ISSN: 13179101 Dep. Legal: pp 199802DF4000

Vol. 9 (1), 2006
(fin del volumen)

Doctum

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

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

Doctum

Revista Venezolana de Investigación Marítima **ISSN: 13179101**
Venezuelan Journal of Maritime Research **Dp. Lg.: pp 199802DF4000**

Vol. 9 (1), 2006 (fin del volumen)

DIRECCION
Miguel López García

COORDINACION GENERAL
Mery Rosales Ovalles

REVISION Y ESTILO
Luis Enrique Gavazut Bianco

ARBITRAJE
Miguel López, Miguel Piñango, Beatriz Perdomo, Alfredo Viso, Reynaldo Montes de Oca, Carlos Ramírez, Santiago León, Pedro Rodríguez, Félix Mayora, Lyzzi Davalillo, Oscar Rodríguez, Lya Neuberger, María del Cielo Sánchez, Manuel Pérez, Pío Hernández

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

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

Para suscripciones y correspondencia dirigirse a: Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, Dirección de Investigación y Postgrado, 3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Caracas, Dtto. Capital, 1060 - 027, Venezuela. Tlf: (58)(212)3500120. Fax: (58)(212)2580317. Correo: webmaster@umc.edu.ve. Sitio: http://mail.umc.edu.ve/investigacion/index.htm. **Suscripción anual**: US$ 30 al tipo de cambio oficial. **Precio por ejemplar**: US$ 20 al tipo de cambio oficial.

© 2007 Universidad Marítima del Caribe

Portada: Universidad Marítima del Caribe
Diseño/Diagramación: NeoAnálisis, C.A. / Tlf.: 0212.344.51.19 / www.neoanalisis.com
Impresión: Magraphi Impresores, C.A.

ISSN: 13179101 Dep. Legal: pp 199802DF4000

Vol. 9 (1), 2006
(fin del volumen)

Doctum

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

Contiene el Indice del Volumen

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

Doctum

Revista Venezolana de Investigación Marítima **ISSN: 13179101**
Venezuelan Journal of Maritime Research **Dp. Lg.: pp 199802DF4000**

Vol. 9 (1), 2006 (fin del volumen)

AUTORIDADES RECTORALES

José Carlos Gaitán
RECTOR

Víctor Molina
VICERRECTOR ACADEMICO

Yensy Chárriz
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

Orlando Quintero
SECRETARIO GENERAL

DIRECCION DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

Miguel López García
DIRECTOR

Carlos Ramírez Arana
COORD. DOCENTE DE POSTGRADO

Mery Rosales Ovalles
COORD. DE INVESTIGACION

Lyzzi Davalillo Bolívar
COORD. CMI-MAESTRIA

Oscar Rodríguez Luna
COORD. CURSO DE OFICIALES

Lya Neuberger
Reynaldo Montes de Oca
Emma Peraza
Rosana Salama
COORDS. DE LINEAS DE INVESTIGACION

Editor Fundador: *MSc. Mery Rosales Ovalles*
Asistente al Editor: *Emperatriz Nieves*

Doctum

Vol. 9 (1), 2006
(fin del volumen)

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

ISSN: 13179101

CONTENIDO / *CONTENTS*

Editorial **3**

Actualidades / *Today Issues* **5**

Peraza E., Emma de la C.
La Mujer en las Actividades Marítimas / *Woman in the Maritime Activities* 7

Silva, Diamaris
La Responsabilidad Social asociada al Estado y a la Empresa Privada / *Social Responsibility associated to the State and to the Private Company*..... 23

Comercio, Logística y Transporte / *Commerce, Logistics and Transport* **33**

León Chen, Pablo Chong Men
Diseño de una Herramienta Programática para el Análisis de Costo y Selección en el Fletamento de Buques Tanqueros en Puertos Venezolanos / *Design of a Programmatic Tool for the Analysis of Cost and Selection in the Freightment of Ship Tankers in Venezuelan Ports*..... 35

León Chen, Santiago Y.
Sistema de Control de Gestión para las Operaciones de Recepción y Transferencia de Contenedores. Caso: Puerto de La Guaira / *Managment Control System for the Containers Reception and Transfer Operations. Case: La Guaira Sea Port*..... 61

Ponce Reyes, Gerardo
Puertos o Lugares de Refugio como Mecanismo para Prevenir o Mitigar la Contaminación Ambiental / *Ports or Places of Refuge as Mechanism to Prevent or to Mitigate the Environmental Pollution* 89

Macías Gómez, Dorelis
Multinacionalidad a Bordo. Un Fenómeno Complejo que trasciende la Gestión de la Seguridad Marítima / *Multi-nationality on Board. A complex phenomenon that goes forward the Safety Maritime Management*..... 115

Salama Benazar, Rosana
Cultura de la Seguridad Marítima y el Factor Humano / *Maritime Safety Culture and the Human Factor* 143

Doctum

Vol. 9 (1), 2006
(fin del volumen)

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

ISSN: 13179101

CONTENIDO / *CONTENTS* (cont.)

Derecho / *Law* **155**

Omaña Parés, Gustavo Adolfo
El Registro de Actividades Susceptibles de degradar el Ambiente y los Buques inscritos en Renave / *The Registry of Activities susceptible of degrading the Environment and the Ships registered at Renave* 157

Teoría y Metodología / *Theory and Methodology* **171**

Jaramillo Rivas, Milagros
Análisis Teórico de las Competencias Laborales y su Impacto en el Entorno Organizacional / *Theoretical Analysis of the Labor Competences and their Impact into the Organizational Environment* 173

Cedeño, Iván
Hacia una Interpretación del Concepto de Capital Social / *Towards an Interpretation of Social Capital Concept* 187

Institucionales / *Institutional Issues* **197**

Bastardo González, Jesús R.
Análisis del Sistema de Aprendizaje Interactivo a Distancia (SAID) en la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe / *Analysis of the Distance Interactive Learning System (DILS) at the Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe* 199

Normas para la Publicación de Trabajos / *Paper Publishing Rules* **211**

Normas para los Arbitros / *Arbitrage Rules* **213**

Doctum

Vol. 9 (1), 2006
(fin del volumen)

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

ISSN: 13179101

EDITORIAL

En virtud de la consolidación de Doctum como órgano internacional de divulgación científica, nos complacemos en ofrecer a nuestros distinguidos lectores, a partir de esta edición, un estilo renovado; celebrando el haber sido incluidos en los índices internacionales de publicaciones científicas Revencyt y Latindex. A tal efecto, ahora Doctum es conocida como la *Revista Venezolana de Investigación Marítima* / *Venezuelan Journal of Maritime Research*.

No obstante, más allá de la especialización en el campo marítimo, Doctum está llamada a integrar sinérgicamente los productos de conocimiento generados por la dinámica académica mundial y, en tal sentido, incluye de ahora en adelante una nueva sección, titulada "Teoría y Metodología", concebida para el planteamiento de artículos relativos a enfoques teóricos y metodológicos pertinentes al avance, desarrollo y difusión, desde los más variados paradigmas epistemológicos, de la investigación marítima y académica en general. Así mismo, flexibiliza sus criterios de selección de artículos para incluir estudios vinculados a la ampliación de la gama de programas académicos que está ofreciendo y se propone ofrecer la Universidad Marítima del Caribe, tales como Licenciatura en Administración, Ingeniería Ambiental, Ingeniería Informática y Licenciatura en Turismo, siempre que se relacionen con el sector acuático y actividades conexas.

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

Mery Rosales Ovalles

Actualidades

La Mujer en las Actividades Marítimas

Por: Emma de la C. Peraza E. *

ABSTRACT

Woman in the Maritime Activities

The purpose of this research is to point out the woman's advances in maritime life, focused on gender perspective and opportunities for both sexes, and pinpointing the participation of women on board. Traditionally, be marine was restricted to men; woman's presence was inconceivable; nowadays, the woman incorporation has become a world concern, that is why a number of institutions are planning new strategies for her inclusion. In this order of ideas, it was made an analysis to know the most relevant aspects about the woman's insertion in maritime activities through history, to know how has been her initiation-acceptance through time, and especially on board work. Nevertheless, according to the research of International Maritime Organization (OMI) and International Labor Organization (ILO), seamanship life has changed over the last years, improving their social life, as well as the sea people conditions. The methodological strategy used in this research was a documental one based on inquiry, gathering, organization, interpretation and presentation of data/information obtained through document analysis.

Keywords: Gender, Woman, Maritime Activities.

RESUMEN

Esta investigación tiene como propósito reseñar los avances de la mujer en el tiempo dentro del ámbito marítimo; enfocado bajo la perspectiva de género expresada en la igualdad de oportunidades para ambos sexos, donde se destaca la participación activa de la mujer a bordo; tradicionalmente ser marino estaba restringido sólo para varones; la presencia de la mujer era inconcebible; hoy en día la trascendencia de la incorporación de la mujer se ha convertido en preocupación a nivel mundial, consecuencia de ello son las estrategias que se plantean diferentes organismos para su inclusión. Asimismo se efectúo un análisis sobre los aspectos mas relevantes de la inserción de la mujer en actividades marítimas a lo largo de la historia, para conocer cómo ha sido su iniciación-aceptación en las diferentes

* Abogada (Universidad Santa María - USM). Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Marítimo (Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante - EESMM). Cursante de la Maestría en Transporte Marítimo Internacional (Universidad Marítima del Caribe - UMC). Coordinadora(E) de la Línea de Investigación en Derecho Marítimo (UMC).

épocas, especialmente en lo relativo al trabajo a bordo. No obstante, de acuerdo a estudios realizados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en estos últimos años ha cambiado la vida de la marinería, optimizándose su entorno social, así como las condiciones de toda la gente de mar, de uno u otro sexo. La estrategia metodológica utilizada en este estudio fue la investigación de tipo documental, basada en la indagación, recolección, organización, interpretación y presentación de datos e información sobre la temática tratada con fundamento en el análisis de documentos.

Palabras Clave: Género, Mujer, Actividades Marítimas.

LA MUJER EN LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS

La multiciplicidad de roles de la mujer, desempeñándose como madre, ama de casa, empleada, comerciante, empresaria, esposa, entre otros, no es nada novedoso. De lo cual se puede deducir que la mujer siempre se ha atrevido a romper modelos de conducta social con la finalidad de desarrollarse como humana. Muestra de ello es la participación de la mujer en el ámbito marítimo. En la actualidad, los organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), a través de sus convenios, instan a los gobiernos del mundo a la incorporación de la mujer en la actividad marítima, lo que para estas organizaciones se ha convertido en uno de sus objetivo de interés.

Para analizar la participación de la mujer en la actividad marítima con el transcurso de los años, es importante precisar los conceptos de género y trabajo, en especial el trabajo de la mujer a bordo, porque socialmente se han construido conceptuaciones y prácticas diversas para comprender y organizar el trabajo de los varones y mujeres.

GÉNERO Y TRABAJO

Partiendo de ciertas consideraciones y realidades, a través un proceso analítico se pretendió comprender el trabajo en las sociedades, encontrándose que el mismo tiene un carácter dinámico, cambiante en el tiempo y espacio, en relación con el enfoque de perspectiva de género, lo cual permitió identificar la inclusión diferencial de varones y mujeres en el trabajo, visualizando las diferencias en las actividades y tareas que ambos efectúan.

Trabajo

La palabra trabajo viene del latín *triplium*, que designa un instrumento de

tortura, y *tripaliere,* hacer sufrir en el *tripalium*. Trabajar significará entonces hacer sufrir por medio de la tortura. Etimológicamente, la palabra trabajar encierra el concepto de sacrificio, esfuerzo, sufrimiento, pena (Vatin, 1999).

> El verbo trabajar se usa a partir del siglo XII con el significado de "tormento, pena, sufrimiento", siendo también aplicado en ese mismo sentido a las mujeres en proceso de parto, como "trabajo de parto" (…) destaca la analogía del término trabajar con el proceso de parto como una manera de resaltar la importancia a la acción de transformación que estaría contenida en el trabajo (Maillefau, 1990).

> …el uso de la fuerza es el trabajo mismo (…) el trabajo es, en primer término, un proceso entre la naturaleza y el hombre (…) para transformarla y transformar su propia naturaleza (…) es un proceso social básico, dado que en él se producen, bajo una determinada relación entre los seres humanos, los bienes necesarios para la vida social (Mart, 1975, p. 130).

Señala Acevedo (2000) que es necesario crear instrumentos que permitan descubrir y visualizar el trabajo de las mujeres en la actividad económica, en la producción y en la reproducción. Las categorías habituales, como el registro estadístico, han soslayado la actividad femenina; no obstante, las técnicas metodológicas y analíticas de la historiografía pueden mostrar otra realidad, como por ejemplo la que se pone en evidencia a través de estudios documentales o de casos.

Cabe destacar que cuando se realizan estudios históricos se mantiene la asiduidad supeditada a procesos de evolución, transformación o reorganización y se corre el riesgo de plasmar como nuevos, cambios, formas o situaciones observadas.

Los abordajes teórico-conceptuales acerca del trabajo de las mujeres han evolucionado, creando nuevos conceptos y formas de análisis para dar cuenta de la complejidad del trabajo femenino, en un mundo dominado por una visión masculina del trabajo. Son importantes los aportes en las últimas décadas desde la Sociología, la Historia y la Economía (Borderías, 1997).

Género

Sobre género se escribe y se comenta con fundamento en normativas jurídicas como la Declaración de Beijing (IV Conferencia Mundial sobre la Mujer, septiembre de 1995), entre otras. En Venezuela, el Instituto Nacional de la Mujer es el organismo encargado del diseño de políticas dirigidas al género

femenino.

Género, enfoque de género, perspectiva de género, son términos y conceptos consecuencia de un proceso de evolución y expansión conceptual que se ha desarrollado en los últimos años. La connotación de género se ubica en las distintas ciencias humanísticas y científicas. La dimensión del concepto transciende de lo meramente biológico hasta el plano de las relaciones de poder y conflicto integrados con una visión de historicidad y transversalidad. El concepto de género dependerá de si el mismo se enfoca desde un punto de vista sociológico, psicológico, histórico, epistemológico…

Al respecto, señala Acevedo (2002) que según la gramática castellana el *género* está referido a un atributo de calidad o cualidad de o que corresponde al hombre, lo masculino, y lo que corresponde a la mujer, lo femenino. Es un concepto para diferenciar entre los hombres y las mujeres.

El uso del término se ubica en los años setenta para darle un carácter más cultural y jerárquico a las diferencias sociales entre los hombres y mujeres, sustituyendo el concepto de "roles de sexo" que se había empleado hasta entonces, para describir y explicar esas diferencias (Delphy, 1993).

Bourdie (1998) indica que las diferencias visibles entre los órganos sexuales masculinos y femeninos son una construcción social, enraizada en una visión androcéntrica; insiste en un principio de visión social que se construye sobre la base de la diferencia anatómica y esa diferencia social construida se convierte en un sustrato "naturalizado" de las relaciones de dominación; "…se da una relación social jerarquizada de dominación masculina sobre la mujer guindada y naturalizada en el sexo, reproduciendo una cosmovisión androcéntrica" (Bourdieu, 1998 p. 29).

La perspectiva de género propone una reorientación en los estudios de las mujeres que las mire en relación a su opuesto y de cómo se construye y se reproduce las relaciones sociales de sexo en estos espacios sociales. Y esto nos permite ir más allá de la descripción, a buscar las explicaciones de las desigualdades entre los sexos. El objetivo de todo movimiento de subversión simbólica es hacer un trabajo de construcción y destrucción simbólica para imponer nuevas categorías de percepción y apreciación (Acevedo, 2002). "Una nueva historia abrirá las posibilidades para la reflexión sobre las estrategias políticas actuales y futuras, para redefinir y reestructurar el género en una visión de igualdad política y social que incluya la clase y la raza" (Scout, 1988, p. 159).

No obstante, en el ámbito marítimo en los últimos 50 años también se han

generado cambios que permiten el acceso de un gran número de mujeres empleadas a bordo de la flota mercante mundial (OIT, 2003).

Por otra parte, se puede mencionar que la participación de las mujeres en las sociedades de los diferentes países del mundo no ha garantizado las mejoras de su calidad de vida, ni su reconocimiento en las múltiples contribuciones a sus pueblos, en la toma de conciencia de la situación de algunas mujeres del mundo, ni tampoco a sus luchas por vivir en un mundo con menos violencia, más justo, donde se reconozcan los derechos, donde haya menos discriminación y mayor igualdad en la distribución de las oportunidades para todos los habitantes de este planeta.

Las cifras emitidas por la ONU (2005) sobre la situación actual del nivel de pobreza de las mujeres en el mundo, reflejan que las mismas representan un 60% de los mil millones de pobres que existen en el mundo y en estos últimos veinte años se ha incrementado en un 50 por ciento el número de mujeres del campo que viven en absoluta pobreza; aunque existen diferentes factores que dependen de cada sociedad en particular, también reflejan las cifras de la ONU que aproximadamente entre tres y cuatro millones de mujeres son golpeadas cada año en el mundo; representan dos tercios de los adultos analfabetas en escala mundial; y 500 mil mueren cada año por complicaciones del embarazo.

Aunque no es nada nuevo indicar que las diferencias étnicas, lingüísticas, culturales, económicas y políticas han estado presentes siempre en el tiempo y en el espacio, más allá de las fronteras; no menos difícil ha sido la incursión de las mujeres en el mundo de las actividades marítimas, convirtiéndose en los últimos tiempos en un objetivo de interés para las Naciones Unidas (ONU), La Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), entre otros organismos internacionales. El propósito fundamental es conseguir la igualdad de oportunidades en el acceso del hombre y la mujer a la formación marítima y al empleo a bordo de los buques, lo cual invita a los gobiernos del mundo a que presten especial atención al respecto.

En ese mismo orden de ideas, la Comisión Interamericana de Puertos (CIP, 2005),

> …elaboró el Plan de Trabajo 2005, que incluye: habilitar una página Web bilingüe de éste; conformar redes nacionales y regionales sobre la participación de la mujer en el sector hasta lograr conformar la red hemisférica; realizar una encuesta para identificar las necesidades de la mujer en el sector y fomentar su integración; elaborar un plan anual de entrenamiento y adiestramiento; realizar un análisis

comparativo de las leyes nacionales portuarias para detectar elementos que afecten positiva o negativamente la integración de género; efectuar una reunión de trabajo y un seminario de entrenamiento durante la próxima reunión de la CIP en septiembre de 2005 en Venezuela; y preparar el Plan de Trabajo para 2006.

En estudios realizados por la OIT (2000, 2003, 2004), en algunas de las entrevistas a mujeres marinas, éstas indican que todavía en la actualidad adoptan medidas drásticas para evitar los acosos, incluyendo la alteración o "desfemenización" de su apariencia física; de hecho, una ingeniero llegó a afeitarse la cabeza. Otra mujer relató cómo tuvo que propinar un golpe a un primer oficial para lograr que saliera de su habitación. Aunque la discriminación y el acoso sexual han disminuido y llegarán a ser parte de la historia, todavía el acoso sexual representa una realidad para numerosas mujeres que trabajan en el mar. Esta forma de abuso puede ir desde el acoso verbal y los comentarios inapropiados, hasta la agresión física, aun cuando en este sentido se han adoptado políticas rigurosas. No obstante, es relevante mencionar que en el sector de transporte de mercancías a este tipo de cuestiones parece no prestársele atención; en cambio, se le da más importancia a aspectos tales como las prestaciones por maternidad y la disponibilidad de ciertos productos requeridos por las mujeres.

En esos mismos estudios se observó que a bordo de los buques las mujeres suelen experimentar dificultades para ser aceptadas inicialmente y se ven obligadas a demostrar su valentía, sus capacidades y su valor; si bien con el transcurrir del tiempo suelen ser capaces de integrarse en las tripulaciones, ser aceptadas y valoradas por sus compañeros.

Es de importancia resaltar los logros que en esta materia exhibe la Universidad Marítima del Caribe (UMC) en toda su estructura académica y, de igual manera, reseñar que en el año 2001, en el proceso de selección de aspirantes a la carrera de Oficiales de la Marina Mercante en dicha casa de estudios, se dio un hito con la incorporación de la mujer en los estudios náuticos en Venezuela, particularmente en la formación como oficiales femeninas para la flota mercante, bajo el fundamento de diferentes instrumentos legales, entre los que cabe destacar la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999), que a finales del siglo pasado, gracias a la lucha de las mujeres organizadas, incorpora en el ordenamiento jurídico venezolano la perspectiva de la igualdad de género; así como las normativas que garantizan el cumplimiento de los derechos humanos de las mujeres, tales como: la Ley sobre la Violencia contra la Mujer y la Familia, la Ley de Igualdad de Oportunidades para la Mujer, la Ley Orgánica para la Protección del Niño, Niña y Adolescente (LOP-

NA, 2000), la Ley Orgánica del Trabajo y su Reglamento (1997), entre otras.

Por otra parte, cabe destacar también las convenciones internacionales que protegen los derechos humanos de las mujeres, como son la Convención para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, (CEDAW, 1979), la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Convención de Belem Do Pará, 1994), la Declaración de Beijing y su Plataforma de Acción (1995); no pudiendo dejar de mencionarse la Resolución Número 14, inserta en el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW, 1978), en su forma enmendada de 1995 y 1997 (STCW-95).

EL TRABAJO DE LAS MUJERES A BORDO DE BUQUES

El proceso de trabajo en las distintas sociedades del mundo es dinámico y cambiante de acuerdo al tiempo y a los espacios. Comenta Acevedo (2002) que en relación con el trabajo y el género desde los años 80', y con mayor fuerza en los 90', han surgido nuevas categorías analíticas y conceptuales para explicar la ventaja social de las mujeres, fundada en las desigualdades sociales y las diferencias jerárquicas entre los sexos.

De este modo puntualiza Acevedo (2002) la perspectiva de género en el análisis del trabajo, permitiendo identificar la inserción diferencial de varones y mujeres en el mundo laboral, y visualizar las diferencias en las actividades y tareas que se ejecutan, así como abordar las relaciones sociales de sexo en el trabajo y sus consecuencias para varones y mujeres.

La participación de la mujer en el ámbito marítimo varía también en las diferentes regiones el mundo. De acuerdo a estudios realizados por la OMI (1992) se refleja estadísticamente que de los 1,25 millones de marinos activos a nivel mundial, sólo entre 1% y 2% son mujeres. La OIT (2000) estima que este porcentaje se mantiene aproximadamente igual para principios del siglo XXI.

En lo referente a mujeres a bordo en Europa, la cifra promedio es de 9,15%, con la máxima participación en Suecia y Dinamarca. En contraste, se reporta que para 1998 en países como India, de un total de 43.000 marinos registrados, sólo tres eran mujeres. Para 1990, Filipinas, que se considera el mayor empleador de marinos en el mundo, exhibía sólo 225 mujeres en una fuerza laboral de 230.000 marinos. A nivel de América Latina se suministran cifras ligeramente más elevadas; por ejemplo, en 2001 Brasil tenía 1.279 mu-

jeres marinos de un total de 119.835 (ILO/SIRC, 2003).

Asimismo se refleja la presencia de mujeres que trabajan en embarcaciones de pasajeros como personal de hostelería; un 23,6% de Europa Oriental, un 9,8% de América Latina y África, un 13,7% del Lejano Oriente y un 1,7% de Asia Meridional y Oriente Medio.

La OIT (1996, 2004), señala que el porcentaje en el sector de los buques cruceros es del 17% al 18% de la fuerza de trabajo. Un 94% de las mujeres se encuentran empleadas en buques de pasajeros (un 68% en transbordadores y un 26% en cruceros) y el 6% restante trabajan en buques cargueros (buques contenedores, petroleros, entre otros). Un porcentaje significativo de los más de 1,5 millones de marinos en el mundo se ve perjudicado por los cambios que corresponden al salario mínimo recomendado por la OIT para la gente de mar. En esta cifra se incluye el personal de aprovisionamiento y hostelería presente en buques de pasajeros y otras categorías profesionales, entre los que se incluyen los trabajadores a bordo de embarcaciones costeras. Diez países, a saber: Filipinas, Indonesia, China, Turquía, Federación Rusa, India, Estados Unidos, Ucrania, Grecia y Japón, centralizan poco más o menos el 60% de la gente de mar activa en el mundo.

LAS PRIMERAS MUJERES A BORDO A NIVEL MUNDIAL

Las primeras mujeres a bordo en la historia de la Marina Mercante mundial comienzan a realizar trabajos en el año de 1870, en los barcos a vapor, como limpiadoras y camareras; pero, los contratos se limitaban esencialmente a buques costeros y de pasaje. Para aquella época, que las mujeres participaran en las actividades marítimas era inconcebible, esta profesión era para los varones, no se podía creer que una mujer pudiera llevar vida a bordo y menos en las largas travesías, y que una mujer pudiera convertirse en oficial en un buque, ser capitana o jefe de máquinas, era inconcebible. Estos puestos estaban reservados para el sexo masculino. Aquellos días eran tan difíciles para las mujeres que por el sólo hecho de abordar un buque en calidad de esposas de algunos capitanes y que los acompañaran en los largos viajes, eran objeto de burlas, descontento por parte de la tripulación, siendo conocidos dichos buques como "fragatas gallinero”, en las que algunos marinos se negaban a navegar. Mucho menos frecuente era encontrar a mujeres como marinos de

alta mar (Red de la Mujer / Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte – ITF, 2003).

La Primera Mujer Marino de Cubierta

En 1931 se embarcó la finlandesa Lena Ringbom. Zarpó por primera vez a la edad de 16 años, constituyéndose así en una excepción. Para esa época se creía que el trabajo en el mar era demasiado severo para las mujeres, pero Lena Ringbom, nacida en noviembre de 1914, en Turku, Finlandia, demostró su voluntad y capacidad para cumplir con todos los trabajos que le correspondían a bordo. La actitud de la tripulación pasó de la sorpresa a la aceptación (Red de la Mujer / ITF, 2003).

Lena Rinbom a bordo

Fuente: Red de la Mujer / ITF, 2003.

La Primera Capitana

Fue hasta la primera mitad del siglo XX que el ser marino era una profesión sólo para hombres. No se imaginaba aún que la mujer alcanzara llevar vida a bordo de buques en los largos trayectos marítimos. Más vetusto era conseguir como oficial en un buque mercante a una mujer y lo más impresionante que obtuviera el grado de capitán. No obstante, en 1930 la joven rusa Anna Ivanova Schetinina, de 22 años, ingresaba como Oficial de la Marina Mercante Soviética. En 1935 alcanzó a ser Capitana Mercante y se distinguió en ese cargo durante la Segunda Guerra Mundial, cuando llevó su buque en

numerosos convoyes, en peligrosas travesías, uniendo su país con Estados Unidos y Canadá. A su retiro fue nombrada decana de las Academias Marítimas de San Petersburgo y Vladivostok, escribió dos obras sobre teoría y práctica de la navegación (Red de la Mujer / ITF, 2003).

Capitana Anna Ivanova

Fuente: Red de la Mujer / ITF, 2003.

En la foto aparece la Capitana Anna Ivanova vistiendo su uniforme, cuando recibió el homenaje que se le brindó en su nonagésimo cumpleaños, pasando a la historia de la Marina Mercante Mundial.

La Primera Jefe de Máquinas

Otra excepción en la marina mercante mundial es la británica Victoria Drummond, miembro de la Asociación de Oficiales de la Marina Mercante y de Aerolíneas, quien se convirtió en la primera mujer Ingeniero Jefe de Máquinas de la Marina Mercante Británica. Después de cinco años de aprendizaje aprobó el Certificado de Segunda Clase de Ingeniero Mercante, lo que le permitió ser Ingeniero Jefe. Durante sus 40 años de servicio en el mar, navegó en todo tipo de buques, incluido un período como ingeniero, a través del Atlántico, durante la Segunda Guerra Mundial (Red de la Mujer / ITF, 2003).

MUJERES MARINOS MERCANTES IBEROAMERICANAS

Chile

La primera mujer Oficial de la Marina Mercante Nacional de ese país es la Oficial Andrea Castro Rosales. Realizó sus estudios en el Instituto Profesional de Valparaíso. Su primera práctica la realizó a bordo del barco dedicado a la investigación marina "Abate Molina", del Instituto de Fomento Pesquero y, posteriormente, en la motonave Imperial, de los registros de la Compañía Sudamericana de Vapores (Red de la Mujer / ITF, 2003).

Andrea Castro Rosales

Fuente: Red de la Mujer / ITF, 2003.

México

Suscribimos lo expresado por los capitanes Leandro Castellón Anaya y Luis I. Muriel del Castillo. Tradicionalmente en México, como en muchos otros, la profesión de marino mercante estaba reservada únicamente para el hombre, no siendo sencillo que la mujer pudiera formar parte de la oficialidad de un buque; no obstante los obstáculos encontrados, en respuesta a los cambios que a nivel mundial estaban sucediendo, se decide en 1984 abrir las puertas de la educación náutica a la mujer mexicana. De esta forma inicia la historia de la mujer en la marina mercante de ese país. Ingresan al plantel Fi-

dena cuatro jóvenes que egresan en 1987, que son las capitanas Ada Lorena Dimas Rodríguez y Alejandra Lemus Oceguera, y las pilotos Victoria Martínez Ávila y Angélica Martínez Ávila; a ellas las han precedido 61 mujeres más, quienes son consideradas como dignas profesionales del mar y altamente competentes para llevar a cabo una guardia de puente o de máquinas. La mujer, como profesional, ha demostrado tener la misma capacidad y competencias que el hombre, haciéndose responsable de las tareas que se le asignan en función del puesto que desempeñen a bordo. En empresas del ramo o en la administración pública, con su comportamiento han logrado ganarse el reconocimiento y respeto dentro del ámbito marítimo y portuario. A partir de 1995 se realizaron los trámites y adecuaciones necesarios en los planteles de Mazatlán y Veracruz para recibir alumnas; a la fecha, se encuentran estudiando en diferentes grados, 43 estudiantes de sexo femenino. Todas las actividades, tanto en las escuelas náuticas como a bordo del buque escuela, son idénticas para alumnos y alumnas, no existiendo diferencia alguna por razón de su sexo. La mujer ha demostrado contar con las mismas habilidades en actividades que requieren un alto grado de disciplina.

La mujer mexicana ha sabido tomar el timón de su vida y ha ganado a pulso su lugar dentro de la Marina Mercante Nacional de ese país, no solamente por su dedicación y capacidad profesional, sino por los valores que ha demostrado tener al gobernar de manera conjunta tanto su buque como su familia, con principios de responsabilidad, respeto y confianza.

Comenta la Capitana Alejandra Lemus Oceguera:

> …he ejercido mi profesión con amor y respeto; estoy comprometida como mujer y profesional de la marina mercante en cumplir con probidad y honestidad todos los encargos y cargos que he recibido tanto en la administración pública como en la iniciativa privada.

Venezuela

En la historia de la Marina Mercante Nacional, por primera vez en la Universidad Marítima del Caribe (UMC) dos mujeres se embarcaron en un buque para realizar sus pasantías profesionales, como último requisito para obtener, en 2006, el título de Ingenieras Marítimas. Daniela Rodríguez González y Maryori Olivo Reyes realizaron sus pasantías a bordo de buques de la empresa naviera internacional Hanseatic, donde pusieron en práctica los conocimientos adquiridos. Estas jóvenes se han convertido en las primeras mujeres Ingenieras Marítimas egresadas de esa casa de estudios. El nombre de la carrera cambió a partir de la creación de la UMC en el año 2000; a los egresa-

dos de la antigua Escuela Náutica de Venezuela, se les confería el titulo de Licenciados en Ciencias Náuticas. La mención seleccionada por estas jóvenes fue la de Instalaciones Marinas, por lo que su responsabilidad dentro del buque será velar por el buen funcionamiento de la sala de máquinas. Sólo fue hasta el año 2001 cuando se permitió el ingreso de mujeres a la Marina Mercante Nacional (Mare Nostrum, 2005).

La Ingeniera Daniela Rodríguez (2005) expone la siguiente reflexión acerca de su profesión: “Es considerado un trabajo fuerte y atípico para una mujer, pero creo que esta mención abre muchas oportunidades de trabajo, no sólo a bordo, sino en tierra”.

Es importante destacar que en la Universidad Marítima del Caribe se han formado mujeres en las especialidades de Comercio Marítimo Internacional, en sus dos menciones: Derecho y Negocio Marítimo. Asimismo, esa casa de estudios amplió su oferta académica a nivel de pre y postgrado para incluir nuevas carreras dirigidas a ambos sexos.

Daniela Rodríguez González y Maryori Olivo Reyes

Fuente: UMC (2004).

Es propicia la ocasión para indicar que en Venezuela la mujer ha participado en diferentes áreas del sector marítimo, como en la actividad pesquera, lo que se documenta detalladamente en el trabajo de investigación presentado ante la UMC, que lleva por título: “Participación de la Mujer en el Desarrollo Pesquero del Recurso de Sardina en el Estado Sucre (Venezuela)” (Ignoto, 2004).

En relación con el papel de la mujer venezolana en la economía vinculada al mar y sus recursos, la Revista Elite, ya en época tan lejana como el año de

1948, exponía sobre el trabajo de las mujeres en la Isla de Margarita, lo siguiente: “Trabajadoras de alpargatas en Juan Griego y San Juan, tejedoras de Hamacas en Santa Ana, alfareras en El Cercado y en el Caserío Fajardo, escogedoras de perlas en Porlamar, tabaqueras en Los Millanes y en Las Cabreras, la mujer es la que da estabilidad e impulso a la economía de la isla”.

CONCLUSIÓN

Para finalizar, es de gran importancia señalar cómo la mujer, con sus esfuerzos y luchas, ha logrado incursionar en los diferentes contextos de las sociedades, logrando marcar precedentes y dejando así un camino abierto para otras mujeres del mundo, tal como fue el caso ocurrido en el año 1910 en Copenhague, Dinamarca, donde 129 obreras socialistas reclamaron 10 horas laborables e igualdad de salario. Ahora bien, el papel de la mujer en el ámbito marítimo ha evolucionado con tal dinamismo y crecimiento, que organismos internacionales se esmeran en fomentar su participación activa en las actividades de mar, aun cuando esta participación traerá cambios relevantes en los aspectos de seguridad marítima, específicamente en lo relacionado a transporte, en cuanto a diseño de los buques, lo cual representa una misma problemática para ambos sexos, la mujer por su condición innata de luchadora y por tenacidad es capaz de enfrentar situaciones de aventuras marítimas al igual que los varones.

Las mejoras en las condiciones de las mujeres en el mar están relacionadas igualmente con la optimización del ambiente de trabajo de toda la gente de mar de uno u otro sexo.

Bajo este mismo contexto, brevemente se puede expresar que al hacer estudios sobre la mujer, es necesario utilizar una metodología especial, enfocada desde la perspectiva de género, de acuerdo a la temática a tratar; es decir, el analizar el trabajo de las mujeres desde esta perspectiva significa interpretarlo para entender cuál es su verdadera participación en el mismo; visualizándolo en la producción y la reproducción, rescatando los valores en el campo económico, así como también contrarrestando la incidencia de la subestimación y subvaloración en el trabajo realizado por las mujeres y las relaciones de jerarquías en lo referente al sexo en el mundo laboral.

El trabajo es un derecho social y, por ende, una necesidad individual, la gente de mar de ambos sexos debe esforzase y luchar por mejorar las condiciones para favorecer la calidad de vida; por tales motivos, está llamada a re-

flexionar, buscar y lograr el mejoramiento de sus condiciones a bordo, y asimismo a contribuir con la conservación y mantenimiento de un planeta menos contaminado.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Facio, Alda (1995). *Cuando el Género Suena, Cambios Trae*. Mérida: La Escarcha Azul.

Acevedo, Doris (1998). Género y Flexibilización del Trabajo. *Cuadernos Mujer Salud No. 2. Revista de la Red de Salud de las Mujeres Latinoamericanas y del Caribe*. Santiago de Chile, 28-36.

Acevedo, Doris (2000). *El Trabajo y la Salud Laboral de las Mujeres en Venezuela. Una Visión de Género*. Carabobo, pp. 1-49.

Fidias Arias, G. (2004). *El Proyecto de Investigación*. 4ta. ed. Caracas: Episteme.

BIMCO/ISF (2000). *2000 Manpower update, the worlwide demand for and supply for seafarers*. Londres: autor.

Bordearías, Cristina; Carrasco, Cristina y Alemany, Carmen (Comps.) (1994). Las Mujeres y el Trabajo: Aproximaciones Históricas, Sociológicas y Económicas. En: *Las Mujeres y el Trabajo. Rupturas Conceptuales*. Madrid: Economía Crítica, pp. 17-109.

Delphy, Cristine (1993). Rethinking Sex and Gender. *Women's Study Int. Forum*, Vol. 16(1). USA, pp. 1-9.

Gardel, Delphine (1998). Perspectives Historiques. En: *Les Nouvelles Fronteires de l´inégalité hommes et femmes sur le marché de travail.* La Découverte: Mage, pp. 26-38.

Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2003). *Women seafarers, global employment policies and practices*. Ginebra: ILO/SIRC.

Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2004). *The global seafarer, living and working conditions in a globalised industry*. Ginebra: ILO/CIRC.

Organización Internacional del Trabajo (OIT) (1996/2004). Mujeres Marinas: ¿Contra viento y marea? [Documento en línea]. Disponible: http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/inf/magazine/49/wsea.htm.

Organización Marítima Internacional (OMI) (1978/1995/1997). *Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW-95)*. Londres: autor.

Organización Marítima Internacional (OMI) (2000). *Mujeres a bordo. Diez años de las mujeres de IMO en el programa de desarrollo*. [Documento en línea]. Disponible: http://216.239.37.104/translate_c?hl=es&sl=en&u=http:www.imo.org/InfoResource/mai...

Universidad Marítima del Caribe (UMC) (2005-2006). Dos Mujeres hacen Historia en la Marina Mercante Nacional. *Mare Nostrum*, vol. 9(6).

UNICEF / Consejo Nacional de la Mujer (CONAMU) (1996). *Conceptualización del Enfoque de Género en el Contexto Venezolano*. Caracas : autor.

Oficiales Mercantes (2005). [Documento en línea]. Disponible : http://www.oficialesmercantes.cl/mujer.htm.

Centro de Información de las Naciones Unidas. *La Situación de las Mujeres en el Mundo*. [Documento en línea]. Disponible: unicm@servidor.dsca.unam.mx.

La Responsabilidad Social asociada al Estado y a la Empresa Privada

Por: Diamaris Silva *

ABSTRACT

Social Responsibility associated to the State and to the Private Company

Many definitions exist on social responsibility, nevertheless, they all coincide with the idea according to which the social responsibility is the economic, social and environmental influence that an organization, either public or private, has about the society to which it belongs. It is characterized by two-dimensional approaches, which take into consideration the internal context (organization-worker-family) as well as the external context (local communities, clients, suppliers, consumers and universities), in order to construct a society committed to its population by means of the search of solutions that allow to improve the quality of citizen's life, to preserve the environment and to contribute to the sustainable development of the country. Departing from this, the present investigation has as intention to analyze the social responsibility, by the study of the participation of the State and of the private companies in the context of this world trend. Methodologically, this study corresponds to a documentary modality, with a bibliographical design, in search of extending and deepening the knowledge about this area mainly supported in sources of bibliographic and documentary nature. It can be concluded that Venezuela is immersed in the social trends appearing worldwide. Academicians, businessmen, governmental and not governmental organizations are acquiring commitments that go beyond the one that is relevant to their own businesses, making very important investments in directly or indirectly benefit of the population.

Keywords: Social Responsibility, State, Private Company.

RESUMEN

Existen muchas definiciones sobre responsabilidad social; sin embargo, todas coinciden en que la responsabilidad social es la influencia económica, social y ambiental que tiene

* Docente a Dedicación Exclusiva con categoría Agregado. Licenciada en Administración, Mención Gerencia Empresarial (Universidad José María Vargas – UJMV). Especialista en Finanzas de Empresas (UJMV). Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Marítimo (Universidad Marítima del Caribe – UMC). Magíster en Transporte Marítimo Internacional (UMC). Estudiante del Doctorado en Ciencias Gerenciales (Universidad Nacional Experimental Politécnica de la Fuerza Armada – UNEFA). Investigadora activa de la Línea de Investigación en Negocio Marítimo (UMC).

una organización, tanto pública como privada, ante la sociedad a la cual pertenece. Se caracteriza por su enfoque bidimensional, el cual toma en consideración el contexto interno (organización-empleado-familia) y el contexto externo (comunidades locales, clientes, proveedores, consumidores y universidades) a fin de construir una sociedad comprometida con la población mediante la búsqueda de soluciones que permitan mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservar el medio ambiente y contribuir al desarrollo sostenible del país. Partiendo de esto, la presente investigación tiene como propósito analizar la responsabilidad social, a través del estudio de la participación del Estado y de la empresa privada ante esta tendencia mundial. Metodológicamente, este estudio se inserta dentro de la modalidad documental, con un diseño de tipo bibliográfico cuyo propósito consiste en ampliar y profundizar el conocimiento del tema de estudio, con apoyo principalmente en fuentes bibliografías y documentales. Puede concluirse que Venezuela se encuentra inmersa en las tendencias sociales que a nivel mundial se plantean. Académicos, empresarios, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales están adquiriendo compromisos que van más allá del que tiene que ver con su propio negocio, realizando inversiones muy importantes que benefician directa o indirectamente a la población.

Palabras Clave: Responsabilidad Social, Estado, Empresa Privada.

INTRODUCCIÓN

La responsabilidad social se entiende como la influencia que tiene una organización, pública y/o privada, ante la sociedad a la cual pertenece. Esta influencia no sólo está dirigida mediante programas voluntarios de beneficencia, aunque así comenzaron las primeras experiencias, sino que puede estar circunscrita en una línea estratégica empresarial para participar en el proceso de desarrollo de los países, es decir, va más allá de la mera producción y comercialización de bienes y servicios que satisfagan las necesidades humanas. Es una relación de compromisos de cooperación con la comunidad en la solución de problemas, los cuales, en muchos casos, las organizaciones han contribuido a crear.

Es por ello que hoy en día este tema se encuentra sobre el tapete, convirtiéndose en un argumento de debate, no sólo en seminarios y encuentros regionales, sino en foros internacionales. Los orígenes de la responsabilidad social se remontan a los años treinta, pero no es sino hasta los años noventa que este concepto cobra mayor fuerza a consecuencia de la aparición de la globalización, el aceleramiento de la actividad económica, la conciencia ecológica y el desarrollo de la tecnología.

Las organizaciones empresariales, los profesionales, el estado y las entidades educativas están asumiendo posiciones de liderazgo que permiten combatir los flagelos que están afectando a la humanidad (problemas de con-

taminación ambiental, violencia, desorden social, pérdida de principios y valores, etc.), y se están replanteando la responsabilidad social de la empresa en todas sus dimensiones, a través del conocimiento del conjunto de obligaciones y compromisos, legales y éticos, tanto nacionales como internacionales, que se derivan del impacto de la actividad organizacional en el ámbito social, laboral, medioambiental y de los derechos humanos.

Este tema, que es una preocupación a nivel mundial, ha llevado a diferentes instituciones y organizaciones a desarrollar iniciativas para promover y fomentar el comportamiento socialmente responsable de las empresas, mediante el diseño de normas o recomendaciones que, si bien es cierto que no son de carácter obligatorio, no es menos cierto que concentran un compromiso por parte de los Estados adheridos para fomentar su desempeño y aplicación empresarial en sus respectivos países.

Dentro de estas iniciativas mundiales en el ámbito de la Responsabilidad Social de la Empresa se encuentran la publicación del Libro Verde sobre Responsabilidad Social de las Empresas de la Comisión Europea y el Pacto Mundial de la ONU, que abogan para que los gerentes adopten principios de derechos humanos, normas laborales y protección al medio ambiente.

En este contexto, las empresas se están preocupando por insertar en sus planes de negocio la responsabilidad social y la ética, a través del respeto y cumplimiento de la ley, el respeto de la dignidad de las personas y, por último, el respeto y la protección a los derechos humanos. Todo lleva a pensar que las directrices están enfocadas no sólo a generar mayores ganancias económicas para sus accionistas, sino hacia una empresa socialmente responsable.

IMPORTANCIA DE LA RESPONSABILIDAD SOCIAL

En los últimos años, se ha observado un incremento de la pobreza, deterioro del medio ambiente producto del aumento de la actividad económica, mayor compromiso del sector empresarial en mitigar los problemas sociales que afronta el país y un Estado promotor de la responsabilidad social con valores éticos y justos.

Sin embargo, esta lucha por un país más equitativo se remonta a siglos pasados, en los que las organizaciones conjugaban capital y trabajo para generar riquezas y beneficios en pro de los accionistas y en contra de los trabajadores, quienes se vieron sometidos con prácticas de la economía moderna cuyas condiciones eran explotar al hombre por el hombre. No obstante, a lo largo del tiempo, han surgido líderes empresariales que han actuado de ma-

nera distinta, a fin de cambiar el quehacer empresarial; por ejemplo, en el siglo XIX, el empresario Robert Owen junto con otros colaboradores demostró que el hombre es formado por su ambiente y si éste cambia favorablemente sus vicios serán suprimidos, lo que ayudará a lograr una producción eficiente y responsable a través de la introducción de diversas medidas de bienestar social (Bestratén y Pujol, 2003).

Estos modelos de actuación empresarial se han desarrollado y profundizado a lo largo del tiempo, con mayor énfasis a finales del siglo XX, a consecuencia del auge de la globalización en la que las directrices se enfocan no sólo a generar mayores ganancias económicas para los accionistas, sino hacia una empresa socialmente responsable.

En este sentido, la responsabilidad social abarca a los trabajadores, a la comunidad, a los consumidores, a los clientes, a los proveedores y al medio ambiente, así como el compromiso tanto del Estado como del sector privado.

El Estado, como principal responsable del bienestar y seguridad social, debe contemplar en el diseño de sus políticas públicas, estrategias sociales que incentiven la participación de los privados. Estas estrategias necesitan un "sostenimiento de condiciones a lo largo del tiempo para mantener, crear y transformar los soportes del desarrollo, con el propósito de alcanzar con éxito el largo plazo y poder llegar al futuro en los términos inicialmente previstos" (Mas, 2005, p. 61).

El sector privado, como organización que busca, además del éxito productivo, contribuir con su comunidad en el sentido más amplio, debe contemplar en su política empresarial el desarrollo de la sociedad de la cual forma parte, tomando y respetando las características, orígenes, identidad y valores imperantes en su contexto social.

Vives (cp. Bull, 2004), define la Responsabilidad Social como:

> …las prácticas de la corporación que, como parte de la estrategia corporativa, en complementariedad y apoyo de las más importantes actividades empresariales, busca evitar daño y promover el bienestar de "stakeholders" (clientes, proveedores, empleados, fuentes financieras, la comunidad, el gobierno y el medio ambiente) a través de cumplir con reglas, regulaciones y voluntariamente ir más allá de ellas.

De este concepto se desprende que la Responsabilidad Social va más allá de prácticas filantrópicas y del cumplimiento de las leyes y las normas que sobre el área imperen; es una relación de compromiso y de cooperación con

la comunidad en la solución de problemas, los cuales en muchos casos las organizaciones tanto públicas como privadas han contribuido a crear.

EL ESTADO COMO FACILITADOR DE LA RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL

Los cambios en los modelos de desarrollo registrados en la última década han transformado nuestra formación social y la participación del Estado, llevándolo a posicionarse como facilitador y promotor de la participación civil en las políticas públicas, conformando una compleja dialéctica de condicionamientos e influencias recíprocas entre el Estado y el sector privado.

Es por ello que América Latina se encuentra en un proceso de transformación económica, política, social y cultural, que se ha venido gestando con mayor énfasis hacia finales del siglo XX. Esta transformación va dirigida hacia el diseño e instrumentación de un modelo de desarrollo alternativo que involucre al Estado, a la Empresa y a la Sociedad.

Venezuela no se encuentra lejos de esta realidad social, ha diseñado directrices que subyacen en los principios y disposiciones de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y que están plasmadas en el Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social (PNDES) 2001-2007, Ier. Plan Estratégico Nacional de Desarrollo Social 2001-2007, que busca incrementar las posibilidades de que los sectores excluidos se incorporen al desarrollo social y económico. Una característica importante de la política social actual es el principio de transversalidad, mediante el cual se asume que los cuadros de vida de una población son el resultado de una confluencia de muchos factores y que, por tanto, los problemas deben ser abordados desde una perspectiva sistémica y global.

Tres líneas estratégicas se pueden identificar en la política social actual que, según Rodríguez (2006), responden a la necesidad de garantizar al ciudadano menos favorecido, su respectiva inclusión económica, política y social en el quehacer del país, tal como se expone a continuación:

1. *Democratización productiva*. Responde a la necesidad de garantizar la inclusión económica, mediante la creación del Ministerio de Economía Social, la creación del sistema microfinanciero con su respectiva ley, promoción de movimientos de nuevos emprendedores y fomento del cooperativismo, entre otros.

2. *Construcción de ciudadanía y capital humano*. Responde a la necesidad

de garantizar la inclusión social a través de programas como: las misiones Robinson I y II, la Misión Ribas, la Misión Sucre, el programa Simoncito, las escuelas bolivarianas, las escuelas técnicas, los Infocentros, la Universidad Bolivariana de Venezuela y la Misión Barrio Adentro.

3. *Participación y generación del poder ciudadano*. Responden a la necesidad de garantizar la inclusión política. Algunos programas que tienen que ver con esta estrategia son: cambios constitucionales y legales hacia una democracia participativa, la creación de espacios de participación como los Consejos Locales de Planificación Pública, la creación de los Comités de Tierras Urbanas, las Mesas Técnicas de Agua, los Círculos Bolivarianos, los Condominios Urbanos y los Comités Comunitarios de Salud.

Adicionalmente el Estado, a través de la nueva Ley del Servicio Comunitario del Estudiante de Educación Superior, busca que los alumnos, docentes y miembros de educación superior trabajen en conjunto a fin de satisfacer las necesidades de una comunidad, integrando y aplicando los conocimientos científicos, técnicos, culturales, deportivos y humanísticos adquiridos durante su formación académica.

En tal sentido, todos estos programas se encuentran sustentados en el marco del contexto dinámico y cambiante del Desarrollo Endógeno que contempla, según Mas (2005), dimensiones sociales, económicas, culturales, organizacionales, políticas, tecnológicas y éticas "…compartidas a largo plazo, que permean a través de las organizaciones, instituciones, cultura y medios para dar forma y organicidad (…) a la vida de una colectividad" (p. 51).

LA EMPRESA PRIVADA EN FUNCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD SOCIAL

Según la perspectiva clásica, la responsabilidad de la administración está dirigida a maximizar las utilidades, mientras que la perspectiva socioeconómica sostiene que la organización debe enfocarse, entre otros fines, a proporcionar el bienestar social, tomando en cuenta a los ciudadanos. Existen quienes opinan a favor de esta última afirmación, expresando que la responsabilidad social empresarial agregará valor a la organización a través de un aumento de utilidades a largo plazo, de una imagen corporativa más sólida y aceptada y, por ende, de una disminución reglamentaria por parte del gobierno. (Gitman y McDaniel, 2001).

La empresa de hoy en día desempeña un papel muy importante en la vida de las personas, no sólo porque es fuente de empleo y riqueza, sino porque

es un agente de desarrollo en las comunidades a las cuales sirve; esto último le obliga a comportarse como “buen ciudadano corporativo”, ajustada a la ética y el respeto por las personas y el medio ambiente.

Los administradores y empresarios de hoy en día toman decisiones organizacionales basados en lo que consideran bueno o malo, mostrando a sus empleados conductas aceptables o inaceptables y dictando las normas morales para su empresa. Estas normas se encuentran editadas y distribuidas a través de su código de ética, que no es más que las directrices o lista de metas y políticas que regirán a los empleados en cuanto al comportamiento hacia compañeros, clientes y proveedores.

Es por lo antes expuesto que Gitman y McDaniel (2001) relacionan el concepto de responsabilidad social a tres tipos de conductas:

1. *La conducta ilícita e irresponsable*: aquella en la cual las empresas conocen la ley y los códigos de ética, pero los violan, afectando con ello a la sociedad. Un ejemplo podría ser el caso de la Línea de Cruceros Royal Caribbean, que pagó una multa en dólares por arrojar desperdicios al océano durante el viaje de sus buques, violando de esta manera el Convenio para la Prevención de la Contaminación Marina por los Buques (MARPOL 73/78), el cual contempla la prevención de la contaminación de los buques por verter ilegalmente sustancias que afecten el medio ambiente marino.

