabajo original publicado en 1986).
- Cascante C., y Braga G. (1995). "Una Guía Práctica". Cuadernos de Pedagogía. (224) 20 - 23.
- Drucker, P. F. (1992). Gerencia para el futuro: El decenio de los 90 y

- más allá. Bogotá: Norma, Grupo Editorial.
- . (1994). La Sociedad Post – Capitalista. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- . (1999). Los desafíos de la gerencia para el siglo XXI. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- Elliott, J. (1993). Cambio Educativo desde la Investigación - Acción. Madrid: Morata.
- Ferraris, M. (1998). La Hermenéutica. México: Taurus.
- Garcés, C. (1988). Sistematización de experiencias de educación popular: Una propuesta metodológica. Michoacán: CREFAL.
- García, G. (2000). “Modelo de Competencias de Docente – Investigador”. Revista Educación y Ciencias Humanas. (14) 29 - 50.
- Ghiso, A. (1998, Agosto). De la práctica singular al diálogo con lo plural: Aproximaciones a otros tránsitos y sentidos de la sistematización en épocas de globalización. Ponencia presentada en el Seminario Latinoamericano de Sistematización de Prácticas de Animación Sociocultural y Participación Ciudadana en América Latina, convocado por la Fundación Universitaria Luis Amigó y el CEAAL. Medellín.
- Guba, E. G. (1991). The alternative paradigm dialog. In The Paradigm Dialog. Newbury Park, California: Sage.
- Kemmis S. y McTaggart, R. (1992). Cómo Planificar la Investigación - Acción. Barcelona: Alertes.
- Kemmis, S. (1988). El Currículum: más allá de la teoría de la reproducción. (3era. edic.) Madrid: Morata, S. L.
- Kuhn, T.S. (1971). La estructura de las Revoluciones Científicas. Santa Fe de Bogotá: Fondo de Cultura Económica.
- López de George, H. (1994). “Investigación, sistematización y evaluación de las experiencias socioeducativas”. Revista de Educación y Ciencias Humanas, (2) 7 - 20.
- Lewin, K. (1946). “La Investigación - Acción y los Problemas de las Minorías”. En S.M. Cristina (Dir.) La Investigación - Acción Participativa: Inicios y Desarrollos. (pp.13 - 25). Madrid: Popular.

- Medina, S. (1994). La sistematización: una herramienta para aprender, crecer y transformar. Caracas: CECODAP.
- Padrón, G. J. (2000). "La estructura de los procesos de investigación". Revista Educación y Ciencias Humanas. (15) 7 – 30.
- Pérez Serrano, G. (1994). Investigación Cualitativa Retos e Interrogantes I: Métodos. Madrid: La Muralla.
- Quiróz, M. T. y Morgan, M. (1988). "Sistematización: un intento manual y una propuesta de operacionalización". En: La sistematización en los proyectos de educación popular. (CEAAL).
- Savater, F. (2001). La educación en relación con la ética y construcción de valores para una mejor ciudadanía. Conferencia Magistral y Rueda de Prensa presentada en la Universidad Metropolitana. Caracas.

Reseña del Foro sobre la Ley Orgánica de los
Espacios Acuáticos e Insulares

El 15 de noviembre de 2001 se realizó en el auditorio de la sede de la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Marítima del Caribe, el Foro “Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares”, durante el cual se presentaron interesantes ponencias sobre diferentes aspectos de esta Ley.

El acto de instalación estuvo a cargo del Director de Investigación y Postgrado, Profesor José Gaitán Sánchez quien luego de algunas palabras introductorias, destacó el trabajo que han venido realizando algunos profesores e investigadores de la UMC, conjuntamente con la Coordinación de la Línea de Investigación “Derecho Marítimo”, en torno al análisis de la nueva legislación marítima venezolana.

La primera de las ponencias titulada “Introducción al estudio de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares” fue dictada por el Profesor Gustavo Omaña Parés, quien inició su intervención haciendo la crónica de los acontecimientos que precedieron la entrada en vigencia de la Ley para luego ilustrar a la audiencia sobre la estructura y contenido de ésta.

Seguidamente, intervino la Profesora Patricia de Mayda con la ponencia “Aspectos Tributarios contenidos en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares” en donde revisó con todo rigor académico las normas de carácter fiscal que se encuentran presentes en la Ley, confrontándolas con las normas tributarias presentes en la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional.

Ya en horas de la tarde, el Profesor Francisco Villarroel Rodríguez presentó la ponencia: “La Autoridad Acuática” en la que destacó la creación del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos haciendo especial énfasis en las competencias que le fueron otorgadas.

A continuación, el Profesor Ramón Castro Cortez realizó una disertación sobre: “La Jurisdicción Acuática” en la que resaltó la creación de los tribunales marítimos que habrán de ventilar las controversias relativas a la navegación y al comercio marítimo que se susciten en el país.

Por último, la Profesora Yenette Vega Alvarez intervino con la ponencia: “Aspectos ambientales contenidos en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares”, en la cual hizo un análisis de algunas normas de la Ley a la luz de los principios ambientales reconocidos internacionalmente.

El cierre del Foro fue hecho por la Coordinadora de Investigación de la UMC, Profesora Mery Rosales Ovalles, quien aprovechó la oportunidad para agradecer al Comité Organizador y a todos los asistentes al evento.

Finalmente, es importante destacar que el Foro “Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares” contó con una numerosa concurrencia de participantes provenientes tanto del sector público como del sector privado.

Esta publicación se terminó de imprimir en
abril de 2002,
en las prensas de
Magraphi Impresores, C.A.,
en la ciudad de
Caracas, Venezuela.