2. *La conducta lícita pero irresponsable*: aquella en la cual las empresas conocen la ley y los códigos de ética y actúan a derecho, pero afectan a la sociedad; por ejemplo, las industrias tabacaleras no transmiten ninguna propaganda televisiva relacionada con sus productos (de acuerdo a la prohibición legal que al respecto impera en Venezuela), pero sin embargo siguen produciendo y colocando a disposición de adolescentes grandes cantidades cigarrillos.

3. *Conducta lícita y responsable*: en este rubro se encuentran la gran mayoría de las actividades empresariales, las cuales operan a derecho y asumen una responsabilidad social como eje transversal dentro de su organización. Ejemplos venezolanos relacionados con este punto podrían ser los siguientes:

- *CANTV*: asume el compromiso de proporcionarle a todos los venezolanos, sin exclusión, servicios de telecomunicaciones de calidad mundial.

- *BANESCO*: contribuye con proyectos educativos a través de programas de construcción, donación de material escolar y mobiliario a escuelas ubicadas en aquellas zonas donde lo necesiten.

- *POLAR*: promueve instituciones de beneficio o protección social en nueve áreas: agricultura, ambiente, ciencia, cultura, economía agro-alimentaria, desarrollo comunitario, historia de Venezuela, salud y donaciones.

Una empresa, aparte de tener responsabilidad social con el ambiente y la comunidad, tiene responsabilidades con sus empleados y clientes. Las organizaciones deben ofrecer trabajo estable a los empleados en un ambiente limpio, seguro y sin discriminación de ningún tipo, así como satisfacer a sus clientes a través de relaciones a largo plazo, ofreciendo productos y/o servicios de calidad.

Lo anteriormente expuesto lleva a postular que una empresa socialmente responsable es aquella que:

- Entiende que es parte de un sistema cuya acción impacta de manera directa e indirecta el entorno global.

- Ofrece bienes y servicios que responden a necesidades del mercado y que contribuyen al bienestar del consumidor.

- Mantiene un comportamiento ético y justo que va más allá del cumplimiento de la ley, convirtiéndolo en cultura organizacional.

- Brinda a los trabajadores condiciones de trabajo seguro y saludable.

- Respeta con celo el medio ambiente.

Así mismo, una empresa que ejerce su responsabilidad social obtiene, cada vez más, incentivos y beneficios que se traducen en:

- Beneficios económicos y sociales.

- Sensibilidad social, lo cual puede ser un elemento que la diferencie de otras empresas, impactando positivamente sobre sus niveles de competitividad.

- Deducciones significativas en el pago de impuestos.

REFLEXIONES FINALES

En el escenario actual se desarrolla la gerencia social como una gerencia diferente, la cual está relacionada, primero, con la optimización del rendimiento de los esfuerzos del Estado y los actores sociales en pro de la sociedad y, segundo, con la disminución de las carencias sociales por las cuales transitan en menor o mayor proporción los países a nivel mundial.

En este contexto, la sociedad en su conjunto espera que las empresas se involucren activamente en proyectos o iniciativas que beneficien a diversos grupos y, en este sentido, el gerente juega un papel importante al orientar, dirigir, tomar decisiones y lograr resultados que favorezcan al colectivo.

Este gerente debe ser capaz de transformar su visión simplista hacia una visión de complejidad, signada por la incertidumbre y el riesgo; sus esfuerzos deben dirigirse hacia el desarrollo de las capacidades de la comunidad, debe poseer excelentes capacidades de concertación y negociación, aptitudes para la gestión interorganizacional, actitud de aprendizaje permanente de la realidad, manejo de las nuevas fronteras tecnológicas en gerencia, vocación de servicio firme y compromiso a fondo con los objetivos a lograr (Pérez, s/f).

Al mismo tiempo, debe ser capaz de investigar y desarrollar propuestas en el área de responsabilidad social, monitoreando de cerca las experiencias nacionales e internacionales que contribuyan en la solución de los problemas de exclusión y desigualdad de la población.

Lo anteriormente expuesto indica que tanto el estado como el sector privado deben trabajar en función de generar un bien común, en el cual cada una de las partes participe activamente hacia la construcción y desarrollo de iniciativas que aporten soluciones a las problemáticas sociales del país.

La práctica gerencial se debe ajustar al desarrollo tanto del capital humano como del capital social, con el fin de revertir las grandes carencias del presente hacia grandes fortalezas en el futuro, y esto sólo puede lograrse si se fomenta una sociedad protagónica cuya base sea la participación de la comunidad organizada, el Estado y las empresas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

---------- (2004). El rol social de las empresas. *Revista Producto*. [Documento en Línea]. Edición 247. Disponible: http://www.producto.com.ve/249/notas/portada.html. [Consulta: mayo 11, 2006].

BANESCO, Banco Universal (2006). [Documento en Línea]. Disponible: http://www.banesco.com/acercade.asp?AD=RSP. [Consulta: mayo 11, 2006].

Bestratén, M. y Pujol, L. (2003). *Responsabilidad Social de las Empresas. Conceptos Generales*. [Documento en Línea]. Disponible: http://www.mtas.es/insht/ntp/ntp_643.htm. [Consulta: febrero 26, 2006].

Bull, B. (2004). *Responsabilidad social de las empresas: ¿Una solución para el desarrollo en América Latina?* [Documento en Línea]. Disponible: http://www.serbi.luz.edu.ve /scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-99842004012000002&lng=pt&nrm=iso. [Consulta: septiembre 24].

CANTV, Oficina Virtual (2006). [Documento en Línea]. Disponible: http://www.cantv.com.ve/seccion.asp?pid=1&sid=286. [Consulta: mayo 11, 2006].

Gitman, L. y McDaniel, C. (2001). *El Futuro de los Negocios*. México: Thomson Learning.

González, T. (s/f). *La responsabilidad social de la empresa… un buen negocio*. [Documento en Línea]. Disponible: http://www.monografias.com/trabajos13/bune/bune.shtml. [Consulta: mayo 10, 2006].

Kliksberg, B. (2003). *Hacia una Gerencia Social Eficiente: Algunas Cuestiones Claves*. Comunidad Virtual de Gobernabilidad. [Documento en Línea]. Disponible: http://www.gobernabilidad.cl/modules.php?name=News&file=article&sid=218. [Consulta: mayo 10, 2006].

López, C. (2006). *El rol del Estado en la responsabilidad social de las empresas: Un debate necesario*. [Documento en Línea]. Disponible: http://www.lasociedadcivil.org/uploads/ciberteca/investigacion_4_copy.pdf. [Consulta: julio 7, 2007].

Mas, M. (2005). *Desarrollo Endógeno: Cooperación y Competencia*. Caracas: Panapo de Venezuela.

Rodríguez, E. (2006). *Visión Sistémica de la Política Social Actual*. Ponencia presentada en el Seminario Perspectivas Sociales 2006, Caracas. [Documento en Línea]. Disponible: http://www.venamcham.org/Zip/persp_soc_fegs.pdf. [Consulta: mayo 11, 2006].

Universidad Antonio de Lebrija, Cátedra en Análisis de la Responsabilidad Social de la Empresa (2006). *El Concepto de Responsabilidad Social Corporativa o Responsabilidad Social de la Empresa*. [Documento en Línea]. Disponible: http://www.nebrija.com/responsabilidad-social/responsabilidad-social.htm. [Consulta: mayo 10, 2006].

Patín, G. (2004). Arte, Agricultura y Conocimiento. *Revista Dinero*. [Revista en Línea]. Edición 181. Disponible: http://www.dinero.com.ve/181/portada/informe.html. [Consulta: mayo 11, 2006].

Pérez, D. (s/f). *Retos Decisionales del Gerente del Siglo XXI*. [Documento en Línea]. Disponible: http://www.uft.edu.ve/postgrado/gerentia/Documentos_Gerentia_8/Archivos %20 PDF%20GERENTIA%208/GERENTIA-8_7_DP.pdf. [Consulta: julio 7, 2007].

Schermerhorn, J. (2002). *Administración*. México: Limusa.

Stelling (s/f). *Desafíos de la nueva gestión social*. Ponencia presentada en el Ciclo de Conferencias que se realiza semanalmente en la Casa Amarilla, Caracas. [Documento en Línea]. Disponible: http://www.mre.gov.ve/asoca/Conferencia/4.doc. [Consulta: mayo 11, 2006].

Stoner, J.; Freedman, R. y Gilbert, D. (1996). *Administración*. 6ta. ed. México: Pearson Educación.

Subarán, P. (s/f). El concepto de Responsabilidad Social de la Empresa. *Revista Económica*. [Revista en Línea]. Edición 10. Disponible: iies.faces.ula.ve/Revista/Articulos/Revista_10/Pdf/Rev10Sulbaran.pdf. [Consulta: mayo 9, 2006].

Wikipedia: La Enciclopedia Libre (2006). *Responsabilidad Social Corporativa*. [Documento en Línea]. Disponible: http://es.wikipedia.org/wiki/Responsabilidad_social_corporativa. [Consulta: mayo 10, 2006].

Comercio, Logística y Transporte

Diseño de una Herramienta Programática para el Análisis de Costo y Selección en el Fletamento de Buques Tanqueros en Puertos Venezolanos *

Por: Pablo Chong Men León Chen **

ABSTRACT

Design of a Programmatic Tool for the Analysis of Cost and Selection in the Freightment of Ship Tankers in Venezuelan Ports

This paper is aimed to the design of a programmatic tool that puts together the computer resources and the variables of the marine transportation, which shall create a technological platform of quick analysis and control for decision making, without losing the outlines of economic values, descriptive balances and competition capacity at the moment of making cost analysis and selection of the ship. This represents a contribution to the satisfaction of a necessity in shipping sector, with a impact favourable when structuring the costs in a Ship's Contract of Afreightment in the Venezuelan Oil Sector, given a more and more systematized world. It was a strategic vision to propose a friendly interface, with minimum training to the user, and without involving specialized technical personnel for their maintenance. This research is technical and professionally supported on documental material, market commercial software and the universal mean of transferring information, i.e Internet. The author expects to demonstrate the utility-benefit (cost/value) and the gain in time/resources/reliability to anyone who applies this tool, and at the same time that it will be diffused as a study and analysis tool which contributes to a pedagogic value for the user. This product has been created to be easy of upgrade and to maintain its competitiveness without an investment that implies important changes in its technological platform.

Keywords: Cost Analysis Technological Platform, Afreightment of Ship Tankers, Contract of Afreightment, Charter Party.

---

* Resumen de la Tesis de Grado presentada por el Capitán de Altura Pablo León Chen ante la Dirección de Investigación y Post Grado de la Universidad Marítima del Caribe, el 27 de julio de 2006, para optar al Grado Académico de Especialista en Transporte Marítimo. Tutor: Virgilio Verlezza.

** Capitán de Altura, Licenciado en Ciencias Náuticas, Mención Navegación (Escuela Náutica de Venezuela - ENV). Especialista en Transporte Marítimo (Universidad Marítima del Caribe - UMC).

RESUMEN

Este estudio está dirigido al diseño de una herramienta programática que fusiona los recursos informáticos con las variables del transporte marítimo, creando una plataforma tecnológica de rápido análisis y control para la toma de decisiones, sin perder los esquemas de valores económicos, balances descriptivos y capacidad de competencia al momento del análisis de costo y selección del buque, aportando una solución práctica para la satisfacción de una necesidad en el sector naviero, lo cual repercute favorablemente al momento de estructurar los costos en un Contrato de Fletamento de buque en el sector petrolero venezolano, frente a un mundo cada vez más sistematizado y globalizado. Proponer una interfase amigable, con mínimo entrenamiento al usuario y sin involucrar personal técnico especializado para su mantenimiento fue una visión estratégica. El trabajo está soportado, técnica y profesionalmente, con material documental, *software* comercial del mercado y el medio universal para la transferencia de información, como es Internet. Se espera demostrar la utilidad-beneficio (costo/valor) y ganancia en tiempo, recursos y fiabilidad ofrecida por esta herramienta a quienes la apliquen; a la vez que difundirla como una herramienta de estudio y análisis que aporte un valor pedagógico para el usuario, constituyendo un producto fácil de actualizar para conservar su competitividad sin requerimientos de inversión que impliquen cambios importantes en su plataforma tecnológica.

Palabras Clave: Plataforma Tecnológica para el Análisis de Costos, Fletamento de Buques Tanqueros, Contrato de Fletamento Petrolero.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como finalidad presentar una alternativa para responder a una problemática gerencial, destacándose la importancia y necesidad del diseño de una herramienta programática digital, en donde se considera variables operacionales, obteniéndose resultados confiables. Variables tan diversas como: características físicas y operativas de los puertos petroleros venezolanos; descripciones de buques tanqueros de una flota naviera petrolera; y nominaciones de carga del mercado petrolero. Todo con la finalidad de entregar un producto (propuesta) viable y operativo, haciendo uso de un programa de gestión de los recursos disponibles para lograr resultados cuantificables y confiables, en tiempo y espacio real. Los resultados del presente estudio sirven como sustento y base, tanto teórica como práctica, de las recomendaciones derivadas de los mismos, así como para poner a disposición de las empresas navieras esta herramienta programática, la cual les permite implementar mejoras drásticas y cuantificables en la eficiencia de sus análisis contables o comerciales.

Se maneja conceptos y terminología propias de cada una de las disciplinas del saber involucradas, en donde se conjugan los temas marítimos, legales y

comerciales, con los de la informática y programación, todos aceptados internacionalmente por las organizaciones e instituciones nacionales e internacionales, en su argot profesional correspondiente. Por lo tanto, es necesario que el lector se identifique con los temas tratados, al igual que con su terminología, para que logre comprender con claridad y profundidad los tópicos tratados.

La constante evolución social, económica y, muy particularmente, de la progresiva explotación industrial en los países desarrollados, aunado a la alta demanda de productos energéticos que se sucede en los países emergentes, han impulsado una mayor demanda de hidrocarburos y sus productos derivados, no antes visto, promoviéndose con ello la dinámica del comercio marítimo internacional, especialmente en lo referente a la demanda de tonelaje marítimo de los países productores de energía hacia los demandantes de la misma.

La dinámica del negocio marítimo, la fuerte competencia entre los navieros petroleros y participantes en el negocio, la alta tecnología imperante a la hora de las comunicaciones e informaciones y los continuos cambios en las variables de costos, hacen necesaria la utilización de un instrumento veloz, eficiente y amigable a la hora de analizar cuantitativamente todos los factores que inciden en la balanza contable para tomar la más asertiva decisión, ya que innumerables factores de difícil control generan interés y preocupación entre los distintos niveles corporativos de las empresas navieras, como son los analistas y gerentes, que pudiesen omitirse u olvidarse a la hora de confrontar los costos para visualizar un escenario económico real que permita luego ofertar, licitar o seleccionar el buque más idóneo a negociar o comercializar.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

El estudio y la práctica del Contrato de Fletamento es quizás el tema más complejo y ampliamente conocido dentro del campo del comercio marítimo. Ninguna otra institución jurídica y/o comercial lo supera en trascendencia, y su particularidad se destaca especialmente en el extenso campo del transporte.

Durante la Edad Media, de la costumbre de escribir lo convenido en una pieza de pergamino que se partía en dos porciones por medio de un corte aserrado, y cada uno de los interesados recibía solamente una parte del original, nace la expresión mediterránea de "Carta Partita", lo que significa "carta dividida", cuya versión anglosajona es la de "Charter Party".

La fase contemporánea en el perfeccionamiento del Contrato de Fletamen-

to se inicia con el establecimiento de las grandes líneas regulares de transporte marítimo. El progreso técnico y los requisitos de navegabilidad de los buques, el incremento de su tonelaje de transporte y la especialidad de la prestación de servicio a bordo, son elementos que van modificando la causa de los Contratos de Fletamento, que no es ya el uso de un buque definido, sino la realización de un resultado económico: el acarreo de las mercancías de un país a otro.

CONCEPTO DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

Es trascendental y pertinente mencionar en este momento el enfoque práctico y generalizado de los especialistas y, con ellos, de la doctrina jurisprudencial que ha venido sustentando el Contrato de Fletamento como aquel en el cual una de las partes (el fletante) se compromete con otra (el fletador) a prestarle un servicio de transporte (buque), por la contraprestación de una cuantía de dinero también fijado (flete).

En la práctica, todo transporte marítimo de mercancías ajenas efectuado en interés de terceros recibe el nombre genérico de fletamento, resultando por ello un tanto difícil una definición de este contrato al no existir un concepto unívoco de una expresión que, en términos generales, equivale a transporte marítimo. Así pues, la naturaleza jurídica del fletamento queda supeditada al transporte de las mercancías, considerándose al fletamento como el contrato genérico por excelencia, primordialmente porque la casi totalidad de las normas generales por las que se prescribe este tipo de contratación son de razonable aplicación en el transporte marítimo de mercancías.

EL MERCADO DE LOS FLETES PETROLEROS

El Mercado del Flete

Los fletes, en el transporte marítimo, se presentan en diferentes modalidades, dependiendo de que se hable de buques de línea o si se trata del mercado de los fletamentos o contratos. En ambos mercados, la estructura de fletes es bastante distinta y por ello también lo es la expresión “tarifa de flete”. En los buques de línea, dependiendo del tipo de carga, el flete se calcula basándose en el peso, volumen y valor del producto, y se fija a través de las llamadas “conferencias”.

En el mercado de fletamento o contrataciones los fletes se establecen por acuerdo entre los involucrados, dependiendo del tipo de contrato que conven-

gan (viaje, tiempo) o del volumen y tipo de carga a transportar.

La tendencia o estado actual del mercado es fijado por la balanza entre la oferta y demanda del servicio de buques. El mercado del flete es, por supuesto, dependiente del estado del mercado a nivel mundial, pero a veces es fuertemente resultante de ciertas circunstancias como las guerras, las huelgas, las estaciones climáticas, la producción de crudo, las tensiones políticas, etc. Otra variable importante que incide en el mercado de los fletes son las concesiones a los subsidios gubernamentales para los astilleros y/o diques. Quiere decir que hay una interrelación directa entre el mercado de nuevas construcciones de buques, el mercado de tonelaje de segunda mano y el nivel de los fletes, aun cuando no hay particulares detalles al respecto. Esto también significa que la construcción de nuevos buques y los desguases a los viejos buques también afectan el mercado de fletes.

El Mercado Abierto

Es aquel en donde el tonelaje es fijado viaje a viaje –es el llamado *Spot Market*- donde el demandante de transporte marítimo encuentra sus requerimientos de tonelaje adicional para completar todas sus demandas de transporte ocasional. Este mercado incluye también al sector *time charter*, como también al importante sector contractual a largo plazo en sus variadas modalidades.

Se ha estimado que cerca del 70% del volumen de bienes transportados por mar alrededor del mundo es transportado a través del mercado abierto.

El Mercado a la Vista

El mercado de fletes a la vista está conformado por los contratos por viaje, la cantidad de operaciones que se llevan a cabo en esta forma depende de la oferta-demanda de tanqueros, presentes para el momento en el mercado.

La necesidad de tanqueros -básicamente- proviene de entes muy poderosos y organizados, ejemplo las compañías petroleras, quienes recurren al mercado a la vista para satisfacer sus necesidades marginales.

Los buques que se dedican a este sector del mercado varían desde un 10% a un 20% del tonelaje total, dependiendo del estado del mercado, y por lo general se trata de buques pequeños y de más edad, ya que difícilmente un armador se aventurará a mantener su buque nuevo sin negocios por períodos, ya que ello es su respaldo de garantía financiera.

Los fletes del mercado a la vista, independientemente de los cambios a

ocurrir por contingencias, son vulnerables a las fluctuaciones estacionales. El mercado petrolero se ve sometido a presiones que se reflejan en el costo del transporte, bien sea por error o por acontecimientos de carácter político del mercado, por ello es fácil deducir que el mercado a la vista es muy voluble, derivándose así dos extremos: grandes pérdidas o jugosas ganancias; llegando a observarse que por crisis políticas algunos tanqueros han sido contratados hasta por más de 300 WS.

El Mercado por Período

Aquí se enmarcan las contrataciones a mediano y largo plazo. Suelen ser de un año en adelante. Cuando las proyecciones de fletes son de alza, las empresas aumentan sus requerimientos para lapsos más largos y por ello los armadores tenderán a subir los fletes; lo contrario se sucede cuando las proyecciones de fletes son bajas.

Las empresas petroleras dueñas de buques pueden estimar con mucha precisión los costos operativos y calcular los beneficios esperados por los armadores privados; por lo tanto, tienen la posibilidad de presionar sobre el mercado ordenando o fletando buques y/o rechazando de los armadores condiciones que suban los precios de las contrataciones a largo plazo. Por eso es lógico pensar que los fletes por períodos se basan en los costos (sobre todo en los de más largo plazo) evitando las especulaciones. Esto conlleva una ventaja para los armadores que consiste en evitarse la situación de estar constantemente tomando decisiones, como suele ocurrir con el mercado a la vista, y reduciendo el riesgo de una posible inactividad. Tampoco hay que olvidar que un contrato de fletamento firmado a largo plazo brinda la solidez y garantía necesarias para emprender nuevas construcciones. De allí que el armador, aun en época de auge, está dispuesto a aceptar a largo plazo tarifas menores a las que recibiría en el mercado a la vista.

El Mercado de Buques Tanqueros

Una de las particularidades del mercado de los buques tanqueros ha sido la pequeña cantidad de grandes fletadores, siendo éstos las poderosas empresas petroleras. Sin embargo, la cantidad de empresas privadas y de organizaciones establecidas que se ocupan del fletamento de buques tanqueros se ha incrementado considerablemente desde la mitad de los 70. Las áreas específicas y reducidas de carga son también típicas del mercado de buques tanqueros.

Las regulaciones internacionales para la seguridad de tanqueros son cada

vez más estrictas respecto a la contaminación por hidrocarburos, en donde todas estas reglas y regulaciones deben ser cumplidas por la mayoría de los armadores de buques tanqueros que se abocan a competir por los contratos de fletamento. También, desde la óptica técnica, el transporte petrolero es llevado a cabo –virtualmente- de la misma manera alrededor del mundo. Los fletadores de tanqueros, los armadores de tanqueros y los *brokers* de tanqueros trabajan en base a documentos ya elaborados y estandarizados; formatos que han sido influenciados por las compañías petroleras a lo largo de años.

El arte del contrato de fletamento está en encontrar el justo momento para fijar el correcto nivel del flete de acuerdo a lo prevaleciente en el mercado. Las fluctuaciones diarias, al igual que los cambios periódicos, normalmente ocurren muy rápidamente y con fuertes deflexiones que pueden cambiar la situación a extremos opuestos de una hora a la próxima. Debido al reducido número de participantes envueltos en la negociación de buques tanqueros, cualquier acaecimiento tiene grandes efectos, que a veces se traducen en que un simple factor puede afectar la condición final del mercado de ese día. Las comunicaciones constantes entre las partes involucradas son frecuentemente hechas con el auxilio de las computadoras, por su versatilidad y rapidez.

ELEMENTOS DE COSTOS EN EL FLETAMENTO

La negociación del buque siempre envuelve ciertos costos y riesgos asociados al tipo de contrato involucrado. Tanto armadores como fletadores deben determinar todas las variables relevantes antes de establecer el correspondiente contrato. Como costos implícitos, se remitirá primero a los Costos de Capital del Buque, que son intereses con respecto al bien y al capital externo (desde el punto de vista del flujo de efectivo, el repago de capital externo debe también ser señalado). El buque deberá se mantenido y reparado continuamente. El armador normalmente asegura al buque (casco y maquinaria) y P&I; combustibles, lubricantes y otros materiales consumibles tienen que ser tomados en cuenta, al igual que su mantenimiento, reparaciones y repuestos. El buque debe ser manejado por recurso humano, hay salarios envueltos, costos sociales, costos por enfermedades o accidentes, costos de viajes o traslados, costos por entrenamiento, entre otros. Pagos portuarios, paso de canal, pilotaje, faros, balizaje, lanchaje, remolcadores y demás derechos y cargos también deben ser pagados. Para la carga y la descarga deberán acordarse la modalidad de su costo y pagarse. Paralelo a esto, hay costos administrativos que dependen en lo extensivo del negocio, generalmente distribuidos en forma individual por el buque.

Excepto por la distribución de estos costos hay también riesgos a ser distribuidos. ¿Quién va a enfrentar los riesgos por pérdida de tiempo surgidos por impedimento de las condiciones atmosféricas durante la travesía o en puerto, por huelgas o eventos políticos? ¿O quién afrontará los riesgos por un mal flete del mercado? Cuando se hace el cálculo, es necesario prestar atención tanto en las posibles ganancias como en las posibles pérdidas.

Los costos pueden ser divididos en costos fijos, los cuales son únicamente influenciados cuando cesan las operaciones durante un largo período de tiempo; y los costos directamente por la operación. Los costos pueden también estar influenciados por la legislación en diferentes países.

CÁLCULOS DEL FLETE

Un cálculo de viaje no es una ciencia exacta y el trabajo es, por lo general, hecho bajo la presión del tiempo. No hay tiempo suficiente como para hacer investigaciones muy minuciosas o completas, y corroborar todos sus ítems. Desafortunadamente, también sucede que no queda tiempo suficiente para indagar sobre la estabilidad financiera de la contraparte. El viaje resultará ser también influenciado por circunstancias externas, las cuales sólo pueden ser consideradas dentro de los datos estimados en el momento de realizar el cálculo. También se trata de transferir términos y cláusulas del *Charter Party Form* o contrato pro-forma sugerido por los fletadores, a la figura de costos hacia la cuenta del armador. Por consiguiente, el armador juicioso puede alcanzar una combinación satisfactoria de las variadas cláusulas, términos y condiciones del contrato.

Las herramientas usadas en el trabajo del cálculo son: los registros que cubren pagos y cargas, tarifa, productividad en diferentes puertos por el manejo de las diferentes cargas, información sobre restricciones de calados y otras limitaciones, entre otras. Es necesario tener eficientes y confiables agentes portuarios alrededor del mundo, quienes deberán proveer información necesaria. Los armadores también disponen de una gama de bibliografía técnica en sus oficinas sobre temas variados, entre ellos sobre el manejo de la carga. Es útil y necesario en la fase de pre-cálculo trabajar de la mano con las personas involucradas directamente con el buque y que lo están supervisando. Son quienes hacen los arreglos de *bunker*, dan instrucciones al Capitán y quienes generalmente son los responsables por el desempeño del buque. Este *staff* operacional, que ha acumulado gran experiencia sobre puertos, buques y cargas, puede suministrar información útil, así como visualizar consecuencias prácticas y previsibles de costos.

WORLDSCALE
(NEW WORLDWIDE TANKER NOMINAL FREIGHT SCALE)

El concepto del esquema de la rata de flete tiene cerca de 60 años y tuvo su origen durante la guerra de 1939 al 1945, cuando el gobierno británico y luego el gobierno norteamericano requirieron embarcaciones y sus armadores recibieron compensaciones en base a una renta pro-rata diaria.

De este principio se originó el esquema de cobro para los buques tanqueros, en donde el armador recibirá el mismo beneficio neto diario con respecto a cualquier viaje que se lleve a cabo.

El nombre completo se menciona porque le infiere fortaleza a la palabra "nominal" y para enfatizar que esto era sólo durante períodos de control gubernamental en los que el esquema pretendía ser usado como cobro actual.

Bases para el Cálculo del Worldscale

Todos los cálculos llevados a efecto son hechos en dólares americanos por tonelada métrica (US$/TM) para una carga completa y un buque estándar basado en un viaje redondo (ida y vuelta) desde un puerto o puertos de carga hasta un puerto o puertos de descarga y su retorno hacia el primer puerto de carga usando los factores que aquí se describe.

Todos los factores mostrados son puramente nominales y sólo para propósitos de cálculo de la rata. Particularmente, el elemento fijo de US$ XX.XXX por día no pretende representar el nivel actual de los costos operativos, como tampoco producir ratas provenientes de entradas o márgenes de ganancia, bien sea para un buque estándar, como para cualquier tipo de buque de cualquier bandera.

1. Buque Estándar:

- Capacidad total (DWT):	75.000 TM
- Velocidad promedio de servicio:	14,5 nudos
- Consumo de *bunker* navegando:	55 TM por día
- Otros propósitos (no navegación):	100 TM por viaje redondo
- En puerto:	5 TM por puerto
- Grado de *fuel oil*:	380 cst

2. Tiempo en Puerto:

Cuatro días por viaje de un puerto de carga a un puerto de descarga; adi-

cionalmente se permite 12 horas por cada puerto extra que se incluya en el viaje. Aquí está incluido el *Laytime* de 72 horas mencionado en el Preámbulo B, Sección 2 (WS).

3. Elemento Fijo de Flete: US$ XX.XXX por día.

4. Precio del Combustible: US$ XXX,XX por toneladas.

Este precio hipotético simbolizado debe representar el promedio del combustible en el ámbito internacional para el *fuel oil* (que en el ejemplo sería de 380 cst) durante el mes donde se está aplicando el modelo, y avalado por algún ente como el *Cockett Marine Oil Limited of London*.

Se considera que el combustible esté disponible en todos los puertos al precio establecido y, para propósitos del cálculo de la cantidad de carga, puede asumirse que el 50% del total de combustible requerido para el viaje redondo es adquirido en el primer puerto de carga.

5. Costos Portuarios:

Los costos de puertos debe estar avalados por una Asociación Portuaria, y la rata de cambio usada para cubrir los costos en la moneda local debe llevarse a US$ usando la del promedio durante el mes donde se está aplicando el modelo.

6. Tiempo de Tránsito por Canal:

- 24 horas para cada tránsito por el Canal de Panamá.
- 30 horas para cada tránsito por el Canal de Suez.
- El millaje no es tomado en cuenta en ningún caso.

7. Abonos:

- Ningún abono es hecho por concepto de impuestos por flete o por impuestos por entradas, como tampoco por indicar si son a cuenta del armador o del fletador.
- Ningún abono es hecho por seguro marítimo adicional de casco y maquinaria. Tampoco por seguros por riesgos de guerra, el cual deberá ser considerado de acuerdo al área donde se navegue. Tampoco se toma en consideración los adicionales por viajes de o hacia Estados Unidos respecto a responsabilidad por contaminación de hidrocarburos (*oil pollution*).

- Ningún abono se hace por las desviaciones, cualquiera sea su razón.

8. Aprobación de Costos Portuarios:

Aun cuando algunos ítems deberán hacerse, el objetivo es incluir en las ratas de cálculos los abonos lo más real posible para todos aquellos ítems de costos portuarios que son encarados por el buque (a cuenta del armador), aun cuando sean avalados dependiendo de la cantidad cargada o descargada o por referencia al tiempo en puerto y muelle.

Pasos para el Cálculo del Flete

1. Costo Diario del Buque (*Daily Running Cost*):

DRC = US$ XX.XXX,xx

2. Tiempo de Viaje (TV):

En el negocio naviero petrolero el cálculo del tiempo de viaje se realiza de forma *round trip* (ida y vuelta).

Distancia en millas: (Puerto de carga – Puerto de descarga) x 2

Considerar:

- Velocidad en nudos.
- Tiempo de navegación.
- Tiempo en puerto de carga.
- Tiempo en puerto de descarga.

3. *Running Cost*:

Se obtiene de multiplicar el tiempo de viaje por el costo diario del buque.

RC = DRC x TV

4. Consumo y Costos del Combustible:

Navegando, en puertos de carga y descarga; en sus diferentes tipos, así: *fuel oil* y *marine diesel oil* (se debe recopilar la información muy actualizada, junto a sus proyecciones a futuro con las “consulting” para realizar este cálculo lo más veraz posible).

5. Gastos por Agenciamiento: para los puertos de carga y descarga.

6. Cálculo por Primas P&I (*antipollution*).

7. Cálculo del Flete “Break Even Condition” (No Pérdida No Ganancia):

En donde se suman los costos por combustible, portuarios, *running cost* y P&I (*antipollution*).

8. Cálculo del Costo Bruto del Flete (según el *Flat Rate* y *Worldscale*).

Costo del Flete = Flat Rate x WS x Tonelaje a Transportar

Flat Rate: tasa básica en US$ por toneladas métricas para determinar ruta de navegación, se halla en las tabulaciones del libro anual del “Worldscale” a través del puerto de carga y descarga, varía todos los años.

Worldscale: es el porcentaje de ganancia para el armador sobre el *flat rate*; este porcentaje variará diariamente de acuerdo a oferta y demanda. Puede hallarse a través de los reportes del mercado suministrados por agencias especializadas.

9. Ganancia Neta del Flete:

Ya habiendo calculado el costo bruto del flete en base al *Worldscale* del mercado, ahora se procederá a calcular la ganancia neta del flete, restando a la ganancia bruta el total de los costos del viaje.

Ganancia Neta = Ganancia Bruta – Total Costos del Viaje, ó

Ganancia Neta del Flete = Costo Flete (WS) – Cálculo del Flete BEC

10. Cálculo del “WS” del Buque Ofertado:

Tomando en cuenta que el WS del mercado es un indicador del porcentaje de ganancia que puede tener el armador sobre el *Flat Rate* en un momento determinado, puede calcularse el WS del buque ofertado (interés final de todo este procedimiento) y con ello poder compararlo y/o saber si el viaje proyectado será rentable o no.

$$\text{WS Buque Ofertado} = \frac{\text{Total Costo del Viaje}}{\text{TM a Transportar x } \textit{Flat Rate}}$$

11. Comparación:

Si los cálculos del WS arrojan resultados menores al WS del mercado, el buque resulta rentable, no siendo así si el indicador es mayor.

COSTOS

Objetivos de una Empresa Comercial

Toda empresa, cualquiera sea su naturaleza, persigue una serie de objetivos que orientan su actividad y ordenan el camino de sus acciones.

Estos objetivos son de diversas características y marcan el perfil y la visión del negocio; como por ejemplo:

- Obtener dinero.
- Desarrollarse.
- Mantenerse en el tiempo.
- Alcanzar nuevos mercados.
- Tener productos y servicios de buena calidad.
- Prestar servicios eficientes.
- Lograr la fidelidad de los clientes.

Uno de los objetivos empresariales más importantes a lograr es la "rentabilidad", sin dejar de reconocer que existen otros tan relevantes como crecer y agregar valor a la empresa. Pero, sin rentabilidad no es posible la permanencia de la empresa en el mediano y largo plazo.

Cuando se analizan los costos, ambos temas -costos y rentabilidad- tienen muchos puntos en común. Rentabilidad es sinónimo de ganancia, utilidad, beneficio y lucro. Para que exista rentabilidad "positiva", los ingresos tienen que ser mayores a los egresos. Lo que equivale a decir que los ingresos por servicios o ventas son superiores a los costos.

Por otra parte, sin rentabilidad es imposible pensar en inversiones, mejorar los ingresos del personal, obtener préstamos, crecer, retribuir a los dueños o accionistas, soportar situaciones coyunturales difíciles, entre otras ventajas.

Concepto General de Costos

Es todo aquel soporte o esfuerzo económico que se tiene que realizar para lograr un objetivo de tipo operacional, como por ejemplo: pagar los salarios al personal, comprar materiales, insumos o equipos, vender, prestar un servicio, obtener fondos para financiamientos o administrar la empresa.

Si no se logra el objetivo deseado, se afronta una pérdida. El servicio es-

tructurado y presto a ser ofrecido, pero no activado, es una pérdida.

Aplicaciones del Cálculo de Costos

El Cálculo de Costos se integra al sistema de informaciones indispensables para la gestión de toda empresa naviera y comercial.

El análisis de los costos empresariales es sumamente importante, principalmente desde el punto de vista práctico, puesto que su desconocimiento puede acarrear riesgos para toda empresa e, incluso, como ha sucedido en muchos casos, de arrastrarla hasta llevarla a la quiebra o desaparición.

Conocer el qué, el dónde, el cuándo, el cuánto, el cómo y el por qué pasó tal o cual error, permitirá corregir las desviaciones del pasado y preparar una mejor administración del futuro.

Los Cálculos de Costos se utilizan esencialmente para realizar las siguientes tareas:

- Fundamentar el cálculo del precio adecuado de los productos y servicios.

- Conocer qué bienes o servicios producen utilidades o pérdidas y en qué magnitud.

- Controlar los costos reales en comparación con los costos predeterminados (comparación entre el costo presupuestado contra el costo realmente generado post-cálculo).

- Comparar los costos entre:

1. Diferentes departamentos de la empresa.
2. Diferentes empresas.
3. Diferentes períodos.

- Localizar puntos débiles de una empresa.

- Localizar la parte de la empresa en donde -más urgentemente- se deben realizar medidas de racionalización.

- Controlar la incidencia de las medidas de racionalización realizadas.

- Diseñar nuevos productos y servicios que satisfagan las expectativas de los clientes y, al mismo tiempo, puedan ser producidos y entregados con un beneficio.

- Guiar las decisiones de inversión.

- Elegir entre proveedores alternativos.

- Negociar con los clientes el precio, las características del servicio, la calidad, las condiciones de entrega y el servicio a satisfacer.

- Estructurar unos procesos eficientes y eficaces de distribución y servicios para los segmentos objetivos de mercado y de clientes.

- Utilizarlo como instrumento de planificación y control.

DEPRECIACIÓN

La depreciación es un reconocimiento racional y sistemático del costo de los bienes, distribuido durante su vida útil estimada, con el fin de obtener los recursos necesarios para la reposición de los bienes, de manera que se conserve la capacidad operativa o productiva del bien. Su distribución debe hacerse empleando los criterios de tiempo y productividad, mediante uno de los siguientes métodos: línea recta, suma de los dígitos de los años, saldos decrecientes, número de unidades producidas o número de horas de funcionamiento, o cualquier otro de reconocido valor técnico, que debe revelarse en las notas a los estados contables.

Su incidencia es sobre bienes tangibles que se utilizan para desarrollar la actividad de las empresas, con una vida útil estimada superior a un año y que no estén destinados a la venta.

DISEÑO DEL PROGRAMA INFORMÁTICO

Introducción a la Creación de la Hoja de Cálculo

El diseño de la herramienta programática digital está basado en una aplicación integrada en el entorno Windows cuya función matriz es la realización de cálculos basados en datos introducidos en la misma. Esta función integral domina una amplia gama de fórmulas matemáticas, conjugadas en un amigable programa computarizado, de versátil operatividad, en donde se encontrará la herramienta gerencial clave para conjugar todas las variables operativas de carácter cuantitativo que abarcan los numerosos factores a analizar. Con ello se podrá lograr el manejo masivo de la información y la búsqueda de respuestas específicas.

Selección y Clasificación de las Variables Operacionales a ser analizadas

Siendo la variable una característica, cualidad o medida propia de sufrir cambios y/u objeto de análisis, medición o control en la investigación, se elaboró los siguientes listados, en los cuales se expone las variables que intervienen en el diseño del programa informático, así:

Cuantitativas Discretas

1.- Sum of years digits	4.- Vessel Depreciation (years)	7.- Ship Performance (days per year)
2.- Item	5.- Payment of Capital (years)	8.- No. & size Connections
3.- Year of Depreciation	6.- Year	

Cuantitativas Continuas

1.- Ship Cost	9.- %	17.- Provision Stores & Supplies
2.- Payment of Capital (US$)	10.- Percentage	18.- P&I Mutual Club
3.- Annual Interest Charges (%/US$)	11.- Percentage Vss. Nº 1 through 15	19.- Hull & Machinery Insurance
4.- Total Capital Cost to Pay (per year)	12.- Amount	20.- Classification Society
5.- Total Capital Cost to Pay (per day)	13.- Maintenance / Repair	21.- Survey
6.- Annual Depreciation	14.- Dry Dock	22.- Lub Oil
7.- Depreciation on 1st year throug 15 year	15.- Spare Parts	23.- Commissions
8.- Ship Cost (Total Depreciation)	16.- Crew Member / Manning	24.- Agency Fees

25.- Administrative

26.- Management Expenditure

27.- Personnel Expenditure

28.- Office Espenditure

29.- Total Operation Cost (per year)

30.- Total Operation Cost (per day)

31.- F.O. Consumption

32.- D.O. Consumption

33.- Brokerage / Broker(s)

34.- Cargo Tank(s) Cleanning

35.- Pilot Service (Canal/Maneouvring)

36.- Tug(s)

37.- Launching Service(s)

38.- Canal Toll

39.- Stevedoring

40.- Mooring

41.- Shifting

42.- Agency Fees

43.- Commissions

44.- Loading Port Toll. Port N° 01 / 02

45.- UnLoading Port Toll. Port N° 01/02/03

46.- Navigation Canal Toll Nº 1 (If apply)

47.- Total Voyage Cost

48.- L.O.A. (mts.)

49.- Beam (mts.)

50.- Draught (Summer/mts.)

51.- Draft with cargo nominated (mts.)

52.- Draft in Channel (mts.)

53.- BCM (mts.)

54.- K.T.M. (mts.) - Draft (mts.)

55.- Displacement (Summer)

56.- D.W.T. (Summer)

57.- U.K.C. (mts.)

58.- Free Board Summer (mts.)

59.- Moulded Depth

60.- L.B.P. (mts.)

61.- Pararell Body DWT (mts.)

62.- K.T.M. (mts.)

63.- T.P.C.I.

64.- D.W.C.C. (98% in M.T.)

65.- D.W.T. (Winter)

66.- Light Ship (Light ship displacement)

67.- G.R.

68.- N.R.

69.- Panama G.R.

70.- Panama N.R.

71.- Suez G.R.

72.- Suez N.R.

73.- Speed Loaded (Knots)

74.- Speed Ballasted (Knots)

75.- F.O. Consumption (Loading Port)

76.- F.O. Consumption (UnLoading Port)

77.- D.O. Consumption (Loading Port)

78.- D.O. Consumption (UnLoading Port)

79.- F.O. Consumption (Loaded / Nav)

80.- F.O. Consumption (Ballasted / Nav)

81.- D.O. Consumption (Nav)

82.- F.O. Consumption (Extra for Heating)

83.- F.O. Consumption (Anchorage)

84.- D.O. Consumption (Anchorage)

85.- A.P.I.

86.- Temperature

87.- Specific Gravity

88.- Volume (nominated) in Bbls. 60º

89.- Quantity (nominated) in M.T.

90.- (Un)Loading Rate

91.- Max. Load by Port Depth Restriction

92.- Berth Length or LOA (mts.)

93.- Max. Beam (mts.)

94.- Depth alongside (mts.)

95.- Max Berth Draft (mts.)

96.- Max. Channel Draft (mts.)

97.- Max. BCM (mts.)

98.- Max. Air Draft (mts.)

99.- Max. Desplacement

100.- DWT

101.- Minimun UKC (mts.)

102.- Max Vessel Free Board (mts.)

103.- Latitude & Longitude

104.- Anchorage Depth Area (m)

105.- Tidal Range & Flow (m)

106.- Dock Density

107.- D I S T A N C E (NM)

108.- Total Distance

109.- Length (NM)

110.- Transit Time Average (Hr)

111.- Max. Beam (mts.)

112.- Draft (mts.)

113.- Total

114.- Total Corr.

115.- DAYS

116.- TOTAL DAYS

117.- US$ per Ton

118.- BUNKER $

119.- TOTAL DAYS BUNKER CONSUMP.

120.- DAILY RUNNING COSTS (1 + 2)

121.- TOTAL VOYAGE TIME

122.- VOYAGE RUNNING COST (3 * 4)

123.- REAL STRUCTURE OF COSTS by TONS.

124.- PROPOSED PROFIT by TONS.

125.- PROPOSED FREIGHT IN US$/TONS.

126.- ADD FOR LAYTIME

127.- TOTAL FREIGHT ON BREAK EVEN C.

128.- "Point of Scale" of the published rate

129.- Market Worldscale (%)

130.- TOTAL FREIGHT OF RATE (WS & Flat Rate)

131.- TOTAL FREIGHT ON BREAK EVEN COND.

132.- TOTAL FREIGHT RATE (WS) - BREAK EVEN C.

133.- Vessel WS (%)

Cualitativas Dicotómicas

1.- Ballast Reception

2.- Slop Reception

3.- LP

4.- UP1

5.- UP2

Cualitativas Policotómicas

1.- DESCRIPTION

2.- VESSEL COST

3.- COMPANY COST

4.- LOADING PORT (VENEZUELA)

5.- UNLOADING PORT

6.- NAVIGATION FEES

7.- SHIP FIGURES

8.- LOAD PORT

9.- UNLOAD PORT 1

10.- Flag / Nationality

11.- Type

12.- DH / DB / SH

13.- Classification Society

14.- Cargo Segregation

15.- POSITION LIST

16.- CARGO (GRADE TO BE LOADED)

17.- Name

18.- TANKER BERTH DETAILS

19.- BERTH & CARGO

20.- Use

21.- Bunkering

22.- PORT DESCRIPTION

23.- Location

24.- Load Line Zone

25.- CONDITION

26.- RUNNING COST

27.- STRUCTURE OF COSTS

PRESENTACIÓN DE LA HERRAMIENTA

En las siguientes figuras se pueden observar algunas de las pantallas finales de diseño de la herramienta programática.

Ejercicio Práctico Buque N° 2

Date: 30 de Julio de 2006

CAPITAL COST

Item	DESCRIPTION	VESSEL N° 1		VESSEL N° 2		VESSEL N° 3		VESSEL N° 4		VESSEL N° 5	
1	Ship (Depreciation Code / Cost)	21	$10.000.000,00	10	$20.000.000,00	4	$35.000.000,00	2	$38.000.000,00	2	$45.000.000,00
2	Ship Depreciation (years/US$)	15	$2.200.000,00	15	$1.666.666,67	15	$1.166.666,67	15	$633.333,33	15	$750.000,00
3	Payment of Capital (years/US$)	15	$666.666,67	15	$1.333.333,33	15	$2.333.333,33	15	$2.533.333,33	15	$3.000.000,00
4	Annual Interest Charges (%/US$)	5,00%	$33.333,33	5,00%	$66.666,67	5,00%	$116.666,67	5,00%	$126.666,67	5,00%	$150.000,00
5	Other 1										
6	Other 2										
7	Other 3										
8	Total Capital Cost to Pay (per year)		$2.900.000,00		$3.066.666,67		$3.616.666,67		$3.293.333,33		$3.900.000,00
9	Total Capital Cost to Pay (per day)	365	$7.945,21	365	$8.401,83	365	$9.908,68	365	$9.027,83	365	$10.684,93

DEPRECIATION TABLE TO BE APPLIED

	DEPRECIATION METHODS	CODE	AMOUNT	CODE	AMOUNT	CODE	AMOUNT	CODE	AMOUNT	CODE	AMOUNT
CREDIT SUM OF YEAR DIGITS	Creciente sum of years digits on 1st	1	$83.333,33	1	$166.666,67	1	$291.666,67	1	$316.666,67	1	$375.000,00
	Creciente sum of years digits on 2nd	2	$166.666,67	2	$333.333,33	2	$583.333,33	2	$633.333,33	2	$750.000,00
	[illegible]	3	$250.000,00	3	$500.000,00	3	$875.000,00	3	$950.000,00	3	$1.125.000,00
	[illegible]	4	$333.333,33	4	$666.666,67	4	$1.166.666,67	4	$1.266.666,67	4	$1.500.000,00
	[illegible]	5	$416.666,67	5	$833.333,33	5	$1.458.333,33	5	$1.583.333,33	5	$1.875.000,00
	[illegible]	6	$500.000,00	6	$1.000.000,00	6	$1.750.000,00	6	$1.900.000,00	6	$2.250.000,00
	Creciente sum of years digits on 7th	7	$583.333,33	7	$1.166.666,67	7	$2.041.666,67	7	$2.216.666,67	7	$2.625.000,00
	Creciente sum of years digits on 8th	8	[illegible]	8	$1.333.333,33	8	$2.333.333,33	8	$2.533.333,33	8	$3.000.000,00
	Creciente sum of years digits on 9th	9	$750.000,00	9	$1.500.000,00	9	$2.625.000,00	9	$2.850.000,00	9	$3.375.000,00
	Creciente sum of years digits on 10th	10	$833.333,33	10	$1.666.666,67	10	$2.916.666,67	10	$3.166.666,67	10	$3.750.000,00
	Creciente sum of years digits on 11th	11	$916.666,67	11	$1.833.333,33	11	$3.208.333,33	11	$3.483.333,33	11	$4.125.000,00

Método de Depreciación Creciente por Suma de Dígitos en su 10° año.

Hoja de Trabajo No. 1 / Capital Cost

Date: 30 de Julio de 2006

OPERATION COST

Item	DESCRIPTION	VESSEL N° 1		VESSEL N° 2		VESSEL N° 3		VESSEL N° 4		VESSEL N° 5	
A	VESSEL COST	%	US$	%	US$	%	US$	%	US$	%	US$
1	Maintenance				$117.300,00		$83.500,00		$80.000,00		$111.300,00
2	Dry Dock / Repair				$98.200,00		$206.500,00		$102.600,00		$50.550,00
3	Spare Parts				$338.900,00		$429.550,00		$291.450,00		$232.750,00
4	Crew Member / Manning				$1.135.806,00		$1.135.806,00		$1.135.806,00		$1.135.806,00
5	Provision Stores & Supplies				$214.206,00		$234.900,00		$208.536,00		$203.536,00
6	P & I Mutual Club				$7.000,00		$12.500,00		$13.088,00		$15.000,00
7	Hull & Machinery Insurance				$8.000,00		$20.000,00		$20.000,00		$15.000,00
8	Classification Society				$31.000,00		$31.000,00		$31.000,00		$31.000,00
9	Survey				$3.500,00		$3.500,00		$26.800,00		$22.800,00
10	Lub Oil				$100.785,00		$127.600,00		$120.700,00		$100.785,00
11	Fresh Water				$12.000,00		$12.000,00		$12.000,00		$12.000,00
12	Other 1										
13	Other 2										
14	Other 3										
15	Other 4										
16	Total Vessel Cost		$0,00		$2.066.777,00		$2.276.856,00		$2.041.960,00		$1.938.527,00
B	COMPANY COST	%	US$	%	US$	%	US$	%	US$	%	US$
17	Agency Fees (Owner Agents)										
18	Administrative				$27.500,00		$38.000,00		$29.200,00		$32.500,00
19	Management Expenditure				$162.000,00		$170.000,00		$150.000,00		$150.000,00
20	Personnel Expenditure				$35.000,00		$35.000,00		$35.000,00		$35.000,00
21	Office Espenditure				$38.500,00		$38.500,00		$38.500,00		$38.500,00

Performance operativo del Buque proyectado para

Hoja de Trabajo No. 2 / Operation Cost

Date: 30 de Julio de 2006

SHIP FIGURES, POSITION LIST AND CARGO

Item	DESCRIPTION					VESSEL N° 1					VESSEL N° 2			
A	SHIP FIGURES	LOAD PORT 1	LOAD PORT 2	UNLOAD PORT 1	UNLOAD PORT 2		LP1	LP2	UP1	UP2	[illegible]	LP1	LP2	UP1	UP2
1	Name	Arroyo MB									[illegible]				
2	L.O.A. (mts.)	261,00					Si	Si	Si	Si	226,25	Si	No	No	No
3	Beam (mts.)	55,60					Si	Si	Si	Si	32,23	Si	No	No	No
4	Draught (Summer/mts.)	12,10					Si	Si	Si	Si	12,747	No	No	No	No
5	Draft with ORDER Nominated (mts.)	12,10				#¡DIV/0!	###	###	###	###	13,015	Si	No	No	No
6	Draft in Canal (mts.)	50,00				#¡DIV/0!	###	###	###	###	13,015	Si	No	No	No
7	B.C.M. (mts.)	183,00					Si	Si	Si	Si	18,28	No	No	No	No
8	K.T.M. (mts.) - Draft (mts.)	200,00				#¡DIV/0!	###	###	###	###	34,59	Si	No	No	No
9	Displacement (Summer)	92.000					Si	Si	Si	Si	82.355,38	Si	No	No	No
10	D.W.T. (Summer)						Si	Si	Si	Si	63.156,38	No	No	No	No
11	U.K.C. (mts.)	0,61					Si	Si	Si	Si		Si	Si	Si	Si
12	Free Board Summer (mts.)						Si	Si	Si	Si	4,672	No	No	No	No
13	Other 1						Si	Si	Si	Si		Si	Si	Si	Si
14	Other 2						Si	Si	Si	Si		Si	Si	Si	Si
15	Other 3						Si	Si	Si	Si		Si	Si	Si	Si
16	Other 4						Si	Si	Si	Si		Si	Si	Si	Si
17	Other 5						Si	Si	Si	Si		Si	Si	Si	Si
18	Flag / Nationality										Venezuelan				
19	Type										Oil Tanker				
20	Built										25/06/1993				
21	DH / DB / SH	Vessels must be DH to be accepted in venezuelan ports.									Double Hull				
22	Classification Society										Lloyd's Register				
23	Moulded Depth										18,633				
24	L.B.P. (mts.)										217,00				
25	Parallel Body at Summer D/WT (mts.)										143,00				
26	K.T.M. (mts.)										48,00				
27	T.P.C.I.										64,58				
28	D.W.C.C. (98% in M. T. / Excl. SLOPS)	Density: 0,8834									65.853,40				
30	Light Ship (Light ship displacement)										14.156,80				
31	G.T.										39.636,00				
32	N.T.										20.288,00				
33	Panama G.T.										40.797,24				
34	Panama N.T.										31560,59				
35	Suez G.T.										40.420,09				
36	Suez N.T.										35.300,09				
37	Speed Loaded (Knots)										14,50				
38	Speed Ballasted (Knots)										15,00				
39	F.O. Consumption (Loading Port)										3,00				
40	F.O. Consumption (UnLoading Port)										42,00				
41	D.O. Consumption (Loading Port)										3,00				
42	D.O. Consumption (UnLoading Port)										4,00				
43	F.O. Consumption (Loaded / Nav)										49,00				
44	F.O. Consumption (Ballasted / Nav)										49,00				
45	D.O. Consumption (Nav)										3,00				
46	F.O. Consumption (Extra for Heating)										6,00				
47	F.O. Consumption (Anchorage)										3,00				
48	D.O. Consumption (Anchorage)										3,00				
49	Cargo Segregation										3 Graded / 2 Valv				
50	Pumps (Quantity / Capacity)										3 x 2000 m³/hrs.				
51	Ballast System	System must be full operation to be accepted.									Si				
52	Crude Oil Wash System	System must be full operation to be accepted.									Si				
53	Ullage / Gauging System	System must be full operation to be accepted.									Si				
54	Inert Gas System	System must be full operation to be accepted.									Si				
55	Cargo Heating System	System must be full operation to be accepted.									Si				
B	POSITION LIST														
56	Place										Si				
57	Available										Si				
58	Other 1														
59	Other 2														
60	Other 3														
61	Other 4														
62	Other 5														
C	CARGO (GRADE TO BE LOADED)														
68	Quantity Nominated in M.T.	61.000,00	0,00												
69	(Un)Loading Rate	2.500,00	2.500,00	2.500,00	2.500,00										
70	Max. Load by Port Depth Restrictions	12,10	0,00			0,00		0,00			61.551,25		-22.943,75		
71	Last 1st Grade loaded										Lagomar				
72	Last 2nd Grade loaded										Lagomar				
73	Last 3rd Grade loaded										Lagotreco				
74	Other 1														
75	Other 2														
76	Other 3														
77	Other 4														
78	Other 5														

"Order" / Nominación(es) de carga

Restricciones de calado de los puertos de carga

Máxima carga a tomar de acuerdo a Restricción de calado del Puerto de Carg

Programmed & Designed by Pablo León Chen
Ver 1.1 -2006-

Hoja de Trabajo No. 4 / Ship Figures, Position List & Cargo

30 de Julio de 2006

Item	DESCRIPTION	Amuay Bay Berth Nº 4	Amuay Bay Berth Nº 5	Amuay Bay Berth Nº 6	Amuay Bay Berth Nº 7	Amuay Bay Berth Nº 8
A	TANKER BERTH DETAILS	Amuay M4	Amuay M5	Amuay M6	Amuay M7	Amuay M8
1	Berth Length or LOA (mts.)	213,00	213,00	213,00	261,00	261,00
2	Max. Beam (mts.)	32,00	32,00	55,00	55,00	55,00
3	Depth alongside (mts.)	12,20	13,10	13,10	11,80	13,10
4	Max Berth Draft (mts.)	12,20	13,10	13,10	11,80	13,10
5	Max. Canal Draft (mts.)	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00
6	Max. BCM (mts.)	91,50	100,00	100,00	103,00	103,00
7	Max. Air Draft (mts.)	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00
8	Max. Desplacement	64.000	64.000			92.000
9	DWT					
10	Minimun UKC (mts.)	0,61	0,61	0,61	0,61	0,61
11	Max. Vessel Free Board (mts.)					
12	Other 1					
13	Other 2					
14	Other 3					
15	Other 4					
16	Other 5					

Programmed & Designed by Cap. Pablo León Chen
Ver 1.1 -2006-

Hoja de Trabajo No. 5 / Port Description

Date: 30 de Julio de 2006

STRUCTURE OF COSTS

Item	DESCRIPTION	VESSEL Nº 1	VESSEL Nº 2	VESSEL Nº 3	VESSEL Nº 4	VESSEL Nº 5
A	RUNNING COST					
1	CAPITAL COSTS	$7.945,21	$8.401,83	$9.908,68	$9.022,83	$10.684,93
2	OPERATION COSTS	$0,00	$6.752,98	$7.415,52	$6.374,06	$6.073,69
3	DAILY RUNNING COSTS (1 + 2)	$7.945,21	$15.154,80	$17.324,20	$15.396,89	$16.758,62
4	TOTAL VOYAGE TIME	#DIV/0!	26,00	26,00	26,00	26,00
5	VOYAGE RUNNING COST (3 * 4)	#DIV/0!	$394.024,89	$450.429,21	$400.319,05	$435.724,06
B	VOYAGE COST					
6	PORTS & NAVIGATION	#DIV/0!	$651.720,20	$469.018,66	$487.941,25	$662.654,81
C	STRUCTURE OF COSTS ESTIMATED					
7	STRUCTURE OF COSTS by TONS.	#DIV/0!	$17,14	$15,40	$14,56	$18,01
8	PROPOSED PROFIT by TONS.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
9	Other 1					
10	Other 2					
11	Other 3					
12	Other 4					
13	Other 5					
14	FREIGHT IN US$ / TONS.	#DIV/0!	$17,14	$15,40	$14,56	$18,01
15	FREIGHT IN US$ / Bbls.	#DIV/0!	$2,41	$2,16	$2,05	$2,53

Hoja de Trabajo No. 8 / Structure of Costs

28			
29	D	REMARKS:	
30	16	Factor m³ per Tons.	0,8834
31	17	Factor Bbls per m³	6,2898
32	18	Quantity Nominated in Bbls.	434.319,45
33			
34			
35			
36			
37			

Cantidad calculada en Bbls a 60°, según factor en Renglones 30 y 31, para mayor precisión corregir con A.P.I. & Temperatura de la Carga.

Programmed & Designed by Cap. Pablo León Chen
Ver 1.1 -2006-

Hoja de Trabajo No. 8 / Structure of Costs (Cont.)

Date: 30 de Julio de 2006

WORLDWIDE TANKER NOMINAL FREIGHT SCALE (WORLDSCALE)

Item	DESCRIPTION	VESSEL Nº 1	VESSEL Nº 2	VESSEL Nº 3	VESSEL Nº 4	VESSEL Nº 5
A	BREAK EVEN CONDITION					
1	DAILY RUNNING COSTS (DRC)	$7.945,21	$15.154,80	$17.324,20	$15.396,89	$16.758,62
2	TOTAL VOYAGE TIME	#DIV/0!	26,00	26,00	26,00	26,00
3	VOYAGE RUNNING COST (RC)	#DIV/0!	$394.024,89	$450.429,21	$400.319,05	$435.724,06
4	VOYAGE COSTS	#DIV/0!	$651.720,20	$489.018,86	$487.941,25	$662.654,81
5	TOTAL FREIGHT ON BREAK EVEN CONDITION	#DIV/0!	$1.045.745,09	$939.448,07	$888.260,30	$1.098.378,87
B	WORLDSCALE (FLAT RATE)					
6	US$ / M.T.	$10,98	$10,98	$10,98	$10,98	$10,98
7	US$ / M.T. (extra)					
8	US$ / M.T. (extra)					
9	US$ / M.T. (extra)					
10	US$ / M.T. (extra)					
11	Miles (distance)					
12	Miles (extra distance)					
13	Miles (extra distance)					
14	Miles (extra distance)					
15	Miles (extra distance)					
C	MARKET WORLDSCALE	Jul 20th 2006	BY:	Tanker Bulletin Report		
16	"Point of Scale" of the published rate	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
17	Market Worldscale Reported		205,00	196,00	196,00	205,00
D	WORLDSCALE STRUCTURE OF COSTS					
18	TOTAL FREIGHT OF RATE (WS & Flat Rate)	$0,00	$1.373.049,00	$1.31[illegible]	$1.312.768,80	$1.373.049,00
19	TOTAL FREIGHT ON BREAK EVEN CONDITION	#DIV/0!	$1.045.745,09	$939.44[illegible]	$888.260,30	$1.098.378,87
20	TOTAL FREIGHT RATE (WS) - BREAK EVEN COND.	#DIV/0!	$327.303,91	$373.326,7[illegible]	$424.508,50	$274.670,13
E	VESSEL RANKED ON WORLDSCALE					
21	Vessel WS	#DIV/0!	156,13	[illegible]	[illegible]	163,99
F	CARGO NOMINATION					
22	Quantity to be Loaded in M.T.	61.000,00				

Cálculo del WS del Vessel Nº 2: Parámetro para analizar cuan competitivos o no estamos rankeados frente al mercado. Si los cálculos del WS del Buque resultan menores al WS del mercado el viaje será rentable, de lo contrario no.

Programmed & Designed by Cap. Pablo León Chen
Ver 1.1 -2006-

Hoja de Trabajo No. 9 / WorldScale

CONCLUSIONES

El presente Trabajo de Grado se enfocó hacia el diseño de un programa digital informático que brindará al empresario, profesional y/o analista de cos-

tos de Buques y Fletamento del área petrolera un conjunto de conocimientos avanzados y multidisciplinarios, a la vez que les servirá de apoyo al momento de la toma de decisiones, acercándoles a través de la herramienta informática digital de Microsoft Excel XP con un programa adecuado para organizar la información, analizarla y, finalmente, optar por la mejor de las alternativas posibles al momento de la negociación en el mercado marítimo.

Encontrarán una herramienta técnica-gerencial que permite incrementar la eficiencia al momento de elegir entre diferentes opciones comerciales en el negocio del fletamento de Buques Tanqueros, pensada para reducir y optimizar los tiempos de trabajo. El programa digitalizado ocupa no más de 350 Kb de espacio de memoria, siendo lo suficientemente pequeño como para almacenarse en cualquier PC de escritorio, portátil y hasta de bolsillo, pero enormemente poderoso y versátil como para manejar todas las variables vitales que se necesita en el negocio petrolero marítimo, con la ventaja de poder ser actualizado, modificado y/o adaptado por cualquier usuario autorizado a través de una clave de acceso. Mediante esta herramienta se sincroniza, maneja y analiza conceptos profesionales que brindan un panorama infinito de opciones, con su gama de resultados en forma instantánea, en donde no existen decisiones bajo parámetros de incertidumbre, ya que se eliminan los riesgos, errores u omisiones en los análisis y cálculos.

Comparar y ponderar alternativas de proyectos de tonelaje; obtener valores que maximicen la función de beneficio del *Worldscale*; calcular la utilidad máxima de un buque al controlar sus variables de costos; evaluar proyectos para posibles inversiones en los insumos de la flota; registrar pagos y/o deudas pendientes o a futuro; controlar el flujo de cobros de contratos; realizar pronósticos del mercado por la metodología de cálculo lineal; evaluar las cuotas de pago de un préstamo; calcular los intervalos o pagos de cobranzas; realizar un análisis de costo de un buque o de una flota en particular; saber la incidencia contable de las diferentes alternativas de costos de depreciación de un buque; entre muchas otras, son algunas de las bondades que puede tenerse a la mano con sólo introducir los datos correctos y pulsar una que otra tecla del ordenador, disfrutando así de todo ese mar de información estratégica.

Finalmente, debe señalarse que, aunque la toma de decisión más beneficiosa de todas no es potestad y responsabilidad de un sólo individuo dentro de la gerencia naviera, se espera que este programa le brinde la herramienta justa a los responsables para optar por la mejor de las decisiones posibles, considerando el contexto y optimizando sus tareas de la mano de las soluciones a través de esta nueva herramienta programática para el análisis de costo

y selección en el fletamento de buques tanqueros en puertos venezolanos.

RECOMENDACIONES

La evolución en las negociaciones comerciales, así como la evolución en las plataformas tecnológicas, nunca dejarán de crecer y causar asombro. Si no se las conoce, si no se las utiliza, forzosamente habrá de quedarse marginado sin su disfrute y beneficio, pero otros lograrán situarse en la cresta de esa ola y aventajarán a sus competidores, sacándolos del mercado.

La intención del autor es la de estimular e impulsar el uso masivo de la tecnología de la informática en el empresariado naviero, que le proporcionen estabilidad e interacción con cualquier miembro de su organización, independientemente del lugar donde se encuentre, y sin necesidad de altos costos tecnológicos y/o dependencia de entes externos.

A medida que, profesionalmente, se acepte los avances de la informática y computación, se recortará esa brecha o desigualdad para situarse en una equidad competitiva, a muy corto plazo, de aquellos que ya han ido acoplando en sus organizaciones estas ventajas.

Una hoja de cálculo matemático bien diseñada, formulada u operada pudiese ser la diferencia entre una negociación pura, sencilla y limpia a otra traumática, tediosa y complicada, en donde sincronizar las informaciones pudiese significar la obtención de un sustancioso contrato comercial o ampliar el margen de ganancia. Sólo tiene que plantearse la meta de aprender de sus ventajas y beneficios a través de un corto, pero rendidor entrenamiento profesional en el programa de esta hoja de cálculo matemático, poniendo la imaginación y conocimiento en el trazado de diseños y realizaciones ante necesidades y requerimientos de la empresa u organización a la cual se pertenece, y hasta del propio quehacer personal.

Sistema de Control de Gestión para las Operaciones de Recepción y Transferencia de Contenedores. Caso: Puerto de La Guaira

Por: Santiago Y. León Chen

ABSTRACT

Managment Control System for the Containers Reception and Transfer Operations. Case: La Guaira Sea Port

The present investigation consists of designing a management control system for the container reception and transfer operations at La Guaira sea port. The study carried out corresponds to a non experimental design, focused on the field research, at an exploration-descriptive level, in the modality of feasible project. The population was made up of 54 individuals who comprise the port operation management in the Puertos del Litoral Central, PLC, S.A. company. The results obtained were: (a) lack of operational information, (b) emphasis in the bureaucratic control and the control for the results, (c) identification of the components and elements to establish the system structure and (d) factibility of the design in the relationship resources-profit. The conclusions of the study are synthetized in two aspects: (a) supply operational information and (b) serve as a tool of support and control, using as a base the management information system. In this way, the recommendations point to the initiative and changes of paradigms, in order to incorporate the management control system as a dynamic element to the logistic platform in the creation of added value for the flow of containers and the increasing value of cargoes.

Keywords: Management Control System, Containers Operations, La Guaira Sea Port.

RESUMEN

La presente investigación consiste en diseñar un sistema de control de gestión para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira. El estudio realizado corresponde a un diseño no experimental, bajo la orientación de una investigación de campo, con nivel exploratorio-descriptivo, enmarcado en la modalidad de Proyecto Factible. La población estuvo conformada por 54 individuos que integran la Gerencia de Operaciones Portuarias de la empresa Puertos del Litoral Central, PLC, S.A. Los resultados obtenidos fueron: (a) ausencia de información operativa, (b) énfasis en el control burocrático y el control por resultados, (c) identificación de los componentes y elementos para estructurar el sistema y (d) factibilidad del diseño en la relación recursos-rentabilidad. Las conclusiones del estudio se sintetizan en dos aspectos: (a) suministrar información operativa y (b) servir como herramienta de soporte y control, utilizando como base el sistema de información gerencial. De esta manera, las recomendaciones se encaminan hacia la iniciativa y los cambios de paradigmas, a fin de incorporar el sistema de control de gestión como un elemento dinámico a la plataforma logística en la creación de valor agregado para el flujo de contenedores y el valor creciente de las cargas.

Palabras Clave: Sistema de Control de Gestión, Operaciones de Contenedores, Puerto de La Guaira.

INTRODUCCIÓN

Desde hace años se ha hablado, cada vez con mayor insistencia, de la necesidad de disponer de sistemas más formales de control que faciliten la dirección y coordinación entre las diferentes unidades y actividades que se realizan en una empresa. Esta necesidad ha estado influenciada por varias razones, entre las cuales hay que destacar: (a) la mayor complejidad organizacional de las empresas (por la dimensión, diversificación e internacionalización de sus actividades), (b) la profesionalización del personal, (c) la influencia y difusión de los modelos de gestión y (d) la percepción del entorno en el que actúan las organizaciones.

En la actualidad, a esta necesidad se le adiciona la preocupación por saber hacia dónde se dirigen las empresas. Los gerentes saben que la gestión debe estar fundamentada en la planificación, organización, dirección y control de los recursos como principios de la administración tradicional. Sin embargo, la realidad demuestra que esto no ha sido suficiente debido a los grandes desafíos que han tenido que enfrentar las organizaciones para sobrevivir, los cuales a su vez, han proporcionado nuevos marcos y esquemas conceptuales para el control, con enfoques más modernos, orientados a manejar y proyectarse hacia ese futuro de expectativas.

Al mismo tiempo, la evolución y desarrollo del control ha implicado retos que deben responder a un alto grado de creatividad y realismo por parte de los gerentes, los cuales han tenido que evaluar la aplicación de sistemas que representen logros técnicos-científicos en atención a las realidades organizacionales, tales como restricción de recursos, crecimiento de la demanda y la revolución de la informática y las comunicaciones, bajo escenarios y entornos progresivamente más dinámicos y hostiles que en periodos anteriores. En ese mismo orden de ideas, cabe considerar que los diversos controles que han despertado la atención en el ámbito de los negocios, tienen un objetivo en común: *lograr la productividad en las organizaciones*, bien sean públicas o privadas, ante diversos factores condicionantes (Arata y Furlanetto, 2001).

En el caso de los puertos estatales, tal como lo señala Mazondo (2005), la gerencia portuaria establece el control a través de la gestión administrativa y la gestión operativa. La gestión administrativa, tiene como función establecer las estrategias y políticas del funcionamiento del puerto y ejercer superintendencia sobre la gestión operativa.

Por ejemplo, la gestión administrativa en los puertos estatales no debe tener como objetivo el lucro, su funcionamiento, según las necesidades del puerto, obedece a un presupuesto de costos y gastos que cubra: (a) ingresos corrientes, (b) egresos corrientes y (c) inversiones en obras y equipamiento.

Dentro de este concepto de gestión administrativa deben distinguirse los aspectos siguientes:

1. *La función política*: esta función es competencia del ente o consejero de la administración del puerto, es decir, es quien fija los objetivos, las metas, las estrategias y las políticas portuarias; debe aprobar tarifas, presupuestos y programas de desarrollo, otorgar concesiones, evitar prácticas monopólicas, promover la libre competencia, aprobar políticas de comercialización, promoción, pautas de coordinación de los servicios portuarios, entre otros; todo ello con la finalidad de que el muelle sea competitivo en su conjunto y esté al servicio del comercio.

2. *La función gerencial*: ejercida por profesionales en el manejo portuario; a estos gerentes les corresponden las actividades de diseño y elaboración, con criterio científico y profesional, los presupuestos, estudios, proyectos y todos los aspectos empresariales que han de ser ejecutados, acorde con las pautas, estrategias y políticas determinadas por la gestión política.

Por otro lado, la gestión operativa es la que produce bienes y servicios, ya sea para satisfacer las necesidades primarias de las cargas y los buques, para contribuir al desarrollo económico y comercial del país o de la región, o para generar un mayor valor agregado a la actividad portuaria, siendo éste un eslabón más de la cadena logística, correspondiente al proceso industrial de producción, transporte y distribución, el cual ha alcanzado un alto grado de complejidad, a la vez que de integración.

Debido a esto, la actividad portuaria en Venezuela debe entenderse a fondo para lograr que los puertos tengan una participación activa en los procesos de producción, comercio y transporte, como consecuencia del conjunto de intereses involucrados: (a) del Estado como propietario del dominio, (b) de los ciudadanos en libre ejercicio del comercio, (c) de los trabajadores, (d) de las mercancías y (e) de los armadores.

Esta situación es inminente porque el transporte marítimo ha experimentado un aumento lineal como consecuencia del crecimiento de la economía

mundial, especialmente por las exportaciones de China que ha incursionado exitosamente en los mercados internacionales. Lo expuesto anteriormente, es confirmado por el Lic. Naranjo, Gerente de Operaciones de Maersk Sealand Venezuela, en una entrevista realizada por Seguias (2005), al hacer referencia a los factores que inciden en la demanda, tal como se explica a continuación:

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

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

Así lo confirman las estadísticas más recientes de la Gerencia de Operaciones Portuarias (2005), a través de la actividad portuaria en transporte marítimo, utilizando como referencia el número de contenedores movilizados desde el año 2002 hasta el acumulado de enero-mayo del año 2005 (ver Gráfico 1).

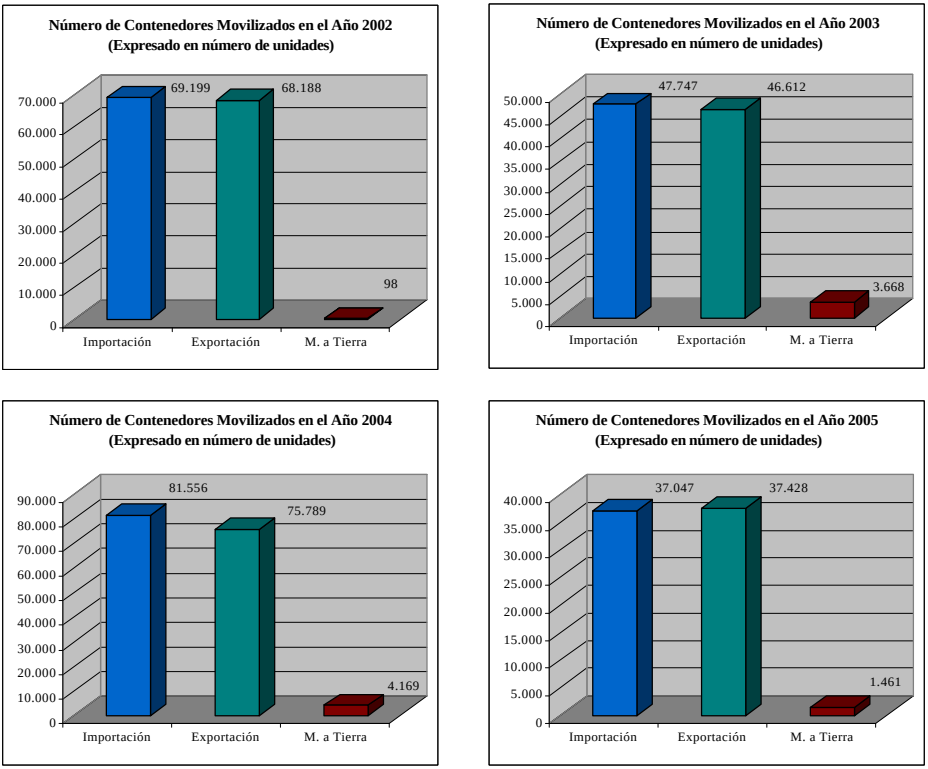


***Gráfico* 1. Número de Contenedores movilizados desde el Año 2002 hasta el acumulado de Enero-Mayo del Año 2005**

Fuente: Movilización de contenedores correspondiente a las operaciones de importación, exportación y movilizaciones a tierra. Elaborado con los datos tomados de un soporte informático tangible, Puertos del Litoral Central, PLC, S.A., Gerencia de Operaciones Portuarias, 2005, La Guaira. Cálculos del autor.

Esta movilización de contenedores, ha generado un ingreso bruto en valor nominal por concepto de movilización de carga comercial, según las tarifas de la Sección II - Derecho de Uso de la Superficie del Muelle e Instalaciones del Régimen Tarifario para Puertos del Litoral Central, PLC, S.A. (1999), por el orden de los 11.560 millones de dólares ($) aproximadamente (ver Gráfico 2 y Cuadro 1). Este ingreso esta distribuido de la manera siguiente: (a) el 79% en importaciones, (b) el 19% en exportaciones y (c) el 2% en movilizaciones a tierra.

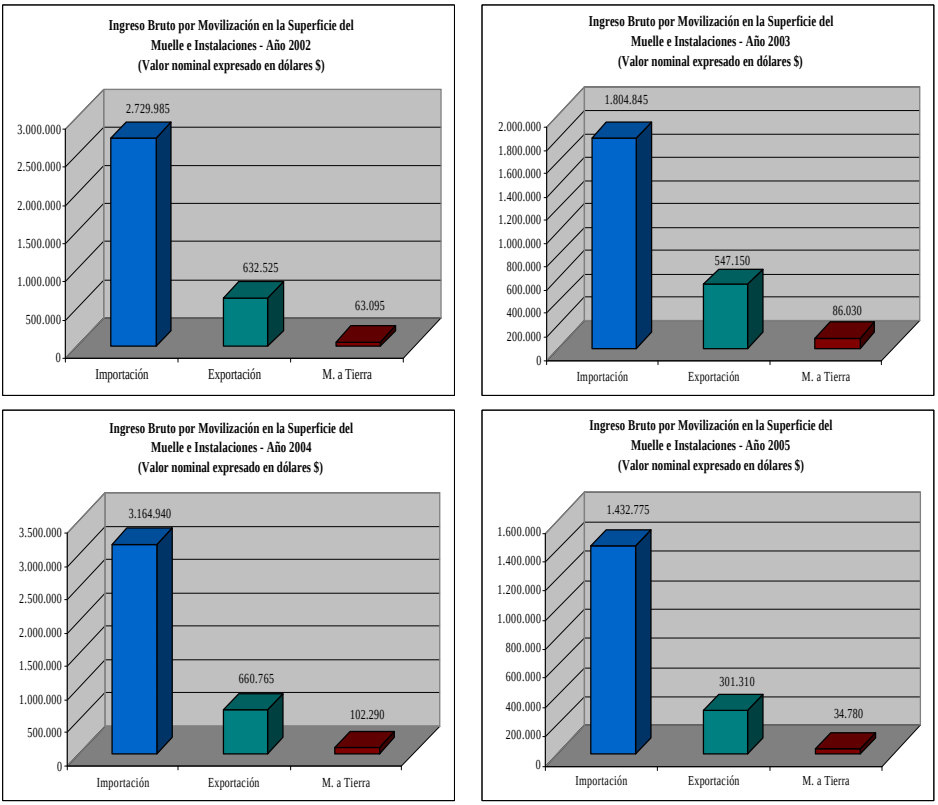


***Gráfico* 2. Ingreso Bruto por Movilización de Carga Comercial por el Uso de la Superficie del Muelle e Instalaciones**

Fuente: Ingreso por movilización de contenedores correspondiente a las operaciones de importación, exportación y movilizaciones a tierra. Elaborado con datos tomados de un soporte informático tangible, Puertos del Litoral Central, PLC, S.A., Gerencia de Operaciones Portuarias, 2005, La Guaira. Cálculos del autor.

De igual manera, se conoce el número de buques atendidos desde el año 2002 hasta el acumulado de enero-mayo del año 2005 (Gerencia de Operaciones Portuarias, *ob. cit*.), resaltando que el 72% de los buques atendidos pertenecen a los denominados buques Porta-Contenedores (ver Gráfico 3 y Cuadro 2).

Cuadro 1. Ingreso Bruto por Movilización de Carga Comercial por el Uso de la Superficie del Muelle e Instalaciones

Concepto	Movilizados Año 2002	Tarifas en Unds/$	Ingresos en $
Importación			
Unids. 20´ C/C	32.976	40	1.319.040
Unids. 20´ S/C	658	5	3.290
Unids. 40´ C/C	35.138	40	1.405.520
Unids. 40´ S/C	427	5	2.135
Monto	69.199		2.729.985
Exportación			
Unids. 20´ C/C	5.163	40	206.520
Unids. 20´ S/C	27.063	5	135.315
Unids. 40´ C/C	3.168	40	126.720
Unids. 40´ S/C	32.794	5	163.970
Monto	68.188		632.525
M. a Tierra			
Unids. 20´ C/C	519	40	20.760
Unids. 20´ S/C	208	5	1.040
Unids. 40´ C/C	903	40	36.120
Unids. 40´ S/C	1.035	5	5.175
Monto	2.665		63.095
Ingreso Bruto	140.052		3.425.605
Promedio	46.684		1.141.868

Concepto	Movilizados Año 2003	Tarifas en Unds/$	Ingresos en $
Importación			
Unids. 20´ C/C	20.760	40	830.400
Unids. 20´ S/C	1.707	5	8.535
Unids. 40´ C/C	23.986	40	959.440
Unids. 40´ S/C	1.294	5	6.470
Monto	47.747		1.804.845
Exportación			
Unids. 20´ C/C	5.288	40	211.520
Unids. 20´ S/C	16.741	5	83.705
Unids. 40´ C/C	3.686	40	147.440
Unids. 40´ S/C	20.897	5	104.485
Monto	46.612		547.150
M. a Tierra			
Unids. 20´ C/C	744	40	29.760
Unids. 20´ S/C	384	5	1.920
Unids. 40´ C/C	1.190	40	47.600
Unids. 40´ S/C	1.350	5	6.750
Monto	3.668		86.030
Ingreso Bruto	98.027		2.438.025
Promedio	32.676		812.675

Concepto	Movilizados Año 2004	Tarifas en Unds/$	Ingresos en $
Importación			
Unids. 20´ C/C	32.364	40	1.294.560
Unids. 20´ S/C	1.618	5	8.090
Unids. 40´ C/C	46.412	40	1.856.480
Unids. 40´ S/C	1.162	5	5.810
Monto	81.556		3.164.940
Exportación			
Unids. 20´ C/C	4.747	40	189.880
Unids. 20´ S/C	27.373	5	136.865
Unids. 40´ C/C	3.305	40	132.200
Unids. 40´ S/C	40.364	5	201.820
Monto	75.789		660.765
M. a Tierra			
Unids. 20´ C/C	669	40	26.760
Unids. 20´ S/C	326	5	1.630
Unids. 40´ C/C	1.658	40	66.320
Unids. 40´ S/C	1.516	5	7.580
Monto	4.169		102.290
Ingreso Bruto	161.514		3.927.995
Promedio	53.838		1.309.332

Concepto	Movilizados Año 2005	Tarifas en Unds/$	Ingresos en $
Importación			
Unids. 20´ C/C	14.364	40	574.560
Unids. 20´ S/C	813	5	4.065
Unids. 40´ C/C	21.280	40	851.200
Unids. 40´ S/C	590	5	2.950
Monto	37.047		1.432.775
Exportación			
Unids. 20´ C/C	1.995	40	79.800
Unids. 20´ S/C	12.860	5	64.300
Unids. 40´ C/C	1.267	40	50.680
Unids. 40´ S/C	21.306	5	106.530
Monto	37.428		301.310
M. a Tierra			
Unids. 20´ C/C	262	40	10.480
Unids. 20´ S/C	74	5	370
Unids. 40´ C/C	523	40	20.920
Unids. 40´ S/C	602	5	3.010
Monto	1.461		34.780
Ingreso Bruto	75.936		1.768.865
Promedio	25.312		589.622

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

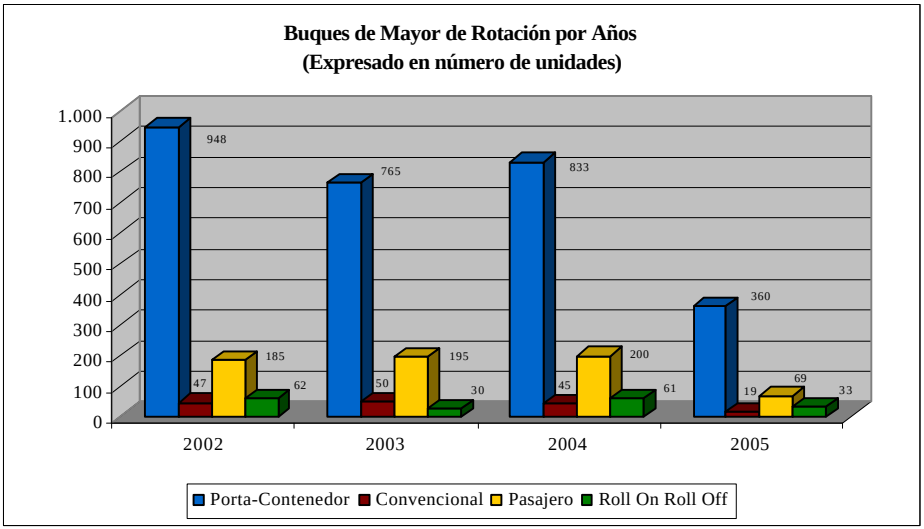


***Gráfico* 3. Buques de Mayor Rotación desde el Año 2002 hasta el acumulado de Enero-Mayo del Año 2005**

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

***Cuadro* 2. Tipos de Buques atendidos desde el Año 2002 hasta el acumulado de Enero-Mayo del Año 2005**

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

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

Así mismo, mediante la fórmula de la línea de regresión de Levin y Rubin (1996) y el procedimiento de bases de Riggs (2002), el investigador resolvió la línea de mínimos cuadrados adaptado a la tendencia de los datos de carga comercial en contenedores, utilizando la ocurrencia de los eventos presentados, con la finalidad de realizar un pronóstico de escenarios, partiendo del año 2005, para proyectar cuatro años en el tiempo, demostrando así que la actividad comercial en contenedores presentará un comportamiento lineal ascendente (ver Cuadro 3).

***Cuadro* 3. Pronóstico de la Movilización de Carga Comercial en Contenedores y Buques con Mayor Rotación**

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

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

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

Como puede apreciarse, se demuestra la creación de escenarios logísticos para el desarrollo en las operaciones de contenedores y en la oferta de transporte marítimo. Por ejemplo, para el armador, aparte de las mejoras que esto supone para la seguridad portuaria y la disminución de los riesgos y reclamaciones sobre la carga, la ventaja principal de la contenerización es la disminución del tiempo de estadía del buque en el puerto y la reducción de los costos de manipulación.

De esta manera, los sistemas automatizados, el aumento del flujo de con-

tenedores y el valor creciente de las cargas, han exigido una reducción del tiempo en el tránsito de las mercancías entre el lugar de origen y el lugar de destino, mediante la aceleración de la manipulación en la carga, a fin de aumentar los volúmenes enviados por los expedidores y reducir al mínimo los importantes gastos de almacenamiento.

Por tanto, el presente trabajo de investigación persigue diseñar un sistema de control de gestión para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira, orientado a cumplir con los objetivos y metas de la organización.

En vista de lo antes expuesto, se planteó el problema de investigación a través de la interrogante siguiente:

¿Cuáles son las características del sistema de control de gestión que se pueden utilizar para solucionar la problemática de las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira?

En consecuencia, se sistematizó el problema de investigación mediante la formulación de las interrogantes siguientes:

1. ¿Por qué un sistema de control de gestión permite mejorar las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira?

2. ¿En qué medida un sistema de control de gestión facilita el cumplimiento de los objetivos y metas en el Puerto de La Guaira?

3. ¿De qué manera se puede adaptar un sistema de control de gestión para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira?

4. ¿Cuál es la factibilidad de un sistema de control de gestión para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira?

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Para dar respuesta a las interrogantes antes mencionadas, se han planteado los objetivos de la investigación, clasificados en objetivo general y objetivos específicos, los cuales están relacionados con el área temática y con la especificidad del problema propuesto.

Objetivo General

Diseñar un sistema de control de gestión para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira.

Objetivos Específicos

1. Describir las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira.

2. Analizar los diferentes tipos de sistemas de control de gestión que mejor se adapte a las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira.

3. Determinar la estructura del sistema de control de gestión para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira.

4. Establecer la factibilidad del sistema de control de gestión para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira.

MARCO TEÓRICO

Una vez identificado los objetivos de la investigación donde se detectó la situación problemática, se evidencia que las bases teóricas que dan sustento al presente estudio se relacionan con los temas siguientes: (a) teoría general de sistemas, (b) sistema de control de gestión y (c) método y medición.

Teoría General de Sistema (TGS)

La teoría general de sistemas se inicia con los trabajos del biólogo alemán Ludwig von Bertalanffy, publicados entre 1950 y 1968. La esencia de esta teoría no es solucionar problemas ni proponer soluciones prácticas, pero sí producir teorías y formulaciones conceptuales que permitan diseñar condiciones de aplicación en la realidad empírica.

Según Chiavenato (1999), los supuestos básicos de la TGS son:

1. Existe una nítida tendencia hacia la integración en las diversas ciencias naturales y sociales.
2. Esta integración parece orientarse hacia una teoría de los sistemas.
3. Dicha teoría de los sistemas puede ser una manera más am-

plia de estudiar los campos no físicos del conocimiento científico, en especial las ciencias sociales.

4. Esta teoría de sistemas, al desarrollar principios unificados que atraviesan verticalmente los universos particulares de las diversas ciencias involucradas, nos aproxima al objetivo de la unidad de la ciencia.

5. Esto puede llevarnos a una integración en la administración científica (p. 768).

Los sistemas de interés para la investigación en curso son los *tangibles* y *empíricos* que existen en el mundo real. Así pues, un sistema es un grupo ordenado de elementos, los cuales se disponen, estructuran y relacionan para efectuar procesos sobre las entradas y producir salidas deseadas.

Definición de Sistema

Para Murdick y Munson (1988), la definición consiste en que:

> El sistema es un conjunto de elementos organizados que se encuentran en interacción, que buscan alguna meta o metas comunes, operando para ello sobre datos o información sobre energía o materia u organismos en una referencia temporal para producir como salida información o energía o materia u organismos (p. 33).

Otros autores como Pozo, F., del (1992), concluyó: “Un sistema es un conjunto organizado, formando un todo, en el que cada una de sus partes está conjuntada a través de una ordenación lógica, que encadena sus actos a un fin común” (p. 17).

Es así, como la interacción de la empresa con su entorno, caracteriza la existencia de aquella como sistema abierto. La gestión debe enfocarse en este sentido para atender a los resultados y a la acción de los factores exógenos, manteniendo en marcha el mecanismo a través del cual se maximiza la influencia de la empresa en su entorno y se lleva a cabo la adaptación de su estructura para lograr los resultados en las condiciones óptimas de productividad, a fin de mantener un esfuerzo cooperativo en la organización (Koontz y Weihrich, 1998).

Sistema de Control de Gestión

En la actualidad, las nuevas formalidades de control se identifican como aquellas que se alejan de los principios, procesos y prácticas tradicionales de gestión o como aquellas que se alejan de las formas organizacionales acos-

tumbradas que alteran significativamente la forma en que se realiza el trabajo de gestión.

Una de estas formalidades se le conoce como *sistema de control de gestión*, utilizado en las organizaciones para asegurar el avance de los objetivos y metas, mediante el uso productivo de los recursos. Debido a esto, muchas empresas lo adoptan como una herramienta gerencial que administra y gestiona la información para la toma de decisiones gerenciales.

En los estudios realizados por Muñiz (2003) se encontró que:

> El sistema de control de gestión es un proceso compuesto de diferentes elementos que implican a toda la organización cuyo objetivo final es dar información para poder controlar la gestión de la empresa, debe permitir conocer cómo, cuándo y dónde se han empleado todos los recursos de la empresa puestos a disposición de los diferentes responsables para poder obtener unos resultados concretos en función de los objetivos previstos (p. 381).

Además, Muñiz (*ob. cit*.) fija, por una parte, los requisitos del control de gestión, conocido como aquellos elementos mínimos que debe cumplir todo sistema para alcanzar los objetivos; por la otra, los objetivos del control de gestión, para combinarlos con el sistema de información que posee la empresa.

Como puede apreciarse, el sistema de control de gestión es un proceso integral, donde todos los medios de la organización son utilizados, en la cuantía precisa, para alcanzar los resultados deseados, a partir del establecimiento de estándares estratégicos, comprobación e informe de la ejecución y aplicación de las acciones preventivas y correctivas.

Método y Medición

La importancia del método y medición consiste en decidir qué recursos se necesitan para lograr los niveles óptimos específicos, decidir cuánto cancelar al personal, evaluar cuánto abonar o debitar a los clientes y elegir entre formas alternativas de realizar un trabajo, con el objetivo de detectar la suboptimización y aplicar las medidas preventivas y correctivas (Noori y Radford, 1997).

El análisis del método y medición en el trabajo es considerado como la base que sostiene el diseño de sistema de trabajo, cuya finalidad es encontrar la manera más eficiente de realizar las funciones operativas, lo que implica un análisis de los sistemas de trabajo en los procesos para mejorar el orden su-

cesivo o el contenido de las operaciones necesarias en la realización de una tarea, considerado como el producto de la transformación óptima de unos insumos, permitiendo aprovechar la aplicación sistemática de los principios de representación gráfica (Riggs, 2002).

Análisis del Método y Medición

Según Chase, Aquilano y Jacobs (2000), la práctica más usual para el análisis de método y medición en el trabajo es por medio de la elaboración de diagramas. Los diagramas se diseñan dependiendo del nivel de actividad de la tarea. Por ejemplo, existen los diagramas de operaciones, diagramas trabajador-máquina, diagramas simo (de movimiento simultáneo) y diagramas de actividad, los cuales se combinan con estudios de tiempos o datos sobre tiempos estándar.

En la presente investigación, los diagramas relacionados con el estudio fueron:

1. *Trabajador que interactúa con equipos*: cuando una persona y un equipo operan conjuntamente para realizar el proceso productivo, el interés se concentra en el uso eficiente del tiempo en el operador y el equipo, si el operador puede operar varios equipos, el problema consiste en determinar la combinación más económica de operador y equipo.
2. *Trabajador que interactúa con otros trabajadores*: una gran cantidad del trabajo productivo es realizada por equipos, su grado de interacción puede ser sencillo o complejo dependiendo de la actividad central de la organización; para estos casos, los diagramas de actividad y de procesos de equipos son muy útiles para trazar las actividades de cada individuo, con la finalidad de determinar la mejor combinación de trabajadores y máquinas.

Propósito del Método y Medición

Para Chase y otros (*ob. cit*.), el propósito fundamental del método y medición es establecer estándares de tiempo para realizar una tarea que se considera importante por las razones siguientes:

1. Programa el trabajo y asigna capacidades.
2. Promueve la base objetiva para la medición de su desempeño.
3. Evalúa los nuevos contratos y los contratos existentes.
4. Establece puntos de referencia para el mejoramiento continuo.

La efectividad del método y medición, se puede apreciar, desde dos puntos de vista. Por una parte, cuando las tareas requieren que los grupos funcionen como equipos para el mejoramiento continuo. Por la otra, cuando lo

importante es que el trabajo se realice rápidamente para el cumplimiento de los objetivos y metas organizacionales (Chase y otros, *ob. cit*.).

Además, el método y medición, bajo el análisis de procesos, permite mejorar el orden sucesivo o el contenido de las operaciones que necesita realizar una actividad y/o tarea, ejerciendo influencia en todo el sistema de producción (Riggs, 2002).

MARCO METODOLÓGICO

Diseño de la Investigación

Atendiendo a los objetivos delimitados en el presente estudio, de manera primaria, la investigación se orientó hacia un diseño no experimental. Su condición natural radicó en que la experimentación, se realizó a partir de la existencia de las condiciones naturales en la Gerencia de Operaciones Portuarias del Puerto de La Guaira (procesos internos), sustituyendo el estimulo por el grupo de la población que hayan sido sometidos a experiencias contrastantes en forma natural,

En este sentido, la investigación constituye un experimento realizado posteriormente a la ocurrencia de los hechos o la estrategia que se adoptó para responder al problema planteado en el estudio, sin controlar ni regular las condiciones del suceso porque las variables independientes ya ocurrieron y no pueden ser manipuladas, lo que impide influir sobre ellas para modificarlas. Por lo tanto, en este diseño no se construye una situación determinada sino que se observan las existentes, las variables independientes ya ocurrieron y no pueden ser controladas, lo que impide influir sobre ellas para alterarlas (Palella y Martins, 2004).

Tipo de Investigación

Considerando que ciertos datos de interés se recolectaron en forma directa de la realidad mediante el trabajo concreto del investigador, el tipo de investigación se perfiló hacia una investigación de campo. Estos datos, obtenidos directamente de la experiencia empírica son llamados primarios, denominación que alude al hecho de que son datos de primera mano, originales, producto de la investigación en curso sin intermediación de ninguna naturaleza. Este tipo de investigación garantizó un mayor nivel de confianza para el estudio, por cuanto permitió al investigador detectar directamente las condiciones reales en que se recolectaron los datos en la Gerencia de Operaciones Portuarias.

Nivel de Investigación

Una vez precisado el tipo de investigación, se procedió a identificar el grado de profundidad para abordar el problema, el cual correspondió a los niveles siguientes:

1. *Nivel exploratorio*: se utilizó para familiarizar dos elementos indisolubles del proceso: (a) el investigador y (b) la realidad en la Gerencia de Operaciones Portuarias; así mismo, este nivel permitió la recolección de información preliminar, a partir de la cual se hizo posible detectar aspectos relevantes en los procesos internos de la gerencia, en los cuales se centra la investigación, además, facilitó la verificación de las posibilidades reales y aclarar conceptos-teóricos del problema en cuestión.

2. *Nivel descriptivo*: se empleó para obtener información sobre el Puerto de La Guaira con relación a los aspectos siguientes: (a) descripción de las operaciones de contenedores, (b) análisis de los tipos de sistemas de control de gestión, (c) estructura del sistema de control de gestión y d) factibilidad del sistema de control de gestión; de esta manera, se pretende registrar, analizar e interpretar los datos recolectados en la Gerencia de Operaciones Portuarias, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al análisis de la problemática actual.

Modalidad de la Investigación

Luego de haber precisado como plan o estrategia global en el contexto del estudio propuesto un diseño no experimental, bajo el esquema de una investigación de campo con nivel exploratorio-descriptivo, se procedió a señalar que el presente estudio esta orientado bajo la modalidad de Proyecto Factible. Esta modalidad consiste en un sistema operativo viable para solucionar una problemática organizacional en el Puerto de La Guaira, a través de la formulación del diseño de un sistema de control de gestión para las operaciones de contenedores, el cual abarca hasta las conclusiones sobre su vialidad.

PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Para que los datos tengan algún significado en el presente proyecto, fue necesario introducir un conjunto de tareas, tales como categorizar, codificar y tabular los resultados obtenidos en los instrumentos de recolección de datos,

para efectos de la presente investigación, estos instrumentos fueron: (a) observación no participante, (b) entrevista estructurada y (c) cuestionario de afirmaciones (Rangel, 2001).

La finalidad de este conjunto de tareas es organizarlas e intentar dar respuestas a los objetivos planteados en el estudio. Por esta razón, se empleó el análisis estadístico para inferir las relaciones entre las variables del problema planteado y describir los valores poblacionales en los 54 individuos que integran la Gerencia de Operaciones Portuarias del Puerto de La Guaira (PLC).

Síntesis de la presentación de los resultados. En la Gerencia de Operaciones Portuarias, los procesos y procedimientos para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores se encuentran documentados. Así mismo, se evidenció un “Manual Operativo” para las operaciones antes mencionadas. Sin embargo, no existe un flujograma que involucre a todos los elementos del sistema. Además, en el Puerto de La Guaira están establecidas unas normas aplicables a todas las empresas que operan los servicios portuarios. Estas normas, regulan las actividades y procedimientos para el uso de la infraestructura y los servicios complementarios (superficie del muelle e instalaciones).

Síntesis del Análisis de los resultados. Las operaciones de contenedores se ejecutan mediante procesos y procedimientos. Para tales actividades, no está establecido un sistema de control de gestión. Por otra parte, los sujetos involucrados están consientes acerca de las debilidades que tienen, algunas de estas deficiencias se ubican en procesos, comunicación, servicios, entre otros. En consecuencia, se genera una necesidad para hacer uso de mejores prácticas empresariales que transformen las debilidades en oportunidades.

CONCLUSIONES

A la luz de los resultados obtenidos por los instrumentos de recolección de datos, según los parámetros establecidos en el marco metodológico de este trabajo de investigación, se tabularon los datos y se obtuvo la información necesaria para llevar adelante la presentación y análisis requerido de conformidad con los objetivos del estudio planteado en correspondencia con los elementos inmersos en la problemática encontrada, permitiendo así arribar a las conclusiones siguientes:

1. En la Descripción de las Operaciones de Recepción y Transferencia de Contenedores en el Puerto de La Guaira:

La Gerencia de Operaciones Portuarias es la encargada de gestionar las operaciones de contenedores por medio de tres divisiones: (a) planificación portuaria, (b) control y fiscalización portuaria y (c) liquidación tarifaria.

El proceso operativo se inicia en la División de Planificación Portuaria, cuando se recibe la documentación relacionada con el buque, la carga o pasajeros, así como el transporte terrestre, a fin de planificar las actividades de logística. Entre los documentos más comunes a verificar están *Conocimiento de Embarque*, *Manifiesto de Carga*, tiempo estimado de operaciones, aviso de llegada y salida, suministro de combustibles, solicitud de grúas, toque técnico, entre otros.

Al finalizar esta actividad, se procede a informar al resto de las divisiones, unidades y entes involucrados en la logística operativa para atender el buque. Seguidamente, se elabora el *Reporte de Planificación del Buque* sobre la base de la documentación recibida, con la finalidad de programar los puestos de atraque y demás servicios que requieran las embarcaciones a su llegada.

En igual forma, el Controlador de Guardia, ubicado en el muelle de turno, debe llenar el *Reporte de Muelle por Nave o Accesorio de Navegación* para indicar: (a) las operaciones de atraque o zarpe del buque y (b) las condiciones en que se encuentran y dejaron los puestos de atraques y superficies adyacentes.

Este reporte, es utilizado por el Asistente de Planificación Portuaria, para elaborar el *Reporte de Atraque y Zarpe*, el cual es firmado por el coordinador para su remisión a las divisiones siguientes: (a) control y fiscalización portuaria, encargada de supervisar las operaciones en el muelle; y (b) liquidación tarifaria, encargada de la facturación de los servicios suministrados.

Una vez llenado los reportes antes mencionados, el Asistente de Planificación Portuaria procede a ingresar en el sistema los siguientes datos del buque: (a) aviso de llegada y (b) tiempos de atraque y zarpe. Esto permite a la División de Control y Fiscalización Portuaria calcular los derechos a ser facturados por concepto del uso de la infraestructura portuaria y los servicios complementarios, en las categorías de Operadores Portuarios, Agentes Aduanales y Clientes Externos, según lo establecido en las Normas para la Presta-

ción de Servicios en el Puerto de La Guaira, a fin de conformar los principales indicadores operacionales para la gerencia en estudio.

2. En el Análisis de los Tipos de Sistema de Control de Gestión que Mejor se Adapte a las Operaciones de Recepción y Transferencia de Contenedores:

En la Gerencia de Operaciones Portuarias, los objetivos y metas establecidos previamente, se fundamentan en la estructura organizativa para realizar las diferentes actividades que constituyen los procesos internos. La definición y clarificación de la estructura organizativa son básicas en el diseño del sistema de control en las operaciones de contenedores y esenciales para identificar responsabilidades, autoridad, grado de descentralización, entre otros. Por tanto, el grado de formalización y de centralización, así como el tipo de estructura organizativa, condicionan las características del sistema de control.

Lo que quiere decir que el grado de formalización de la estructura organizativa en la Gerencia de Operaciones Portuarias influirá en las características del sistema de control porque cuando mayor es la incertidumbre o más compleja es la actividad mayor es la discreción y más difícil es la formalización mediante procedimientos. Ello explica las diferencias entre los sistemas de control que utilizan las empresas.

Para el presente estudio, la vinculación del sistema de control con el grado de formalización de la estructura organizativa, se diseña sobre la base y combinación de dos controles fundamentales, los cuales se mencionan a continuación:

Primero, el control burocrático, con una inclinación del 61,11% de los sujetos involucrados de la gerencia en estudio, este control es empleado en actividades rutinarias y orientado hacia una elevada formalización, donde prevalece la especificación de los procedimientos, a fin de establecer los estándares para elaborar el presupuesto y delimitar la delegación de tareas.

Segundo, el control por resultados, con unos resultados donde se demuestra que el 64,81% de los sujetos involucrados de la unidad en investigación se inclinaron por este esquema, este control se emplea en: (a) la delegación de funciones, (b) la descentralización de decisiones, (c) la especificación de objetivos y d) la evaluación de los resultados obtenidos. Su énfasis radica en la formulación de estrategias con clara y explícita especificación de los objetivos y metas, esencial para la elaboración del presupuesto.

3. En la Determinación de la Estructura del Sistema de Control de Gestión para las Operaciones de Recepción y Transferencia de Contenedores:

El sistema de control de gestión debe estar estructurado de tal manera de ser incorporado como elemento dinámico en la plataforma logística para que, de esta forma, tengan lugar las operaciones de los usuarios, de las navieras y de los embarcadores en sus tráficos de carga, haciendo más productivo el manejo de los recursos mediante una gestión global y una política portuaria en conjunto.

Esta estructura se sintetiza en dos aspectos claves. *Primero*, con un objetivo fundamentado en suministrar información operativa acerca del flujo de contenedores para controlar la gestión de la gerencia mediante un conjunto de indicadores de las principales áreas de interés de la organización. *Segundo*, debe servir como punto de apoyo para el seguimiento y control de la empresa. Este proceso se da en línea con la evolución del transporte y la logística, sistemas que permiten incorporar en los puertos valor agregado a los servicios que estos ofrecen, generando así una reducción de los inventarios y una simplificación de los procesos industriales.

4. En el Establecimiento de la Factibilidad del Sistema de Control de Gestión para las Operaciones de Recepción y Transferencia de Contenedores:

Para el establecimiento de la vialidad económica de un proyecto de inversión se requiere de la proyección del flujo de fondos del proyecto durante su vida útil y la construcción de un conjunto de indicadores para medir la bondad económica del proyecto, por ejemplo: (a) valor presente neto (VPN), (b) tasa interna de retorno (TIR) y (c) relación beneficio-costo (B/C) (Serrano, 2001). Por ello, se abordaron las afirmaciones siguientes: (a) *se evalúa la factibilidad económica de los proyectos de inversión, considerando la disponibilidad de los recursos físicos o materiales, financieros, humanos y administrativos*; y (b) *se evalúan los proyectos de inversión, como planes viables, basados en términos de rentabilidad económica y social, de tal manera de resolver una necesidad humana en forma eficiente, segura y rentable*.

En los resultados se destacó que el 61,11% y el 62,96% de los sujetos involucrados de la gerencia en cuestión indicaron estar *muy de acuerdo*, con aseverar las afirmaciones antes mencionadas, lo cual es importante para entender su utilización en el proceso de toma de decisiones gerenciales.

Adicionalmente, la importancia de la factibilidad económica como herramienta en la toma de decisiones gerenciales, radica en evaluar el impacto de las acciones propuestas. Puesto que las empresas son duraderas y sus decisiones importantes afectan los flujos de efectivo a largo plazo, la aplicación efectiva de los indicadores permitirá combinarlos, compararlos, analizarlos y vincularlos al objetivo general de maximización del valor de los proyectos de inversión en el Puerto de La Guaira.

SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN PARA LAS OPERACIONES DE CONTENEDORES

Una vez determinadas las conclusiones, de acuerdo a la presentación y análisis de los resultados, las cuales fueron desarrolladas a través del estudio de las razones, tasas y porcentajes de una estadística descriptiva, utilizando la escala nominal para clasificar e identificar las características de la población en estudio, se procede a representar el sistema de control de gestión para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira.

Objetivos del Sistema

Los objetivos del sistema de control de gestión van unidos al desarrollo del sistema de información de la Gerencia de Operaciones Portuarias del Puerto de La Guaira (PLC), el cual afectará a todos los integrantes y divisiones de la misma. Mediante su consecución se establecerá una relación global entre los mismos, con la finalidad de asegurar la eficacia y la eficiencia en las operaciones de recepción y transferencia de contenedores.

De esta manera, se definen los objetivos siguientes:

Objetivo General

Controlar la evolución de las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira.

Para alcanzar este objetivo general, el sistema de control de gestión debe estar fundamentado en la comparación de dos hechos necesariamente anteriores a él: la planificación y el desarrollo de la actividad operativa. Entre ambos se establece el mecanismo de comparación, permitiendo así, desglosar cinco objetivos específicos, los cuales se mencionan a continuación:

Objetivos Específicos

1. Comparar los resultados de las operaciones de recepción y transferencia de contenedores con los objetivos y metas establecidos.

2. Señalar la magnitud de las desviaciones producidas entre lo planificado y los resultados obtenidos.

3. Proporcionar las estrategias que modifiquen favorablemente las causas que producen las desviaciones.

4. Generar información comercial sobre la evolución de las operaciones de recepción y transferencia de contenedores.

5. Verificar que todos los recursos de la Gerencia de Operaciones Portuarias sean utilizados en la cuantía prevista para el cumplimiento de los objetivos y metas previstos.

Cobertura y Nivel del Sistema

***Cuadro* 4. Pronóstico de la Movilización de Carga Comercial en Contenedores y Buques con Mayor Rotación**

Componentes	Nivel de Actividad	Nivel de los Objetivos	Tiempo (meses)
Sistema de Control de Gestión	Dirección	Estrategias-Políticas	60
Control de Gestión	Gestión	Logístico-Táctico	12
Control Operacional	Supervisión	Operativo	1

	Qué controla:	
Objetivos	**Resultados**	**Actividad**
Estrategias-Políticas	De gestión, supervisión y ejecución	De gestión
Logístico-Táctico	De supervisión y ejecución	De supervisión
Supervisión Operativa	De ejecución	De ejecución

Fuente: adaptado por el autor según el esquema de Pozo, F. (1992).

Sistema de Control de Gestión

Para el presente estudio, el diseño de un sistema de control de gestión para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira se basa en un diagrama de bloques, tal como se muestra en las Figuras 1 y 2, donde se relaciona el estado del contenedor con los procesos de planificación portuaria, control y fiscalización portuaria, y liquidación tarifaria, además de incluir la recepción, almacenamiento y procesamiento de órdenes para la cadena logística.

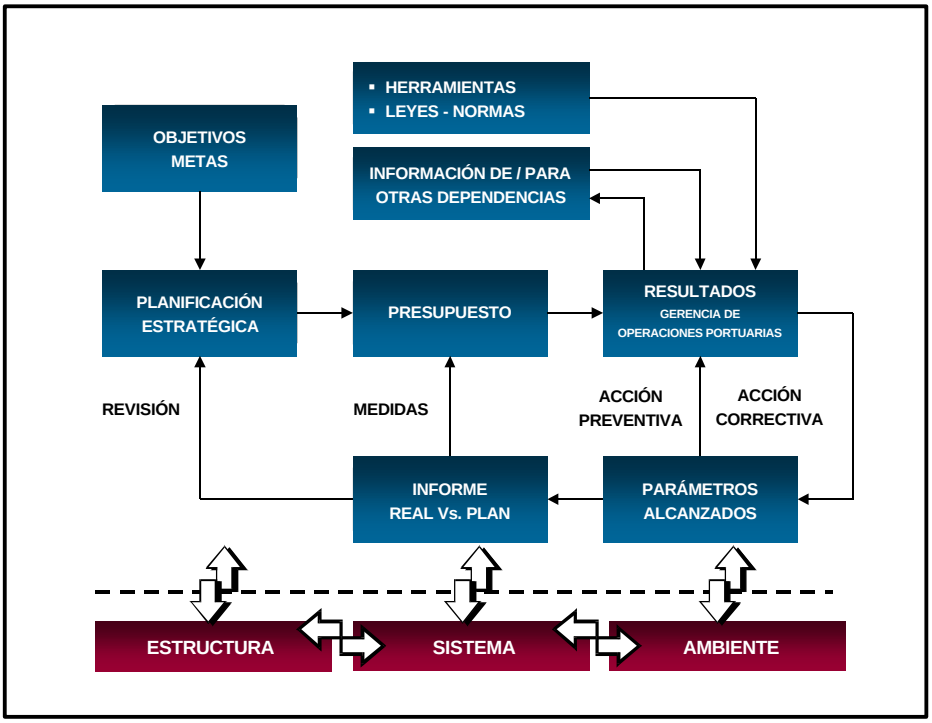


***Figura* 1. Proceso de Control de Gestión para las Operaciones de Recepción y Transferencia de Contenedores**

Fuente: elaborada por el autor, según la metodología de Gómez (2004) y Murdick - Munson (1988) para el diseño de diagramas de proceso en las organizaciones.

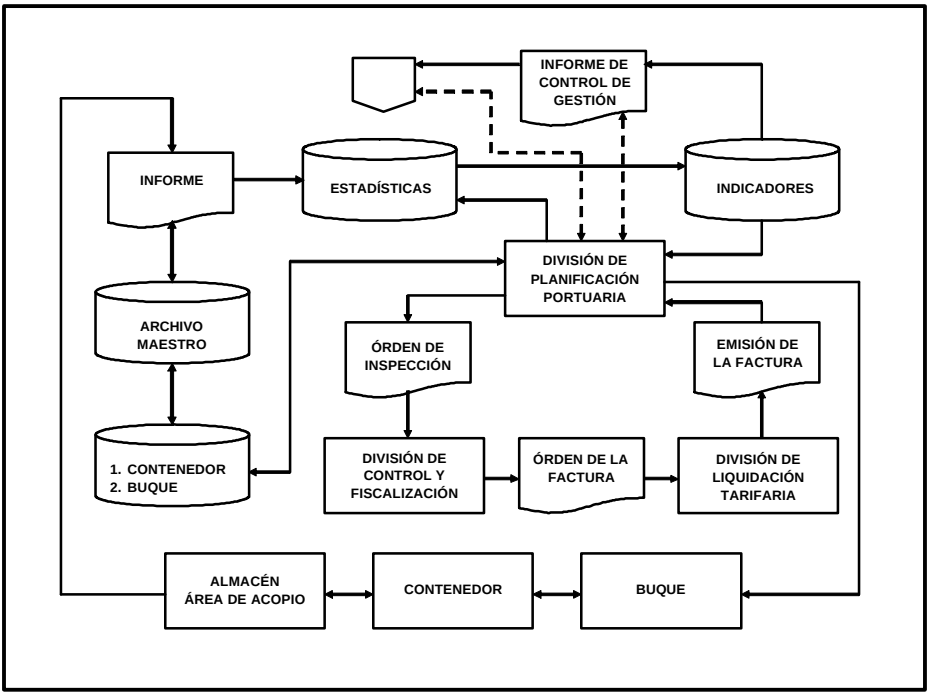
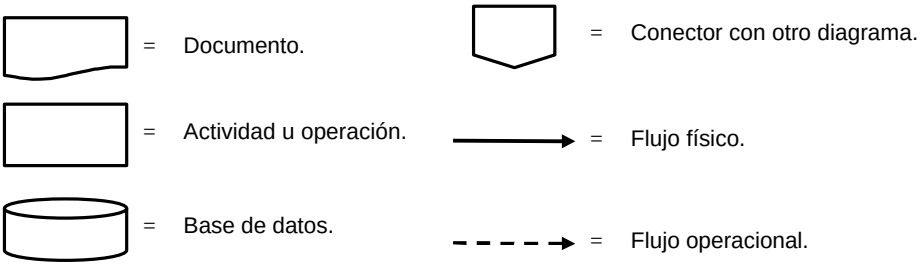


***Figura* 2. Sistema de Control de Gestión para las Operaciones de Recepción y Transferencia de Contenedores**

Fuente: elaborada por el autor según la simbología de la International Bussines Machine (IBM) señalada por Vera y Rocío (1995), y el procedimiento para diseñar sistemas a través de los diagramas de flujo en las organizaciones empleado por Rodríguez (2004).

Simbología utilizada en el diagrama de flujo:



Resumen General del Sistema

El diseño de un sistema de control de gestión para las operaciones de recepción y transferencia de contenedores en el Puerto de La Guaira se fundamenta en la definición de sistema, desarrollado bajo los parámetros característicos de la Gerencia de Operaciones Portuarias, a partir de las necesidades de información, la descripción de desempeño y la adaptabilidad como aprendizaje.

A su vez, el diseño cuenta con los niveles de control de gestión (primer nivel, control mínimo; segundo nivel, control intermedio; y tercer nivel, control integrado), señalados por Muñiz (2003) para su funcionamiento. Igualmente, el diseño se vincula con la planificación estratégica y la estructura organizacional, a fin de generar un diseño con diagrama de procesos y diagrama de flujos, bajo un esquema funcional - operativo para determinar el estado de los contenedores dentro del proceso productivo.

Además, se establece la factibilidad económica del diseño, por medio de tres indicadores de medición, derivándose los resultados siguientes:

1. Los flujos de fondos del proyecto descontados a la tasa de interés de oportunidad, permitieron acumular, al final de la vida útil del proyecto, una cantidad (*Co*). La diferencia entre la inversión inicial (*Io*) y la cantidad que permite acumular el proyecto (*Co*), traída a valor presente a la tasa de interés de oportunidad, resulta un VPN = 6.118,30$.

2. La tasa de rentabilidad, durante el tiempo que se mantenga la inversión del proyecto, es del 28,98%.

3. La relación beneficio-costo (*B/C*) es mayor que 1, lo que quiere decir, que el valor presente de los ingresos es superior al valor presente de los egresos. Como puede apreciarse, el diseño del sistema de control de gestión se justifica desde el punto de vista económico porque es factible y rentable.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arata, A. y Furlanetto, L. (2001). *Organización liviana: Un modelo de excelencia empresarial*. Santiago: McGraw-Hill Interamericana de Chile, LTDA.

Chase, R., Aquilano, N. y Jacobs, F. (2000). *Administración de producción y operaciones: Manufactura y servicios* (8ª. ed.). Bogotá: McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A.

Chiavenato, I. (1999). *Introducción a la teoría general de la administración* (5ª. ed.). México: McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A.

Gómez, G. (2004). *Sistemas administrativos: análisis y diseño*. México: McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2003). *Metodología de la investigación* (3ª. ed.). México: McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.

Koontz, H. y Weihrich, H. (1998). *Administración: Una perspectiva global* (11ª. ed.). México: McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.

Levin, R. y Rubin, D. (1996). *Estadística para administradores* (6ª. ed.). México: Prentice-Hall Hispanoamericana, S.A.

Mazondo, J. (2005). La gestión portuaria: Diferencias entre lo administrativo y lo operativo. *Marnews*, 4(2), 20-21.

Muñiz, L. (2003). *Cómo implantar un sistema de control de gestión en la práctica*. Barcelona: Ediciones Gestión 2000.

Murdick, R. y Munson, J. (1988). *Sistemas de información administrativa* (2ª. ed.). México: Prentice-Hall Hispanoamericana, S.A.

Noori, H. y Radford, R. (1997). *Administración de operaciones y producción: Calidad total y respuesta sensible rápida*. Bogotá: McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A.

Normas para la Prestación de Servicios en el Puerto La Guaira. (Decreto No. 1.316). (1996, Mayo 15). Gaceta Oficial de la República de Venezuela, 35.959, Mayo 15, 1996.

Palella, S. y Martins, F. (2004). *Metodología de la investigación cuantitativa*. Caracas: Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (FEDUPEL).

Pozo, Fernando del, N. (1992). *La dirección por sistemas*. México: Editorial Limusa, S.A. de C.V. Grupo Noriega Editores.

Puertos del Litoral Central, PLC, S.A. (2001). *Anuario 2001*. La Guaira: Autor.

Puertos del Litoral Central, PLC, S.A. (2005). *Estadística acumulada por movilización de carga según comercio* [Datos en disco duro]. Disponible: Puertos del Litoral Central, PLC, S.A., Gerencia de Operaciones Portuarias.

Rangel, M. (2001). *Dinámica del proceso de investigación social*. Barinas: Consejo Editorial Universidad Nacional Experimental de los Llanos Occidentales Ezequiel Zamora (UNELLEZ).

Régimen Tarifario para Puertos del Litoral Central, PLC, S.A. (Resolución No. 185, Ministerio de Transporte y Comunicaciones). (1998, Diciembre 22). *Gaceta Oficial de la República de Venezuela*, 36.615, Enero 6, 1999.

Riggs, J. (2002). *Sistemas de producción: Planeación, análisis y control* (3ª. ed.). México: Editorial Limusa, S.A. de C.V. Grupo Noriega Editores.

Rodríguez, J. (2004). *Estudio de sistemas y procedimientos administrativos* (3ª. ed.). México: International Thomson Editores, S.A. de C.V.

Seguias, N. (2005). Fletes del transporte marítimo mantendrán su tendencia alcista. *Espacios acuáticos*, 11, 4-7.

Serrano, J. (2001). *Matemáticas financieras y evaluación de proyectos*. Bogotá: Alfomega, S.A. en coedición con Ediciones Uniandes - Facultad de Administración.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador. (2005). *Manual de trabajos de grado de especialización y maestría y tesis doctorales*. Caracas: Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (FEDUPEL).

Vera, F. y Rocío, Esther del, J. (1995). *Diagramas de flujo*. México: Editorial Trillas, S.A. de C.V.

Puertos o Lugares de Refugio como Mecanismo para Prevenir o Mitigar la Contaminación Ambiental

Por: Gerardo Ponce Reyes *

ABSTRACT

Ports or Places of Refuge as Mechanism to Prevent or to Mitigate the Environmental Pollution

The purpose of this paper was to analyze the ports or places of refuge as mechanism to prevent or to mitigate the environmental pollution; these ports or places of refuge on a worldwide level are defined by the International Maritime Organization (IMO) as places in which a needy or required of assistance ship could make the decision that allow it to stabilize its situation, in order to reduce the risks for the navigation and to ensure protection of the human life at sea and the environment, which is similar to the definition of what a port should be, although it is a wider concept, reason why this concept is not necessarily limited to the definition of a port. The study corresponds to a documentary type research, given that the analysis was carried out based on bibliographical material. The method employed was the deductive one, which starts with valid general accepted data to arrive to some specific conclusions. It was concluded that it is strong convenient to implement these places of refuge with the purpose to diminish or to mitigate economic, social and environmental impacts, prudently authorizing the access to those places to ships in risk, increasing in this way the navigation safety.

Keywords: Ports or Places of Refuge, International Maritime Organization, Ship Assistance, To stabilize the Ship.

RESUMEN

El propósito del presente trabajo fue analizar los puertos o lugares de refugio como mecanismo para prevenir o mitigar la contaminación ambiental, estos puertos o lugares de refugio a nivel mundial son definidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) como

* Abogado egresado de la Universidad Santa María. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, Universidad Marítima del Caribe (UMC). Cursante de la Maestría en Transporte Marítimo (UMC). Adjunto al Consultor Jurídico (UMC). Ha desempeñado funciones docentes y de investigación en la UMC. Miembro y Relator del Comité Ad Honorem de Asesoramiento y Participación de Actividades Específicas y Especializadas sobre Derecho del Mar y Derecho Marítimo del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.

aquellos lugares en los cuales un buque necesitado o requerido de asistencia puede tomar las medidas que le permitan estabilizar su situación y reducir los riesgos para la navegación, asegurando la protección de la vida humana en el mar y el medio ambiente; lo cual es semejante a la definición de lo que debe ser un puerto, aunque es un concepto más amplio, por lo que no se limita necesariamente esta última. El estudio se corresponde con una investigación de tipo documental, dado que el análisis se realizó con base en aportes de tipo bibliográfico. El método que se utilizó es el deductivo, que parte de datos generales aceptados como válidos para llegar a unas conclusiones de tipo particular. De los resultados obtenidos se pudo concluir como aspecto fundamental la conveniencia de implementar estos lugares de refugio con el objeto de disminuir o mitigar impactos ambientales, sociales y económicos, autorizando prudencialmente el acceso a los mismos por parte de los buques en peligro, e incrementando de esta manera la seguridad en la navegación.

Palabras Clave: Puertos o Lugares de Refugio, Organización Marítima Internacional, Asistencia al Buque, Estabilizar el Buque.

INTRODUCCIÓN

La práctica de ayudar a los buques en peligro o en dificultades no es reciente sino una práctica común en la navegación que data desde hace mucho tiempo atrás, y se encuentra íntegramente ligada al tema de la seguridad marítima.

Es por tal motivo, que han sido numerosas las disposiciones legales o estatutarias que, a través de la historia sancionaron este precepto, ratificado en los tiempos más recientes por convenios como el Convenio Internacional para Seguridad de la Vida Humana en el Mar 74/88 (SOLAS 74/88 por sus siglas en ingles), entre otros.

Por esto resulta difícil comprender que, en estos últimos tiempos, se observe una tendencia contraria a esta práctica, especialmente cuando el buque involucrado transporta mercancías peligrosas.

Aun cuando existen diversos convenios internacionales, tal y como desarrollaremos mas adelante, que obligan a los Estados miembro a prestar auxilio y a colaborar en casos de salvamento y/o lucha contra la contaminación del medio ambiente marítimo, especialmente en zonas consideradas sensibles, la realidad ha sido otra, la negativa de los Estados a recibir buques en situación de peligro, en sus aguas, ha sido constante en varios los casos, conforme comentaremos infra.

Esta situación ha provocado dentro del seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), un movimiento para tratar de regularizar la provisión de puertos o lugares de refugio a nivel mundial, los cuales son definidos por OMI como un lugar en el cual un buque necesitado o requerido de asistencia pue-

de tomar las medidas que le permitan estabilizar su situación y reducir los riesgos para la navegación, protección de la vida humana en el mar y el medio ambiente, siendo muy semejante a la definición de lo que debe ser un puerto, por cuanto, la expresión ***"lugar de refugio"*** es una definición más amplia, dado que si bien puede incluir los puertos situados en los Estados ribereños, no se limita necesariamente a ellos.

ANTECEDENTES

Los mares y en general los espacios navegables han tenido un rol trascendental en el desarrollo de la comunidad internacional. En documento disponible en [www.un.org/Depts] (2002), se señala que la tradición histórica de los pueblos recoge información de la utilización de los océanos como un medio de salvaguarda ante enemigos, como fuente de alimento y como un medio para avanzar en el desarrollo de sus economías y por ende de su sustentabilidad.

Entretanto, más de las dos terceras partes de la superficie de la tierra se encuentran cubiertas por agua, muchas naciones costeras han vivido a cuenta de la libre navegación por los mares impulsando la pesca y el comercio con otras naciones; otras se han valido de los océanos para mantenerse al resguardo de pueblos hostiles.

El transporte de bienes y personas a través de los mares ha sido considerado desde tiempos muy remotos, como un vehículo para el crecimiento económico de un país. Desde los fenicios, pasando por egipcios, griegos y cartagineses, chinos, vikingos, polinesios y celtas, la historia del mundo se ha basado en las exploraciones, conquistas y comercio por vía marítima.

La evolución del comercio mundial ha impactado significativamente las actividades del negocio marítimo, en tanto que el intercambio de bienes y servicios, en grandes volúmenes, se realiza por vía marítima. No obstante a algunos períodos de estancamiento, el inicio del proceso de recuperación económica mundial para comienzos del año 2002, con un sostenido aumento en la demanda del transporte marítimo, hace estimar a los expertos en el área que esta tendencia se mantendrá en los próximos años. (Comisión Económica Para América Latina, CEPAL, 2004)

El aumento del tráfico marítimo internacional se refleja en el incremento de la demanda global de *commodities* y de buques en general; igualmente puede observarse con las cargas generales contenerizadas, según boletín de la CEPAL (2004), lo que implica que cada vez más los estados marítimos tengan

objetivos comunes. Anteriormente, los intereses compartidos se limitaban básicamente a los derechos y responsabilidades de la libre navegación. Hoy en día, frente al vertiginoso desarrollo de la tecnología marina y al incremento, expansión del tráfico marítimo y el comercio, esos intereses se han ampliado de una manera trascendental.

En los actuales momentos, según cifras de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2005), cerca del noventa por ciento (90%) del comercio mundial se transporta por mar; para ello cuenta con una flota de 45.000 buques, incluyendo petroleros, graneleros, portacontenedores, buques de carga general y cruceros. De los productos transportados, el petróleo crudo y sus derivados alcanzaron casi el 37% de las cargas transportadas para el año 2002. Esta industria y su desarrollo han facilitado el proceso de globalización al permitir que, a costos razonables, en menores tiempos, con mayor seguridad y confiabilidad, se puedan transportar las cargas del comercio internacional. (UNCTAD, 2005).

Para hacer frente a esta creciente demanda, la Asociación Nacional de Armadores de Chile (2004), afirma que se han venido realizando pedidos de construcción de nuevos buques en los principales astilleros mundiales (Corea, Japón y China), copando su capacidad hasta el año 2007. Las órdenes pendientes de entrega para agosto del 2004 alcanzaron a 201 millones de toneladas de peso muerto (DWT), lo que representó el veinticuatro y medio por ciento (24,5%) de la flota mundial actual.

Estas órdenes, según la fuente antes mencionada, correspondían principalmente a buques tanque petroleros y graneleros de mayores capacidades y dimensiones, mayor velocidad y menor consumo de combustible, aprovechando las economías de escala y reduciendo el costo por unidad de transporte. La flota mundial del comercio internacional, de acuerdo a su especialidad en el transporte marítimo internacional, la encabezan los buques petroleros seguidos de los graneleros (bulk carrier).

Estas potencialidades en lo económico y geopolítico pasan casi desapercibido para aquellas personas que no se encuentran vinculadas con el sector o con la actividad marítima, pero que se benefician de las materias primas, combustibles y bienes de todo tipo que se transportan a diario por esta vía.

El petróleo es el producto de base mayormente transportado en el mundo. Sobre esta temática afirmó Vicentelli (2006) Vicepresidente de la Cámara Petrolera Venezolana, que alrededor del 90% del comercio de petróleo se efectúa por mar, previéndose un aumento en los próximos años de la demanda de los productos de la industria petrolera y petroquímica. Aunado a esto debe-

mos considerar que el 22 de octubre de 2006 los ciudadanos panameños aprobaron mediante consulta pública (referéndum consultivo) la ampliación del canal de Panamá, lo que incrementará el tráfico marítimo a nivel mundial.

En los actuales momentos, según la Association pour la Taxation des Transactions pour l'Aide aux Citoyens (Attac France, 2005), la mayoría de la flota mundial de petroleros está compuesta por buques monocasco, con una edad media que supera los 20 años y sólo un 36% posee doble casco, y se encuentran abanderados bajo pabellones de conveniencia, en los que las normas de seguridad, la legislación laboral y el cumplimiento de los convenios internacionales pueden ser menos estrictos. Los buques entre 15 y 20 años de construcción, son los que ofrecen mayor rentabilidad en el negocio naviero; sin embargo, el ochenta por ciento (80%) de los naufragios ocurridos en los últimos años involucran a este tipo de buques.

La situación en que se encuentra la flota de buques petroleros antes descrita, está generando algunas limitaciones que requieren la atención de los países con costas, entre las que se encuentran: regulación del transporte marítimo, protección del medio ambiente acuático y costero, búsqueda y rescate, manejo del tráfico de buques, ordenación y reglamentación de trámites aduanales, de inmigración, actualización de leyes contra el contrabando, adecuación y supervisión de normas de seguridad de la navegación de todo tipo de naves, además de la actividades propias de la defensa costera, entre otras.

Igualmente, las organizaciones marítimas internacionales junto a las naciones que tienen intereses en el negocio marítimo, se han visto obligadas a desarrollar nuevos sistemas de leyes y regulaciones para dar respuestas efectivas a los desafíos que surgen del uso de los mares.

Entre estos nuevos retos, se tienen las situaciones de accidentes y peligros que se suscitan en esta actividad en medio de los mares, que por ende también se ha acrecentado, por lo que la supervisión y control por parte de los naciones sobre las Sociedades Clasificadoras, se convierte en una prioridad y pasa a constituirse en una política de Estado.

El auge comercial entre los pueblos ha generado una inmensa gama de productos a transportar, como ocurre con los productos petrolíferos, lo que ha traído como colorario con el transcurrir del tiempo, un incremento en los riesgos de la aventura marítima, aumentando a nivel mundial la posibilidad de naufragios de naves cargadas de crudo, de fuel o de diversos productos químicos.

Esto ha producido severos daños al medio ambiente y ha provocado crisis

en las actividades económicas relacionadas con el mar y las costas: pesca, turismo, entre otros. En el conjunto del planeta, ocurre un naufragio cada tres días, miles de tripulantes desaparecen en el mar cada año; miles de naves catalogadas como peligrosas navegan por los océanos (Attac France, 2005) a pesar de la gran cantidad de leyes y convenios internacionales existentes.

Por consiguiente, la realización de las inspecciones a los buques, sobre todo a los denominados substandard, es un requisito indispensable para la determinación del efectivo cumplimiento de las normas marítimas o reglas mundialmente aceptadas. En la mayoría de los países a nivel mundial, salvo algunas excepciones, en el caso de naves que estén requeridas de lugares de refugio, no existe un procedimiento establecido por las Autoridades Acuáticas.

Ahora bien, históricamente en el tiempo, según el código de honor que se estatuyó como costumbre internacional en la navegación, la obligación para los Estados de salvar tripulaciones, buques y cargas, tema que se encuentra íntegramente ligado al tema de la seguridad marítima. Sin embargo, la situación de dar refugio a buques en riesgo, en los actuales momentos ha sido contraria a este principio de salvar tripulaciones, buques y cargas, especialmente cuando está involucrado un buque que transporte mercancías peligrosas.

La obligación de prestar ayuda o auxilio a los buques en estado de peligro y de proteger el medio ambiente, podemos encontrarla en acuerdos o convenios internacionales, tales como:

- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (Convenio de Montegobay).

- La Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua, 1958.

- El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 (SAR 79).

- El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo, 1978 (SOLAS 74/78).

- El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954 (OILPOIL 54).

- El Convenio para la Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990) establece la obligatoriedad para los Estados de preparar planes de contingencia para responder ante situaciones de buques en peligro. Estos planes debieran incluir la designación de lugares de refugio; no obstante, pocas naciones han cumplido con esta obligación ya

que el mismo no menciona expresamente lo relacionado a la concesión de acceso a lugares de refugio.

- El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

- El Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen o puedan causar una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (Convenio Intervención 1969) y su Protocolo Intervención 1973.

- Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias de 1972.

- Convenio de las Naciones Unidas sobre las Leyes del Mar, 1992 (Convenio UNCLOS); el cual establece la obligatoriedad por parte de los estados de preservar las aguas internacionales y los fondos marinos.

- Y otros.

Es de hacer notar que, recientemente se han dando casos, como los ocurridos con los buques Erika, Prestige, entre otros, en que Estados han impedido a las naves que se encuentran en dificultades o peligro aproximarse a tierra; según Aguilar (2003), ello en virtud de la ausencia de convenciones que los obliguen a conceder acceso a los buques con problemas a los puertos o costas, además de la falta de políticas gubernamentales que contemplen y regulen estos siniestros, así como la ausencia de un régimen operativo y funcional de puertos o lugares de refugios uniforme para todos los países.

Dentro de este orden de ideas, se ha evidenciado el interés de la Organización Marítima Internacional (OMI) en la problemática, promoviendo reuniones y discusiones para buscar consenso sobre la reglamentación de las acciones a seguir en los casos antes señalados. En tal sentido, la OMI en Resolución A.949 (23) de fecha 5 de diciembre de 2003, define los lugares de refugio para buques necesitados de asistencia y auxilio, de la forma que sigue:

> Como un lugar en el cual un buque necesitado de asistencia puede tomar las medidas que le permitan estabilizar su situación y reducir los riesgos para la navegación así como proteger la vida humana y el medio ambiente, muy semejante opinión a lo que debe ser un puerto.

La ventaja de la expresión *"lugar de refugio"* radica en que si bien puede incluir los puertos situados en los Estados ribereños, no se limita necesariamente a ellos. (s/p)

A este respecto, cabe señalar, que en las Resoluciones A. 949 (23) y A. 950 (23), aprobadas en la 23va Asamblea de la OMI el 05 de diciembre del 2003, se estableció que:

1. El mejor medio para prevenir daños o contaminación de un buque accidentado es trasvasar su carga a otra unidad.
2. Conceder refugio era una decisión que correspondía al Estado Ribereño.
3. Preparar un proyecto de resolución sobre Servicio de Asistencia Náutica (MAS) que se refiere a la actualización y ampliación de los sistemas de comunicación de los estados ribereños (s/p).

La sensibilización de la comunidad internacional frente a los problemas medio ambientales se ha despertado, producto de los grandes derrames petroleros suscitados en los últimos años: como el naufragio de buques como el Erika y el Prestige, entre otros; esto debería obligar a los Estados, a establecer mecanismos efectivos que coadyuven a prevenir o mitigar daños al medio ambiente frente a situaciones de peligro como éstas.

EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS O LUGARES DE REFUGIO

A lo largo de la historia han ocurrido grandes catástrofes que han producido el derrame de miles de toneladas de productos contaminantes del medio marino. En la serie de televisión denominada Grandes Catástrofes, en un programa sobre el caso del siniestro del buque Prestige (Noviembre 2005), se afirma que no todas han tenido la misma repercusión en los medios de comunicación; algunas han trascendido más a la opinión pública que otras, bien por la situación geográfica donde se han producido o por otras características que han rodeado al accidente. (National Geographic).

Por ejemplo, en documento en línea [http://www.marenostrum.org] sobre las navegaciones del año 2002 se describe que, el buque tanque Prestige cargado con setenta y seis mil novecientos setenta y tres (76.973) toneladas de fuel pesado emitió por radiotelefonía, el 13 de noviembre de 2002, una llamada de auxilio; su ubicación era a unas 27 millas náuticas de Cabo Touriñán. Al momento del siniestro, los puertos de uso comercial más cercanos eran los de La Coruña y Ferrol, España, a unas 75 millas de navegación.

Con la estructura del buque seriamente dañada y entre olas de 8 metros, con un boquete de 25 metros por su costado de estribor aproximadamente, que afectó a los tanques laterales de lastre 2 y 3, tenía la necesidad urgente

de encontrar un lugar donde pudiese realizar el transvase del producto contaminante que transportaba como carga, a fin de poder efectuar una reparación de emergencia.

Es por esto, según afirman Zamora, T. y León, A. (2003) que requería -*vista la situación en que se encontraba dicho buque*- entrar en los puertos de uso comercial más cercanos, La Coruña y Ferrol, o fondear en sus inmediaciones. El calado del "Prestige" no superaba los 16 metros, lo que hacía factible su arribada a cualquiera de esos dos puertos. La otra opción era fondear en alguna ría abrigada, como por ejemplo en Corcubión, que con su abrigo ofreciera la seguridad suficiente como para transvasar el fuel de la carga. Sin embargo, fondear en mar abierto para realizar el transvase de la carga, en las condiciones de mar existentes para aquel momento, resultaban prácticamente inviables y muy riesgosas.

En atención a accidentes marítimos como éste y a otros mas recientes que se señalan a continuación, las autoridades marítimas internacionales comenzaron a hablar de la necesidad de lugares de refugio. Los últimos accidentes marítimos, como el del buque tanque Erika ocurrido en Francia en diciembre de 1999, dio origen a que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional colocara en el tapete este tópico que si bien no se vinculó directamente con la denegación del acceso a un lugar de refugio, motivó la inclusión en el paquete de medidas legislativas denominado Erika, como uno de los puntos a ser analizados, lo relativo a los puertos o lugares de refugio.

Posteriormente se produjeron los incidentes del buque tanque Castor en diciembre de 2000, y el hundimiento del Prestige en noviembre del 2002; esto hizo que se impulsara la importancia de este tema, y ha llevado a sensibilizar y movilizar tanto a la Organización Marítima Internacional (OMI) como a la propia Comisión Europea respecto al control del tráfico marítimo, contenido en el paquete legislativo denominado Erika II. La intención de ambos organismos es la de llegar a un marco armonizado común que regule los *"lugares de refugio".* Esta necesidad se evidencia igualmente con el accidente del buque tanque Jessica en el 2001, en las Islas Galápagos, Ecuador, donde se derramó más de 250 galones de hidrocarburo, en una zona de gran sensibilidad ambiental.

Por tal razón, a inicios del año 2001, el Secretario General de la OMI, William O'Neil, sugirió que ya era oportuno que la Organización iniciara, como una materia prioritaria, una consideración global del problema de los lugares de refugio para las naves que sufrían fallas dejándolas no operativas, y que se

adoptaran las medidas requeridas para asegurar que, en los intereses del resguardo de la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino, los Estados costeros repasaran sus procedimientos de contingencia para proporcionar ayuda, asistencia y medios a tales naves, tal como lo requieran bajo esas circunstancias.

Por lo que respecta al marco legal relacionado con los lugares de refugio, se destacan los esfuerzos que el Comité Marítimo Internacional (organización no gubernamental dedicada a actividades de unificación sobre leyes marítimas) está llevando a cabo, conjuntamente con la OMI.

En tal sentido, Zamora Terrés y León Arias (2003), argumentan que el precedente del accidente del buque Castor en aguas mediterráneas supuso el punto de arranque para la creación por parte de la OMI, a través de su Comisión dedicada a temas de seguridad (Comité de Seguridad Marítima), de una normativa internacional que regule específicamente los lugares de refugio.

El Castor, un buque tanque cargado con 50.000 toneladas de gasolina, sufrió una seria avería en su estructura durante su travesía de Constanza a Lagos (de Rumania a Nigeria), mientras navegaba frente a las costas de Almería: aproximadamente en su zona media apareció una fisura de unos 24 metros que discurría de un costado al otro del buque. Los riesgos más inmediatos eran la rotura del casco, y por la volatilidad del producto transportado, una posible explosión del producto.

Los autores antes señalados consideran, que estos peligros potenciales fueron la causa invocada para prohibir su entrada a puertos de Marruecos, Gibraltar, Argelia y España. Todas las administraciones acuáticas vinculadas al caso reaccionaron de forma similar, alegando que el buque debía permanecer alejado de las costas de estos países, aunque el traslado de su mercancía a otro buque, fuera de un espacio protegido del mar y el viento reinante, resultara una operación extremadamente peligrosa y complicada.

Así mismo, señalan que la travesía del buque averiado duró unos 35 días aproximadamente, hasta que finalmente Túnez accedió a permitir su entrada en aguas jurisdiccionales de ese país, en una zona resguardada de los elementos externos, lugar donde se efectúo sin mayor incidencia el traslado de toda su carga.

Entonces, la necesidad de estos lugares de refugio, igualmente tiene apoyo en la opinión de la International Association of Ports and Harbors (IAPH), respecto a que, el deber de colaborar y cooperar con un buque en situación de peligro está universalmente consagrado, aún cuando en el Convenio de las

Naciones Unidas sobre las Leyes del Mar 1992 (UNCLOS), no figura expresamente; y que la jurisdicción territorial de cualquier Estado debe someterse a la excepción de la situación creada; dicho deber queda limitado por su propia naturaleza y propósito: ofrecer refugio, lugar de reparación, traslado, etc. Cualquiera de las exigencias anteriores es compatible con el derecho del país ribereño de protegerse de peligros inminentes externos.

En tal sentido, Radovich, J. (2006), expresa que para poner las cosas en su justo lugar, que la contaminación marina procedente de buques es muy inferior a la causada por residuos de elementos utilizados en la agricultura, desechos de cloacas no tratados, y otras fuentes de carácter antropogénico terrestre.

Si bien, como ya se indicó anteriormente, el Convenio UNCLOS no hace referencia expresa sobre la obligación de colaboración, lo relacionado con el derecho de acceso de buques en peligro a lugares de refugio fue tratado en la Organización Marítima Internacional en 1980, cuando se discutió la aprobación de la Convención de Londres de 1989 sobre Asistencia y Salvamento. No obstante, se esgrimió para ese momento que existía una norma de Derecho Internacional Público (sea positiva o consuetudinaria) conforme a la cual los Estados tienen la obligación de admitir en sus puertos a buques en peligro necesitados de asistencia. Si bien varias delegaciones admitieron la existencia de dicha norma internacional, otras consideraron que debían protegerse los derechos de los Estados Costeros, estableciendo un análisis caso por caso en lugar de manifestar una obligación de alcance general aplicable a todos los caso por igual. Finalmente, existieron delegaciones que adoptaron una postura formalista eludiendo la controversia central, aduciendo que una Convención de Derecho Privado no debía ni podía regular aspectos de Derecho Público. El Convenio de Salvamento de 1989 señala en su artículo 11, que en relación a la admisión en puerto de un buque en peligro, se requerirá la colaboración de cualquier parte implicada (desde las autoridades públicas hasta los propios salvadores) para asegurar la eficacia y el éxito de las operaciones de salvamento con el propósito de salvar vidas o propiedades en peligro, así como para prevenir daños al medio ambiente en general. El propósito y alcance del artículo antes indicado, es que el Estado debe tener en cuenta para admitir a buques en peligro en sus puertos una serie de fines y principios, mas no se establece la obligación en si misma de permitir dicho acceso bajo condiciones ciertas y determinadas.

La operación así planteada afectaría tanto a la administración del estado ribereño, como al buque y su Capitán, al naviero (armador, fletador) del buque y a los equipos de rescate.

Inicialmente las líneas básicas que la OMI ha aprobado para la preparación de un documento final sobre lugares de refugio (2002) versan sobre los siguientes aspectos principalmente:

- Las acciones a tomar por parte del capitán del buque frente a la necesidad de acudir a un lugar de refugio.

- Evaluación de los riesgos incluyendo una metodología asociada con los lugares y las operaciones a realizar.

- Acciones a emprender por parte de la administración del país ribereño.

En los actuales momentos, según Tsavliris, del Tsavliris Group, en The International Marine Salvage Seminar 2001, organizado por Lloyd´s List events, citado por Barrios (s/f)

> …es obvia la necesidad de un Tratado Internacional sobre puertos de refugio, es deprimente reflejar que en el caso del Castor los estados costeros violaron, en letra o en espíritu, los convenios internacionales tales como el London Dumping Convention y el Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution. La verdad es que los Gobiernos discrepan ampliamente en sus compromisos y en la interpretación de tales acuerdos (s/p).

FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LOS PUERTOS O LUGARES DE REFUGIO

La Organización Marítima Internacional (OMI) es la Agencia Internacional especializada de las Naciones Unidas consagrada, fundamentalmente, a la adopción de normas relacionadas con la seguridad marítima, así como de protección del medio ambiente marino.

Esta organización a través de sus estados miembros, con la finalidad de prevenir la contaminación del medio ambiente marino de los buques tanques, ha adoptado diversas Convenciones, como el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), el Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, o el Convenio Internacional sobre Salvamento.

Sin embargo, Sánchez Ramos (2004), expresa que los últimos siniestros acaecidos con los buques Erika, Castor y Prestige unidos, han puesto de manifiesto la necesidad de adoptar nuevas medidas relativas al acceso a lugares

de refugio de buques que se encuentren en peligro, puesto que son muchos los expertos que defienden la posición que sí a estos buques se les hubiese permitido acceder a un lugar de refugio, se hubiesen mitigado las consecuencias de tales catástrofes.

Por lo tanto, una vez más, y como respuesta a las catástrofes que ya se habían producido, la OMI identificó el acceso a los lugares de refugio como un tema objeto de estudio, llegando a destacar su Secretario General el 21 de mayo de 2001, en su 74ª sesión, que están ante un tema de carácter prioritario.

Esta iniciativa de la OMI se vio reflejada con la adopción el 05 de diciembre del 2003, por su Asamblea General, de la Resolución A.949 (23) relativa al acceso a lugares de refugio de buques que se encuentren en peligro, la cual queda complementada con la Resolución A.950 (23), relacionada con el establecimiento de un servicio de asistencia marítima (MAS), con las que se pretende ofrecer a los Estados ribereños, criterios claros y objetivos que les permitan adoptar una decisión sobre la viabilidad y conveniencia de ofrecer refugio a un buque en situación de peligro con el objeto de estabilizar su condición inicial y reducir o minimizar los riesgos a la navegación, para así proteger la vida humana y el ambiente.

Por otra parte, en relación a la protección del medio ambiente marino, Diez de Velasco (2003) señaló que:

> …la específica unidad geográfica y física de todos los mares y océanos, su creciente utilización con los más diversos fines, su relativa indefensión frente a la contaminación y la gravedad de los daños que ésta puede ocasionar a las especies vivas que en él habitan, al litoral y las playas, y a diversos intereses científicos o culturales, explican que la acción internacional para la protección del medio marino haya sido la primera y sea la más importante en resultados a escala mundial y regional (p. 707).

CARACTERIZACIÓN DE LOS LUGARES DE REFUGIO

De acuerdo con las Directrices de la OMI, contenida en la Resolución A.949(23) de fecha 5 de diciembre de 2003, se entiende por lugares de refugio para buques necesitados de asistencia y auxilio:

> Como un lugar en el cual un buque necesitado de asistencia puede tomar las medidas que le permitan estabilizar su situación y reducir

> los riesgos para la navegación así como proteger la vida humana y el medio ambiente, muy semejante opinión a lo que debe ser un puerto (p. 6).

La Convención Internacional de Salvamento ofrece una referencia a los lugares de refugio estableciendo que los Estados partes deberán, siempre que regule o decida sobre asuntos relativos a operaciones de salvamento tales como la admisión en puerto de buques en peligro proporcionar medios a los salvadores, tener en cuenta la necesidad de cooperación entre salvadores, otras partes interesadas y autoridades públicas para garantizar la eficacia y el éxito de las operaciones de salvamento con el fin de salvar vidas humanas, propiedades en peligro, y prevenir daños al medio ambiente en general.

Como ya se indicó, la OMI con vista a los últimos accidentes de buques tanqueros y las graves consecuencias que provocaron en el medio ambiente marino, que genero una gran alarma social, se decidió acometer el estudio de este punto con el fin de poder concertar soluciones a un problema real y en el que es necesario conciliar dos intereses en presencia que son contrapuestos, como son la necesidad del buque en peligro de acudir a un lugar de refugio y la del Estado ribereño de proteger sus costas y sus aguas jurisdiccionales de una posible contaminación derivada de ese buque extranjero.

Si bien el Comité de Seguridad Marítima había designado un grupo especial como consecuencia del accidente sufrido por el buque Erika y había identificado ya la necesidad de analizar los lugares de refugio en Diciembre de 1999, sería a posteriori, tras el accidente del buque Castor, cuando el Secretario General de la OMI solicitó tal y como ya se indicó, el 21 de mayo de 2001, en la 74ª sesión del organismo, que se considerase, como un asunto de prioridad, el estudio de los lugares de refugio.

Sobre esta necesidad de los lugares de refugio, Sánchez (2004), señala que existen serias divergencias de algunos autores respecto al hecho de que se está ante unas “Directrices” que, no suponen su obligatorio cumplimiento o acatamiento. Y aunque sea cierto que no son vinculantes, también lo es que otras soluciones apuntadas tales como la adopción de un Protocolo que se incorporaría a alguna Convención ya en vigor, como MARPOL, o la adopción de un Convenio sobre esta materia, no garantizaría *per se* una aplicación uniforme de tales medidas porque no debemos olvidar que los Estados son libres de otorgar su consentimiento para obligarse en consecuencia y, por tanto, las disposiciones de la citada Convención o Protocolo sólo serían de obligatorio cumplimiento para aquellos Estados contratantes, es decir, aquellos que voluntariamente decidan comprometerse en tal sentido.

La autora antes mencionada afirma, que a la hora de analizar estas Directrices hay que tener en cuenta tres aspectos fundamentales en torno a los cuales se moviliza todo el sistema: ad initio, se consagra el principio de que no existe obligación, por parte del Estado ribereño, de ofrecer refugio a buques que se encuentran en peligro, en segundo término, lejos de establecer una obligación general de ofrecer refugio, se acude al estudio del ***"caso por caso"*** y, en tercer término, se aplican, exclusivamente, a aquellos casos en los que no corre peligro la vida humana, dado que en dicho caso sería de aplicación inmediata el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo, 1978 (SOLAS 74/78).

Partiendo de estas premisas fundamentales, y con el objetivo de salvaguardar la seguridad marítima y prevenir y controlar la contaminación procedente de los buques, la OMI ha adoptado estas Directrices que se configuran en torno a dos grandes cuestiones: a) Las actuaciones que debe llevar a cabo el capitán del buque y; b) Las actuaciones que debe llevar a cabo el Estado ribereño.

Se puede afirmar que al capitán del buque le corresponde identificar la razón por la cual requerirá asistencia (disminución de la estabilidad, varada, avería, abordaje, riesgo de incendio, explosión, contaminación), conforme a las circunstancias identificadas en el apéndice segundo, punto 1 de las citadas Directrices, así como la evaluación e información de los riesgos en los siguientes casos:

1. Si el buque permanece en la misma posición.
2. Si continúa su viaje.
3. Si alcanza un lugar de refugio.
4. Si es llevado a alta mar.

Asimismo, al capitán le corresponde comunicar qué tipo de asistencia requiere del Estado ribereño para impedir que se produzca el daño, según lo dispuesto en el apéndice segundo, punto 3 de las mencionadas Directrices, así como ponerse en contacto con el Estado ribereño para transmitirle todas las particularidades derivadas de la situación que presenta dicho buque. Estos datos deben ser transmitidos al Estado ribereño a través del Servicio Marítimo de Asistencia (MAS).

En atención a estas Directrices, los Estados ribereños deben realizar un análisis objetivo sobre las ventajas o desventajas que podría llevar consigo el acceso a un lugar de refugio, análisis que debe fundamentarse en factores

medioambientales y sociales (tales como los riesgos de contaminación, la existencia de especies especialmente protegidas, actividades económicas desarrolladas en dicha zona, etc); condiciones metereológicas (vientos dominantes, estado de la mar, etc); la previsión de planes de emergencia (número de remolcadores, etc); y las consecuencias que se pueden prever en relación a la seguridad de las personas y/o la contaminación, según lo dispone el apéndice segundo, 2 punto, de la Resolución A. 949(23).

A la hora de ofrecer o no a un buque acceso a un lugar de refugio señala Sánchez Ramos (2004), el Estado ribereño ha de tener en cuenta los siguientes elementos:

1. La capacidad de navegabilidad del buque.

2. El tipo de carga que transporta el buque.

3. La distancia o tiempo estimado de navegación para acceder al lugar de refugio.

4. Si el capitán se encuentra a bordo del buque.

5. El número de tripulantes que se encuentra a bordo del buque.

6. Si el buque está asegurado.

7. El acuerdo del capitán o de la compañía del buque con la propuesta del Estado ribereño de trasladar al buque a un lugar de refugio.

8. Provisión de fondos.

9. Contratos de salvamento.

10. Información sobre la intención del capitán o la compañía.

11. Designación por parte de la compañía del buque de un representante ante el Estado ribereño.

12. Evaluación de riesgos latentes.

13. Cualquier medida que ya haya sido llevada a cabo, conforme a lo dispuesto en el punto 3.9 de las Directrices.

El Estado ribereño, que debe establecer un servicio de Asistencia Marítima, podría efectuar una inspección a bordo del buque con la finalidad de valorar los riesgos; podría conllevar una decisión tanto para el buque como para el lugar de refugio y su medio ambiente, así como para los Estados vecinos, y ello como consecuencia de uno de los principios generales que inspiran estas Directrices, que es el de conciliar los intereses de las partes involucradas.

En este sentido, la autora antes señalada considera, que el Estado ribereño debe tener en cuenta, tal y como se establece en el punto 3.11 de las Directrices, los siguientes factores: el riesgo que corre la vida de las personas que se encuentran a bordo, así como la de las personas que habitan en el lugar de refugio; los riesgos para sus industrias y medio ambiente; los riesgos de contaminación; si el lugar de refugio es un puerto, la idoneidad de sus instalaciones así como la evaluación de las consecuencias que podría llevar aparejada la denegación de acceso para los Estados vecinos.

Luego, y tras haber realizado un análisis exhaustivo, teniendo en cuenta todos los factores señalados anteriormente, el Estado ribereño debe decidir sobre el acceso de un buque a un lugar de refugio que se encuentre bajo su jurisdicción. Hay que destacar que, de acuerdo con el punto 3.14 de las Directrices, el acceso a un lugar de refugio puede condicionarse a la presentación de una garantía financiera suficiente con la que el buque asumiría los gastos incurridos que pudiesen derivarse de su acceso a un lugar de refugio. Esta garantía obviamente debe contar con la aprobación del Estado ribereño que otorga refugio al buque en problemas.

Continua expresando la misma autora que, a pesar de que estas Directrices han abandonado el estudio de algunas cuestiones fundamentales tales como la responsabilidad, hay que destacar que de la voluntad de los Estados ribereños dependerá la efectividad y la viabilidad de la puesta en marcha de estas medidas que aspiran a establecer un sistema uniforme en cuanto al acceso a lugares de refugio, sobre todo, en cuanto a los factores a valorar a la hora de adoptar una decisión.

Conviene destacar, que tanto la Unión Europea (UE), como la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), han solicitado a sus Estados miembros que adopten las medidas adecuadas para aplicar estas Directrices. Así, la Asamblea General de la ONU (marzo 2004) ha estableció expresamente que:

> Acoge con satisfacción la labor realizada por la Organización Marítima Internacional en la formulación de directrices sobre lugares de refugio para los buques que lo necesiten y alienta a los Estados a elaborar planes y a establecer procedimientos para aplicar esas directrices en el caso de los buques que se encuentren en aguas sometidas a su jurisdicción (s/p).

Ahora bien, cabe recordar, que los últimos accidentes suscitados en las cercanías de las costas de los Estados miembros de la Unión Europea, han puesto de relieve la necesidad de adoptar diferentes medidas encaminadas a

proteger las mismas, implantando una política de seguridad marítima coherente y efectiva.

Si la catástrofe del buque Erika propició la adopción de diversas acciones entre ellos los denominados paquetes de medidas legislativas Erika I y Erika II, según comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero "Prestige", (COM, Diciembre 3, 2002); el cual ha puesto de manifiesto la necesidad de impulsar la aplicación de dichas medidas e incluso, tal y como ha destacado recientemente el Parlamento Europeo, en su Resolución (abril 21, 2004) sobre el refuerzo de la seguridad marítima la necesidad de diseñar un espacio europeo de seguridad marítima.

Si bien, han sido diversas las medidas que se han adoptado desde la catástrofe del buque Erika como la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, sustitución de acuerdo a cronograma de buques monocasco, etc., Sobrino Heredia (2003) hace especial énfasis en la actuación de la Unión Europea desplegada respecto a los lugares o puertos de refugio.

Con relación a los lugares de refugio, surgió la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, que deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo, cuyo artículo 20 regula lo relativo a los lugares de refugio en los siguientes términos:

> Los Estados miembros, previa consulta a las partes interesadas, elaborarán, teniendo en cuenta las directrices pertinentes de la OMI, planes para albergar, en las aguas bajo su jurisdicción, buques en peligro. Dichos planes contendrán las disposiciones necesarias y los procedimientos que tengan en cuenta las limitaciones operativas y medioambientales para garantizar que los buques en peligro puedan dirigirse inmediatamente a un lugar de refugio sujeto a la autorización de la autoridad competente. Cuando los Estados miembros lo consideren necesario y factible, dichos planes incluirán disposiciones para facilitar los recursos y equipos adecuados para la asistencia, el salvamento y las operaciones de intervención en caso de contaminación. Los planes para acoger buques en peligro deberán estar disponibles a petición del interesado. Los Estados miembros informarán a la Comisión a más tardar el 5 de febrero de 2004, de las medidas adoptadas en aplicación del primer párrafo (p.10).

Por lo tanto, de acuerdo con la citada disposición, corresponde a los Esta-

dos miembros adoptar, teniendo en cuenta las Directrices de la OMI antes referidas, planes para albergar buques en peligro en aguas bajo su jurisdicción. Una vez más, tal y como lo señala Sánchez Ramos (2004), lejos de establecer una obligación para los Estados de ofrecer refugio, deja en manos de éstos la decisión definitiva sobre la necesidad o viabilidad de ofrecer o no refugio y, por tanto, la obligación se circunscribe exclusivamente, en relación a la adopción de medidas que establezcan el procedimiento que debe seguirse tanto por parte de los buques en peligro como del Estado miembro ribereño en caso de catástrofe.

Además, afirma que como consecuencia de la catástrofe del Prestige, la Comisión Europea ha intentado impulsar la adopción de las citadas medidas con la finalidad de que entrasen en vigor con anterioridad al plazo estipulado en la propia Directiva, en la cual se estableció que:

> A la luz de los recientes acontecimientos, la Comisión, sin esperar a febrero de 2004, fecha límite de incorporación de la Directiva, va a tomar la iniciativa de organizar, en colaboración con la Agencia Europea de Seguridad Marítima, una reunión con los Estados miembros a partir de enero de 2003 con el fin de acelerar la preparación de los planes de acogida de buques en peligro para adoptarlos, como muy tarde, en el momento de la entrada en vigor de la Directiva (s/p).

Lo cierto es que, la mayor parte de los Estados miembros, todavía no han llevado a cabo ninguna acción en tal sentido.

Un ejemplo claro sobre implementación de lugares de refugio es posible encontrarlo conforme lo estatuido en la Directiva 2002/59/CE, antes referida, en la legislación española buscando adaptar su Derecho a las Directrices de la OMI, es por ello, que en el Real Decreto 210/2004, de fecha 6 de febrero de 2004, se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, refiriéndose los artículos 20 al 24 a los lugares de refugio.

Si bien, tanto la alteración de dicha Directiva como la regulación de los lugares de refugio se había iniciado con la adopción de la Ley 62/2003 del 30 diciembre de 2003, sobre medidas fiscales, administrativas y del orden social, según BOE (citado por Barrios 2004), donde se regulaban aspectos generales que ahora han sido objeto de desarrollo con la finalidad fundamental de determinar:

> Los criterios y las reglas conforme a los cuales la autoridad marítima debe actuar cuando un buque necesitado de auxilio solicite la entra-

> da, para que el perjuicio que previsiblemente pueda derivarse del acceso al lugar de refugio sea inferior al que se seguirían de utilizarse otras medidas alternativas de auxilio al buque. (Establecidos en el Párrafo Sexto del citado Real Decreto).

El Real Decreto 210/2004, consagra en su Párrafo Cuarto los aspectos principales relativos al establecimiento de los lugares de refugio referidos previamente tanto en la mencionada directiva comunitaria como en las directrices de la OMI, al disponer que:

> Otra novedad importante de la Directiva 2002/58/CE consiste en abordar la regulación de la asistencia a los buques que se encuentran en situación de peligro en consonancia con las directrices aprobadas por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional el 5 de diciembre de 2003, mediante la Resolución A.949(23) sobre directrices relativas a los lugares de refugio para barcos necesitados de asistencia, conforme a las cuales, si bien los Estados ribereños no están obligados a autorizar el acceso de los buques a un lugar de refugio, sí deben sopesar equilibradamente los factores que dicha medida conlleva, razón por la cual la Directiva 2002/59/CE impone a los Estados miembros el deber de elaborar planes para albergar en las aguas bajo su jurisdicción a buques en peligro.

Por otra parte, el artículo 108 de la Ley 62/2003, dispone que los órganos competentes en materia de Marina Mercante podrán establecer condiciones para autorizar la entrada de un buque que solicite refugio en un puerto o lugar de abrigo, con la finalidad de proteger adecuadamente la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente o de los bienes afectados, y al establecer que dicha medida, cuyas eventuales consecuencias resultan de imposible evaluación previa, podrá quedar igualmente condicionada a la prestación de una garantía económica por parte del propietario, del operador o del cargador del buque.

Asimismo, establece en su último párrafo que “el gobierno regulará los criterios, casos, procedimientos, cuantía y demás extremos necesarios para desarrollar lo previsto en este artículo” (s/p), desarrollo que se ha efectuado con la adopción del Real Decreto 210/2004.

Sobre este punto, vale la pena mencionar, que el puerto de Guetaria jurisdicción del Gobierno Vasco, España, era el mejor de la costa guipuzcoana gracias a su ubicación a los pies del islote de San Antón; encontrándose unido a la costa por un espinazo rocoso que defendía la concha de los vientos del

Norte. Esta situación, junto con la abundancia de agua potable, convirtió a este puerto en un excelente refugio natural. Para el año de 1914, dicho puerto de Guetaria fue declarado mediante una Real Orden puerto de refugio para embarcaciones que desarrollaren actividades pesqueras.

CONSIDERACIONES FINALES

La problemática esencialmente se debate en si un buque en problemas tiene derecho de acceder a un lugar de refugio, o si por el contrario los Estados Ribereños tienen el derecho de impedir tal acceso que requiera de asistencia, con el fin de proteger sus costas de posibles daños ambientales.

Existe actualmente una gran discusión a nivel mundial sobre la viabilidad y conveniencia de implementar lugares de refugio a lo largo de las zonas costeras y en aguas territoriales de los estados ribereños, no obstante, existe un gran consenso en la comunidad marítima internacional sobre la necesidad de establecer mecanismos que ayuden a prevenir o evitar nuevas situaciones de riesgos e impactos al medio ambiente, como las ocurridas con los buques Erika, Castor y Prestige.

Esto nos permite afirmar, que el derecho que tiene un buque en peligro, de ser aceptado en un puerto o lugar de refugio no es absoluto, ya que este deber, puede ser considerado una limitación al derecho de soberanía que poseen los estados ribereños de proteger sus aguas jurisdiccionales, esto en virtud de convenios internacionales como la UNCLOS, que regulan todo lo relativo al deber de protección del medio ambiente a nivel mundial.

Luego, pareciese que la experiencia existente en esta materia evidencia la conveniencia de implementar estos lugares de refugios con el objeto de disminuir o mitigar impactos ambientales, sociales y económicos, autorizando prudencialmente el acceso a los mismos, e incrementar la seguridad de la navegación.

Es por ello, que acogemos lo expresado por Radovich, J. (2006) de que se necesita de una norma clara de Derecho Internacional Público que establezca la obligación por parte de los Estados de conceder un lugar de refugio a buques necesitados de asistencia, salvo que existieran motivos razonables y objetivos para denegarlo, y que la denegatoria sin justa causa y de manera arbitraria debe provocar la presunción de la negligencia de esta Estado Ribereño. Esto se podría conseguir, como ya se indico anteriormente, aprobando un convenio internacional especial sobre lugares de refugio, o bien integrando con normas adicionales los convenios ya existentes que se encuentren vigen-

tes, de amplia aplicación y que puedan ser enmendados en tiempos breves, como es el mecanismo de aceptación tacita, como ocurrió con el SOLAS (ISM Code, ISPS); en ambos casos siempre dependerá de la voluntad política de los estados y las partes involucradas en esta materia.

Esta normativa de Derecho Internacional Público constituiría un instrumento efectivo de prevención de daños por contaminación contra el medio ambiente marino y la contaminación, al obligar a los Estados a conceder un lugar de refugio a buques en peligro necesitados de asistencia para poder estabilizar su situación, salvo que existieran motivos razonables y objetivos para denegarlo.

Con relación a los criterios que pudiesen tomarse en cuenta para conceder o no refugio, es que el daño previsible a raíz de la denegatoria de acceso sea mayor de lo que pudiese ocurrir a raíz del otorgamiento del acceso a un lugar de refugio.

Otro aspecto a considerar, es la de conceder al operador de un lugar de refugio derecho a requerir un salario de asistencia o salvamento del buque en necesidad de asistencia, esto podría coadyuvar a la creación de estos lugares.

Asimismo, resulta pertinente mencionar, que el órgano en el cual recaiga la facultad de operar estos lugares tenga plena autonomía funcional en cuanto a sus atribuciones para la toma de decisiones que se requieran, y no este supeditado su actuación a la de un funcionario público de mayor jerarquía civil o militar u otro funcionario político, ya que en dicho caso las órdenes de sus superiores sin capacidad técnica deberían ser acatadas.

Otro aspecto importante a considerar al momento de implementar los lugares de refugio *-ya que no todas las zonas costeras son igualmente aptas para el establecimiento de tales lugares-* es el de seleccionar sitios de baja o nula sensibilidad ambiental, para lo cual deberá considerarse aspectos naturales, físicos, ecológicos, y socioeconómicos.

La sensibilidad ambiental es definida por Brandani, A. (2006) como el potencial de afectación (transformación o cambio) que pueden sufrir los componentes ambientales como resultado de la alteración de los procesos físicos, bióticos y socioeconómicos debidos a las actividades de intervención antrópica del medio o debido a los procesos de desestabilización natural que experimenta el ambiente.

Continúa expresando este mismo autor, que para poder designar lugares de refugio debería efectuarse previamente un trabajo de relevamiento, identi-

ficación y ponderación cuantitativa de todos los atributos costeros ("datos") y posicionarlos geográficamente para establecer la sensibilidad de cada área frente a diferentes impactos naturales o provocados. Esto se denomina Análisis de Sensibilidad Ambiental, cuyos objetivos son: a) Prevenir degradaciones ambientales, b) Corregir actividades que generen o puedan generar degradaciones y c) Recuperar, restaurar o rehabilitar ambientes degradados.

Luego para la designación y operación en el caso de una contingencia real, de un lugar de refugio, deberá tomarse en consideración su viabilidad ambiental, es decir, que no exista sensibilidad ambiental; La existencia previa de planes de contingencia que se adapten a los modos dominantes de navegación en la zona, y, por ultimo que la autoridad que administre y opere en dicho lugar de refugio cuente con la suficiente facultad para la toma de las medidas necesarias para atender dicha situación.

Nuestra reflexión final es que la implantación de lugares de refugio seria muy recomendable para proteger recursos y ambientes costeros, con el fin de disminuir o mitigar impactos ambientales, sociales y económicos, esta implantación siempre deberá hacerse tomando en cuenta la particular diversidad de condiciones ambientales, limitaciones económicas y estructuras institucionales de cada Estado Ribereño.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES

Aguilar, Ricardo (2003). El Prestige un síntoma de la insostenibilidad del Tráfico marítimo. [Documento en línea] Disponible en *http://www.iigov.org/seguridad*. Consulta: Marzo 2006.

Asociación Nacional de Armadores de Chile (2004). Situación del Transporte Marítimo Internacional. [Documento en línea]. Disponible en *www.mundomarítimo.cl/empresas*. Consulta: Marzo 2006.

Association pour la Taxation des Transactions pour l'Aide aux Citoyens (*Attac France*) (2005). El transporte marítimo: Un ejemplo de la globalización liberal [Disponible en *http://www.france.attac.org/a4590*]. Consulta en línea: Abril 2006.

Barrios, Juan. (s/f). Puertos Refugio. [Disponible en *http://www.grijalvo.com/Barrios_Moro_Juan_Eloy/Puertos_de_refugio_1.htm*] Consulta en línea [Articulo 14 abril de 2006.

Barrios, Juan. (s/f). Asociación de Controladores de Tráfico Marítimo. Puertos Refugio ¿Para que?. [Disponible en *http://www.grijalvo.com/Barrios_Moro_Juan_Eloy/Puertos_de_refugio_para_que.htm*] Consulta en línea: Abril de 2006.

Brandani, Aldo (2006). Ponencia sobre Condiciones Ambientales e Institucionales de Lugares de Refugio. XI Congreso Iberoamericano del IIDM. Santo Domingo, República Dominicana, Noviembre 2006.

Comisión Económica para América Latina, CEPAL (2004). Fletes Marítimos precios de

Construcción y Arriendo de Buques: sus cambios recientes. Boletín Nº 213, mayo 2004.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo UNCTAD. (2005). Comunicado de Prensa el Tráfico Marítimo Mundial aumentó de nuevo en 2003; probable un crecimiento similar en 2004 [Disponible en *http://www.unctad.org/Templates /webflyer.asp?docid=5745&intItemID=1634&lang=3*]. Consulta en línea: Diciembre 2005.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). (2005). El Transporte Marítimo en 2004 [Disponible en *http://www.unctad.org/Templates /WebFlyer.asp?intItemID=3368&lang=3*]. Consulta en línea: Enero 2006.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, (2002). Los Océanos y los Derechos del Mar. [Documento en línea]. Disponible en *www.un.org/Dpts/.* Consulta: marzo 2006. Convenio Internacional de Salvamento, 1989.

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979 (SAR 79).

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo, 1978 (SOLAS 74/78).

Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen o puedan causar una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 y su Protocolo de 1973.

Convenio sobre Mar Territorial y Zona Contigua, 1958.

Convenio de las Naciones Unidas sobre las Leyes del Mar (UNCLOS 1992).

Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 73/78 con Protocolos y Códigos. (MARPOL)

Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972.

Comisión del Parlamento Europeo (2002). Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero “Prestige”, COM (2002)681final, Diciembre 3.

Davalillo, L. (2006). Elaboración del Proyecto de Investigación. Material Mecanografiado no publicado, Caracas, Venezuela.

De Larrucea, J. (s/f). Seminario Contaminación Marítima. [Disponible en http://*www.bibliotecnica.upc.es/bib280/cursmari/Conf_JR.PDF*] Consulta en línea: Abril de 2006.

De Velazco, Diez (2003). Instituciones de Derecho Internacional Público, 14ª ed., Tecnos, Madrid, España.

Gines, Hermano. (1982). Carta Pesquera de Venezuela. Segundo Volumen. Fundación la Salle de Ciencias Naturales. Caracas, Venezuela.

Hernández Sampieri, R. y otros (2000). Metodología de la Investigación. 2ª. Edición. México: Mc Graw Hill.

Intertanko y Bimco (2006). Ha llegado el reconocimiento internacional de lugares de refugio. [Documento en línea]. Disponible en *www.intertanko.com/templates/Page.aspx? d=24055* Consulta: Marzo 2006.

Merino, Arturo. (S/F). Revista Mar, Liga Maritima de Chile. Situación [Disponible en

http://*www.ligamar.cl/revis5/49.htm*]. Consulta en línea: Abril 2006.

Ministerio de Fomento de España. (2003). Estadísticas del Transporte mundial [Disponible en http://*www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/INFORMACION_MFOM/INFORMACION_ESTADISTICA/Anuario2003/Tablas/tablas_23/*]. Consulta en línea: Febrero 2006.

Organización de Naciones Unidas. Organización Marítima Internacional (OMI) (2005). Resoluciones A. 949 (23) y A. 950 (23), aprobadas en la 23va Asamblea de la OMI el 05 de diciembre del 2003, [Disponible en *http://www.imo.org*]. Consulta en línea: Mayo 2006.

Parlamento Europeo (2004). Resolución del Parlamento Europeo sobre el refuerzo de la seguridad marítima Nº (2003/2235"INI"), Abril 21.

Radovich, Jorge (2006). Ponencia sobre la Problemática de los Lugares de Refugio. XI Congreso Iberoamericano del IIDM. Santo Domingo, República Dominicana, Noviembre 2006.

Sánchez Ramos, Belén (2004). Nuevos avances en el acceso a Lugares de Refugio: Las Directrices sobre Lugares de refugio para Buques en Peligro adoptadas por la Organización Marítima Internacional. Revista Electrónica de Estudios Internacionales. [Documento en línea]. Disponible en *ww.reei.org.* Consulta en línea: Mayo 2006.

Sobrino, Heredia (2003). "La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima", REDI, vol. LV. pp. 80-116). España.

Universidad Marítima del Caribe (2004). Normas para la elaboración, presentación, defensa y aprobación de trabajos de grado. Caracas, Venezuela: Autor

Terrés, J. Zamora, y otros (2003). Serie Prestige, Lugares de Refugio. CELSEM-UPC. [Documento en línea]. Disponible en *ww.upc.es/celsem/down/prestige_refugio.pdf*. Consulta en línea: Mayo 2006.

Vicentenlli, Antonio (2006). VIII Foro-Exposición Energética Internacional en Caracas. Vicepresidente Cámara Petrolera Venezolana. [Documento en línea]. Disponible en *www.petroleumworld.com.ve.* Consulta en línea: Abril 2006.

Villarroel, Francisco. (2003). Tratado General de Derecho Marítimo. Universidad Marítima del Caribe. Caracas, Venezuela.

Multinacionalidad a Bordo. Un Fenómeno Complejo que trasciende la Gestión de la Seguridad Marítima

Por: Dorelis Macías Gómez*

ABSTRACT

Multi-nationality on Board. A complex phenomenon that goes forward the Safety Maritime Management

The present study is aimed to explore the phenomenon of the multinational crews. The analysis starts with the thesis that different nationalities on board produce an spiral effect beginning at the individual, and those differences may produce successive and even simultaneously affectation to labour, organization, government seen as administration, the country in social economic terms, international institutions and, finally, to the environment. Therefore, even with the first concern rotating around how the existence of different nationalities on board impacts in safety management, the result goes forward that vision, approaching to a complexity perspective point of view.

Keywords: Multi-nationalities on Board, Spiral Effect, Maritime Safety.

RESUMEN

El presente estudio se aboca a explorar el fenómeno de las tripulaciones multinacionales. El análisis parte de la tesis de que la multinacionalidad genera una Espiral de Afectación que se inicia en el individuo y que puede, sucesiva y hasta simultáneamente, afectar a la labor, a la corporación, al gobierno visto como aparato administrativo, al país en términos socioeconómicos, a los organismos intergubernamentales y finalmente al ambiente; por lo tanto, aunque la preocupación inicial gira en torno a cómo la existencia de diversas nacionalidades a bordo incide en la gestión de la seguridad, el resultado trasciende esa visión para aproximarse a un enfoque desde la perspectiva de la complejidad.

Palabras Clave: Multinacionalidad a Bordo, Espiral de Afectación, Seguridad Marítima.

* Licenciada en Educación (UCV-1996). Especialista en Comercio Marítimo Internacional, mención Negocio Marítimo (UMC-2006). Cursante de la Maestría en Transporte Marítimo (UMC). Profesora a Dedicación Exclusiva UMC.

INTRODUCCIÓN

El advenimiento de tripulaciones multinacionales implica un conjunto de relaciones interdependientes complejas, cuyo impacto se manifiesta en diversos ámbitos y niveles, siendo el aspecto tratado con mayor énfasis, aunque no profusamente, lo concerniente a los efectos del "multi-lingüismo" sobre la seguridad marítima y su gestión, quedando al margen consideraciones relativas a la afectación que trasciende la dimensión buque.

Podría afirmarse que la situación de la multinacionalidad a bordo puede repercutir en el sector naviero de diferentes maneras, iniciándose a nivel individual en los miembros de la tripulación y, en casos extremos, llegando a impactar negativamente al ambiente, con los consecuentes perjuicios sociales derivados; pero, en los puntos intermedios, la incidencia se transforma, además de generadora de obligaciones y responsabilidades, en benefactora económica a diferente escala.

Siguiendo este orden de ideas, en este estudio se asume una perspectiva interdisciplinaria con énfasis en la seguridad marítima a bordo. Metodológicamente se trata de un estudio de campo a nivel exploratorio soportado por una revisión documental. Para la recolección de datos se empleó la técnica de la entrevista no estructurada en 18 caballeros del mar[1]que, de una u otra forma, han tenido vivencias con tripulaciones multinacionales, y una vez obtenidos estos valiosos aportes, se clasificaron en concordancia con los supuestos teóricos inherentes al objeto de estudio en procura de lograr objetividad. Así, para obtener una visión holística y con el propósito de captar en su justa dimensión las implicaciones de la convivencia social y laboral de sujetos que se encuentran, aunque sea temporalmente, en situación de desarraigo territorial y afectivo, el trabajo enfoca las relaciones existentes entre las bases fisiológicas de la conducta y los patrones culturales; entre cultura y cultura corporativa y, posteriormente, aborda desde una perspectiva teórico-práctica, que conjuga la conceptuación subyacente con los aportes vivenciales de los entrevistados, las implicaciones para los diferentes eslabones de la cadena de lo que la autora denomina *La Espiral de Afectación por Multinacionalidad a Bordo.*

---

[1] Especial agradecimiento a los capitanes: Alfredo Viso, Carlos Ramírez, Dugar Cortés, Enrique Durán, Guillermo Alvarez, Gustavo Bustamente, Harry González, Héctor Osorio, Humberto Prato, Manuel Pérez, Marcos Pérez P., Miguel López, Reynaldo Montes de Oca, Oscar Rodríguez y Víctor Molina; así como a los oficiales Carlos Van Leuwen y Wilfredo Ordosgoiti, y al Profesor Virgilio Verlezza.

SIGNIFICADO DE MULTINACIONALIDAD

Se trata de un concepto conformado por la contracción del prefijo de origen latino *Multi*, que significa mucho, comúnmente usado para la formación de nuevos términos, y el vocablo *Nacionalidad*, que connota la "condición o cualidad de pertenecer a la comunidad de una nación" (Pequeño Larousse Ilustrado, 2001); es decir que se trata, según el citado diccionario, de una "comunidad de individuos asentada en un territorio determinado, con etnia, lengua, historia y tradiciones comunes y dotada de conciencia de constituir un cuerpo étnico-político diferenciado".

Resulta evidente que este vocablo encierra un significado complejo, si se toma en consideración que la *nacionalidad* va más allá de la territorialidad, y en su esencia se encuentra vinculado con el concepto de *cultura,* que se define como el "conjunto de estructuras sociales, religiosas, etc., y de manifestaciones intelectuales, artísticas, entre otras, que caracterizan una sociedad".

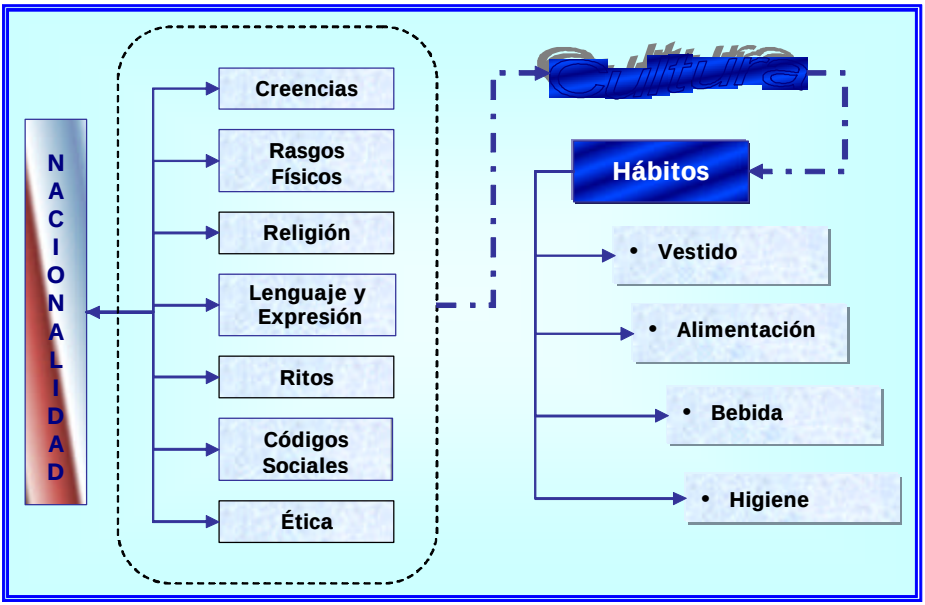


***Figura* 1. Diagrama de Relaciones entre Nacionalidad y Cultura**

Fuente: adaptado de Sánchez y Vargas (2002).

Multinacionalidad implica también multiculturalidad y, a su vez, puede llevar a otro concepto derivado, como es el *multilingüismo*.

Ahora bien, cabe preguntarse: ¿Por qué se le otorga tanta importancia a la existencia de este tipo de tripulaciones? ¿Qué relevancia tiene la cultura en esta situación? ¿No se supone que con la estandarización del lenguaje marítimo se deben eliminar los problemas comunicacionales? Y, más aún, si esa realidad constituye un problema ¿Por qué no arrancarla de raíz?

No existen respuestas cerradas para estas interrogantes; por el contrario, hay argumentos a favor y en contra que llevan a sostener que las implicaciones de este fenómeno son relativas. A modo ilustrativo, los buques de pasaje representan el ejemplo por excelencia de la coexistencia multinacional. Según el Capitán Enrique Durán, en un buque de crucero con 1.500 personas a bordo, aproximadamente 400 son tripulantes, comúnmente multinacionales, siendo una distribución típica la siguiente:

- Personal de cocina → Filipinos
- Personal Administrativo → Norteamericanos (aprox. 80%)
- Oficialidad → Norteamericanos (aprox. 90%)
- Camareros, mantenimiento, Latinos (venezolanos, mexicanos,
- Administración Personal Interno → ecuatorianos)
- Subalternos → Diversos

En los buques de pasaje dedicados a cruceros, las medidas preventivas en cuanto a gestión de la seguridad son vitales. Considérese que muchos de los pasajeros son personas mayores que hablan diferentes idiomas y carecen de entrenamiento; ello eleva los riesgos y las empresas navieras están en la obligación, atendiendo a las prescripciones del Convenio SOLAS, de realizar prácticas semanales para explicar qué hacer en caso de una emergencia. En los buques de carga general los zafarranchos deben hacerse una vez al mes.

BASES FISIOLÓGICAS DE LA CONDUCTA Y SU RELACIÓN CON LA CULTURA

Respecto a las diferencias que prevalecen en las tripulaciones multinacionales, determinadas en gran medida por factores culturales, es prudente explicar que ese arraigo tiene su origen en los procesos de enseñanza-aprendizaje, tanto formales como informales, los cuales pueden privilegiar el desarrollo de un área del cerebro sobre las demás, tal como lo señala el modelo teórico del *Ce-*

rebro Triuno, desarrollado hacia finales de la década de los 70 por Paul McLean[2], hoy ampliamente utilizado para la Programación Neurolingüística (PNL).

Montes (1997) explica que esta teoría sostiene que "…el cerebro está conformado por tres sistemas neuronales interconectados y cada uno de ellos posee su específica y particular inteligencia, así como sus propias funciones, a saber: el complejo reptílico o sistema-R, el sistema límbico y la neocorteza".

***Cuadro* 1. Patrones de Inteligencia según la Teoría del Cerebro Triuno**

NEOCORTEZA	LÍMBICO	REPTÍLICO
Formada por los hemisferios cerebrales izquierdo y derecho, a cargo de las funciones de lenguaje, razonamiento y análisis, ideas, intuición, orden, secuencia, asociación, sensaciones corporales y control motor intencional. Es la complicidad de ambos hemisferios unidos por el cuerpo calloso, con procesos mentales diferentes para cada uno, lo que proporciona el holismo de los procesos cognitivos.	Conecta el complejo reptílico con la neocorteza. Localizado detrás de la cara y formado por seis órganos se considera el foco del placer y/o dolor; capaz de alterar los sistemas nervioso e inmunológico y por ende la salud. En este se encuentran los procesos que dan paso a las emociones y a los sentimientos y la afectación ante situaciones que favorezcan los climas emocionales.	Es el más viejo de los tres, es el cerebro de nuestros primeros ancestros que todavía realiza sus antiguas funciones… Situado en la parte posterior de la médula espinal, en la base del cuello… constituido por tres órganos bien definidos: los ganglios basales, el tallo cerebral y el sistema reticular activador… está conducido por el instinto y provee patrones y formas de comportamiento.

Fuente: adaptado por el autor según el esquema de Pozo, F. (1992).

Es evidente que la interacción de los tres sistemas es indispensable para la inteligencia humana, y para efectos del arraigo cultural el complejo reptílico co-

[2] Para ese entonces, Director del Laboratorio de Evolución Cerebral y Conducta del Instituto Nacional de Salud Pública de California.

bra especial importancia:

> Algunos comportamientos son: el mejor puesto, el establecimiento y defensa del territorio, uso del espacio del hogar, regresar a casa, establecimiento de grupos sociales, las formas antiguas de hacer las cosas… Es un cerebro vital en los primeros años de vida y sobre todo en la educación… McLean ha demostrado que el cerebro reptil desarrolla un papel muy importante en la conducta agresiva, la territorialidad, los actos rituales y el establecimiento de jerarquías sociales… A través del cerebro reptil, aprendes a imitar las cosas que te gustan y te hacen sentir bien; aprendes a desarrollar patrones de éxito o a fracasar; a adquirir costumbres y hábitos sociales, de trabajo, estudiantiles; a relacionarte con los demás, a obedecer a los superiores y a las autoridades e instituciones… (Montes, 1997, pp. 50-60).

Sobre este particular, puede afirmarse que esa forma de aprendizaje coincide con los supuestos del enfoque Cognitivo Social de Albert Bandura, término que se desprende de su teoría inicial sobre el Aprendizaje Observacional[3]. Ese tipo de aprendizaje cuando se consolida en el individuo se convierte en determinante de la conducta a lo largo de la vida, pudiendo estar latente y aflorar en cualquier momento actitudes que, conscientemente y como producto del aprendizaje formal, se hayan tratado incluso de eliminar por ser consideradas inaceptables según los códigos sociales imperantes; tal es el caso de niños maltratados o testigos de las agresiones hacia sus madres por parte de la pareja, y aun cuando de forma consciente repudian tales conductas, durante la adultez pueden en un momento dado reaccionar instintivamente de manera similar.

Entonces, no es difícil entender que los patrones culturales sean tan importantes en el trabajo a bordo, dado que los mismos son inherentes a la naturaleza del hombre y los valores casi invariablemente son percibidos como irrenunciables e inalienables.

---

[3] Bandura demostró que las personas adquieren conductas sin necesidad de recibir refuerzos, tal como plantean las teorías conductistas. Su tesis es que para aprender, sin la formalidad de la escuela, basta observar modelos o determinadas conductas y que éstas se manifestarán mediante la imitación, catalogando la adquisición de los factores culturales como operante e instrumental.

RELACIÓN ENTRE CULTURA Y CULTURA CORPORATIVA

Sánchez y Vargas (2002) refieren que la cultura de los individuos representa un *sistema de valores colectivos sostenidos* conformada por los modos de vivir y costumbres, destacando *el lenguaje, ideas, creencias, códigos sociales, técnicas, ritos, concepciones étnicas* y *religiosas;* también explican que estos elementos pueden agruparse en cuatro categorías más generales, como son: *los símbolos, los héroes, los rituales* y *los valores,* y que los mismos, a su vez, en la corporación pueden ser identificados en el lenguaje, los líderes, procesos y los valores de la organización, los cuales definen la cultura corporativa.

Llegados a este punto, es decir, a la aparición de la corporación, es momento de introducir la noción de empresa naviera o corporación naviera, cuyos fines siempre están orientados a la obtención de lucro, aun cuando se trate de empresas estatales.

Como bien es sabido, no sólo estas empresas propiamente, sino todo el sistema marítimo comercial es objeto de fuertes regulaciones, que dada la naturaleza de sus actividades, mayoritariamente provienen de convenciones internacionales, acogidas en el derecho positivo de algunos países contratantes o manejadas como normas supranacionales. Sobre estas leyes de carácter internacional, un tema al que se ha dado especial énfasis es el de la seguridad, debido como es de conocimiento común, a los riesgos asociados a la aventura marítima, además de las enfermedades ocupacionales que le son propias.

Aun así, durante casi todo el siglo pasado predominó la característica reactiva del ambiente naviero, es decir, la toma de medidas posteriores a la ocurrencia de grandes siniestros; sin embargo, ya en la década de los años 90, comienzan a asomarse las primeras orientaciones para reenfocar la seguridad marítima desde una perspectiva preventiva[4] que sustituya la reactividad predominante, situación matizada por la coexistencia de múltiples intereses inherentes a la rentabilidad de la corporación, que llevan a que hasta la fecha se discuta si la seguridad representa un costo o una inversión, dificultándose

[4] Un papel de trabajo que ya puede considerarse como un clásico es el denominado *Prevention Trough People (PTP),* producido por la organización de Guardacostas de los Estados Unidos de América.

así el arraigo de esta conceptuación; no obstante, se encuentran ejemplos muy positivos, como el aportado por el Capitán Oscar Rodríguez, quien indicó que como un elemento asociado a la *cultura de la seguridad*, en los buques de bandera inglesa, especialmente antes de zarpar de puerto, es rutina en todos los subsistemas la práctica del doble chequeo *"check and double check"*; pero desafortunadamente no todo funciona así.

Siguiendo este orden de ideas, surge la vinculación de la seguridad a la cultura corporativa. Sánchez y Vargas (2002) sostienen que se trata de "un sistema de elementos colectivamente compartidos y normas de comportamiento comunes… dentro de una determinada organización y su materialización viene a darse por el cumplimiento de reglas y regulaciones, y el mantenimiento de la seguridad corporativa" (p. 36).

Cabe acotar que la cultura entraña sus propios procesos de apropiación por parte de los individuos, por tanto las regulaciones, o sea, las imposiciones sobre cosas que históricamente se han ejecutado de otra manera, van a encontrar resistencia y búsqueda de artificios que permitan el logro de las certificaciones pertinentes, sin que haya un real compromiso con los supuestos que fundamentan la norma. Este planteamiento fue constatado por Sánchez y Vargas (2002), quienes pudieron verificar en algunas inspecciones que "…en la mayoría de los buques han desarrollado una lista de respuestas para todas las posibles preguntas de verificación de cumplimiento con el CIGS[5]. Estas listas son distribuidas al personal a bordo para que respondan automáticamente a cualquier pregunta" (p. 38). Aun cuando esta situación se aleja del "deber ser" de una cultura de seguridad marítima, hay situaciones de mayor desapego, no a la cultura, sino a la norma, que son contrarias al CIGS.

En la entrevista concedida por el Capitán Harry González, el mismo narró que en el año 1999, como Inspector y Auditor del CIGS, tuvo la siguiente experiencia:

> Me solicitaron hacer la auditoria inicial a un buque. Mientras hacía el análisis de atribuciones y responsabilidades en el que participaba el capitán conjuntamente con los demás oficiales, resultó evidente que la tripulación no dominaba el idioma inglés, generándose el siguiente

[5] Las siglas CIGS significan Código Internacional de Gestión de la Seguridad Marítima.

diálogo:

Auditor: ¿Cómo se comunica con los demás oficiales?

Capitán: Mi camarero habla un poco de griego, yo le doy las instrucciones y luego él se las explica a los griegos.

Auditor: ¿Y cómo se comunica en caso de emergencia, por ejemplo en un incendio?

Capitán: No hay problema, los tripulantes tienen protección del seguro.

El resultado lógico fue: *of course, she was not certified* (el buque no fue certificado).

Otra situación que sobre los aspectos culturales vale mencionar, aunque no afecta a la seguridad, es la narrada por el Capitán Carlos Ramírez, quien en 1987, durante sus labores para la empresa Venalum, subió a un buque de bandera rusa. Culminadas las labores y en un gesto de fraternidad intentó entregar un presente al Capitán, pero éste se negó a recibirlo porque en el régimen imperante en su país esas prácticas estaban prohibidas y además a bordo se encontraba un supervisor político.

LA MUTINACIONALIDAD A BORDO Y SU ESPIRAL DE AFECTACIÓN

En opinión de la autora, el fenómeno de la multinacionalidad a bordo genera una espiral de afectación cuyo inicio es a nivel del individuo, quien se encuentra lejos de su hogar e incluso de su tierra; si los sucesos cotidianos en la función de a bordo afectan con intensidad media, los factores personales también serían susceptibles de trasladarse a la labor y, en consecuencia, a la empresa o corporación. No obstante, en esta cadena también entran en juego otros macro componentes, tales como los países, los gobiernos, los organismos intergubernamentales e incluso el ambiente en los casos más extremos.

Tanto en la literatura consultada como en las entrevistas realizadas, entre los aspectos que son ampliamente aceptados como intervinientes en la complejidad en estudio, se encuentran cinco categorías que encierran diversos indicadores; ellas son: las comunicaciones, el trabajo en equipo, las relaciones de poder, la discriminación y el aislamiento social. Todos estos aspectos se analizan vinculados a los diferentes eslabones de la cadena que dan sentido a la espiral de afectación.

***Figura* 2. Espiral de Afectación por la Multinacionalidad a Bordo**

La Afectación al Ambiente

El ambiente viene a constituir el último eslabón en ser afectado como consecuencia de los problemas que pueden surgir por la existencia de tripulaciones multinacionales, y más específicamente, de tripulaciones multilingües. Por suerte, este tipo de eventos que llegan hasta el ambiente son poco frecuentes y, por el contrario, se ha podido constatar que los mismos, aunque tienen origen en el error humano, incluyéndose como parte de éste lo que se ha llamado *error competente*, el cual se observa cuando "…tripulantes competentes con la debida formación no observan ni cumplen los procedimientos establecidos" (López, 2001), ello no necesariamente implica que se trate de errores debidos a las diferencias entre nacionalidades o idiomas de los tripulantes.

No obstante, se ha demostrado que en situaciones de mucha presión, por ejemplo un incendio a bordo, si los tripulantes llegan a entrar en pánico, las consecuencias tienen la real posibilidad de generar impacto en el ambiente.

Sobre este particular, es oportuno mencionar la experiencia presenciada por el Profesor Virgilio Verlezza en el desarrollo del curso "Lucha Avanzada Contra Incendios", realizado en el Reino Unido. Durante esa práctica, seis marinos de nacionalidades diferentes (venezolana, filipina, australiana, china, griega y norteamericana), todos tripulantes de tanqueros petroleros, recibieron las instrucciones en inglés, con una dicción un poco dudosa, acerca de lo que deberían hacer al introducirse en una maqueta a oscuras, que se llenaría de humo. Una instrucción fue no perder el contacto físico entre ellos, pero una vez iniciada la actividad se pudo observar lo siguiente:

- El líder (venezolano) no siguió la instrucción de respirar abajo y dar las órdenes inmediatamente al que estaba detrás de él (filipino), por tanto al intentar respirar obviando la medida correcta, inhaló humo al igual que el resto de los otros marinos.

- Debido a la falta de aire entraron en pánico y creyendo que hablaban en inglés, comenzaron a hablar en su lengua materna; luego les explicaron que eso es común y se acentúa ante la falta de entrenamiento.

- Al no entenderse, se dispersaron en busca individual de las vías de escape, lo que produjo un verdadero caos; afortunadamente por tratarse de un ejercicio, fueron sacados al comenzar a vomitar. Ya recuperados de la actividad, se procedió al análisis con apoyo del video tomado.

Situaciones similares en el contexto real, además de poner en peligro a todos los integrantes de la aventura marítima, efectivamente pueden trascender al ambiente y no es difícil prever las consecuencias si, por ejemplo, la magnitud del incendio provoca el derrame del combustible del buque o, peor aún, una carga de químicos o de hidrocarburos.

La Afectación a los Organismos Intergubernamentales

Sobre este particular, es claro el papel que instancias como la Organización Marítima Internacional han jugado en pro de minimizar los riesgos propios del transporte marítimo. Al respecto se ha creado una serie de convenciones internacionales destacando el Convenio SOLAS, mismo que ha sufrido varias enmiendas y a partir del cual se desprenden códigos que norman aspectos específicos, aunque estas especificidades puedan representar complejidad y vastedad. Con relación a este aspecto, Portela (2005) ha dicho:

> La Organización Marítima Internacional… ha promovido a lo largo de los años la utilización de la lengua inglesa como lengua oficial del mar. Desde el primer Vocabulario Normalizado de Navegación Marí-

> tima, publicado en 1977, la Organización ha ido adoptando normativas y prescripciones en el conocimiento y uso de la lengua inglesa, intentando sumarse a los avances tecnológicos que se han desarrollado en el comercio marítimo desde entonces. Así pues, las herramientas básicas con las que contamos hoy en día, respecto a las comunicaciones orales, y concretamente con respecto al uso de la lengua inglesa son el Convenio de Formación, Guardia y Titulación para la Gente de Mar (STCW78/95), el Código de Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques (IGS), y las Frases Normalizadas para las Comunicaciones Marítimas (SMCPs) (pp. 36-37).

La Afectación a los Gobiernos

En este sentido, la afectación viene dada por las medidas que deben tomar las administraciones marítimas en procura de alcanzar actuaciones ajustadas a los parámetros establecidos en las convenciones internacionales que rigen la materia. Además, debe prestarse especial atención al desarrollo de ventajas competitivas para que la industria de la transportación acuática nacional alcance reconocimiento internacional por su calidad. Así, el papel propiciador y regulador del Estado en aspectos como la formación de la gente de mar y el otorgamiento de títulos y licencias, respetando los criterios y méritos que deben demostrarse, son aspectos de vital importancia, pues de éstos surgen beneficios económicos que van a revertirse socialmente. Al respecto, Portela (2005) indica:

> Si bien la Organización Marítima Internacional, con el propósito fundamental de mejorar la seguridad operacional de los buques, ha intentado regular el uso de la lengua inglesa para las comunicaciones marítimas, así como mejorar la formación de los marinos en cuanto a sus competencias lingüísticas, el lado social de la interacción a bordo es frecuentemente descuidado por las instituciones y organizaciones relacionadas con la salud y la seguridad[6] a pesar de que la interacción de este tipo es crítica en el mantenimiento de una alta moral a bordo, factor relacionado directamente con dicha seguridad operacional.
>
> La calidad de la formación y evaluación de la competencia han de ser garantizadas por los Gobiernos, tanto mediante la supervisión de los programas de formación impartidos en las distintas instituciones,

[6] El subrayado es de la autora.

> como mediante la supervisión de la competencia y cualificación de los propios instructores (pp. 38-41).

A lo anterior podría sumarse el rol de los centros de formación. Marcos Pérez P. indicó, basado en su experiencia a bordo de buques de la extinta Compañía Anónima Venezolana de Navegación (CAVN), que en Venezuela no se preparaba a los marinos para trabajar con tripulaciones multinacionales, de allí que, en buques de bandera venezolana, los extranjeros fueran percibidos como *invasores de espacio*, aun cuando no hubiese suficiente tripulación nacional.

Esos aspectos dejan entrever que en términos del aparato del Estado, han de crearse y mantenerse instancias al afecto, lo que implica desde el punto de vista social la oferta de puestos de trabajo, pero a su vez desde la vertiente económica, el recargo de pasivos laborales; a menos que estas responsabilidades sean delegadas en entes privados, por ejemplo a través de contrataciones *outsourcing*.

También en lo que respecta a los requisitos que los buques deben cumplir para efectos de registro, es importante la participación de las administraciones como mecanismos de control. Sobre este particular, un entrevistado, que solicitó no ser nombrado, explicó:

> En Honduras, en busca de tonelaje, los costos registrales estipulados por empresas privadas comerciales fueron tan bajos que lograron una flota de 3.200 buques; hasta acá todo habría sido exitoso si las inspecciones hubiesen sido adecuadas, pero lo que se pudo evidenciar poco tiempo después fue que hubo un ingreso indiscriminado de buques sub-estándar que llevó a un alto índice de retención por deficiencias. En tal sentido, el gobierno hondureño pidió ayuda a la oficina de Cooperación Técnica de la OMI, organismo que envió expertos para estudiar el sistema, detectándose inconsistencias en sus organizaciones de inspección reconocidas. En respuesta al problema detectado, Honduras evaluó a esas empresas e hizo una depuración, dejando activas sólo a aquellas que demostraron que sus valoraciones se ajustaban a los estándares internacionales establecidos a los efectos; pero además, la Administración Marítima inspeccionó nuevamente a toda la flota y excluyó aproximadamente a 1.500 buques.

Otra situación que también forma parte de las políticas gubernamentales, por ejemplo, es la adoptada en los Estados Unidos y en algunos países europeos, que exigen para el ingreso a sus puertos y efectuar las respectivas maniobras de atraque y zarpe, la designación de un enlace que hable inglés con

mucha fluidez de tal forma que las indicaciones del práctico sean claramente entendidas, ya que ello resulta en un encuentro entre diferentes nacionalidades.

La Afectación al País

A diferencia de lo explicado respecto a las estructuras organizativas necesarias para el Estado y los costos asociados que cada Gobierno debe suplir, la afectación al país viene dada por las divisas que ingresen provenientes de los nacionales embarcados en buques extranjeros. El Capitán. Rodríguez refirió que las empresas navieras que cuentan con filipinos entre sus tripulantes, suelen retener aproximadamente el 45% de sus sueldos y se encargan de hacer los depósitos respectivos al Estado Filipino. Pero, por otra parte, no es el país, por la vía formal del Estado, el único beneficiado con las tripulaciones multinacionales, sino también los ciudadanos, los familiares de los marinos que perciben remesas de dinero para atender sus necesidades. En torno a esto, se recibieron los siguientes testimonios:

- El Capitán Ramírez, durante su actividad a bordo y posteriormente en puerto, observó que muchos marinos bajaban sólo a los *seamen* club para no gastar y su distracción se limitaba a jugar billar y tomar café.

- El 1er. Oficial Wilfredo Ordosgoiti navegó con una pareja que llevaba a bordo 15 meses continuos con el propósito de garantizar un ingreso decente para educar a su hijo que permanecía en Filipinas al cuidado de una de sus abuelas.

Otro aspecto de mucha importancia se vincula a los países considerados paraísos fiscales para efectos de abanderamiento de buques. Como suele llamarse comúnmente, las banderas de conveniencia, a cambio de beneficios para el Estado por volúmenes manejados, tanto de flota como de carga, otorgan una cantidad de exenciones y excepciones fiscales que llevan a muchos armadores a optar por esta vía y ello termina incidiendo en la conformación de tripulaciones multiculturales.

A criterio del Capitán Durán, el caso de Panamá, país de dos millones de habitantes aproximadamente, que cuenta con una flota promedio de 6.000 buques y solamente 300 marinos nacionales, constituye un ejemplo destacado de factores que favorecen la conformación de este tipo de tripulaciones.

También podría hablarse de una afectación País-Gobierno interpretable tanto positiva como negativamente. En el primer caso, es la sumatoria de los elementos esbozados en este aparte y su precedente; pero desde el punto de vista negativo se liga al impacto ambiental. Sólo por poner un ejemplo hipotético, vale recordar las consecuencias que las poblaciones costeras y de pescadores, su-

frieron luego de hundirse el *Prestige*, supóngase entonces que la causa del siniestro fuese un incendio generado por la incomprensión de una orden, producto de diferencias idiomáticas.

La Afectación a la Corporación

En este particular, la afectación se considera mayoritariamente positiva porque la misma aporta beneficios para los armadores. Según el Capitán Miguel López, a los armadores les conviene para maximizar la explotación comercial del buque contratar tripulaciones con bajos salarios y éstas se relacionan con determinados países de procedencia, por lo que es común encontrar generalizaciones sobre la gente de mar según su origen, representando ello una opción para la selección de tripulantes o supernumerarios según los intereses de las empresas. Algunas de esas tipificaciones, según el Capitán Gustavo Bustamante, son:

- Alemanes e Italianos, son buenos maquinistas.
- Peruanos, son buenos electricistas.
- Filipinos son obedientes y diligentes.
- Nicaragüenses, Salvadoreños y Guatemaltecos son obedientes.
- Gallegos, se les reconoce como de mayor aguante respecto a la fatiga.

Lamentablemente, no todas las tipificaciones destacan las buenas características de la gente de mar y se constituyen en barreras excluyentes o limitantes para algunos, tal es el caso de los que son objeto de discriminación al ser estigmatizados por contrabando y tráfico de drogas. En otros casos se rumora que es generalizado el consumo de drogas, particularmente de una llamada *Hatchiz,* siendo también común la presencia de polizones y ello eventualmente ocasiona incidentes, como el reportado por el Capitán Dugar Cortés, cuando las autoridades de Estados Unidos intentaron desembarcar a un cadete venezolano de ascendencia extranjera porque creyeron que se trataba de un polizón.

En cuanto a estas etiquetas negativas no escapan los tripulantes venezolanos, siendo probable que algunos tripulantes nacionales hayan contribuido para que ello sea así, tal como puede inferirse del testimonio aportado por el Capitán Guillermo Alvarez, respecto a que “los polacos eran muy disciplinados y puntuales, por ejemplo, después de una noche de esparcimiento o tragos, a las 6:00 a.m. estaban cumpliendo con su labor”.

Retomando los argumentos a favor de los armadores, Portela (2005) explica que

> …la existencia de tripulaciones multiculturales y multilingües se convierte en problema entre las décadas de los años 60 y 70 motivado por la escasez de tripulantes oriundos de países industrialmente desarrollados que contaban con empresas navieras, ello aunado a una crisis marítima hizo obligante buscar el máximo ahorro de gastos, fomentando la contratación de tripulaciones reducidas… (p. 32).

Un ejemplo relacionado es el de Alvarez, aunque éste fue en buques de bandera nacional. La empresa en la que laboraba, Transferven, mantenía a bordo de sus buques una tripulación supernumeraria de polacos, cuyo propósito era hacer reparaciones y mantenimientos necesarios con los buques operativos para evitar ir a dique seco, maximizando su explotación comercial y operativa.

Más recientemente, se encuentran nuevas situaciones que dieron auge a la mayor conformación de tripulantes multinacionales; el Capitán Héctor Osorio opina que la intensificación ocurre a partir de la desintegración del bloque soviético, pues los marinos provenientes de cualquiera de esas repúblicas representan costos inferiores para los armadores porque exigen menores sueldos.

En fechas cercanas a la caída del bloque soviético, Rodríguez (1996, pp. 10-33) indica que el fenómeno de la globalización, "…aunado a la crisis económica de iberoamérica y la disolución del bloque comunista, ha traído un auge de tripulación de bajo costo compuesta de la más diversa gama de culturas… la disminución de los fletes iberoamericanos ha llevado al personal de mar a incursionar en buques bajo bandera de conveniencia".

Finalmente, el 1er. Oficial Carlos Van Leuwen, respecto a la rentabilidad para los armadores, estima que la tripulación más económica es la cubana, siempre y cuando el buque no sea del Estado, caso en el que el marino percibe un ingreso insignificante porque la mayor parte es para el gobierno; por el contrario si navegan para empresas extranjeras, aunque siguen siendo tripulación de bajo costo, sus salarios, siempre serán mejores que los del marino en flota cubana. También destaca que los rumanos son una buena opción en este sentido, pero se hace la pregunta de lo que pasará una vez que Rumania pase a integrar la Comunidad Europea y aumenten sus costos de vida para poder ser coherentes a nivel comunitario.

Pero aparte de las consideraciones anteriores, también debe tenerse presente que la multinacionalidad a bordo, podría requerir mayores costos, por una parte si se afecta la labor puede haber necesidad de retrabajo o mal uso de los recursos, pero además las diferencias lingüísticas que limitan la comprensión lectora pudieran dar lugar a situaciones negligentes como la relatada por el Ca-

pitán Reynaldo Montes de Oca sobre una operación de compra-venta de un buque en un dique japonés, en la que participó como inspector por parte del comprador, pudiendo observar que la insuficiencia en el manejo del inglés se traducía en una mala interpretación de las tablas de fluido en los tanques (relacionadas con las diferencias de los calados), lo que en ese momento jugó a favor del comprador porque se estaba recibiendo más combustible del que se indicaba.

También los mayores costos pudiesen imputarse a la toma de medidas especiales en pro-cura de una gestión de la seguridad efectiva, en tal sentido, Portela (2005) sostiene:

> El Código IGS, refuerza el Código STCW78/95 al exigir que la compañía asegure que cada buque está gestionado por marinos idóneos, certificados y médicamente sanos de acuerdo con las prescripciones internacionales y de la nación de registro (Kitchen, 1999). Este Código, establecido para promover una cultura de seguridad en la industria marítima, requiere la promulgación de instrucciones y directrices escritas así como procedimientos para la operación segura del buque, líneas de autoridad definidas y líneas de comunicación entre el buque y las oficinas en tierra (p. 37).

El Oficial Van Leuwen afirmó que en algunas empresas navieras, existen manuales en los cuales se caracteriza a la gente de mar por su gentilicio.

Sobre este último aspecto, destaca la referencia hecha por el Capitán López sobre la vivencia que aportara en su clase en días pasados el 1er. Oficial Hevia; ésta podría aproximarse a una generalización que trasciende a los tripulantes venezolanos.

En un buque de pasaje de bandera danesa, donde todos los oficiales de cubierta eran de la misma nacionalidad, se habían presentado algunos incidentes, por lo que se decidió incorporar una minoría de tripulantes de otras nacionalidades, lográndose con esta acción disminuir, de manera significativa, las distracciones que causaban los incidentes.

Esto refleja una vez más las ventajas de la multinacionalidad para la empresa o armadores, pero también una afectación positiva en la labor, aspecto que se considera con mayor amplitud en el siguiente aparte.

Finalmente casos puntuales, que dan cuenta de problemas para la empresa, son los reportados por Bustamante. En la primera situación, encontrándose a bordo, en una fiesta a la que asistió por breves instantes, observó como todos los asistentes tenían los ojos rojos, situación que era frecuente sólo en

el ingeniero de garantía de origen nicaragüense. En torno a esto, su opinión es que el consumo de drogas a bordo entraña riesgos para la gestión de la seguridad porque, aparte de las distorsiones propias de la conducta en cuanto a la interacción social, en la labor llevan al sujeto drogado a ser poco diligente, distraído y peor aún, a la probabilidad de expandir el vicio a otros tripulantes. El segundo caso relacionado, es el de un buque de bandera puertorriqueña detenido en su propio país junto con algunos tripulantes, porque todo el personal de cubierta se encontraba drogado.

Según Bustamante, en el medio es conocido que marinos boricuas consideran que la ingesta de drogas les garantiza un mayor rendimiento.

La Afectación a la Labor

Existe una característica que es invariable, con la figura del Práctico siempre existirá contacto multicultural, aunque no necesariamente multilingüe en las operaciones en los puertos.

El Capitán Humberto Prato refirió que los europeos tienen como hábito general fumar mucho, lo que puede traer alguna aspereza cuando, como en su caso, solicita que no se fume en el puente durante las maniobras.

Centrando la atención en la tripulación, para Bustamante, la multinacionalidad no debería generar ningún problema si todos están bien entrenados; sin embargo la autora considera, tomando como base las cifras aportadas por la OMI, que ese buen entrenamiento sólo se da en aquellas corporaciones que han internalizado su compromiso con la gestión de la seguridad, haciendo de ésta más que un cumplimiento normativo, un valor importante dentro de su cultura organizacional.

Es generalmente aceptado, en el ámbito marítimo, que entre el 60 y el 80% de los accidentes marítimos se debe al denominado factor humano. Teniendo en cuenta esta situación, la OMI ha publicado una lista de cuarenta y cuatro puntos que son considerados por esta Organización como componentes del factor humano (IMO, 1997), encontrándose entre ellos el conocimiento inadecuado del lenguaje, definiéndolo como:

> …una falta de las competencias primarias del lenguaje necesarias para comunicar y desempeñar las funciones como es requerido; esto incluye la inhabilidad total o parcial de hablar, leer o comprender la lengua principal y/u otras lenguas requeridas, suficientemente para entender todas las órdenes, instrucciones, procedimientos, etiquetas, avisos y regulaciones de a bordo (Portela, 2005, p. 35).

Sobre este aspecto neurálgico, los entrevistados Rodríguez y González sostuvieron que la diferencia lingüística, considerada anteriormente como el mayor problema, en la actualidad ha sido minimizada con la obligatoriedad de manejar el inglés estandarizado marítimo.

González explicó que las empresas que manejan personal en tierra, han tomado medidas para ofrecer a los empleadores, tripulantes que satisfagan sus requerimientos, en tal sentido, esas empresas se ocupan de garantizar que los oficiales posean las competencias establecidas en el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 78/95 (STCW Code por sus siglas en inglés), para lo cual algunas veces los entrenamientos pueden exceder un poco el tiempo usual (entre dos y tres semanas). Además en la actualidad, a raíz de la aparición del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS Code por sus siglas en inglés) las compañías navieras están obligadas a tener un registro de las empresas que proveen personal; ello permite un mayor control sobre los tripulantes.

Por su parte, Bernardo Liendo estima que la diferencia de idiomas afecta menos en el nivel de gestión, por el conocimiento que sobre los equipos, componentes y operaciones poseen los oficiales superiores y que aún cuando existan diferencias idiomáticas, los zafarranchos son de especial utilidad como medida preventiva de seguridad. Considera además, que en la sala de máquinas, ante eventualidades o reales emergencias, lo que mejor funciona es el lenguaje corporal (señas y modelado).

De su experiencia a bordo, laborando para la empresa Transferven, Liendo recuerda el caso de supernumerarios de origen polaco. Relata que la mayoría hablaba poco inglés y en menor proporción español, por tanto el jefe del grupo, que tenía mayor dominio tanto del inglés como del español era quien recibía las instrucciones y se encargaba de transmitirla a su equipo de trabajo y de reportar sobre la ejecución llevada a cabo; finalmente el lenguaje dominante fue el español, evidenciándose que aún cuando el inglés es el idioma oficial de a bordo, en la práctica eso se cumple sólo parcialmente para algunas actividades.

Con respecto a esta misma empresa y la tripulación supernumeraria polaca, Guillermo Alvarez indicó que en cuanto a medidas preventivas de seguridad adicionales, para minimizar problemas derivados del multilingüismo, se optó por tener la información escrita en inglés, español y polaco.

Sin embargo, la mayoría coincidió en que las diferencias culturales, pueden ocasionar diversos problemas. Según Manuel Pérez A., el punto de partida lo constituye el deficiente manejo del idioma inglés. “Sobre el particular tie-

nen importancia las expresiones reducidas y el dominio heterogéneo de la lengua cuando no todos alcanzan el mismo nivel, porque aunque exista la figura del inglés normalizado marítimo, ese tipo de situaciones lleva a las dudas de interpretación, a repreguntar las instrucciones inclusive por radio". En tal sentido la posición de Van Leuwen es coincidente con la de Pérez A., al sostener aquél que aunque todos hablen en inglés, "siempre estarán presentes los giros e inflexiones fonéticas", agregando que los mismos pueden llevar a la mala captación de una orden y ello indudablemente puede repercutir en la seguridad. Los entrevistados recordaron las siguientes situaciones:

- En el Puerto de Rotterdam, llevando carga general, la embarcación venezolana Monagas fue mandada a fondear en la zona D (para cargas peligrosas) porque, por la entonación que se le dio al nombre del buque, quien estaba haciendo la planificación de las operaciones portuarias del puerto, creyó que se trataba de un gasero llamado Mona-Gas.

Pasando el Canal de la Mancha con visibilidad limitada por la espesa neblina, el 2do. Piloto, por insuficiencia en el manejo del inglés, no transmitió bien la información (por radio VHF) a otro buque que se desplazaba en sentido contrario quedando en peligro de abordaje, que pudo evitarse gracias a que el Capitán se percató a tiempo de la situación y retomó la comunicación. (Capitán Dugar Cortés).

- En el Puerto de La Guaira, siendo Capitán de Puerto, se produjo una colisión de un buque de bandera panameña contra el muelle. Las investigaciones, en las que participaron la empresa aseguradora, la sociedad clasificadora y la Capitanía de Puerto, infirieron que durante la maniobra de atraque hubo una descoordinación, porque aún cuando el capitán de origen chileno le ordenó al 1er. Oficial de origen ucraniano soltar el ancla, la orden del puente de mando no se ejecutó a tiempo (Capitán Alfredo Viso).

Desde una concepción sociológica, según el Capitán Víctor Molina, una de las desventajas de las tripulaciones multinacionales se origina por el surgimiento de celos profesionales nacionalistas e incomprensión de las dinámicas culturales. También explica que la dinámica actual del transporte marítimo, en la cual se procura que el hombre dure un máximo de seis meses a bordo trae como consecuencia, que al embarcar nuevamente encuentre nuevos tripulantes, limitándose el tiempo necesario para lograr una buena compenetración, factor de suma importancia para el trabajo en espacios confinados, como el representado por el sistema buque.

Esta posición refuerza los hallazgos de Rodríguez (1998) quien en su Trabajo de Grado determinó "…que la cohesión, la confianza y el compromiso

común con las metas se dificultan por las diferencias de ideología, religión e idiosincrasia, no pudiéndose alcanzar en muchos casos los niveles deseados de productividad" (p. 6).

En cuanto a la idiosincrasia cultural, plantea Pérez A., que entre gente de mar se observa que algunas nacionalidades tienen arraigada su posición respecto a los demás. Entre los ejemplos más destacados se encuentran los alemanes, quienes consideran que, en términos generales, son superiores, mientras que los filipinos, por el contrario suelen ser sumisos. Estas percepciones pueden transformarse en debilidades que arriesguen la gestión de la seguridad a bordo, especialmente cuando las jerarquías a bordo contradicen estos esquemas preconcebidos, así si el capitán es filipino, es probable que un oficial alemán o polaco considere que no debe contestarle "porque ellos sencillamente son de una raza o gentilicio superior".

Esta situación también fue percibida por Humberto Prato, quien respecto a los choques culturales, destacó que la mayoría de los tripulantes europeos se consideran superiores y por tanto son reacios a aceptar otros puntos de vista o sugerencias, por el contrario, en términos generales, esa conducta no se observa en los asiáticos; pero además suelen encontrarse casos acentuados de discriminación racial, como el reportado por Rodríguez (1998) sobre un jefe de máquinas ruso que prohibió al primer oficial la entrada a la sala de máquinas por ser de color (p.).

También coincidieron varios entrevistados en que los venezolanos son percibidos por muchos como "indios"; Bustamante recuerda que un ingeniero de garantía alemán utilizaba este calificativo a diario para burlarse de los tripulantes venezolanos. Este tipo de acciones puede desencadenar situaciones como la corroborada por Montes de Oca, aunque referida a diferencias entre alemanes y filipinos, siendo el caso que cuando estos últimos eran dirigidos por el oficial alemán, de manera intencionada no rendían al máximo, acentuándose entonces el trato despótico del superior.

Las costumbres en cuanto al vestuario también pueden originar dificultades para el control de la seguridad a bordo. Pérez A. pudo observar que los marinos afrocaribeños, generalmente prefieren usar cholas en sus rutinas de trabajo; en este mismo orden de ideas, Montes de Oca observó que los tripulantes japoneses antes de entrar a la sala de control de máquinas se quitaban los zapatos. En ambos casos eso es contraproducente y riesgoso para ellos mismos, siendo lo adecuado el uso de zapatos con aislante eléctrico, aún para trabajar sobre la alfombra que usualmente está frente a la consola.

Por otro lado, tripulantes provenientes de Polonia y Filipinas son reacios al

uso del uniforme y esto también puede atentar contra la seguridad del buque en ocasiones particulares, como por ejemplo en el paso por el Canal de Panamá, donde los prácticos requieren que al menos los oficiales de navegación estén uniformados para poderlos ubicar visualmente en caso de alguna contingencia.

También merecen ser considerados los hábitos alimenticios y de bebida. Si bien la comida en sí misma no constituye una amenaza a la seguridad marítima, los aderezos usados por las diversas nacionalidades pueden diferir tanto entre sí que lo que para unos es habitual, para otros pueden ser irritantes, como es el caso del picante o del curry. En estos casos, aunque no se afecte de manera directa la gestión de la seguridad, la minoría de la tripulación, no acostumbrada a comidas con ciertos componentes, puede padecer problemas intestinales y con ello alterar, quizás de manera poco significativa la rutina, pero no despreciable si se piensa en el recargo de trabajo que puede recibir quien deba suplir al responsable de una actividad que se encuentre indispuesto.

Estas diferencias de hábitos alimenticios han estimulado la contratación simultánea de varios cocineros para el mismo buque, y esto, a su vez, según Montes de Oca, conlleva a que cuando uno de los cocineros baja a tierra en cualquier puerto, se producen movimientos en los horarios de la comida.

Pero un aspecto que si puede ser un factor que atente realmente contra la seguridad de a bordo, es la costumbre de muchos de cocinar en los camarotes. En la inspección que Montes de Oca hiciera para efectos de la compra – venta de un buque de bandera japonesa, pudo observar algunos techos de algunos camarotes estaban ahumados; Liendo y Alvarez recordaron que los polacos que laboraban para Transferven solían cocinar platos típicos en los camarotes y que intentaban sellar las puertas para evitar la salida de los olores. También Bustamante contó que en el camarote de un oficial español colgaban del techo, y casi hasta la altura de la cama, diversos tipos de embutidos.

Trasladando estas vivencias al plano de la seguridad, en los casos de cocina en los camarotes, es posible que una chispa inicie un incendio que podría agravarse si por casualidad el marino se hubiese quedado dormido durante el proceso de cocción. En el caso del camarote-almacén, aparte del olor tan intenso, todos esos embutidos colgando del techo podrían dificultarle ser evacuado en el caso de una emergencia.

En lo que concierne a los hábitos de bebida, generalmente los tripulantes que provienen de naciones cuyo clima es muy frío, suelen ingerir bebidas alcohólicas fuertes. Ramírez, mientras trabajaba para la empresa Venalum, en

la década de los años ochenta, subió a un buque de bandera rusa y fue recibido con un trago de vodka. Esto en sus países puede quizás ser una costumbre cotidiana que les ayude a sobrellevar las inclemencias del clima, no obstante, en condiciones climáticas significativamente diferentes, se pueden representar riesgos personales o laborales si fallan o no funcionan a plenitud todos los sentidos. La combinación de estos riesgos la constituye la situación narrada por Rodríguez. Un capitán inglés a la hora de zarpar se quedó dormido porque la noche anterior se había tomado unas cervezas de más, ante tal situación, otro capitán a bordo (superintendente), tomó el mando y al llegar al puerto de destino la resaca terminó en un despido inmediato.

En relación a lo anterior, Pérez A., comenta que algunas empresas han adoptado políticas de cero alcohol y drogas, pero muchos alegan que su cumplimiento resulta difícil y mayoritariamente a medias; también recuerda entre sus anécdotas, que en una ocasión el día domingo, en el Río Orinoco, subió a un buque proveniente de la India y el Capitán le invitó a comer *Briane*, comida especial para ellos a base de cordero. En el puesto reservado para él en la mesa, se habían dispuesto cuatro latas de cerveza, lo que le incomodó, pensando que tal vez era percibido como un borracho, pero al comenzar a comer aquella comida excesivamente picante, terminó ingiriendo todas las cervezas, ante lo cual el anfitrión le dijo que "sabía que te las tomarías todas" y aún más, al día siguiente le preguntó si había amanecido bien del estómago.

La Afectación al Individuo

El individuo constituye el inicio de la espiral de afectación, porque las variables que afectan a la persona, repercuten de diversa manera en los puntos intermedios. Para ver la afectación individual, que más allá de los problemas comunicacionales, entraña el trabajo en equipo, las relaciones de poder, la discriminación y el aislamiento social, entre otros elementos, es necesario tomar referentes sociológicos. Rodríguez (1998) centró su Trabajo de Grado en este enfoque, indicando:

> Un buque es una unidad social en sí misma, y los hombres de mar, sin ser científicos sociales, desarrollan desde el comienzo de sus carreras la habilidad de "llevársela" bien con sus colegas. Esta habilidad se puede decir que está muy por encima de cualquier característica similar que se pudiese observar en un personal en tierra. Es importante dejar muy claro que al estudiar las características antes mencionadas se debe pensar en la tripulación, sociológicamente hablando, como un grupo de personas que se encuentran en una situación de desarraigo social y cultural, aunado a una estrechez de espacio que

> conforman el basamento de su ambientación. A pesar de este intento de englobar estos conceptos para obtener un modelo que permita analizar mejor el entorno social a bordo, al observar de cerca los diferentes planteamientos de modelos de tripulaciones, no se aceptan fácilmente las generalizaciones (p. 14).

Algunos de los ejemplos presentados a lo largo del análisis dan cuenta de la postura asumida por este autor, quien además profundizó en las variables cohesión y confianza de los grupos de trabajo a bordo, llegando a las siguientes conclusiones:

> Se confirma que la nacionalidad determina la cohesión de los grupos informales a bordo… En la tripulación heterogénea, los resultados indican la existencia de diferencias estadísticamente significativas en la confianza sobre nacionales, mas no según el nivel profesional… La diversidad cultural sí influye sobre la confianza, que es uno de los determinantes de la efectividad de los grupos de trabajo a bordo, y dicha influencia tiene una clara direccionalidad: a mayor diversidad cultural menor confianza y viceversa (p. 71).

Pérez P., durante su experiencia a bordo, pudo corroborar la tesis de Rodríguez. En un buque en el que navegó con noruegos, holandeses, daneses y filipinos, pudo observar que entre los noruegos existía una especie de cofradía, pero además los europeos solían mirar por encima del hombro al resto de los tripulantes, llegando al extremo de que el superintendente de máquinas (holandés) solía abofetear a los mecánicos filipinos, sin que ello tuviera mayores consecuencias; sin embargo, también intentó golpear a un venezolano y éste reaccionó tan violentamente que otros tripulantes tuvieron que intervenir para evitar un hecho de sangre.

No cabe duda que lo iniciado a nivel personal, continúa en el plano laboral y que la combinación de la afectación individuo-labor puede desencadenar otra serie de eventos individuales. Un caso particular de cómo situaciones personales pueden afectar la labor fue el comentado por Montes de Oca respecto a un oficial taiwanés, quien temía que pudiera ser desembarcado y detenido por las autoridades al atracar en puerto chino, preocupación que le ocasionó un gran nerviosismo, debiendo el capitán tomar medidas especiales para su protección, física y mental, durante la estadía en puerto.

Adicionalmente, si se considera el desarraigo aunado a la falta de cohesión y confianza, bien cabe pensar en la sensación de aislamiento social a la que suelen asociarse conductas como la distracción, alcoholismo y drogas. Unido al aislamiento se encuentra la discriminación, ambas situaciones tienen en común

que pueden generar sentimientos negativos que lleven a tomar posiciones como poca colaboración, e incluso negarse a trabajar en equipo, lo que efectivamente se ha probado pone en riesgo la seguridad tanto del hombre como de las operaciones. Los testimonios reportados por Rodríguez (1998) evidencian lo indicado:

> - Un contramaestre filipino que sólo quería trabajar con sus compatriotas, sufrió múltiples fracturas en una mano al contravenir la indicación de no hacer el trabajo solo (p. 7).
>
> - Un electricista alemán se negaba a trabajar en cubierta sin ayuda de otro europeo; se quejaba de que los latinos no lo entendían (p. 8).

En este mismo orden de ideas, Portela (2005) apoyándose en un trabajo de Ellis y McClintock publicado en 1993, plantea que las diferencias de lenguas y culturas son una barrera comunicativa pero no las únicas, por el contrario afirma que hay otras que se derivan de los estereotipos y prejuicios que no escapan de la institución marítima.

> De la misma forma que los estereotipos pueden ayudar a adoptar una determinada forma de comportamiento con determinados individuos, los prejuicios pueden llevar a grandes problemas de interacción social y de comunicación. La forma en que percibimos a los demás, y la manera en que reaccionamos ante ellos, es decir, nuestras actitudes, afectan a la elección de con quién queremos comunicarnos, lo que decimos y cómo lo decimos, incluso afecta a la confianza que depositaremos en lo que digan los demás y en la decisión de seguir o no sus instrucciones (p. 35).

De allí que el plano individual nuevamente afecte la labor, sobre todo si se parte de que la estructura organizativa a bordo es piramidal y términos como poder, mando, disciplina que se conciben en relación directa con los rangos de mayor jerarquía, pueden verse enfrentados a dificultades para entender y aceptar las órdenes, entender y cumplir las reglas y en términos generales llegar a niveles de desconfianza que atenten contra las relaciones laborales propiciando dificultad para progresar. A veces la causa de un rechazo o discriminación puede ser trivial, según el enfoque cultural subyacente, así por ejemplo, Bustamente sostiene que a muchos filipinos les gusta comer directamente de la olla; eso no importaría si la afición fuese por los restos pero cuando en una ocasión un ingeniero de garantía fue encontrado comiendo directamente de la olla sin que hubiesen comido todos previamente, la situación se tornó un poco delicada, porque siendo éste representante del propietario ¿Qué tan relevante es la jerar-

quía? Como es lógico pensar, la situación genera malestar entre los demás, probablemente rechazo e inclusive podría llevar a aislamiento.

Cabe acotar, en cuanto a la discriminación, que no sólo se trata de las divergencias interculturales, sino también de discriminación racial. Un aspecto aportado por Van Leuwen, es el de la discriminación racial existente en el Caribe, zona donde se explicó se manejan siete niveles de negro. Esos niveles están fundamentados en los rasgos físicos que denotan las tribus de procedencia y representan verdaderas barreras, a tal punto que en espacios reducidos como un buque, no se sientan a comer en una misma mesa.

Otro ejemplo que sobresale es el relativo a los hábitos de aseo diario, que más que a discriminar lo que suele producir es un rechazo moderado. El indicador común referido por algunos entrevistados se asocia al uso de antitranspirantes, costumbre poco usual para los hombres de Europa Oriental. En términos generales ellos consideran que el uso de desodorantes está reservado a los homosexuales y que los olores axilares fuertes, son inherentes a la condición de hombre.

En otro orden de ideas, Osorio en su experiencia con tripulación extranjera a bordo de buques quimiqueros de bandera venezolana fue testigo de más problemas entre venezolanos, que entre éstos y los tripulantes de otras nacionalidades. También se encontró con un marino llamado “Nenito Acompañao”, nombre que en español, obviamente, resulta propicio para convertirse en el centro de las bromas.

Filipinos e Indios tienen como norma hablar mal de quien ostente un cargo superior y no esté presente, evitando a toda costa decir las cosas en la cara. Debido a esa costumbre, el Capitán, sudafricano con pasaporte inglés, al frente de un buque bajo bandera panameña, instó a Ordosgoiti a que saliera a compartir con los marineros para evitar las habladurías. A juzgar por las experiencias narradas, esta situación, por motivos de celos profesionales, también parece ser frecuente entre venezolanos.

Cortés entre sus apreciaciones indicó que múltiples factores pueden incidir en el individuo causando distracciones o molestias, entre ellos:

- Los sueldos bajos pueden provocar desmotivación, especialmente en aquellas tripulaciones consideradas de “bajo costo”.

- Hacer navegación de altura por largos períodos, que inclusive se sobrepongan a los necesarios períodos de vacaciones y en consecuencia largos períodos sin ver a la familia, aunado a las diferencias culturales o lingüísticas, generan nostalgia, melancolía e incluso pueden provocar depresión. Estos es-

tados anímicos son contraproducentes para la realización de labores delicadas que pongan en juego la seguridad ya sea individual o colectiva.

- Por diversas razones, entre las que pudiera contarse la discriminación racial como base del desconocimiento de los méritos para ascender en los cargos a bordo, así como la negativa de las empresas a conceder permisos para la realización de cursos (en tierra), también son factores desencadenantes de desmotivación y falta de compromiso.

Pero además de las situaciones esbozadas, en concordancia con uno de los supuestos teóricos, la habilidad de los marinos para llevársela bien también sale a relucir. Montes de Oca, en Brasil durante una inspección tuvo la ocasión de ver la fraternidad existente a bordo entre un bosnio y un serbio mientras en sus naciones se estaba desarrollando la cruenta guerra de la década de los años 80.

En términos generales, todos los entrevistados coincidieron en señalar el lado humano de la amistad como el factor más apreciado producto de haber navegado con personas de otras nacionalidades y en segundo lugar, a pesar de las diferencias sobre la forma como se ven las cosas, todos admitieron que siempre se produce aprendizaje al compartir con hombres y mujeres de otras latitudes, que forman parte de los equipos multinacional.

Finalmente, para el individuo es valiosa la oportunidad de desempeñarse en buques registrados bajo otras banderas, especialmente si se trata de tripulantes procedentes de países pobres, aún cuando de su remuneración un porcentaje representativo esté destinado a los tributos internos impuestos por el gobierno particular.

CONCLUSIONES

Se ha demostrado que la multinacionalidad a bordo es un fenómeno complejo que en la espiral de afectación tiene incidencia positiva en seis de los siete eslabones que la conforman, exceptuando al ambiente que sólo se ha visto como el extremo exterior y al que se llega sólo por la vía de incidentes o accidentes de envergadura.

Aunque puede afectar negativamente a los siete eslabones, en el ámbito laboral es donde se evidencian mayores efectos negativos; en tal sentido, puede afirmarse que siendo este el balance y existiendo tantos intereses económicos de por medio, no se vislumbra que esta realidad sufra cambios importantes; por tanto lo más idóneo para evitar la ocurrencia de situaciones ad-

versas en torno a la gestión de la seguridad, es que todos los involucrados en el sector marítimo asumamos una postura responsable respecto a las competencias que correspondan.

Pareciera que es hora de entender el significado de seguridad marítima como inversión, no sólo desde el punto de vista de los dispositivos que puedan facilitar su gestión, sino fundamentalmente la inversión para formar recursos humanos de elevada competencia para cada uno de los subsistemas y labores de a bordo. Más que un enfoque meramente mercantilista de maximización comercial, una explotación racional del buque visto como unidad de producción es compatible con las ideas de talento y capital humano, y es que en definitiva *son los hombres los que hacen que el buque y la carga lleguen seguros al puerto de destino.*

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Carpio, Mariza e Istúriz, Nadya (1997). *Mira, escucha y conéctate con la PNL*. IMPREUPEL.

Montes, Zoraida de (1997). *Más allá de la educación*. Editorial Galac.

López, Miguel (2001). *El big bang de la industria naviera y su impacto en la seguridad a bordo*. Memorias del 1er. Seminario Internacional Nuevo Paradigma de la Seguridad Marítima. Universidad Marítima del Caribe.

Pérez, Manuel (2001). *La seguridad marítima, ¿Costo o inversión?* Memorias del 1er. Seminario Internacional Nuevo Paradigma de la Seguridad Marítima. Universidad Marítima del Caribe.

Pequeño Larousse Ilustrado (2001).

Portela, Rosa (2005). Problemas de comunicación derivados de la lengua en el ámbito marítimo. *Language Problems & Language Planning*, Vol. 29, No. 1, pp. 31-45.

Rodríguez, Daniel (1998). *Efectos de las diferencias culturales de la tripulación sobre las variables cohesión y confianza de los grupos de trabajo a bordo*. Trabajo de Grado. Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

Sánchez, M. y Vargas, O. (2002). Enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (CIGS). *Doctum*, Vol. 5, No. 1.

Cultura de la Seguridad Marítima y el Factor Humano

Por: Rosana Salama Benazar *

ABSTRACT

Maritime Safety Culture and the Human Factor

When we talk about maritime safety culture we mistakenly and inevitably use to think about rules and regulations to be followed to obtain a higher safety; nevertheless, if we take into account the concept of culture, we have that it consist of the sum of collective attitudes and acts of a people group, without mentioning the necessity of rules existence. Through the documental analysis of material related to this subject, this article seeks to separate the existence of rules from the term maritime safety culture and to emphasize the importance of the human factor within this term. As a conclusion we have that to talk about maritime safety culture it is required that the human factor acts by its own motivation to adopt common conducts regarding a subject, without been forced to follow rules. Otherwise, if we talk about maritime safety, without including the word culture, thus we could take into account the people behaviour according to rules, laws or parameters to accomplish it, and this not necessarily would imply the existence of a maritime safety culture.

Keywords: Culture, Safety Culture, Maritime Safety Culture, Human Factor.

RESUMEN

Al hablar de cultura de la seguridad marítima se tiende al error de pensar inevitablemente en leyes y normas a seguir para lograr una mayor seguridad; sin embargo, si se recurre a la definición de cultura, se tiene que ésta consiste en la suma de la actitud y de la actuación colectiva de un grupo de personas, lo cual no hace mención a la necesidad de la existencia de reglas. Este artículo pretende desvincular la existencia de normas del término "cultura de la seguridad marítima" y destacar la importancia del factor humano en la misma, a través del análisis documental de material consultado sobre el tema. Al respecto se concluye que para hablar de cultura de la seguridad se requiere que el factor humano actúe por voluntad propia para seguir conductas comunes respecto a un tema, sin que sea necesario que se le obligue a seguir reglas. Por el contrario, si se habla de seguridad marítima, sin incluir la palabra cultura, sí puede entonces tomarse en cuenta la actuación de las personas de acuer-

* Licenciada en Ciencias Administrativas, Universidad Metropolitana. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Universidad Marítima del Caribe (UMC). Coordinadora de la Línea de Investigación de Negocio Marítimo (UMC). Profesora de Transporte Multimodal (UMC).

do a reglas, normas o parámetros establecidos para contribuir a la misma, lo cual no implicaría, necesariamente, la existencia de una cultura de la seguridad marítima.

Palabras Clave: Cultura, Cultura de la Seguridad, Cultura de la Seguridad Marítima, Factor Humano.

INTRODUCCIÓN

En los últimos años se ha observado que las organizaciones en general, incluyendo las marítimas, han optado por darle una mayor importancia al elemento de seguridad para prevenir accidentes dentro del marco de las operaciones características de cada una de ellas. Para esto ha sido necesario tomar más en cuenta al factor humano, ya que es a través de éste que se logran aplicar todas las medidas preventivas y de seguridad, buscando que tales medidas se lleguen a cumplir por iniciativa propia de cada individuo y como acciones comunes diarias de cada persona involucrada en los diversos procesos que requieran de su aplicación para preservar ya sea la vida, la salud, el medio ambiente o el bien de los activos de la compañía u organización. En el momento en que tales medidas sean asumidas por voluntad e iniciativa propia, ya se puede hablar de la existencia de una cultura de la seguridad. Este término es aplicable a las empresas y a las organizaciones y es lo que se denomina cultura de la seguridad organizacional, entrando dentro de ésta la cultura de la seguridad marítima.

Al hablar de cultura de la seguridad marítima muchos tienden a pensar en la existencia de normas o reglas que deben ser cumplidas; sin embargo, al adentrarse en la definición de la palabra cultura se distingue que ésta no requiere de normas para su existencia. Es por esto que el presente artículo busca como objetivo la comprensión del término cultura de la seguridad y la participación del factor humano en la misma, ya que por lo general se tiende a confundir éste con lo que es la gestión de la seguridad. Una vez comprendido el término, éste se hace extensible al ámbito marítimo al establecer un significado para la cultura de la seguridad marítima y el papel del factor humano dentro de ésta.

Para alcanzar el objetivo planteado en el artículo, se debe tomar en cuenta la definición de cultura; de cultura organizacional; de cultura de la seguridad y cultura de la seguridad marítima. También se debe establecer la diferencia entre la definición de cultura de la seguridad y gestión de la seguridad y comentar la importancia del factor humano dentro de la cultura de la seguridad.

DESARROLLO

Desde comienzos de la historia de la navegación existe la seguridad marítima, pero cabe preguntarse, ¿existía ya la cultura de la seguridad o los navegantes actuaban meramente por instinto de supervivencia?. Recurriendo a los historiadores, se sabe que las naves egipcias y las fenicias pasaban largos períodos esperando buen tiempo para poder zarpar, y que la estiba de la carga se hacía en las bodegas en la parte inferior de los buques preservando siempre la estabilidad para la navegación y la seguridad para la carga. Según señala Fatás (s/f), las naves fenicias estaban detenidas el 60% del tiempo y llegaban a poder recorrer en condiciones muy favorables 400 millas en 4 días. Igualmente, los fenicios navegaban de día costeando el litoral y de noche, guiándose por las estrellas, porque no conocían la brújula. Para protegerse de la marea y el mal tiempo, construyeron puertos especiales y crearon un sistema de muros rompeolas (Saber ver lo Contemporáneo del Arte, 1994). No obstante todas estas precauciones para preservar la seguridad, sólo se puede hablar de cultura de la seguridad si tales precauciones eran asumidas por todas las personas involucradas en la actividad marítima de una forma natural y espontánea, es decir, sin que se les obligara u ordenara cumplir con determinadas acciones.

Según comenta Suárez (s/f), la palabra cultura proviene del latín que significa cultivo, agricultura, instrucción y sus componentes eran *cults* (cultivado) y *ura* (acción, resultado de una acción); ésta pertenece a la familia *cotorce* (cultivar, morar) y *colows* (colono, granjero, campesino). De acuerdo a este autor,

> La cultura a través del tiempo ha sido una mezcla de rasgos y distintivos espirituales y afectivos, que caracterizan a una sociedad o grupo social en un período determinado. Engloba además modos de vida, ceremonias, arte, invenciones, tecnología, sistemas de valores, derechos fundamentales del ser humano, tradiciones y creencias. Este concepto se refirió por mucho tiempo a una actividad producto de la interacción de la sociedad, pero a partir de los años ochenta, Tom Peters y Robert Waterman consultores de McKinsey, adaptaron este concepto antropológico y psicosocial a las organizaciones.

Suárez cita a diversos investigadores sobre el tema que coinciden en la definición del término, entre éstos están: Granell (1997, p. 2) quien define el término como "...aquello que comparten todos o casi todos los integrantes de un grupo social...", esa interacción compleja de los grupos sociales de una empresa está determinado por los "...valores, creencias, actitudes y conductas". Chiavenato (1989) presenta la cultura organizacional como "...un modo

de vida, un sistema de creencias y valores, una forma aceptada de interacción y relaciones típicas de determinada organización" (p. 464). García y Dolan (1997) definen la cultura como "...la forma característica de pensar y hacer las cosas... en una empresa... por analogía es equivalente al concepto de personalidad a escala individual..." (p. 33).

Recurriendo al origen de la palabra cultura, tal y como señala Zaid (2006), basándose en la definición del Diccionario Crítico Etimológico, la palabra cultura, en español, está documentada desde 1515 (es de suponerse que significaba "cultivo del campo", pero no lo dice). En 1729, el primer diccionario de la Real Academia Española da tres acepciones de *cultura*: (a) "La labor del campo o el ejercicio en que se emplea el labrador o el jardinero"; (b) "Metafóricamente es el cuidado y aplicación para que alguna cosa se perfeccione, como la enseñanza en un joven, para que pueda lucir su entendimiento"; y (c) "Vale también lo mismo que *culto*, en el sentido de reverencia o adoración". La edición de 1780 marca esta última acepción como anticuada, añade otra y simplifica la redacción: "Las labores y beneficios que se dan a la tierra para que fructifique". "El estudio, meditación y enseñanza con que se perfeccionan los talentos del hombre". "La hermosura o elegancia del estilo, lenguaje, etc.". "Culto, adoración". En la de 1884, suprime la nueva acepción. En la de 1984, añade otras dos: "conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época o grupo social, etc." y "cultura popular: conjunto de manifestaciones en que se expresa la vida tradicional de un pueblo".

Del párrafo anterior, se tiene que el significado de la palabra cultura, como es entendido hoy día, es adoptado en 1984, por lo que no se puede asegurar que las técnicas de navegación de los fenicios y griegos hayan constituido en sí una cultura de seguridad marítima.

Según la OMI (2002), hay varias definiciones de la palabra cultura, pero todas ellas son variantes de la idea de que una cultura es la suma de la actitud y la actuación colectiva de un grupo de personas y puede ser aplicable a una nación, una empresa, un equipo deportivo o a la tripulación de un buque.

Relacionando los temas cultura y organización, Stephen (1996) expresa que "la cultura organizacional se refiere a un sistema de significado compartido entre sus miembros, y que distingue a una organización de las otras". Esta representa una percepción común de los miembros de la organización, lo cual se vuelve explícito cuando se define la cultura como un sistema de significado compartido.

Introduciendo ya el término de seguridad, se tiene que para O´Neil (2002),

la cultura de seguridad de una organización es el producto de los valores, actitudes, percepciones, competencias y pautas de comportamiento individuales y colectivas que determinan el compromiso con respecto a la gestión de la seguridad e higiene de una organización, y el estilo y la competencia de esa gestión.

En esta definición se distingue el término "gestión de la seguridad", el cual se refiere a las funciones de planificación, identificación de áreas problemáticas, coordinación control y dirección de las actividades de seguridad con el fin de prevenir accidentes.

De acuerdo a las definiciones anteriores se tiene que la cultura de la seguridad es el actuar voluntario de un grupo de personas, mientras que la gestión de la seguridad se refiere al cumplimiento de una serie de actividades ya establecidas que conllevan a mantener la seguridad. Si el cumplimiento de estas normas logra crear con el tiempo un cumplimiento voluntario y auto motivado, ya podría hablarse de una cultura de gestión de la seguridad.

Para que exista una cultura de la seguridad, es requisito esencial que ésta no se imponga, sino que sea el actuar voluntario de un grupo, mientras que la gestión de la seguridad sí se refiere al cumplimiento de una serie de actividades ya establecidas que conllevan a mantener la seguridad.

Siguiendo con estos lineamientos, se tiene que la OMI (Organización Marítima Internacional) tomó como tema para la celebración del Día Marítimo Mundial en el 2002, el título "una navegación más segura exige una Cultura de Seguridad". En esta celebración, O´Neil (2002) señaló que ha habido una reducción en el riesgo de siniestros, principalmente debido a la mejora de normas y a una reglamentación más estricta de las características estructurales, mecánicas y operativas de los buques, así como a la introducción de sistemas de navegación tecnológicamente avanzados. O´Neil también destacó que el factor humano merece más atención, ya que se ha podido comprobar que la causa a la que se ha atribuido la mayoría de los accidentes, es a las personas y específicamente en el área marítima, las tripulaciones de los buques.

Según la OMI (s/f), la seguridad de la navegación puede dividirse en dos factores: el buque y la formación de las tripulaciones. El primero se refiere a buques bien mantenidos y construidos siguiendo, o sobrepasando, normas internacionales, y lo segundo se refiere al grado de aptitud y calificación que deben tener los diferentes miembros de la tripulación, familiarizadas con todo el equipo del buque y las prescripciones de seguridad.

Igualmente, de acuerdo a la OMI (s/f), con frecuencia el error humano es la principal causa de los accidentes marítimos porque muchas compañías optan por reducir costos para permanecer competitivos e incrementar las ganancias, contratando mano de obra barata y sin formación lo cual se convierte en sinónimo de escasa cualificación.

El Factor Humano y la Cultura Organizacional

Pensando en el factor humano, Sonnenfeld (s/f), citado por Stephen (1996), ha identificado cuatro tipos de culturas dentro de las organizaciones: (a) academia; (b) club; (c) equipo de béisbol y (d) fortaleza. Esta clasificación la hace sólo para expresar la importancia de elegir al personal con un perfil adecuado a cada tipo de organización según su tipología, es decir, "integrar correctamente a las personas con las culturas". En este caso, cada uno de estos términos se refiere a empresas con ciertas características; sin embargo es esencial destacar que al pensar en una organización, no debe pensarse sólo en una empresa, sino en los distintos tipos de organizaciones que puedan haber traído a colación los términos utilizados con anterioridad para caracterizar a algunas empresas. De esta forma tenemos que una organización puede ser un club, un equipo una institución académica o un buque, por mencionar algunos ejemplos.

Stephen (1996), parafraseando a Sonnenfeld, expresa que lo esencial es que las personas tengan un significado compartido de su organización para que exista una cultura. Cuando esto se logra, los individuos con distintos antecedentes o en diversos niveles de la organización, tienden a describir la cultura de la organización en términos generales.

En relación al ámbito marítimo como una organización y el factor humano requerido en ella, según una investigación realizada por Benítez (1994), los resultados obtenidos en cuanto al perfil del Oficial de Marina Mercante mostraron que es importante hablar del desarrollo integral del individuo, ya que para internacionalizarse o adaptarse a otros esquemas distintos a los del propio país, se deben conjugar una serie de aspectos tales como: eficiencia; competitividad; capacidad de respuesta; flexibilidad y aprendizaje. El trabajo de este autor puede ser relacionado con la presente investigación ya que se menciona la existencia de un perfil del Oficial de Marina Mercante para una mejor adaptación de éste a las demandas del mercado; igualmente las organizaciones deben elegir a los empleados según su perfil, para que al incorporarse a la empresa se adapten con mayor facilidad a la cultura organizacional de la misma.

Dada la relación entre el factor humano y la existencia de una cultura organizacional, se tiene que ésta puede ser creada por los líderes y fundadores de las mismas. En este sentido, Suárez (s/f) señala algunas recomendaciones para su creación y sostenimiento tales como:

- Declaraciones formales de la filosofía organizacional, organigramas, credos, misión, materiales usados en el reclutamiento y la selección, y socialización.
- Diseño de espacios físicos, instalaciones, edificios.
- Manejo deliberado de papeles, capacitación y asesoría por parte de los líderes.
- Sistema explícito de premios y reconocimientos, criterios de promoción.
- Historias leyendas, mitos y anécdotas sobre las personas y acontecimientos más importantes.
- Aquello a lo cual los líderes prestan atención, lo que miden y controlan.
- Reacciones del líder ante incidentes y crisis muy importantes de la organización.
- Cómo está diseñada y estructurada la organización. El diseño del trabajo, los niveles jerárquicos, el grado de descentralización, los criterios funcionales o de otro tipo para la diferenciación y los mecanismos con que se logra la integración transmiten mensajes implícitos sobre lo que los líderes suponen y aprecian.
- Sistemas y procedimientos organizacionales. (Los tipos de información, control y los sistemas de apoyo a las decisiones en términos de categorías de información, ciclos de tiempo, la persona a quien se destina la información, el momento y la manera de efectuar la evaluación del desempeño y otros procesos valorativos transmiten mensajes implícitos de lo que los líderes suponen y aprecian).
- Criterios aplicados en el reclutamiento, selección, promoción, nivelación, jubilación y "excomunión" del personal. (Los criterios implícitos y, posiblemente inconscientes que los líderes usan para determinar quién "encaja" y quién "no encaja" en los papeles de los miembros y en los puestos claves de la organización) (Sección 2.2).

En concordancia con este autor, López (entrevista personal, noviembre 16, 2006), comenta que existen tres aspectos esenciales que pueden hacer emerger una cultura de seguridad, los cuales son: (a) el modelaje y el ejemplo

que den los líderes en cuanto a su comportamiento; (b) el estímulo hacia aquellas personas que cumplan con la cultura de seguridad, y (c) los entrenamientos, talleres e intercambios de conocimientos y opiniones.

Domínguez (2006) expresa que “el líder en los grupos humanos debe ser modelo y ejemplo de lo que imparte”, afirmación que apoya la opinión de López en cuanto a los aspectos necesarios para hacer emerger una cultura.

Estos aspectos difieren de los requeridos para la implementación de la gestión de la seguridad, ya que ésta se basa es en el contenido de libros, manuales, directivas, procedimientos, etc.; es decir, en instrumentos de gestión que nos resultan familiares, más que en los valores, actuación, percepciones y pautas de comportamiento de los individuos.

Mayor Consideración del Factor Humano

La ocurrencia de accidentes ha persistido a pesar de tomar medidas de seguridad en la navegación, surgiendo casi siempre, a raíz del estudio de las causas del mismo, nuevas normativas y/o convenios internacionales para estandarizar procesos, procedimientos, documentación y características estructurales de buques y puertos, entre otros elementos y, poder evitar futuros accidentes similares al ya ocurrido.

Dixon (2000) señala que en diciembre de 1992 el Comité de Seguridad Marítima de la OMI aceptó la propuesta de los Estados Unidos de llevar a cabo una revisión completa del Convenio STCW (*Standards of Training Certification and Watchkeeping*) de 1978 y que entre las sugerencias a la revisión se pedía específicamente considerar los criterios para asegurarse de la idoneidad del personal de guardia y del papel que juega el elemento humano en los accidentes marítimos.

Durante las discusiones en la OMI se percibió una necesidad general de que era tiempo para concentrarse más en las áreas relativas a la gente de mar y su entrenamiento y prácticas operacionales que en el mejoramiento de los estándares de construcción y equipos a bordo, razón por la cual el Comité de Seguridad Marítima instruyó al Sub-Comité del STCW a tomar en cuenta el elemento humano y a completar la revisión del Convenio STCW para 1996.

Como se ha comentado con anterioridad, los accidentes marítimos han jugado un papel determinante en la creación de legislación a nivel internacional para evitar que se repitan y el caso del Código STCW no es la excepción. Nos encontramos frente a algunos accidentes que determinaron una acción por parte de la industria:

- Abril de 1990, la nave *Scandinavian Star*.

- Diciembre de 1992, la nave *Aegean Sea*.

- Enero de 1993, la nave *Braer*.

En este mismo orden de ideas Dixon (2000) señala que el Secretario General de la OMI para ese momento -1993- Sr. William O'Neil, motivado por dichos accidentes, solicitó durante la sesión número 63 al Comité de Seguridad Marítima (CSM/MSC) de la OMI, que considerara la revisión del Convenio STCW con suma urgencia, por lo que en ese año, la OMI se dedicó a la revisión exhaustiva del STCW para establecer los estándares de competencia más altos practicables para atacar el problema del error humano como mayor causa de los accidentes marítimos.

Las modificaciones al STCW son sólo un ejemplo de la importancia que se le está dando al factor humano para contribuir a la seguridad marítima. Esto se relaciona con la cultura de la seguridad porque O´Neil (2002) señala que el enfoque normativo ha tendido por sí solo a la creación de una cultura de cumplimiento, pero que un aumento en las reglas no hace que las compañías que no las cumplan las vayan a cumplir o que quienes ya las cumplen vayan a aumentar su aplicación; sin embargo, tanto el sector naviero como la OMI reconocen que se logrará más si se generaliza el cumplimiento de las normas existentes. Es por esto que, en la actualidad, el énfasis se centra en el factor humano y en la creación de una cultura de seguridad.

Al respecto también cabe comentar que según la OMI (s/f), el efecto general del Convenio de Formación (STCW) revisado sería el de garantizar que los recursos humanos de la industria tuvieran normas comunes básicas de formación, educación y se acordara el nivel mínimo de competencia y suficiencia, lo cual no crea, de por sí, una cultura de la seguridad, pero en cierta medida contribuye a sus cimientos.

Por otra parte, la OMI en 1993[1] adoptó el Código Internacional para la Gestión de la Seguridad y la Prevención de la Contaminación en el Mar o ISM Code según sus siglas en Inglés (*International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention ó International Safety Management Code -ISM Code*), el cual trata, en su apartado 1.4 (ISM Code, 2002),

[1] Resolución de la Asamblea de la OMI A.741(18), 1993. Puede ser consultada en la página http://www.admiraltylawguide.com/conven/ismcode1993.html.

los requerimientos funcionales para un Sistema de Gestión de la Seguridad, señalando que toda compañía debe desarrollar, implementar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad el cual incluya los siguientes elementos funcionales:

- Niveles de autoridad y líneas de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo.
- Procedimientos para reportar accidentes y no conformidades con las provisiones del Código.
- Procedimientos para prepararse y responder ante situaciones de emergencia y procedimientos para auditorías internas y revisiones de la gestión.

Los requerimientos funcionales arriba señalados, para efectos de este artículo, son aquellos que involucran al factor humano, observándose en éstos la necesidad de preparación de la Gente de Mar para contribuir a la Gestión de la Seguridad Marítima.

CONCLUSIONES

Las medidas de seguridad que aplicaban los antiguos navegantes no constituyen en sí una cultura de la seguridad, puesto que el término cultura es relativamente nuevo y puesto que no se ha podido comprobar si estas medidas eran tomadas por iniciativa grupal, actitud o actuación colectiva, lo que sería necesario para la aplicación del término cultura.

Para que exista una cultura de seguridad marítima se requiere que las personas actúen en pro de ella en forma espontánea, sin la obligación de seguir reglas o normas.

El término Gestión de la Seguridad sí implica la existencia de reglas o normas, ya que ésta consiste el cumplimiento de las funciones de planificación, identificación de áreas problemáticas, coordinación, control y dirección de las actividades de seguridad con el fin de prevenir accidentes.

A partir de 1993 se le ha ido dando mayor importancia al factor humano dentro de la seguridad marítima, lo cual se refleja en la creación de nuevas leyes y en la actualización de convenios ya existentes para estandarizar el comportamiento y las características del factor humano dentro de esta área; sin embargo, la creación de leyes no implica por sí sola un aumento en la cultura de la seguridad marítima, pero sí contribuye a sembrar sus cimientos.

La cultura de seguridad marítima implica la adopción de una actitud autorreguladora, en la que cada individuo, desde el nivel más bajo, hasta el más alto, se sienta responsable por las acciones a tomar para mejorar la seguridad y el funcionamiento de la organización.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Benítez, Carmelo (1994). *Estrategias para la Competitividad Internacional*. Trabajo de Grado. Universidad Marítima del Caribe. Caracas.

Chiavenato, Idalberto (1989). *Introducción a la Teoría General de la Administración*. México: McGraw–Hill Interamericana de México, S.A.

Dixon, María (2000). *ISM Shipping Solutions Ltd*. [Documento en Línea]. Disponible en: http://www.ismshipping.com/espanol/articles/2001/stcw95-1.htm. [Consulta: noviembre 05, 2006].

Fatás, G. (s/f). *Historia Antigua-Universidad de Zaragoza*. [Documento en Línea]. Disponible en: http://155.210.60.15/HAnt/POA/navegacion fenicia. html.

García, S. y Dolan, S.L. (1997). *La Dirección por Valores*. Madrid: McGraw-Hill.

ISM Code (2002). *Revised Guidelines on the Implementation of the ISM Code by Administrations*. London: IMO.

O´Neil, William (2002). *OMI – Una navegación más segura exige una Cultura de la Seguridad*. [Documento en Línea]. Disponible en: http://www.imo.org/includes /blastDataOnly.asp/data_id%3D5676/Message inSpanish.pdf. [Consulta: octubre 08, 2006].

Organización Marítima Internacional - OMI (s/f). *Area de Derecho Marítimo Internacional. Oficina de Asuntos Internacionales–OFASI*. [Documento en Línea]. Disponible en: http://www.dimar.mil.co/secciones /acerca/marcolegal/ofasi/Omi.doc.

Saber ver lo Contemporáneo del Arte (1993). *Nacimiento y Muerte de los Fenicios. No. 10*. [Documento en Línea]. Disponible en: http://sepiensa.org.mx/contenidos /historia_mundo/antigua/fenicia/Navegacion/navegan.htm. [Consulta: noviembre 07, 2006].

Stephen, Robbins (1996). *Comportamiento Organizacional, Teoría y Práctica*. México: Prentice-Hall Hispanoamericana, S.A.

Suárez, Carlos Gabriel (s/f). *Cultura y Clima Organizacional*. [Documento en Línea]. Disponible en: http://www.losrecursoshumanos.com/culturayclimaorganizacional.htm. [Consulta: noviembre 27, 2006].

Zaid, Gabriel (2006). *El Primer Concepto de Cultura*. [Documento en Línea]. Disponible en: http://www.letraslibres.com/index.php?art=11544. [Consulta: noviembre 16, 2006].

Derecho

El Registro de Actividades Susceptibles de degradar el Ambiente y los Buques inscritos en Renave

Por: Gustavo Adolfo Omaña Parés

ABSTRACT

The Registry of Activities susceptible of degrading the Environment and the Ships registered at Renave

The environmental subjects related to the Aquatic World and the activities herein developed, from a lawful point of view in Venezuela, haven't been treated and been the object of in depth research. In this context, the present study has been developed regarding the Registry of Activities Susceptible of Degradation of the Environment and the Ships registered in the Venezuelan Naval Registry.

Keywords: RASDA, Environment, Aquatic Authority, Aquatic Administration.

RESUMEN

La materia ambiental relacionada con los espacios y las actividades acuáticas es, desde una perspectiva jurídica en Venezuela, un aspecto poco abordado. En este contexto, se ha desarrollado el presente estudio sobre el Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente y los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano (RENAVE).

Palabras Clave: RASDA, Ambiente, Autoridad Acuática, Administración Acuática.

CONSIDERACIONES PRELIMINARES

La materia ambiental relacionada con los espacios y las actividades acuáticas es, desde una perspectiva jurídica, un aspecto poco abordado, debido, fundamentalmente a que el mayor interés de los estudiantes y los juristas se ha orientado al estudio del Derecho Comercial Marítimo, el Derecho del Mar y el Derecho Marítimo Administrativo. Esta escasez de libros, artículos científicos y trabajos de grado, llama la atención y, al mismo tiempo debe convocar a los estudiosos ha desarrollar investigaciones sobre este tema.

En estos tiempos, el tema ambiental reviste gran importancia económica, social, política e incluso penal. En este contexto, he creído conveniente precisar el régimen que regula y vincula la disciplina ambiental con lo acuático.

De manera general, en Venezuela la conservación y protección ambiental está regida por normativas especializadas, tales como la Ley Orgánica del Ambiente, la Ley Penal del Ambiente, la Ley sobre Sustancias, Materiales y Desechos Peligrosos (LSMDP) y las Normas Sobre Evaluación Ambiental de las Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente. En el ámbito acuático, las anteriores regulaciones son complementadas por un conjunto de normativas de carácter legal y convencional, entre las que destacan la Ley Orgánica de los Espacios acuáticos e Insulares, la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, la Ley de Zonas Costeras, la Ley General de Puertos, la Ley Aprobatoria del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973, la Ley Aprobatoria del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (MARPOL 73/78) y sus Anexos y la Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990.

Entre los mecanismos generales de protección y conservación ambiental previstos en nuestra legislación está el Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente (RASDA).

El Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente (RASDA), es una oficina de registro administrativo que funciona en el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales (MARN), cuya función es la de inscribir a las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades o procesos, o sean generadores potenciales de sustancias peligrosas.

Además, de acuerdo a lo contemplado en el Artículo 65 de la Ley sobre Sustancias, Materiales y Desechos Peligrosos, las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que pretendan realizar actividades de uso, manejo o generación de sustancias, materiales y desechos peligrosos deberán inscribirse, antes del inicio de sus actividades, en el Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente, conocido también en su forma abreviada como RASDA, llevado por el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales.

En este contexto, corresponde a las personas públicas o privadas que desarrollen sus actividades inherentes o conexas al sector acuático que eventualmente puedan degradar el ambiente anotarse en este registro. De esta manera, deben inscribirse en el mismo los operadores portuarios, las compañías navieras, los astilleros, varaderos, talleres navales y, en general, todos aquellos integrantes del sector que desarrollen actividades que potencialmente puedan afectar los ambientes acuáticos o costeros.

Luego, siendo el Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente un registro de personas naturales o jurídicas: ¿Deben los buques inscribirse en el RASDA?

Para contestar esta pregunta hay que precisar que los buques carecen de personalidad jurídica. De acuerdo a nuestra legislación, son cosas, bienes muebles, carentes de personalidad jurídica. Siendo así, la respuesta es de Perogrullo, los buques no pueden, ni deben inscribirse en el Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente. Mas, cuando una nave transporte sustancias que potencialmente puedan degradar el ambiente, la compañía naviera propietaria o armadora efectiva deberá inscribirse en el RASDA pero, si la actividad de la nave no constituye una amenaza al ambiente no deberán cumplir con tal obligación.

Precisada la obligación de inscribir la compañía armadora propietaria o armadora efectiva en el RASDA, es necesario destacar que el Artículo 78 de la LSMDP considera la omisión de tal obligación como un delito y en tal sentido, toda persona natural o jurídica, pública o privada que maneje sustancias peligrosas sin estar registrada ante dicho organismo será sancionada con una multa entre 50 y 100 Unidades Tributarias y arresto de la persona natural o representante legal de la persona jurídica proporcional a la sanción.

En este punto es conveniente resaltar las siguientes disposiciones contenidas en la Ley Penal del Ambiente: Artículo 3°… Independientemente de la responsabilidad de las personas naturales, las personas jurídicas serán sancionadas de conformidad con lo previsto en la presente Ley, en los casos en que el hecho punible descrito en ésta haya sido cometido por decisión de sus órganos, en el ámbito de la actividad propia de la entidad y con recursos sociales y siempre que se perpetre en su interés exclusivo o preferente. Esta norma es aplicable al caso de estudio de acuerdo a lo previsto en el artículo 78 de la LSMDP; Artículo 24: Medidas judiciales precautelativas. El juez podrá adoptar, de oficio o solicitud de parte o del órgano administrativo denunciante, en cualquier estado o grado del proceso, las cautelares que fuesen necesarias para eliminar un peligro, interrumpir la producción de daños al ambiente o a las personas o evitar las consecuencias degradantes del hecho que se investiga. Tales medidas podrán consistir en: 1. La ocupación temporal, total o parcial, de las fuentes contaminantes hasta tanto se corrija o elimine la causa degradante, o se obtengan las autorizaciones correspondiente; 2. La interrupción o prohibición de la actividad origen de la contaminación o deterioro ambientales; 3. La retención de sustancias, materiales u objetos sospechosos de estar contaminados, causar contaminación o estar en mal estado; 4. La retención de materiales, maquinarias u objetos, que dañen o pongan en peligro el

ambiente o a la salud humana; 5. La ocupación o eliminación de obstáculos, aparatos, objetos o elementos cualesquiera que alteren el aspecto o el aprovechamiento racional de los recursos hídricos, medio lacustre, marino y costero o zonas bajo régimen de administración especial; 6. La inmovilización de vehículos terrestres, fluviales, marítimos o aéreos, capaces de producir contaminación atmosférica o sónica; y 7. Cualesquiera otras medidas tendientes a evitar la continuación de los actos perjudiciales al ambiente.

Por otra parte, es conveniente observar que el Artículo 75 de la LSMDP impone a los transportistas de sustancias peligrosas el cumplimiento de las reglamentaciones técnicas que rigen la materia.

Sobre este particular, hay que señalar que tales disposiciones técnicas se encuentran formuladas, tanto en el cuerpo de las leyes acuáticas como en los convenios internacionales destinados a la protección del medio marino y en consecuencia, corresponde al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares (INEA) velar por su aplicación, tanto por ser el organismo que tiene asignadas estas funciones como por ser la entidad pública que tiene el personal profesional capacitado para estas evaluaciones en el cumplimiento de las normas técnicas aplicables a los buques.

Entonces, las personas naturales o jurídicas que transporten sustancias peligrosas deben inscribirse en el Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente y que su no inscripción constituye un delito que es sancionado según lo dispuesto en el Artículo 78 de la *ejusdem*. Esa misma norma establece que al responsable se le dará un plazo de 10 días hábiles para inscribirse en el RASDA y que si no lo hiciere en el lapso establecido, se procederá a cerrar sus instalaciones.

En este orden de ideas: ¿A quién corresponde aplicar las sanciones que se derivan de la no inscripción en el RASDA?

Con relación a este punto, hay que observar que el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales en tanto Autoridad Ambiental, que además comparte la Autoridad Acuática, en lo relativo a los asuntos ambientales, y el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares como órgano de desarrollo de la Autoridad Acuática que corresponde al Ejecutivo Nacional y como titular de la Administración Acuática, son competentes para conocer del asunto que nos ocupa. Entonces: ¿Cómo deben actuar ambas instituciones en los supuestos de no inscripción en el RASDA?

En este contexto, es conveniente precisar el concepto, naturaleza y alcance tanto de la Autoridad Acuática como de la Administración Acuática, a objeto de entender como intervienen ambos organismos.

AUTORIDAD ACUÁTICA Y ADMINISTRACIÓN ACUÁTICA

La Ley no aporta una definición sobre la Autoridad Acuática, por tanto, y a falta de jurisprudencia que precise su concepto, la misma ha de construirse como consecuencia de la realización de un análisis gramatical y un estudio de las normas que la regulan.

Cabanellas explica que la voz autoridad expresa dos nociones, una de ellas, en abstracto, revela potestad, poder, facultad, atribuciones e incluso prestigio personal, la otra, más concreta, significa la persona revestida de aquellas funciones. Atendiendo a este orden de ideas, la Autoridad Acuática implica las potestades, poderes, facultades o atribuciones ejercidas sobre los espacios acuáticos y, además, la entidad que las ejerce.

De la anterior definición se desprende que la Autoridad acuática tiene dos elementos; el orgánico, relativo al ente que la desarrolla y el funcional, en tanto posibilidad y ejercicio concreto de los poderes, facultades y atribuciones.

El artículo 75 de la LOEAI recoge ambos criterios cuando señala que corresponde al Ejecutivo nacional, a través de sus órganos *(elemento orgánico)* el ejercicio de las competencias que sobre los espacios acuáticos e insulares tienen atribuidos de conformidad con la ley *(elemento funcional)* y de igual manera en el numeral 18 del Artículo 22 de la Ley orgánica de la Fuerza Armada Nacional que establece. como función de la Armada, el ejercicio de la Autoridad marítima en los espacios acuáticos e insulares , de acuerdo a lo atribuido en la ley.

Luego, el conocimiento de la Autoridad Acuática se refiere al estudio de la institucionalidad orgánica y funcional del sector acuático.

En Venezuela, la Autoridad Acuática encuentra como antecedente legislativo a la Autoridad Marítima prevista en la derogada Ley de Navegación, no obstante ambas entidades no guardan entre si una relación de identidad.

La concepción establecida en la Ley de Navegación implicaba la policía, vigilancia y control de las aguas tanto interiores como sus costas, puertos, y servicios y era de su incumbencia el conocimiento previo de toda operación realizada en los buques mercantes de cualquier nacionalidad que se hallaren dentro de los límites jurisdiccionales para atracar a muelle, cambiar de fon-

deadero, acodarse, tomar combustible o agua, tomar o dejar lastre, entrar a dique, efectuar reparaciones, zarpar o ejercer cualesquiera otras similares en puerto.

En orden de establecer a cuál entidad se le ha otorgado la Autoridad Acuática hay que precisar, como indica Sánchez, que las competencias sobre los espacios acuáticos en Venezuela están atribuidas al Ejecutivo Nacional. A tales efectos el artículo 156 numeral 26 de la Constitución de La República Bolivariana de Venezuela estatuye:

> Artículo 156: Es de la competencia del Poder Público nacional:
>
> (…)
>
> 9. El régimen de la administración de riesgos y emergencias.
>
> (…)
>
> 23. Las políticas nacionales y la legislación en materia naviera, de sanidad, vivienda, seguridad alimentaria, ambiente, aguas, turismo, ordenación del territorio.
>
> (…)
>
> 26. El régimen del transporte nacional, de la navegación y del transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre de carácter nacional, de los puertos, de los aeropuertos y su infraestructura.

En desarrollo de los preceptos contenidos en la norma fundamental, el artículo 75 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares señala que corresponde al Ejecutivo Nacional, a través de sus órganos, el ejercicio de las competencias que sobre los espacios acuáticos e insulares tienen atribuidos de conformidad con la ley. En este ámbito, el término "*ley*" ha de de entenderse en sentido lato, de manera tal que el contenido de la institución bajo estudio es más extenso que el contemplado en la Ley de Navegación y deviene de disposiciones contenidas en las denominadas leyes acuáticas: LOEAI, LGMYAC, LZC, LGP, LPYA, LCM y la LPM.

En el derecho comparado, las diferencias podemos advertirlas al analizar el siguiente planteamiento realizado por Gabaldón y Ruiz:

> Aunque no existe una definición legal de Administración Marítima, puede entenderse a los efectos de nuestra disciplina, que se trata del conjunto de órganos y entidades de las Administraciones públicas que tienen encomendadas competencias en materia de navegación marítima y prevención de la contaminación producida desde buques. Junto a este concepto estricto, que es el que aquí interesa,

cabe referirse a uno mucho más amplio, conforme al cual tendrán cabida en la Administración Marítima todo tipo de órganos y entidades públicas cuyas competencias se refieran a actividades que se desarrollan total o parcialmente en el mar. Se trataría entonces de una Administración marítima comprensiva de la llamada Administración pesquera, Administración portuaria, etc.

Tomando como punto de comparación el párrafo anterior, observamos que, el ámbito de la Administración Acuática venezolana se diferencia de la Administración Marítima. En tal sentido, la Administración Acuática venezolana difiriere de las administraciones pesqueras y portuarias pues, aun cuando entre las funciones propias de la Administración Acuática está, por imperativo de los numerales 17, 19 y 23 del artículo 85 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, la de ejecutar las políticas portuarias del Estado, controlar y supervisar lo concerniente a las embarcaciones dedicadas a la pesca, en coordinación con el Ministerio de Agricultura y Tierras, a través del Instituto Nacional de Tierras y ejercer las funciones inherentes al Convenio de facilitación marítima portuaria.

Partiendo de un enfoque orgánico, nuestro ordenamiento jurídico atribuye el ejercicio de las competencias acuáticas propias de la Autoridad Acuática al Ejecutivo Nacional, como identidad genérica y no a una dependencia específica, como sucede en Colombia, por ejemplo, donde la autoridad marítima corresponde al Ministerio de Defensa Nacional agregada al Comando de la Armada nacional, cuya organización y funciones se rigen por las normas establecidas mediante el Decreto 2324 de 1984 y las disposiciones que lo reglamentan o en Panamá donde se constituye como una entidad autónoma estatal que unifica las competencias marítimas que antes de su constitución poseían la Autoridad Portuaria Nacional, la Dirección General Consular y de Naves del Ministerio de Hacienda y Tesoro; la Dirección General de Recursos Marinos, del Ministerio de Comercio e Industrias, y la Escuela Náutica de Panamá y el Ministerio de Educación.

Tal aseveración se observa, verbigracia, en la redacción de los artículos 9, 10 y 15 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas: “El órgano que ejerce la Autoridad Acuática, en el espacio acuático de la República Bolivariana de Venezuela.....”, “A los fines del ejercicio del órgano que ejerce la Autoridad Acuática.....” y “El órgano que rige la Autoridad Acuática...”.

Funcionalmente, según se desprende de los artículos 1, 3 y 4 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, la Autoridad Acuática comprende el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control sobre los espacios

acuáticos e insulares venezolanos, el logro de los intereses acuáticos relativos a la utilización y el aprovechamiento sustentable de los mismos y la definición y ejecución de las políticas acuáticas venezolanas.

En tal sentido, corresponde a la Autoridad Acuática, la definición de las políticas públicas en materia acuática y su ejecución, la defensa de los espacios acuáticos de la República Bolivariana de Venezuela, el fomento de las actividades acuáticas en orden de lograr los intereses acuáticos nacionales, la coordinación interinstitucional prevista en el artículo 75 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares y la Administración Acuática.

Entonces, la relación entre género y especie que existe entre la Autoridad Acuática y la Administración Acuática está claramente plasmada en el artículo 1 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas que determina que esta normativa tiene por objeto 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 internacionales o jurisdicción de otros estados, estableciendo los principios fundamentales de constitución, funcionamiento, fortalecimiento y desarrollo de la marina nacional y de las actividades conexas, así como regular la ejecución y coordinación armónica de las distintas entidades públicas y privadas en la aplicación de las políticas y normas diseñadas y que se diseñen para el fortalecimiento del sector o sea que esta legislación regula los aspectos administrativos inherentes a la Autoridad Acuática implicando, de suyo, que existen entonces aspectos diferentes a los administrativos que la conforman.

En este mismo orden de ideas, Méndez señala que nuestra legislación adoptó un esquema de designación de competencias exclusivas al INEA, bajo el rubro de Administración Acuática; guardando una relación de género a especie, respecto a sus funciones como Autoridad Acuática y sin perjuicio de sus facultades de coordinación que ejerce con otros entes del Estado.

A la sazón de los planteamientos precedentes, comprendemos que orgánicamente la Administración Acuática es un elemento de la Autoridad Acuática, la cual es ejercida, de acuerdo a lo establecido en el artículo 84 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.

En concordancia con los anteriores parámetros, corresponde también al INEA, como administrador acuático, coordinar con el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales en la conservación y protección ambiental acuática y coadyuvar en el control de los vertimientos que puedan afectar los espacios acuáticos. Es claro que las competencias ambientales acuáticas son ejercidas

por el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales en forma coordinada con el INEA.

A su vez, el Artículo 1 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas dispone que dicho instrumento normativo tiene por objeto regular el ejercicio de la autoridad acuática en lo concerniente al régimen administrativo de la navegación así como regular la ejecución y coordinación armónica de las distintas entidades públicas en la aplicación de las normas que se diseñen para el fortalecimiento del sector y, en tal sentido, el órgano que ejerce la Autoridad Acuática, en el espacio acuático de la República Bolivariana de Venezuela, podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, solicitar el inicio de procedimientos judiciales y en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación del ambiente.

A los fines del ejercicio de la Autoridad Acuática la ley establece, en el ámbito espacial, las Capitanías de Puerto. Las Capitanías de Puerto estarán a cargo de un funcionario denominado Capitán de Puerto, que será de libre nombramiento y remoción por parte del Presidente del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos y entre sus atribuciones está, la prevención de la contaminación del medio acuático, en el ámbito de su competencia, supervisar en su circunscripción el correspondiente registro de buques y demás registros contemplados en la ley, debiéndose entender aquí el término *ley* de manera general y omnicomprensiva del ordenamiento jurídico venezolano en su conjunto. Esto es así por varias razones jurídicas y técnicas, a saber:

1. Porque de acuerdo a lo previsto en el Artículo 4 del Código Civil, a la Ley debe atribuírsele el sentido que aparece evidente del significado propio de las palabras, según la conexión de ellas entre si y la intención del legislador y en la norma en estudio el sentido de la oración es clara, así como la intención del legislador.

2. Porque donde no distingue el legislador no puede hacerlo el intérprete.

3. Porque en ejercicio de la Autoridad y la Administración Acuática, el Capitán de Puerto es el funcionario público competente para supervisar, controlar y garantizar la aplicación del régimen administrativo de la navegación, el transporte marítimo de cargas, así como regular la ejecución y coordinación armónica de las distintas entidades públicas y privadas en la aplicación de las políticas y normas diseñadas y que se diseñen para el fortalecimiento del sector. En tal sentido, es evidente que el legislador ha querido atribuir a la Autoridad Acuática la coordinación interinstitucional, lo que no implica ni la invasión

ni el debilitamiento de las competencias de otras entidades públicas. Igualmente, es relevante advertir que siendo el INEA la institución gubernamental que tiene la visión global del Estado en materia de navegación y organización de los espacios acuáticos e insulares puede advertir los problemas de Estado que pueden generarse de actuaciones descoordinadas entre las diferentes entidades públicas.

En conclusión, aun cuando el ejercicio de la Autoridad Acuática en asuntos ambientales corresponde de diferente manera tanto al INEA como al Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, cualquier procedimiento sancionatorio deberá realizarse con el concurso del instituto Nacional de los Espacios Acuáticos. En la práctica tal precisión tiene gran importancia puesto que, si bien es el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales el ente que debe imponer la sanción al propietario o armador efectivo, que debiendo hacerlo, que no se haya inscrito den el RASDA, el organismo encargado de impedir que los buques pertenecientes o administrados por los supuestos infractores sigan operando es el INEA.

Ahora bien, actuando como policía administrativa, tanto el Comando de Guardacostas de la Armada de la República Bolivariana de Venezuela como el Comando de Vigilancia Costera de la Guardia Nacional, al inspeccionar los buques venezolanos, que eventualmente puedan ser susceptibles de degradar el ambiente, inician procedimientos administrativos y, de encontrar indicios, remiten al Ministerio Público un expediente para que prosigan o cesen la averiguación por la supuesta comisión de un delito.

En el transcurso de este procedimiento, el Ministerio Público puede solicitar al tribunal penal que deba conocer del asunto penal una cautelar mediante la cual se ordene a la Capitanía de Puerto donde este situada la nave, la prohibición de zarpe. Siendo el órgano judicial el competente para oficiar en este sentido al órgano administrativo.

O sea, que corresponde a los tribunales y no al Ministerio Público, ni al Comando de Guardacosta, ni a la Guardia Nacional, actuando como policía ambiental, la retención de la embarcación y menos aun de la mercancía, salvo que así lo dispusiera la autoridad competente en la materia o un tribunal de la República.

Así, las medidas judiciales ambientales, tanto cautelares como definitivas, deben ser tomadas en el contexto de un proceso penal y las medidas administrativas de retención y depósito de las mercancías deben ser tomadas por las autoridades competentes en la materia.

COMPAÑÍAS NAVIERAS QUE DEBEN INSCRIBIRSE EN EL RASDA

En principio, como señalamos previamente, deben inscribirse en el RASDA todas las compañías vinculadas al sector acuático que eventualmente puedan afectar negativamente el ambiente. Pero, sobre este particular hay que subrayar a las compañías navieras que operen buques que transporten hidrocarburos, ya que los hidrocarburos, son los compuestos resultantes de la combinación del carbono con el hidrogeno, los cuales sometido a ciertas condiciones de presencia de oxigeno o de temperatura pueden presentar características explosivas, inflamables o combustibles. La Ley sobre Sustancias, Materiales y Desechos Peligrosos tiene entre sus finalidades regular el transporte de *sustancias peligrosas*, las cuales están definidas como cualquier elemento o compuesto químico en estado físico, sólido, líquido o gaseoso que presente características explosivas, inflamables, reactivas, corrosivas, combustibles, radioactivas, biológicas perjudiciales, en cantidades o concentraciones tales que representen un riesgo para la salud y el ambiente.

Luego, el transporte de hidrocarburos debe entenderse incluido en el ámbito de aplicación de la Ley sobre Sustancias, Materiales y Desechos Peligrosos y aquellas personas que lo transporten deben inscribirse en el RASDA.

FUNCIÓN DE LA GUARDIA NACIONAL EN LOS PROCEDIMIENTOS QUE SE INICIEN COMO CONSECUENCIA DE LA NO INSCRIPCIÓN EN EL RADA

De acuerdo a lo previsto en el Artículo 17 de la Ley Orgánica del Ambiente, la Guardia Nacional ejerce funciones de Guardería Ambiental. La cual comprende el examen, vigilancia y fiscalización de las actividades que directa o indirectamente puedan incidir en el ambiente. Además, la institución de la Guardería Ambiental ha sido desarrollada por el Reglamento sobre Guardería Ambiental. En este reglamento se dispone que se entiende por Guardería Ambiental a la actividad tendiente a la prevención, vigilancia, examen, control, fiscalización, sanción y represión de las acciones u omisiones que directa o indirectamente sean susceptibles de degradar el ambiente.

La Guardería Ambiental se ejercerá, entre otros, a través de los funcionarios de la Guardia Nacional, quienes, en desarrollo de sus funciones, podrán verificar la ejecución de las autorizaciones y aprobaciones, correspondiendo a este componente de la Fuerza Armada Nacional, en cumplimiento de sus funciones de policía administrativa, controlar la circulación y movilización de las

sustancias peligrosas exigiendo la documentación correspondiente, de conformidad con la normativa especial en la materia.

Luego, es clara la competencia de la Guardia Nacional para actuar en funciones de policía ambiental, sin embargo, de la lectura de las normas antes tratadas advertimos que existen limitaciones a la actuación como policía administrativa de la Guardia Nacional en tanto que le corresponde ejecutar, en el caso de ser requeridos por la autoridad administrativa o judicial competente, las acciones derivadas de la ejecución forzosa de sanciones o medidas correctivas impuestas en sentencias judiciales o actos administrativos. En otras palabras, no corresponde a la Guardia Nacional castigar con retención y depósito preventivo a un buque tanque por no presentar su inscripción en el RASDA salvo que sea para ejecutar una sanción judicial o una medida administrativa por la autoridad competente porque, como ya se dijo, el organismo técnico competente, incluso en materia de prevención de contaminación por hidrocarburos del medio acuático, es el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.

PERMISOS PARA MANEJAR SUSTANCIAS SUSCEPTIBLES DE DEGRADAR EL AMBIENTE

Ahora bien, además de la inscripción en el Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente, las compañías armadores deberán obtener la autorización como manejadores de sustancias, materiales y desechos peligrosos que otorga el ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales. En tal sentido, todo interesado que desee solicitar la inscripción y autorización como manejador de sustancias, materiales y, o desechos peligrosos en algunas de estas actividades: almacenamiento, envasado, transporte, tratamiento, eliminación y disposición final, de acuerdo a lo establecido en la Ley sobre Sustancias, Materiales y Desechos Peligrosos (G.O. No. 5.554 Extraordinaria del 13/11/01), y en el Decreto 2.635 (G.O. No. 5.245 Extraordinario del 03/08/98) referente a las "Normas para el Control de la Recuperación de Materiales Peligrosos y el Manejo de los Desechos Peligrosos", deberá cumplir con los requisitos para el registro y autorización de manejadores de sustancias, materiales y desechos peligrosos según la Resolución No. 40 (G.O. No. 37.700 del 29/05/03).

En el orden de obtener dicha autorización, los armadores deberán presentar una lista de vehículos, equipos y materiales con que presta el servicio para el manejo de sustancias, materiales y desechos peligrosos, incluyendo equipos de protección personal y de atención primaria de emergencias; así como

los documentos que acrediten el derecho a usarlos. Evidentemente, en caso de que la compañía armadora incorpore nuevas unidades, deberá actualizar esta autorización.

Pero es necesario precisar a modo de colofón, que los permisos o autorizaciones administrativas que existan o se creen, tanto en el ámbito ambiental como en el acuático, relacionados con el manejo de sustancias eventualmente contaminantes, ya sea dirigido a la compañía responsable de hacerlo o del buque en el cual se transporte, deberá aplicarse de acuerdo a lo que especifique el permiso o la autorización correspondiente y, en tal sentido, si la compañía en cuestión está inscrita en el RASDA no se configura el supuesto delictivo.

Teoría y Metodología

Análisis Teórico de las Competencias Laborales y su Impacto en el Entorno Organizacional

Por: Milagros Jaramillo Rivas *

ABSTRACT

Theoretical Analysis of the Labor Competences and their Impact into the Organizational Environment

The main objective of this paper is to analyze the labor competences and its impact in the organizations. A revision of the paradigm of competences as an answer to the demands of the globalization process is made. After defining the diverse concepts of competences, different approaches to competences management are described to be able to emphasize the necessity of the application of labor competences systems, as an alternative to promote formation and education, seeking to achieve a better balance between organizations' necessities and their members. In order to achieve that goal competences are described to facilitate their measurement and to determine their degree of use.

Keywords: Global Competitiveness, Competences, Organization.

RESUMEN

El objetivo principal de este artículo es analizar las competencias laborales y su impacto en las organizaciones. Se hace una revisión del paradigma de competencias como una respuesta a las exigencias de los procesos de globalización. Después de definir los diversos conceptos de competencias, se describen las corrientes diferenciales en la gestión por competencias para poder enfatizar en la necesidad de la aplicación de sistemas de competencias laborales, como una alternativa para impulsar la formación y la educación, en una dirección que logre un mejor equilibrio entre las necesidades de las organizaciones y sus miembros. Para ello, se tipifican las competencias en orden a facilitar su medición y determinar el grado en el cual pueden ser usadas.

Palabras Clave: Competitividad Global, Competencias, Organización.

* Profesora a Dedicación Exclusiva de la Universidad Marítima del Caribe (UMC). Magíster en Ciencias Administrativas. Especialista en Gerencia RRHH. Licenciada en Administración. Técnico Superior Universitario en Administración de Empresas.

INTRODUCCIÓN

Los cambios que hoy se producen en el entorno empresarial, caracterizados por la globalización de la economía, y la continua introducción de la nuevas tecnologías (información, telecomunicaciones, biotecnología, láser, robótica) en los procesos de producción y administración en las organizaciones, han provocado a su vez, cambios en las estructuras al interno de las mismas, existiendo la tendencia al aplanamiento de estructuras y a la constante evolución de los puestos de trabajo, lo cual hace difícil mantener la estabilidad de los mismos.

Por otra parte, esta nueva realidad también ha modificado el contrato entre las organizaciones y sus miembros, basándose ahora en el desarrollo profesional de los primeros y en la búsqueda, por parte de los segundos, de nuevas formas para potenciar al máximo las competencias de su personal.

Para dar respuesta a este gran reto, muchas empresas han optado por la aplicación de un sistema de competencias laborales, como una alternativa para impulsar la formación y la educación, en una dirección que logre un mejor equilibrio entre las necesidades de las organizaciones y sus miembros.

En el sistema universitario, la *Gestión por Competencias* exige mejoras en la estructura organizativa, mejora continua de los procesos productivos, revalorización del capital humano, cambios en el perfil del trabajador que se demanda, se requiere de un conjunto de nuevas competencias cognitivas, sociales y tecnológicas, capaces de adaptarse y de promover una nueva forma de organización para el trabajo, caracterizada por estructuras menos jerarquizadas, y que lleve a cabo actividades variadas y diferenciadas. Se requieren recursos humanos cualificados sobre una base más compleja, diversa e integral. Por lo cual es imperante una nueva concepción en la formación profesional de los equipos de trabajo.

El modelo de Gestión por Competencia esta integrado por varios subsistemas, articulados entre sí, que incorpora la normalización, la formación-capacitación y la certificación. Cada uno de estos subsistemas posee su propia complejidad y lógica interna, teniendo como eje uniformador el concepto de competencia en la expresión amplia de su significado.

Leonard Mertens (2000) señala que la Gestión por Competencias es una herramienta estratégica indispensable para enfrentar los nuevos desafíos que impone el medio. Es impulsar a nivel de excelencia las competencias individuales, de acuerdo a las necesidades operativas. Garantiza el desarrollo y

administración del potencial de las personas de lo que saben hacer o podrían hacer**.**

Los factores que deben considerarse para el éxito de la gestión por competencias son los siguientes:

- *Contenido.* Se tiene que disponer de una serie de competencias bien formuladas. Una aplicación integrada y consolidada de la Gestión de Competencias es crucial: las competencias tienen que concordar con la visión de la organización (competencias fundamentales), deben haber sido traducidas a procesos (competencia de procesos) y deben haber sido aplicadas en las actividades operacionales de la organización (competencias de cargo o función).

- *División en fases*. La introducción de la Gestión de Competencias tiene que realizarse según un plan lógico en diferentes fases.

- *Compromiso / implicación*. Los directivos, empleados y demás mandos de Recursos Humanos deben sentirse muy comprometidos con la gestión.

- *Comunicación hacia los empleados.* Todo el personal de la organización debe estar bien informado.

COMPETENCIA

El concepto de "Competencia" fue planteado inicialmente por David McClelland en 1973, como una reacción ante la insatisfacción con las medidas tradicionales utilizadas para predecir el rendimiento en el trabajo. Esto lo condujo a buscar otras variables, a las que llamó "Competencias", que permitiesen una mejor predicción del rendimiento laboral. Encontró que para predecir con mayor eficiencia, era necesario estudiar directamente a las personas en el trabajo, contrastando las características de quienes son particularmente exitosos, con las características de quienes son solamente promedio. Por ello, las Competencias están ligadas a una forma de evaluar aquello que "realmente causa un rendimiento superior en el trabajo", y no "a la evaluación de los factores que describen confiablemente todas las características de una persona, con la esperanza de que algunas de ellas estén asociadas con el rendimiento en el trabajo" (McClelland, 1993). Posteriormente, según Woodruffe (1993), Boyatzis (1982) estimuló el uso del término, haciéndolo "obligatorio para cualquier consultor serio después de los ochenta".

Existen varias definiciones de competencia, entre ellas se encuentran:

1. Las competencias son repertorios de comportamientos que algunas per-

sonas dominan mejor que otras, lo que las hace eficaces en una situación determinada (Levy Leboyer, 1997). Según este autor, son además observables en la realidad del trabajo, e igualmente en situaciones de test, y ponen en práctica de manera integrada aptitudes, rasgos de personalidad y conocimientos. Por lo tanto, las considera un trazo de unión entre las características individuales y las cualidades requeridas para llevar a cabo las misiones del puesto.

2. Las competencias son unas características subyacentes a la persona, que están casualmente relacionadas con una actuación exitosa en el puesto de trabajo (Boyatzis, 1982).

3. Se refiere a la capacidad efectiva para llevar a cabo exitosamente una actividad laboral plenamente identificada (según la OIT este es el concepto generalmente más aceptado).

4. Se refiere a la capacidad productora de un individuo que se define y se mide en términos de desempeño en un contexto laboral determinado, y no solamente de conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes. Estas son necesarias, pero no suficientes en si mismas para un desempeño efectivo (CONOCER de México).

5. Se refieren a la construcción social de aprendizajes significativos y útiles para el desempeño productivo en una situación real de trabajo, que se obtiene no solo a través de la instrucción, sino también -y en gran medida- mediante el aprendizaje por experiencia en situaciones concretas de trabajo (Ducci).

6. Es la idoneidad para realizar una tarea o desempeñar un puesto de trabajo eficazmente, por poseer las calificaciones requeridas para ello (OIT).

7. Es el conjunto de comportamientos socio-afectivos y habilidades cognoscitivas psicológicas sensoriales y motoras que permiten llevar a cabo de manera adecuada un papel, una función, una actividad o tarea (Provincia de Québec).

8. Es el conjunto identificable y evaluable de conocimientos, actitudes, valores y habilidades relacionadas entre sí, que permiten desempeños satisfactorios en situaciones reales de trabajo, según estándares utilizados en el área ocupacional (Consejo Federal de Cultura y Educación Argentina).

9. Se concibe como una compleja estructura de atributos necesarios para el desempeño de situaciones específicas. Es una compleja combinación de atributos (conocimientos, actitudes, valores y habilidades) y las tareas que se tienen que desempeñar en situaciones determinadas (GONZI).

Del análisis de estas definiciones puede concluirse que las Competencias:

1. Son características permanentes de la persona.

2. Se ponen de manifiesto cuando se ejecuta una tarea o se realiza un trabajo.

3. Están relacionadas con la ejecución exitosa en una actividad, sea laboral o de otra índole.

4. Tienen una relación causal con el rendimiento laboral, es decir, no están solamente asociadas con el éxito, sino que se asume que realmente lo causan.

5. Pueden ser generalizables a más de una actividad.

Además, el concepto de Competencia y su estrecha relación con el trabajo, responde a las exigencias de la situación actual del mundo laboral, caracterizado por un alto nivel de fluidez y cambio, con requerimientos cada vez mayores de habilidades individuales; con una marcada tendencia de incremento en el futuro.

PERFILES DE COMPETENCIA

Cada modelo de competencias describe el conjunto de las conductas requeridas para una clase o categoría de trabajo dado en términos de esos rasgos, técnicas o habilidades. Un modelo de competencias implica también prever quién puede desempeñar correctamente el trabajo o la función correspondiente. El objetivo es describir las tareas en términos de sus elementos esenciales, con el fin de averiguar qué se necesita para hacer bien cada trabajo, lo que conduce luego a la construcción de los perfiles de competencias.

Los perfiles son esquemas dinámicos que aunque sean elaborados para una determinada realidad, deben ser actualizados cada cierto período, en la medida que el campo laboral se amplíe o modifique, sin olvidar la situación organizacional y del entorno. Cualquier cambio que se produzca en el área a nivel de procedimientos, ya sea por introducción o sustitución, obliga a una revisión del perfil y a una evaluación sistémica de la unidad organizacional, a fin de conocer el impacto, retroalimentar y adecuar las nuevas exigencias.

La elaboración de un perfil implica un proceso, que en etapas secuénciales, obtenga, procese e interprete una información adecuada, válida y confiable. Los perfiles se componen de conocimientos, habilidades y comportamientos. Es decir lo que la persona sabe, quiere y puede hacer. Los conocimientos

(como las habilidades) son un requisito mínimo, una barrera de entrada, que una vez superada no marca la diferencia. Los mejores no son aquellos que poseen más estudios o incluso experiencia curricular, sino aquellos que son capaces de expresar a través de comportamientos específicos sus habilidades, es decir, saben hacer y lo hacen. Estos perfiles son utilizados en forma pragmática en las organizaciones, como por ejemplo en reformular los procesos de evaluación del desempeño. Mediante la gestión por competencias, los perfiles de competencias son diferentes para distintos puestos y se evalúan según comportamientos observables. Otra aplicación de los perfiles se realiza en los procesos de selección de personal, promociones, planes de carreras, retroalimentaciones a gerentes, etc. Además de la formación y desarrollo, que se basará en las competencias donde los profesionales tienen una mayor distancia entre lo real y lo deseable.

En definitiva se genera un lenguaje común (las competencias se definen y por lo tanto todos los profesionales se centran en lo mismo) y un modo de medir a través de comportamientos observables.

Una persona presenta un perfil por competencia alto, cuando demuestra las cualidades requeridas para llevar a cabo determinadas misiones o tareas.

Está comprobado que el ser humano tiene capacidad de adquirir nuevas competencias durante toda su vida, siempre que se den los estímulos apropiados y exista acceso a los recursos necesarios.

El perfil por competencias deseado, puede ser utilizado desde la selección de nuevos candidatos hasta la evaluación del desempeño y posterior promoción, Por lo tanto se transforma una potente herramienta para el cambio hacia una nueva cultura empresarial.

GESTIÓN POR COMPETENCIAS

La organización de hoy no es la misma de ayer, los cambios que diariamente surgen en el mundo influyen notoriamente en el diario accionar de cada empresa; con esto, cada uno de los componente de ella debe moldearse para ajustarse óptimamente a estos cambios.

Cada factor productivo debe trabajar de manera eficaz en el logro de los objetivos que estos cambios conllevan; y es aquí donde se llega a realizar el tratamiento del recurso humano como capital humano, es a este factor a quien debe considerarse de real importancia para aumentar sus capacidades y elevar sus aptitudes al punto tal en que se encuentre como un factor capaz de

valerse por si mismo y entregarle lo mejor de si a su trabajo, sintiéndose conforme con lo que realiza y con como es reconocido.

La gestión que comienza a realizarse ahora ya no está basada solo en elementos como la tecnología y la información; sino que "la clave de una gestión acertada está en la gente que en ella participa".

Lo que hoy se necesita es desprenderse del temor que produce lo desconocido y adentrarse en la aventura de cambiar interiormente, innovar continuamente, entender la realidad, enfrentar el futuro, entender la empresa y nuestra misión en ella.

Una herramienta indispensable para enfrentar este desafío es la Gestión por Competencias; tal herramienta profundiza en el desarrollo e involucramiento del Capital Humano, puesto que ayuda a elevar a un grado de excelencia las competencias de cada uno de los individuos envueltos en el que hacer de la organización.

La Gestión por Competencias pasa a transformarse en un canal continuo de comunicación entre los recursos humanos y la organización; es ahora cuando la empresa comienza a involucrar las necesidades y deseos de sus trabajadores con el fin de ayudarlos, respaldarlos y ofrecerle un desarrollo personal capaz de enriquecer la personalidad de cada trabajador.

PRINCIPALES ENFOQUES

El tema de las competencias se puede trabajar bajo tres enfoques: Constructivista, Conductista y Funcionalista.

- *El enfoque Constructivista*, utilizado por los franceses, entre ellos Le Boterf (2001), tiene su fundamento en el modelo de formación desarrollado por Bertrand Schwartz. La competencia se construye no solo de la función, también considera los objetivos y posibilidades de la persona. Procura la participación activa del trabajador en los procesos enseñanza aprendizaje, retomando su experiencia concreta y concibiendo la formación como continua y permanente.

- *El enfoque Conductista*, popularizado por el Psicólogo David McClelland (1973) en los Estados Unidos, se apoya en la observación, evaluación y reconocimiento, se conceptúan según investigaciones realizadas en la Universidad de Harvard, en términos de “características en el empleado que guardan relación causal con el desempeño superior”. Para este enfoque, una competencia se define como “una característica subyacente de un individuo, es una rela-

ción causal de criterios efectivos y/o una realización superior en un trabajo o situación, en donde dichas características serían la parte de la personalidad del sujeto que puede predecir la conducta en una variedad de situaciones y trabajos. La relación causal significa que la competencia causa y predice la conducta y el desempeño. El criterio de referencia significa que las competencias predicen quien efectuará su trabajo de manera exitosa o bajo el umbral mínimo requerido para llevarlo a cabo, todo esto medido en relación a un criterio estándar" (Spencer & Spencer, 1991).

- *El enfoque del análisis Funcional*. Su orientación se establece en el fenómeno causal, es decir las competencias se conciben a partir de las relaciones existentes entre problema-resultado-solución. La competencias son establecidas por trabajadores expertos, quienes elaboran mediante el análisis de las funciones las cuales son desagregadas que generan los mapas o árboles de competencia gerenciales

Consiste en la identificación mediante el desglose o desagregación, y el ordenamiento lógico de las funciones productivas que se llevan a cabo en una organización o en un conjunto representativo de ellas, es una metodología comparativa; se analizan las diferentes relaciones que existen en las organizaciones, entre resultados y habilidades, conocimientos y aptitudes de los trabajadores, comparando unas con otras. La relación de la función constituye el principio de la selección de los datos significativos. En este caso se buscan aquellos elementos de habilidades y conocimientos relevantes para la solución del problema, tales funciones no deben estar referidas a una situación laboral específica, ya que de suceder esto, se le restringe la posibilidad de identificación de la capacidad de transferencia y ésta quedaría inscrita en el marco de un determinado puesto de trabajo. Un aspecto que complementa lo anterior y que resulta útil para la expresión de las funciones es el mantener en todos los casos una estructura gramatical uniforme para las oraciones que expresen las funciones.

Según Martens (1996), el Análisis Funcional es considerado por la nueva teoría de sistemas sociales, como su soporte metodológico técnico, que analiza y comprende la interrelación entre sistema y entorno.

La característica principal consiste en que se describen productos, no procesos; importan los resultados, no cómo se hacen las cosas. Para esto se desglosan los roles de trabajo en unidades y éstas en elementos de competencia, siguiendo el principio de describir en cada nivel los productos. De este modo, la competencia se identifica con la capacidad de una persona para realizar una determinada actividad productiva; la forma más objetiva para deter-

minar si esa persona es competente es tener la evidencia de que fue capaz de realizar el trabajo en forma segura y eficiente y la manera de evaluar estos resultados es a través de la Norma de Competencia Laboral.

Se dice que una persona es competente en el campo cuando se refleja en un contexto laboral determinado, sus conocimientos, sus habilidades y destrezas y actitudes que contribuyen a realizar las actividades de forma eficiente, eficaces y efectivas. Por lo tanto es necesario que la competencia esté definida en términos concretos que permitan establecer los indicadores de gestión adecuados.

El enfoque Funcional, considera dos aspectos fundamentales: el primero es la identificación de la competencia laboral en las personas, el cual se identifica como Norma Técnica de Competencia Laboral, y el segundo contempla la metodología para identificar las condiciones laborales en la que debe exponerse la competencia, es decir el Análisis Funcional propiamente dicho. Estos componentes no pueden ser aislados, deben ser complementarios para garantizar la aplicación adecuada de la técnica.

TIPOS DE COMPETENCIAS

Partiendo de las consideraciones realizadas por los citados enfoques de competencias al respecto, entre ellos, El Instituto Técnico de Capacitación y Productividad (INTECAP) de Guatemala, las clasifica en tres tipos:

- *Básicas*: comportamientos elementales que deberán demostrar los trabajadores y que están asociados a conocimientos de índole formativo.

- *Genéricas:* comportamientos asociados con desempeños comunes a diversas ocupaciones y ramas de actividad productiva.

- *Específicas:* comportamientos asociados a conocimientos de índole técnico vinculados a un cierto lenguaje o función productiva.

Otra clasificación es la que realizan Cardona y Chinchilla (1999) quienes refieren dos tipos de competencias: las técnicas o de puesto y las directivas o genéricas.

Las primeras se refieren a aquellos atributos o rasgos distintivos que requiere un trabajador excepcional en un puesto determinado. Estas incluyen conocimientos, habilidades, o actitudes específicas, necesarias para desempeñar una tarea concreta.

Las segundas son aquellos comportamientos observables y habituales que

posibilitan el éxito de una persona en su función directiva. Estas aunque se consideran genéricas, según los autores, y aunque una empresa pueda enfatizar más en una que en otra, pueden estudiarse de manera conjunta a partir del análisis de la función directiva.

Las competencias directivas ó genéricas se clasifican a su vez en competencias estratégicas e intratégicas. Esta otra clasificación la realizan los autores, basándose en el modelo antropológico de empresa propuesto por Pérez López (1998) citado por Llorente (1999), según el cual:

- La función directiva consiste en diseñar estrategias que produzcan valor económico, desarrollando las capacidades de sus empleados y uniéndolas con la misión de la empresa.

- Una estrategia que obtenga valores económicos, empobreciendo las capacidades de sus empleados o disminuyendo su unidad con la empresa, no sería una estrategia válida, ya que entre otros casos, debilitaría la capacidad de la empresa para conseguir un valor económico futuro.

- Por lo tanto, la función directiva incluye, además de una dimensión estratégica, otra a la que se le denomina “intratégica”.

Las competencias directivas estratégicas son aquellas necesarias para obtener buenos resultados económicos y entre estas los autores citan: la visión, la resolución de problemas, la gestión de recursos, la orientación al cliente y la red de relaciones efectivas.

Las competencias directivas “intratégicas”, son aquellas necesarias para desarrollar a los empleados e incrementar su compromiso y confianza con la empresa, que según el referido modelo, se trata en esencia de la capacidad ejecutiva y de la capacidad de liderazgo, entre las cuales se mencionan, la comunicación, la empatía, la delegación, el *coaching* y el trabajo en equipo.

A los dos tipos de competencias anteriores, Cardona y Chinchilla le agregan unas competencias directivas, que según estos, son de carácter propiamente empresariales a las que se le denominan de eficacia personal. Estas, que se presentan a continuación, incluyen aquellos hábitos que facilitan una relación eficaz de la persona con su entorno.

- *Pro-actividad*: iniciativa, autonomía personal.

- *Autogobierno*: gestión personal del tiempo, del estrés, del riesgo, disciplina concentración y autocontrol.

- *Desarrollo personal*: auto-crítica, auto-conocimiento, cambio personal.

Estas competencias miden la capacidad de auto-dirección, la cual resulta imprescindible para dirigir a otros, potenciando de esta forma las competencias extra e "intratégicas".

BENEFICIOS DEL MODELO DE GESTIÓN POR COMPETENCIAS

- Genera un vínculo entre los objetivos estratégicos de la organización, y los procesos de gestión y liderazgo del recurso humano.

- Determina cuáles conocimientos y habilidades son requeridas para desempeñar con éxito las funciones laborales, de acuerdo a la propia realidad de la organización y la globalización y nivel de competitividad en el que se desenvuelve hoy día la actividad empresarial.

- Considera a las personas una inversión y un capital a desarrollar. Se concentra más en las habilidades, destrezas y conocimientos de las personas que en el organigrama jerárquico.

- Enumera detalladamente las características exitosas de las personas en sus funciones.

- Define los requisitos de evaluación, selección, promoción, capacitación y remuneraciones, de acuerdo a las competencias que la empresa requiere y las personas poseen.

En otros términos, las competencias constituyen un vínculo entre las misiones a llevar a cabo y los comportamientos puestos en práctica para hacerlo, y las cualidades individuales necesarias para comportarse de manera satisfactoria.

A MANERA DE CONCLUSIÓN

Puede observarse la presencia de tres grandes grupos de competencias: las básicas, genéricas y específicas, aún cuando los términos empleados varíen de un autor a otro.

Como consecuencia de estas clasificaciones encontramos que los distintos autores proponen y presentan grandes listas de "competencias requeridas", sean estas de un tipo u otro, como por ejemplo la establecida por Thornton y Byham (1982) citado por William C. Byham (2006), donde se intenta reunir un grupo de competencias genéricas o supra-competencias para los llamados mandos de alto nivel, o la propuesta por Dulewicz (1989) referida a los mandos intermedios, u otras, que como bien refiere Marquardt y Reynolds (1994),

son confeccionadas por la gestión organizacional y clasifican dentro de una visión integral las competencias de gestión técnico estructural (como la tecnologías de información, los procesos de la planeación de la estrategia para la creación de la visión y el entorno) y las competencias del comportamiento humano (relativas a la creación de una atmósfera de confianza, el trabajo en equipo y el empoderamiento) estas competencias son reconocidas por sus capacidades de aprendizaje y de gestión.

Otros autores como Oderich y Lopez (2001) centran su atención específicamente en el desarrollo de las competencias gerenciales, para estos autores las competencias son comportamientos surgidos de un nuevo sistema de liderazgo, siendo el resultado de las características organizacionales, dividido en habilidades, conocimientos y aptitudes.

Las primeras, definen aquellas capacidades operativas que facilitan la acción, como es, reflexionar, analizar, diferenciarse del papel desempeñado en el momento, saber oír, imponer límites, autoridad, crear, aprovechar asociaciones, orquestar el conflicto y la adversidad, inspiración, creatividad, curiosidad, coraje y resistencia. El desarrollo de las habilidades requiere de un proceso de entrenamiento. A través de la repetición de los actos se van adquiriendo nuevos hábitos y modos de actuar que resulten más efectivos.

Los conocimientos, se adquieren a través de la adquisición de nuevos datos: información cuantitativa y cualitativa sobre la realidad. El desarrollo comienza con la adquisición de conocimientos teóricos sobre los procesos sistemáticos de trabajo, bien sean institucionales o políticos, análisis del estado, actos y contexto. En el impacto de los conocimientos influye, la claridad del interlocutor durante la exposición de los mismos, el método empleado por este, y la existencia de un cierto grado de apertura mental y esfuerzo intelectual por parte del receptor.

Por último, se definen, las aptitudes son aquellas motivaciones que la persona tiene frente a la acción. Para un desarrollo adecuado de las aptitudes se requiere de un proceso de formación que capacite a la persona para que aumente su capacidad de adaptación, pasión por la sabiduría, análisis de los valores y el raciocinio moral del liderazgo. De esta forma, su capacidad para evaluar la realidad adquiere mayor profundidad, lo que posibilita a su vez la formación de nuevos motivos para la acción.

Las consideraciones anteriores permiten argumentar que:

(a) La combinación de las habilidades, atributos y comportamientos están directamente relacionados con un desempeño exitoso en el trabajo, es decir

son elementos que permiten a la persona saber ser, saber conocer y saber hacer, y todo ello se pone en acción para un buen desempeño en alcanzar un objetivo determinado.

(b) Los resultados de una Gestión son consecuencia de acciones que previamente han realizado los actores que intervienen en el proceso.

(c) Las Competencias Gerenciales de una organización, están condicionadas por el entorno, contexto organizacional y las funciones específicas asociadas.

Por todo lo anteriormente expuesto, considero que con la implementación de un sistema de gestión por competencias, las organizaciones universitarias podrán gerenciar con personas más capacitadas y comprometidas en el futuro, que obtengan un conocimiento más exacto sobre la condiciones laborales y personales que conforman los distintos puestos de trabajo, determinando a su vez para la organización un conjunto de "competencias requeridas". Los recursos humanos, deberán por tanto, jugar un papel más pro-activo, y aportar valor añadido, además de intervenir como protagonistas en los problemas sociales de la Institución.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Boyatzis, R.E. (1982). *The Competent Manager*. New York: John Wiley And Sons.

Cardona, Pablo y Nuria, Chinchilla (1999). Evaluación y desarrollo de las competencias directivas. *Harvard Business Review*, Marzo-Abril, No. 89; pp. 10-19. http://www.gestiopolis.com/canales3/ rh/aliesrrhh.htm.

Conocer de México (2000). *Algunas Experiencias de Formación y Certificación Basada en Competencias en América Latina*. http://www.Ilo.Org/Public/Spanish/Region/Ampro /Cinterfor/Publ/Sala/Vargas /ExpFb/Index.htm.

Consejo Federal de Cultura y Educación Argentina (2000). *Conceptos Básicos de Competencias Laborales*. http://www.Oei.Org.Co/Iberfop/Documentos/40-Conce.pdf.

Ducci, María Angélica (1996). *El Enfoque de Competencia Laboral en la Perspectiva Internacional*. Guanajuato, México. http://www.Oei.Org.Co/Iberfop/Documentos/40-Conce.pdf.

Gonzi, Andrew y Athanasou, James (1996). *Instrumentación de la Educación basada en Competencias. Perspectiva de la Teoría y la Práctica en Australia*. México: Limusa. http://www.Oei.Org.Co/Iberfop/Documentos/40-Conce.pdf.

Mertens, Leonard (1996). *Competencia Laboral: Sistemas, Surgimiento y Modelos.* CINTERFOR/OIT. Montevideo.

Mcber / Haygroup (1996). *Las Competencias*. Madrid: Deusto.

McClelland, D.C. (1973). Testing For Competence Rather Than For Intelligence. Citado en:

Metodología y Herramientas para la Detección de Necesidades de Formación en las Empresas de Economía Social de la Región de Murcia. Murcia: Amusal. 2000. http://Fs-Morente.Filos.Ucm. Es/Publicaciones/Iberpsicologia/Congreso/Trabajos/C162/C162.htm.

Marquardt, M. y Reynolds, A. (1994). *The Global learning Organization*. New Cork: Irwin Professional. Publishing.

Le Boterf, Guy; Barzucchetti, Serge y Vincent, Francine (1993). *Cómo gestionar la Calidad de la Formación.* Barcelona: Gestión 2000.

Le Boterf, Guy (2001). *Ingeniería de las Competencias*. Barcelona: Gestión 2000.

Levy-Leboyer, Claude (1996). *Gestión de Competencias*. Barcelona: Gestión 2000.

Llorente (1999). *Competencias Laborales: Una Alternativa de Desarrollo Organizacional*. http://www.Mailxmail.Com/Curso/Empresa/Competenciaslaborales/Capitulo23.htm.

Organización Internacional del Trabajo (OIT) (1997). *Competencias Laborales: Tema Clave en la Articulación Educación-Trabajo*. Montevideo. http://www.Ilo.Org/Public /Spanish/Region/Ampro/Cinterfor/Temas/Complab/Doc/Index.htm.

Oderich, C. y Lopes, F. (2001). Novas competências e gerência internacional uma análise a partir da perspectiva institucional. *Revista Eletrônica de Administração,* ISSN 1413-2311, Vol. 7, No. 1, 2001. http://read.adm.ufrgs.br/read19/artigo/artigo6.htm.

Parsons, Talcote (1968). *La Estructura de la Acción Social de Guadarrama*. 2 Vols. Juan J. Caballero y José Castillo (trads.). Madrid.

Provincia de Québec. *Conceptos Básicos de Competencias Laborales*. http://www.Oei.Org.Co/Iberfop /Documentos/40-Conce.pdf.

Spencer L.M. y Spencer, S.M. (1993). *Competence At Work*. http://www.Haygroup.Com. Ve/Biblioteca/Sala_Libros/Index.Php#People.

Valle León, Isel (2001). *Sobre Competencias Laborales*. http://www.gestiopolis.com/ recursos/documentos/fulldocs/rrhh/sobrecomp.htm.

Byham, William C. (2006). What Is An Assessment Center? *The Assessment Center Method, Applications And Technologies*, Section 2: Validity And Fairness. http://www.assessmentcenters .org/articles/whatisassess2.asp.

Hacia una Interpretación del Concepto de Capital Social

Por: Iván Cedeño *

ABSTRACT

Towards an Interpretation of Social Capital Concept

The concept of social capital has been introduced from different disciplines of social sciences (sociology, politic sciences, economic history, economy…) to analyze the interactions produced in specific successful communities regarding the social and economic development. In this sense, most of the definitions make reference to the following items: networks, collective action, social structure, new communication and information technologies, knowledge society and confidence. Consequently, the objective of this paper is to analyze critically the different concepts that define the social capital. In order to accomplish that in first place we will try to delimit the social capital item from different definitions that has been set out, according to the scientific areas from where they have been introduced and then, we will show the existent relations between social capital formation and the influence of the communication and information technologies. Finally, we will briefly review the critics over this new concept, with which some investigators are sceptics, being the most reluctant critic if it can be considered as capital or must be treated like another variable. Methodologically, this research is of a descriptive nature, as far as its main purpose was to characterize the study object through a documentary strategy based on obtaining and analyzing data from printed materials and other types of documents.

Keywords: Social Capital, Communication and Information Technologies, Society.

RESUMEN

El concepto de capital social ha sido introducido desde diferentes disciplinas de las ciencias sociales (sociología, ciencias políticas, historia económica, economía…) para analizar las interacciones que se producen en determinadas comunidades exitosas, en cuanto a desarrollo económico social. En este sentido la mayoría de las definiciones hacen referencia a los términos siguientes: redes, acción colectiva, estructura social, nuevas tecnologías de información y comunicación, sociedad del conocimiento y confianza. En consecuencia, el propósito de este artículo es analizar críticamente los variados conceptos que definen el capital social. Para ello, en primer lugar se delimita el término de capital social a partir de

* Profesor en Ciencias Sociales, Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL). Especialista en Educación Superior, Universidad Central de Venezuela (UCV). Magíster en Educación, Mención Diseño de Políticas, UCV. Coordinador de Diseño Curricular en la Universidad Marítima del Caribe (UMC).

las diferentes definiciones que se han propuesto, según el ámbito científico desde donde ha sido introducido, y luego se muestra la relación existente entre la formación de capital social y la influencia de las tecnologías de información y comunicación. Finalmente, se revisan las críticas que se le hacen a este nuevo concepto, con el cual algunos investigadores se muestran escépticos, siendo la más destacada aquella que plantea si se le puede considerar como un capital o si se debe tratar como otro tipo de variable. La metodología de investigación empleada es de carácter descriptiva en cuanto a que el grado de profundidad con que se abordó el objeto de estudio consistió en caracterizar el fenómeno; en relación al diseño la investigación, la misma es de tipo documental, basada en la obtención y análisis de datos provenientes de materiales impresos u otros tipos de documentos.

Palabras Clave: Capital Social, Tecnologías de Información y Comunicación, Sociedad.

INTRODUCCIÓN

Este artículo explora las diferentes dimensiones y explicaciones conceptuales que se han dado al capital social. La mayoría de las elucidaciones apuntan a la comprensión de éste como un fenómeno interactivo, de construcción de comunidades, redes sociales, relaciones de confianza entre la gente y de sentido de pertenencia a un grupo u organización, también implica relaciones de tolerancia y de afecto que traen grandes ventajas a la sociedad. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2000).

Desde que el concepto de capital social se introdujo en la esfera de las ciencias sociales, no existe una única definición que logre reunir el consenso de la pluralidad de los investigadores. Sin embargo, la generalidad de las definiciones hace referencia a los términos que se señalan en el párrafo anterior: redes, acción colectiva y estructura social.

Otro elemento importante en la formación y definición del capital social lo constituyen las nuevas tecnologías de información y comunicación, las cuales son un soporte importante para la conformación de las redes.

La primera parte de este trabajo se orienta a exponer las tres grandes perspectivas de análisis sobre el capital social y el desarrollo de este concepto en el marco de las ciencias sociales.

En segunda instancia se examina la influencia de las tecnologías en el proceso de construcción del capital social, para ello se recurre al análisis de la relación entre tecnología y sociedad, resumiendo dos grandes enfoques conceptuales: analítico y humanista.

Finalmente, se evalúan los señalamientos críticos que se le hacen al concepto de capital social, especialmente la detracción según la cual no debe ser considerado un capital.

LA NOCIÓN DE CAPITAL SOCIAL

Desde hace varios años el tema del capital social en sus más variados aspectos, teóricos y conceptuales se ha constituido en una referencia obligatoria para abordar los problemas relativos al progreso económico, el desarrollo social y la ampliación de las formas de participación ciudadana en los diferentes sistemas políticos (Banco Interamericano de Desarrollo / Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 1993; Banco Mundial, 2000a, 2001b; Banco Interamericano de Desarrollo, 2000).

Dada la variedad de enfoques y puntos de vista con relación al capital social, éste es un concepto teórico que está en pleno proceso de construcción, resultando muchas veces equívoco y contradictorio; de aquí la necesidad de interpretar el capital social en los marcos referenciales de las ciencias sociales.

Si bien es cierto que las aportaciones y debates conceptuales acerca del capital social son un hecho reciente en la ciencia económica, en la sociología y en las ciencias sociales en general, se puede afirmar una innegable historicidad de la noción de capital social (Herreros y De Francisco, 2001).

En este orden de ideas, el origen del concepto de capital social se remonta a diversos autores de la sociología clásica. En los escritos de los precursores de la sociología y de la antropología es posible hallar substanciales elementos de la noción de capital social tal como emerge en la actualidad (CEPAL, 2002).

PERSPECTIVAS DE ANÁLISIS DEL CAPITAL SOCIAL

Por otra parte, en la literatura existente sobre el tema se identifican tres grandes perspectivas de análisis sobre capital social; la sociológica, la económica y la antropológica. De estos tres ejes de estudio, la sociología tiene gran relevancia en razón de que el término tal como se conoce en el mundo académico se debe a esta disciplina.

Durante la década de los años ochenta y noventa las investigaciones sociológicas abordaron el análisis y redimensionamiento de capital social como recurso que, combinado con otros factores, produce ciertos beneficios cuya base constituye las relaciones sociales que se fundamentan en normas comúnmente aceptadas (Camdessus, 1993).

En el marco de esta corriente sociológica, los autores Díaz (2001) y Putnam (2001) definen al capital social como el poder adicional para aplicar las reglas disponibles a las comunidades, con una red extendida de relaciones sociales horizontales, es decir la habilidad de una comunidad o grupo de agentes ligados por relaciones sociales horizontales para disciplinar la conducta individual.

Igualmente, otros autores como Coleman (2000) indican que el capital social se refiere no solamente al conjunto de recursos sociales involucrados en las relaciones, sino también a las normas y valores asociadas con dichas relaciones sociales.

Desde el enfoque de Putnam (1994), se conceptualiza el capital social como los mecanismos de la organización social, tales como las redes, normas y la confianza social que facilita la coordinación y cooperación para beneficios mutuos. De acuerdo a esta idea, el capital social permite establecer relaciones de concordancia activadas por una confianza social que emerge de dos fuentes, las normas de reciprocidad y las redes de compromiso ciudadano.

Asimismo, en la configuración sociológica se encuentran: Bourdieu (1983), quien habla del capital social como agregado de recursos reales o potenciales ligados a la posesión de una red durable de relaciones más o menos institucionalizadas de reconocimiento mutuo; Coleman (2000), que enfatiza en la idea según la cual el capital social es productivo en la medida que posibilita el logro de ciertos fines que serian inalcanzables en su ausencia.

En la visión económica del capital social se encuentran autores como Neira y Guisan (1999), quienes aluden al rol de las instituciones y las organizaciones civiles para el fortalecimiento del capital social, particularmente las organizaciones tiene una dimensión especial, en las cuales se reproduce la confianza y reciprocidad.

De la misma manera, Fukuyama (2003) opina que el capital social es un atributo de las naciones o de las regiones geográficas; esto incluye una definición del mismo como redes industriales (Vázquez, 1993).

En la perspectiva de los estudios antropológicos se hace énfasis en las relaciones de reciprocidad, confianza y solidaridad dentro de las comunidades rurales y urbanas para referirse al funcionamiento de los sistemas sociales comunitarios (Firth, Gauss y Foster, cp. CEPAL, 2000).

IMPLICACIONES DEL CAPITAL SOCIAL

Así como existen tres grandes visiones del análisis del capital social, se tiene un importante número de clasificaciones, categorizaciones y aproximaciones teóricas conceptuales sobre el mismo (Figueras, 2001). Sin embargo, existe un consenso generalizado según el cual el capital social tiene importantes implicaciones para el desempeño de las organizaciones y las instituciones, así como en los mismos ciudadanos. Las sociedades incrementan su capital social propiciando, apoyando e invirtiendo en conocimientos, habilidades, valores y talentos.

Recientes investigaciones en economía y ciencia política atribuyen las altas tasas de eficiencia organizacional e institucional, crecimiento e ingreso per cápita entre las regiones italianas a diferencias en su capital social (Vázquez, 1993). De acuerdo a este planteamiento, el capital social se define ampliamente como un activo que es inherente a las relaciones sociales entre los individuos, comunidades, sociedades y redes.

CAPITAL SOCIAL Y TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

Visto lo anterior, una vertiente poco explorada es la que tiene que ver con el rol de las tecnologías de información y comunicación en el proceso de construcción del capital social.

Se parte en este sentido de una dimensión estructural del capital social, en la cual se pone de manifiesto el tejido general de relaciones que posee una organización, así como también el proceso mediante el cual las tecnologías permiten el manejo de información y conocimiento; intercambiado a través de redes y bases de datos, lo cual supone un activo social en virtud de la interactividad que estos medios electrónicos promueven.

Determinar la influencia de las tecnologías de información y comunicación en la formación del capital social, pasa por contextualizar la relación entre ciencia, tecnología y sociedad, especialmente porque la tecnología se ha convertido en un recurso estratégico político y económico, tanto para los Estados como para las industrias.

Desde el punto de vista epistemológico, el problema de la relación de la tecnología con la sociedad puede resumirse en dos grandes enfoques opuestos: uno de tradición analítica y otro crítico humanista.

El primer enfoque está centrado en el estudio de la racionalidad y del método de la tecnología, este último derivado de la racionalidad científica. Para Bunge (1983) la tecnología no es sino ciencia aplicada y plasmación material de la forma de conocimiento y actuación más racional que existe. De ahí resultaría que tanto la ciencia como la técnica son moralmente neutras, y sólo habría que lamentar las malas utilizaciones de ambas por intereses ajenos a los de esa racionalidad.

En cambio, buena parte de la filosofía humanista de la tecnología ha realizado una crítica cultural de nuestra era tecnológica, apelando a una movilización ética e incluso metafísica para impedir que, lo que ellos denominan auténticos valores humanos, queden ahogados en el proceso social (Medina, 1992).

Otras formas de abordar la relación tecnología-sociedad es a través de los enfoques teoría de la Red de Actores, historia de los Sistemas Socio técnicos y del programa Construcción Social de la Ciencia y la Tecnología (Programa SCOUT).

Para la teoría de la Red de Actores (Latour, 1992) los procesos de innovación tecnológica en la sociedad se entienden como lucha entre distintos actores que intentan imponer su definición del problema que se trata de resolver. El concepto de "actor" engloba por igual a los actores humanos y no humanos (herramientas, máquinas, diseños e instituciones) y ya no se puede sostener la dicotomía entre actores sociales y objetos, entre humanos y no humanos, sino que hay que hablar de redes de estrechas relaciones entre todos estos elementos.

Los estudios de los sistemas socio técnicos han intentado aplicar la teoría de sistemas a la historia de la tecnología. Hay un gran interés en desvelar las mutuas interacciones entre tecnología y sociedad, más allá de discusiones sobre supuestos determinismos de uno u otro tipo.

Para Hughes (1987, cp. Medina, 1994) estas interacciones hacen surgir nuevas tecnologías que modifican las relaciones sociales, pero igualmente hacen aparecer nuevos factores sociales por los que determinados actores pueden a su vez configurar las tecnologías para defender sus intereses.

Por último está el programa SCOUT, según el cual el cambio tecnológico es contingente, lo social y lo económico son como la tecnología, heterogéneos y emergentes (Zamudio, 2005). Las relaciones sociales están constituidas y configuradas por medios económicos y técnicos. No existe ningún plan que en última instancia dirija el cambio histórico (ya sea en cuanto a lo tecnológico, lo

económico o lo social). Las tecnologías nacen del conflicto, de la diferencia o de la resistencia entre promotores y afectados. Tales diferencias pueden constituir o no conflictos o desacuerdos abiertos.

¿ES EL CAPITAL SOCIAL UNA FORMA DE CAPITAL?

A pesar de que el concepto de capital social ha tenido una buena aceptación entre la gran mayoría de los investigadores todavía existe una discusión sobre si el capital social se debe considerar como una forma de capital, como lo son el capital físico, natural y el humano.

Si se parte de la consideración que todas las formas de capital se pueden entender como activos de varias clases que proporcionan beneficios y que hacen los procesos productivos más eficientes, entonces el capital social es una acumulación de varios tipos de activos sociales, psicológicos, culturales, cognoscitivos, institucionales, etc. que aumentan la cantidad (o la probabilidad) de un comportamiento cooperativo mutuamente beneficioso para las personas que lo poseen y para la sociedad en general.

Existen, no obstante, algunas características propias del capital social que lo hacen distinto al capital físico, el primero no es tan fácil de encontrar, ver y medir como el segundo y que es mucho más difícil de construir a través de intervenciones externas, ya que su desarrollo requiere de una infraestructura social que opere eficientemente. Aun así podemos afirmar que el capital social es el resultado de un proceso de interacción dinámica: se crea, se mantiene y se destruye (de forma intencionada o no) y requiere de una inversión constante.

CONCLUSIONES

Como reflexión final, se quiere expresar que el concepto de capital social constituye una categoría de análisis en el marco de las ciencias sociales que permite interpretar la densidad de personas implicadas en redes sociales, así como el grado en el cual se relacionan con otros en actividades informales, sociales.

También existen diferentes perspectivas de análisis de lo que es el capital social, esto es un elemento enriquecedor de la comprensión y explicación de la realidad.

En cuanto al rol de las tecnologías de información y comunicación, su función es importante en la construcción del capital social, una adecuada explicación de las mismas tiene que pasearse por explicitar las relaciones entre sociedad, ciencia y tecnología.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Banco Interamericano de Desarrollo (2000). *Informe Progreso Económico y Social en América Latina. Desarrollo más allá de la economía.* BID, Washington, DC.

Banco Interamericano de Desarrollo/Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (1993). *Reforma Social y Pobreza. Hacia una agenda integrada de desarrollo.* Trabajos del foro sobre reforma social y pobreza. Washington, DC.

Banco Mundial (1999). *Informe Anual. Un mundo sin pobreza.* Washington, DC.

Banco Mundial (2000). *Relatorio sobre desenvolvimiento mundial.* Washington, DC.

Banco Mundial (2001). *Relatorio sobre desenvolvimiento mundial. Lucha contra la pobreza.* Washington, DC.

Bourdieu, P. (1990). *Sociología y cultura.* México: Grijalbo-Conaculta, Los Noventa.

Bunge, M. (1983). *La investigación científica*. Buenos Aires: Ariel.

Camdessus, M. (1993). *Ajuste, crecimiento y reforma social. BID/PNUD. Reforma social y pobreza. Hacia una agenda integrada de desarrollo.* Trabajos sobre el foro sobre reforma social y pobreza. Washington, DC.

Coleman, (2000). Capital Social. En: Dasgupta, Partha y Serageldin (eds.) (2000), *Capital social del capital humano de ISMAIL*: *Una Perspectiva Multifacética* Washington, DC: Banco Mundial. pp. 13-39.

Comisión Económica para América Latina. CEPAL (2000). *La brecha de la equidad: Una segunda evaluación.* Santiago de Chile.

Comisión Económica para América Latina. CEPAL (2001a). *Panorama social de América, 2000-2001*. Publicación de las Naciones Unidas. Santiago de Chile.

Comisión Económica para América Latina. CEPAL (2001b). *Construir equidad desde la infancia y la adolescencia en Ibero América.* Santiago de Chile.

Comisión Económica para América Latina. CEPAL (2002). *Globalización y desarrollo*. Documento preparado para el vigésimo noveno período de sesiones de la CEPAL. Santiago de Chile.

Díaz, J. (2001). *Capital Social, Organizaciones de Base y el Estado: recuperando los eslabones perdidos de la sociabilidad.* Ponencia preparada para la Conferencia Regional sobre capital social y reducción de la pobreza en América Latina y el Caribe, organizada por la CEPAL y la Universidad del Estado de Michigan.

Durston, John (2001). *Capital Social-Parte del problema, parte de la solución. Su papel en la persistencia y en la superación de la pobreza en América Latina y El Caribe.* Ponencia preparada para la Conferencia Regional sobre capital social y reducción de la pobre-

za en América Latina y el Caribe, organizada por la CEPAL y la Universidad del Estado de Michigan.

Francisco, H. y De Francisco, A. (2001). *Introducción: el capital social como programa de investigación.* En: Herreros y De Francisco (comps.), *Capital social,* Monográfico de Zona Abierta, No. 94/95, Madrid.

Fukuyama, Francis (2003). *Capital social y Desarrollo: la agenda venidera.* En: *Capital Social y Reducción de la pobreza en América Latina y el Caribe*, Raúl Atria y Marcelo Siles (comps.), Santiago de Chile, Naciones Unidas, CEPAL; Universidad del Estado de Michigan.

Medina, M. (1992). Nuevas tecnologías, evaluación de la innovación tecnológica y gestión de riesgos. En: J. Sanmartín, S.H. Cutcliffe, S.L. Goldman y M. Medina (eds.): *Estudios sobre ciencia y tecnología*. Barcelona: Anthropos. pp. 163-194.

Neira, I. y Guisán, M.C. (1999). Modelos econométricos de capital humano y crecimiento económico. *Documentos de Econometría*, No. 18. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela.

Putmam, R. (2003). *Solo en la bolera.* Barcelona: Círculo de Lectores.

Putnam, R. (1993). *Fabricación del Trabajo de la Democracia. Tradiciones cívicas en la Italia moderna.* Princeton, NJ: Prensa de la Universidad de Princeton.

Putnam, R. (1994). *Para hacer que la democracia funcione*. Caracas: Galac.

Putnam, R. (2000). *El Rodar solamente. El derrumbamiento y el renacimiento de la comunidad americana.* Nueva York: Simon y Schuster.

Putnam, R. (2001). La comunidad próspera. El capital social y la vida pública. En: Francisco Herreros y Andrés de Francisco (comps.), *Monográfico de* Zona Abierta *sobre* Capital Social, No. 94/95. Madrid: Fundación Pablo Iglesias.

Putnam, R. (2003). *El declive del capital social*. Barcelona: Círculo de Lectores.

Vázquez Barquero, Antonio (1993). *Política económica local: la respuesta de las ciudades a los desafíos del ajuste productivo.* Madrid: Pirámide.

Zamudio T. (2003). (Documento en Línea). Disponible en: http:// www.biotech.bioetica.org/programa.

Institucionales

Análisis del Sistema de Aprendizaje Interactivo a Distancia (SAID) en la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe

Por: Jesús R. Bastardo González *

ABSTRACT

Analysis of the Distance Interactive Learning System (DILS) at the Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe

The purpose of this paper is to analyse succinctly the implantation and development of the Distance Interactive System (SAID) as an innovative experience in the Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. In this sense, it will be done a summary of the grounding information that originated the launching of the system. Next, explanations are given about some aspects that make the SAID to be considered as an innovation and, lastly, it is analysed the development and management strategies for this project and identified the leading roles involved in the process, from which some extrapolations are made to generate the respective final conclusions.

Keywords: Innovation, Learning, Implantation, Development, Management.

RESUMEN

Este trabajo se propone analizar sucintamente la implantación y desarrollo del Sistema de aprendizaje Interactivo a Distancia (SAID) como una experiencia innovadora en la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. En tal sentido, se hará un esbozo de los antecedentes que originaron la puesta en marcha de este sistema. Seguidamente, se explican los aspectos que llevan a considerar al SAID como una innovación y, por último, se analizan las estrategias de desarrollo y gestión en este proyecto, para luego identificar a los actores implicados en el proceso, lo que va a permitir la extrapolación de las respectivas conclusiones finales.

Palabras Clave: Innovación, Aprendizaje, Implantación, Desarrollo, Gestión.

* Profesor a Dedicación Exclusiva con Categoría de Agregado, Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UMC). Profesor de Idioma inglés (UPEL-1985). Magíster en Lingüística Aplicada (USB-1997). Doctorando en Innovaciones Educativas (UNEFA-Actual).

INTRODUCCIÓN

La Universidad Marítima del Caribe (UMC), siguiendo los lineamientos resaltados en su Misión como Institución de educación superior, los cuales asignan un rol destacado a la producción de conocimientos científicos, humanísticos y tecnológicos, asumió el reto de insertarse en las nuevas tendencias formativas a través de la implementación de las Tecnologías de la Información y La Comunicación (TICs). En tal sentido, La incorporación de las nuevas tecnologías de la informática y las telecomunicaciones, como alternativa complementaria a la educación formalizada, hace que la sustentación teórica en un diseño instruccional adquiera un sentido de ejecución de carácter práctico con un enfoque metodológico dirigido hacia el aprendizaje. Además, cabe agregar que está metodología con una concepción tornada hacia el aprendizaje y apoyada en las TICs para el diseño instruccional representa una ayuda válida a los educadores, en cuanto que se aprovechan los recursos interactivos de la Internet para clarificar los contenidos de aprendizaje y percibir las necesidades formativas de los alumnos. En relación a lo expresado previamente y en atención al deseo de ofrecer un mayor espectro de posibilidades que contribuyan, de algún modo, a subsanar los requerimientos educativos que demanda la sociedad venezolana contemporánea en directa alineación con su misión institucional, la cual establece, en un extracto de su contenido filosófico, la formación de profesionales competentes mediante el uso de nuevas tecnologías, es que la UMC se debe proponer como objetivo impostergable sentar las bases que propendiesen a catapultar una cultura que genere y mantenga en el transcurso de los próximos cinco años, según lo establece el objetivo general del proyecto, una plataforma teleformativa mediante la puesta en marcha del Sistema Interactivo a Distancia (SAID).

OBJETIVOS

El desarrollo de este trabajo propone analizar la implantación y desarrollo del Sistema de aprendizaje Interactivo a Distancia como una experiencia innovadora en la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe; para ello, se elaborarán los objetivos que orientarán los elementos de juicio necesarios en esta labor. En tal sentido, se aplicarán los siguientes objetivos:

Objetivo General

Analizar sucintamente los aspectos determinantes en la implantación y desarrollo del Sistema de aprendizaje Interactivo a Distancia (SAID) como una

experiencia innovadora en la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UMC).

Objetivos Específicos

- Describir los antecedentes que originaron la implantación del SAID en la UMC.

- Explicar los aspectos que hacen del SAID una innovación en la UMC.

- Analizar las estrategias de desarrollo y gestión del SAID en la UMC.

- Determinar la inherencia de los actores implicados en la implantación del SAID en la UMC.

ANTECEDENTES EL SISTEMA DE APRENDIZAJE INTERACTIVO A DISTANCIA

La Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe es una Institución educativa de carácter público con larga tradición histórica enraizada en la Escuela Náutica de Venezuela. Para mediados del año 2000 se constituye como el Alma Mater de los estudios marino-mercante impartidos en una sede principal para cursos de pregrado y un núcleo para actividades de postgrado; además, es un ente formador de recurso humano en áreas conexas, llenando de este modo una antigua aspiración de este sector.

Mucho antes de constituirse como universidad existía una inquietud administrativa con vistas a proveer en el sector marítimo nacional cursos de capacitación a distancia que les permitieran el avance en su formación y que no alejaran al marino mercante de su actividad comercial en el mar por largos períodos de tiempo. Aunado a esto, el texto de la Misión de la reciente universidad establece de manera implícita la utilización de tecnologías de vanguardia en sus procesos formativos expresado en los siguientes términos: “Producir conocimientos científicos, humanísticos y tecnológicos, así como la formación de profesionales competentes a través de procesos académicos y el uso de nuevas tecnologías, con el propósito de crear nuevos paradigmas”. Se adhiere a esta Misión como lineamiento operativo uno de los objetivos estratégicos de su filosofía de gestión el cual señala: “Diseñar y consolidar una plataforma tecnológica que permita utilizar la telemática como recurso educativo en todas las áreas”.

Es así como, considerando los fundamentos constitutivos de la UMC y sus directrices para la acción, conjuntamente tomando en perspectiva algunos de

los aspectos del convenio interinstitucional vigente con la Universidad Fermín Toro (UFT), Institución que ya había desarrollado y puesto en práctica exitosamente un sistema de aprendizaje a distancia, y vislumbrando la posibilidad de ampliar la oferta académica más allá de las capacidades existentes en toda la estructura física, el actual Rector de la Universidad en septiembre del año 2004 materializa la creación de la Dirección SAID. Unidad que le es asignada a un profesor de categoría Titular con dedicación exclusiva a la Universidad para que asuma el desarrollo y la gerencia del proyecto; la cuál, hasta el momento presente, se encuentra bajo la supervisión directa del Rector, a fin de mantener un cercano seguimiento de sus acciones y proporcionar el respaldo requerido para la consolidación de este proceso de innovación en el escenario UMC.

Para el instante que la Dirección SAID se encarga de sus funciones, la Universidad contaba con su página Web como portal informativo en la Internet, 2 salas multi-media con 40 computadores para clases de informática, 2 salas de computación y consulta Internet (donadas por la OPSU) con 10 equipos cada una y los equipos de computación con conexión a Intranet e Internet usados por los profesores con dedicación exclusiva y el personal en funciones administrativas. Arrancar internamente con un proyecto de tal magnitud implicaba no sólo la implementación de la cultura necesaria en el personal de la Institución, sino también la búsqueda del talento humano capacitado y la adquisición de la infraestructura tecnológica para su ejecución. A comienzos del 2005, la Dirección SAID, acatando su papel de responsabilidad en el desarrollo y gerencia del sistema, propone que se contrate personal especializado, cuya experticia provenía del proyecto de características similares implantado en la UFT. Este grupo, compuesto por tres personas con conocimientos en diferentes áreas que se complementan para los fines esperados, asume las tareas de asesoría y desarrollo de la plataforma tecnológica, soporte administrativo y capacitación y apoyo académico para la implantación del Sistema de capacitación en línea de la UMC. Los recursos financieros para la cancelación de este nuevo personal fueron previstos en el plan operativo anual del año en curso y tramitados por el Vicerrectorado Administrativo de la Institución, a través de la creación de una partida asignada a la Dirección SAID para sus gastos operativos. Este nuevo equipo asesor de la Dirección aportó las recomendaciones técnicas indispensables para el desarrollo de la plataforma tecnológica del Sistema en la UMC.

Es, a partir del informe diagnóstico presentado al Rectorado por la Dirección del proyecto en el primer trimestre del año 2004, en el que estaban contenidas las características físicas y tecnológicas de hardware y software y los requerimientos necesarios de conexión a Internet, que el Rector canaliza y obtiene ante el Consejo Universitario la aprobación de los recursos económicos para la adquisición de los servidores propios; liberando, de este modo, lo que en una etapa inicial fue una dependencia remota en hardware y software proveniente de otras sedes en virtud del convenio Interinstitucional con la UFT. La erogación de los recursos financieros para este Servidor no estaba contemplada en las partidas presupuestadas para los gastos del 2005, lo que llevó a la asignación de los mismos mediante la redistribución por movimiento entre partidas preestablecidas. Ya para mediados del segundo trimestre del año, la Universidad había logrado en una primera fase, no sólo tener su propia infraestructura tecnológica para el diseño de los programas de formación y capacitación, sino además, haber comenzado con la capacitación de los docentes en el manejo del SAID.

Dotar a los docentes con los conocimientos Básicos que les permitieran navegar de manera efectiva en el sistema implicaría el diseño y vaciado de la oferta académica en el mismo. Dada la importancia de la incorporación del docente en el alcance de la meta trazada, el Director del proyecto propuso al Rector la toma de medidas que garantizaran la inclusión absoluta de este sector de la Universidad. En este sentido, el Rector gestionó la participación de los profesores por medio de una resolución emanada del seno del Consejo Universitario, que hacía de la formación SAID un requisito indispensable para el personal Ordinario de la UMC.

La segunda fase del SAID, la cuál se estimaba comenzar en junio de 2005, tiene que ver con la oferta de cursos de extensión, relacionados con las exigencias marítimas internacionales, cursos de postgrado no conducentes a grados académicos y asignaturas de pregrado en la modalidad interactiva a distancia y semi-presencial. A pesar de que la primera fase de la planificación estuvo encuadrada dentro del cronograma previsto; la espera de decisiones de carácter estratégico para la continuidad del proyecto ocasionó cierto diferimiento para la segunda fase. No obstante, la reestructuración del calendario en esta fase se previó el comienzo de algunos cursos básicos en el área de extensión marítima durante el mes de agosto y la apertura de asignaturas de pregrado para el mes de septiembre de este referido año.

EL SISTEMA DE APRENDIZAJE INTERACTIVO A DISTANCIA COMO INNOVACIÓN EN LA UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARÍTIMA DEL CARIBE

La Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe es una Institución educativa que busca insertarse dentro de la dinámica de cambio y renovación que experimentan las sociedades como aldea global. Es por ello, la disposición de ofrecer a la sociedad venezolana un egresado cuyo perfil de competencia personal y profesional le permita afrontar efectivamente los nuevos esquemas de trabajo y constante innovación. Al respecto, Galeano (2004) puntualiza las características que deber estar presentes en el profesional actual según los estándares de productividad y competitividad en el mercado laboral mundial al destacar, entre otras competencias, : "Mentes abiertas dispuestas a afrontar los constantes cambios; disposición hacia el aprendizaje permanente; trabajo participativo y en equipo; capacidad para plantear y resolver problemas; talento creativo e innovador; habilidad en el manejo de las nuevas herramientas informáticas; etc.". Esta realidad para el ámbito profesional hace que la UMC se conecte a los procesos innovativos y tecnológicos abordando estrategias en esa dirección. Fuguet (2005, s/p) en los elementos de la innovación: "se asume un enfoque de avance en las disciplinas educacionales". En tal sentido, la implementación del SAID se convierte en la búsqueda de aplicaciones a las tecnologías actuales de la información y la comunicación y el software existente por parte de una Institución educativa para dar respuestas a las demandas sociales. Esta orientación le otorga al SAID la característica de estar situado dentro del esquema de una innovación de proceso tecnológico, la cual Tether (2003) define como el proceso que adopta nuevas tecnologías pero que no necesariamente debe estar asociado con un nuevo conocimiento y tampoco con la intencionalidad de producir productos nuevos o mejorados.

Colateralmente a lo expresado, este proyecto se circunscribe dentro de una innovación de tipo incremental que pretende llenar un vacío formativo en la sociedad en un corto plazo con un limitado riesgo en su implementación. BioGestión (2004, s/p) refiere una definición de Innovación Incremental de la siguiente manera: "Aquella en la que no cambian sustancialmente los productos, procesos, materias primas, equipos u operaciones existentes y, por lo general, no requiere inversiones significativas. Se lleva a cabo usualmente en mejoramientos continuos"

La idea es introducir paulatinamente una serie de cambios para el mejoramiento continuo de los procesos y servicios educativos que se sumen a la certificación de calidad que posee la UMC y que redunden de modo conjunto en progreso significativo para la Institución. El proyecto SAID se inscribe dentro de la concepción de ofrecer servicios educativos y de pertinencia con equidad social inserto en la visión filosófica de la UMC, siendo éste, a su vez, un punto de apoyo a los criterios de flexibilidad institucional y de contacto social que deben ser estimados en la implantación de una innovación. Por otra parte, la UMC consideró llevar a cabo las acciones de planificación y organización de las herramientas formativas en los docentes como requisito indispensable en la implantación de una innovación de carácter educativo con miras a una participación integradora que denotara el logro sostenible del proyecto en el tiempo. Galeano (s/f) lo destaca en estas palabras: “Planificar y organizar las acciones de formación con base en la herramienta de gestión denominada proyecto innovador de centro, el que -al imprimir una visión de futuro- conduce a una mejor cohesión institucional y al compromiso y participación activa de los actores escolares”.

En otro contexto, la implantación del SAID en la UMC se consideró técnicamente factible debido a que la universidad poseía una plataforma tecnológica en uso con conexión a Internet con una Coordinación de apoyo a los servicios informáticos. El aspecto social de aceptación a este sistema se interconectaba con las iniciativas previamente adelantadas para promover en el personal académico y el estudiantado en general el uso de las TICs como herramienta de trabajo y fuente de investigación. También se analizaron los costos de esta implantación considerándose que la inversión era manejable por la Institución con la recuperación de la misma en un mediano plazo.

La difusión de la información acerca del sistema en la organización se canalizó, en primer lugar, a través de la Dirección SAID con la puesta en marcha de un programa de capacitación al profesorado en el innovador sistema interno; en segundo lugar, para poner en contacto a los estudiantes y público en general con la información SAID se utilizará la página web de la Universidad, además de los medios de comunicación nacional para efectos de la difusión de los cursos de formación en el área marítima y finalmente, a los profesores como agentes divulgadores de los cursos en red para pregrado y postgrado. El SAID posee como atributos que es un sistema que se integra muy bien con las necesidades de apoyo al proceso de enseñanza-aprendizaje en la UMC

permitiendo la posibilidad de seguimiento de su impacto como herramienta formativa.

ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO Y GESTIÓN DEL SISTEMA DE APRENDIZAJE INTERACTIVO A DISTANCIA EN LA UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARÍTIMA DEL CARIBE

El plan estratégico SAID-UMC está apoyado en tres bases fundamentales: la plataforma tecnológica, la estructura organizativa y la formación del personal docente. El desarrollo e implantación del sistema se idealizó en varios ejes de acción que comprendían dos fases. La primera fase correspondió al establecimiento progresivo de la estructura organizativa SAID, la capacitación docente y de soporte, a través del convenio UMC-UFT y la adquisición de una plataforma tecnológica acorde con las necesidades actuales y futuras de la Institución. La segunda fase se orientó hacia el diseño de los programas de formación y capacitación a ser ofertados por el Sistema.

La estructura organizativa del Said para comienzos del 2005, año posterior a su concepción, quedó conformada por un Coordinador del Sistema de Capacitación, un Administrador de Multimedia y un Administrador del Sistema On Line cuyas responsabilidades generales ocupaban la supervisión del Sistema, diseño y apoyo en la construcción de los módulos instruccionales y la administración del proceso de configuración de las aplicaciones respectivamente. Se espera, para el último trimestre del referido año, apoyar las actividades de este equipo con la incorporación de dos asistentes para el enlace de las actividades de pregrado, postgrado y extensión y el soporte técnico en línea.

La capacitación docente y de soporte técnico se comenzó a finales del 2004, a pesar de los limitados recursos materiales y humanos pero con la determinación de cumplir con el cronograma de objetivos programáticos planteados y se mantuvo durante el primer semestre del 2005, con miras a ser un proceso secuencial-continuo, a través de un programa curricular piloto denominado MIAC (módulos de instrucción asistidos por computador). El MIAC tiene el propósito de dotar a los docentes con los conocimientos esenciales para el manejo del paquete Office de Microsoft y de herramientas interactivas y acerca del funcionamiento del sistema mediante un curso diplomado, de facilitación sólo presencial, mientras se diseñan formas posibles de capacitación MIAC a distancia; el cual exige el desarrollo de un módulo instruccional en el SAID, según el área de competencia individual, como requisito aprobatorio del mismo.

La implementación del programa MIAC propiciaría, en principio, la dotación de insumos al sistema para activar el proceso de enseñanza-aprendizaje a través del SAID, con una oferta formativa para pregrado, postgrado y extensión en modalidades: Semi-presencial a Distancia y En Línea. Este programa se inserta en el desarrollo de la segunda fase del SAID que comenzará en agosto de 2005 con la oferta de cursos de extensión de modalidad Semi-presencial; hecho por lo que es considerado de una importancia determinante para el éxito del mismo en el corto, mediano y largo plazo.

Finalmente, la adquisición de una plataforma tecnológica acorde con las necesidades actuales y futuras de la Institución se vio cristalizada en el mayo de 2005, con la compra de un Servidor para aplicación Web y un ordenador que permitiría respaldar temporalmente al Servidor, en caso de fallas con la conexión en red, con todas las características indicadas por el equipo asesor; lo que permitió dejar de operar bajo la plataforma *e-learning* de la UFT. El decreto nacional 3.390 de diciembre de 2004, el cuál exige a las Instituciones Públicas el uso de Software Libre y/o código abierto, vino a constituir no sólo un considerable ahorro económico, sino también marcó el comienzo para que con la instalación y configuración del Sistema Operativo Moodle como software y la entrada en uso del Servidor interno como hardware, se diera apertura en julio de 2005 a la plataforma tecnológica SAID de la UMC.

ACTORES IMPLICADOS EN LA CREACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE APRENDIZAJE INTERACTIVO A DISTANCIA EN LA UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARÍTIMA DEL CARIBE

El Rector de la UMC viene a representar el actor clave para la implantación y desarrollo del SAID en la Institución. El impulso y apoyo a este proyecto se destaca en la cristalización de la idea mediante su propuesta ante el seno del Consejo Universitario para la creación de la Dirección SAID; además, ha brindado un respaldo sostenido en procura de gestionar los recursos económicos requeridos y ha mantenido el proyecto bajo su supervisión con la intencionalidad de lograr la consolidación del mismo de forma perdurable en el tiempo. Tejada (1998) al referirse al papel de los directivos según las fases de la innovación da a entrever como el tipo de liderazgo asumido por el Rector se ubica, hasta ahora, en la fase de Planificación Adopción-Adaptación expresada en las funciones de Introductor de la innovación, Planificador y Soporte Técnico y Medio para alcanzar infraestructura.

El Director del SAID, por su parte, ha sabido tomar ventaja apropiada del convenio UFT-UMC para poner en marcha el plan, conformar un equipo multi-

disciplinario con experiencia en el desarrollo de sistemas de aprendizaje a distancia de las características deseadas y elevar de manera oportuna ante los entes competentes los requerimientos necesarios para su ejecución.

El equipo multidisciplinario, de sólo tres integrantes, ha estructurado y desarrollado el proyecto Said con bastante apego a los objetivos y el cronograma generado por ellos mismos; aunado al soporte y constante apoyo técnico para la capacitación del personal docente.

Finalmente, los profesores, quienes recibieron la capacitación MIAC, al diseñar y colocar su propuesta auto-formativa a distancia en el sistema, están dando muestra indudable de aceptación hacia el proyecto, hasta este momento, hecho que se percibe al ingresar en el portal SAID-UMC y observar un constante incrementó en las asignaturas colocadas en línea que se encuentran relacionadas con sus áreas de enseñanza.

Ante lo expuesto, es menester mencionar el rol de las Universidades como agentes transformadores, las cuales se constituyen en pilares fundamentales para el cambio de su entorno en la medida que sus profesores asumen un liderazgo significativo en la solución de los problemas de carácter socioeconómicos y ambiental.

CONSIDERACIONES FINALES

La implantación de una cultura en una organización educativa que promueva el desarrollo y la implementación de un sistema de aprendizaje a distancia con el aprovechamiento de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TICs) tiene que estar en concordancia con una estrategia que aporte un valor significativo para el contexto social al cuál va dirigido esta acción; además de integrar las fortalezas que posee la Institución como elemento clave y distintivo que garantice el éxito en la innovación emprendida y las posibilidades reales de convertir un producto o proceso en una oferta deseable y competitiva. Bajo esta consideración, La UMC, aun cuando apenas esta comenzando con la integración de la TICs como respuesta formativa, no ha delimitado la acción SAID sino hasta un plano quizás “convencional”, término con que se intenta dar una idea de como se percibe generalmente la implementación de este tipo de innovación en una variedad de centros educativos, al situar este sistema como una alternativa complementaria a su oferta académica.

Si bien, la UMC siguió unos lineamientos claros (plan estratégico con objetivos bien definidos para la incorporación de la comunidad académica al pro-

yecto y la dotación del hardware y software requerido para la implantación del SAID), hasta el momento (septiembre 2007) no ha realizado una evaluación, con criterios científicos, del impacto del SAID como una respuesta formativa innovadora que se enmarca dentro de una línea precisa que busca dar respuesta a un problema ya sea institucional o social. Litwin (2003) refiere al respecto lo siguiente: "la introducción de la tecnología per se no resuelve ninguno de los interrogantes sino que provoca nuevas preguntas en términos del sentido de su uso". Esto referido a la necesaria conexión entre los proyectos educativos y las filosofías institucionales en pro de dar sentido al uso de las tecnologías. La misma autora en su artículo cita como ejemplo, entre otros casos, a Virginia Tech cuyo alto índice de aplazados en matemática les impulsó a dar respuesta al problema a través del uso de las tecnologías. Estas aseveraciones dan a entrever que las plataformas tecnológicas deben estar orientadas dentro de filosofías con sentido humanístico, lo que incentiva la investigación con focalización en la problemática social.

La UMC podría orientar su plataforma virtual, a manera de ejemplo-propuesta, no sólo en el desarrollo de una oferta académica fundamentada en su consolidado bagaje como Institución Marítima, lo cuál parece ser una de sus perspectivas iniciales que no está nítidamente plasmada en los objetivos del proyecto SAID, sino también de forma concomitante, como una alternativa que brinde inducción y capacitación a los interesados y aspirantes de las carreras náuticas; todo ello como un servicio social que podría aportar valor agregado a la universidad mediante el ingreso de estudiantes con una preparación previa que les habilite efectivamente para la consecución exitosa de la carrera elegida.

Por otro lado, se hace necesario que la universidad afiance de manera integradora en el personal académico los objetivos y la pertinencia del SAID como respuesta social, a fin de que los actores principales en esta innovación tengan un rumbo definido, cuya partida y destino esté claramente introspectada en cada uno de ellos, lo que permitiría una participación activa y un desarrollo del proyecto de forma casi imperceptible y sostenida a lo largo del tiempo. Galeano lo describe así: "En síntesis, cuando se trabaja con proyecto de centro, se rompe la 'soledad colectiva' de la enseñanza".

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BioGestión (2004). [Documento en Línea]. Grupo Interdisciplinario de Investigación y Desarrollo en Gestión, Productividad y Competitividad. Disponible en:

http://www.biogestion.unal.edu.co/biogestion/conozcanos/meet_us.htm. [Consulta: junio, 2004].

Galeano, A. (s/f). *Cambio, creatividad e innovación en la gestión de los centros de formación. El proyecto innovador de centro*. En: Organización Internacional del Trabajo (OIT). Dirección de Centros de Formación y Educación para el Trabajo. [Documento en Línea]. Disponible en: http://www.campus-oei.org/oeivirt/fp/cuad06a02.htm. [Consulta: junio, 2004].

Fuguet, A. (2005). *Jornadas de Reflexión: Investigación e Innovación Educativa*. UNEFA. Presentación disponible en CD.

Litwin, E. (2003). *Las nuevas tecnologías en las instituciones educativas: reflexiones para una inversión sustentable. Tendencias, análisis y prospectiva*. [Documento en Línea]. Disponible en: http://www.litwin.com.ar/site/Articulos7.asp. [Consulta: junio, 2004].

Proyecto: Sistema Interactivo A Distancia SAID (2004). Documento contentivo de las bases filosóficas y operativas para su implementación. UMC: Coordinación SAID.

Tejada, J. (1998). *La Gestión del Cambio: Los Agentes de la Innovación en los Centros Educativos*. Málaga: Aljibe. Cap. III.

Tether, B. (2003). *What is Innovation? Approaches to distinguishing New Products and Processes from Existing Products and Processes*. [Documento en Línea]. Disponible en: http://les1.man.ac.uk/cric/Pdfs/wp12.pdf. [Consulta: junio, 2004].

Doctum

Vol. 9 (1), 2006
(fin del volumen)

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

ISSN: 13179101

NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS

1º Se recibirá para su publicación artículos inéditos, no aprobados para su publicación en otras revistas, y que constituyan el producto de una investigación finalizada, propuestas de modelos e innovaciones para el sector marítimo, tesis de grado y trabajos de ascenso; los cuales serán sometidos a un proceso de arbitraje.

2º Los artículos podrán tener un mínimo de 15 y un máximo de 30 cuartillas. Serán entregados por vía electrónica o digital y en forma impresa. El interlineado debe ser a espacio y medio (1,5 líneas), con tipo de letra Arial de tamaño 11 puntos y hojas tamaño carta. Los documentos deben entregarse en formato de Microsoft Word para Windows.

3º La primera página del artículo deberá contener: título, nombre del autor, organismo al que pertenece, dirección postal y su número de teléfono.

4º Cada artículo debe ser precedido por un resumen de entre 100 y 200 palabras de extensión, contentivo de: propósito del trabajo, metodología utilizada y conclusiones más relevantes. Se agregará una versión en inglés y al final incluirá las palabras claves o descriptores del artículo.

5º Para la redacción, presentación de tablas y gráficos, citas, señalamientos de autores y referencias bibliográficas, ajustarse a las especificaciones de las Normas APA. El número máximo de citas textuales permitido es de 15 por artículo de 25 a 30 cuartillas, 10 por artículo de 20 a 24 cuartillas y cinco por artículo de 15 a 19 cuartillas.

6º El autor deberá identificar la sección de la Revista a la cual es remitido el artículo, en apego a lo establecido en la norma 8va. Los trabajos aceptados con observaciones se devolverán para incorporar las modificaciones señaladas, las cuales serán verificadas por el Comité Editorial. Cada autor recibirá dos ejemplares del número de la revista en el que se publique su artículo.

7º Los trabajos deben enviarse a la Dirección de Investigación y Postgrado de la UMC, 3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Caracas, Dtto. Capital, 1060 - 027, Venezuela. También podrán ser entregados en la propia sede o enviarse a través de correo electrónico a la siguiente dirección:

coorinv@umc.edu.ve.

Doctum

Vol. 9 (1), 2006
(fin del volumen)

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

ISSN: 13179101

NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS (Cont.)

8º Los criterios para clasificar un artículo en las diferentes secciones de la Revista son los siguientes: 1. *Actualidades*: temas que se ubiquen a la vanguardia de las disciplinas relacionadas con el sector acuático, en la frontera de generación del conocimiento actual y/o en la palestra de la discusión pública nacional o internacional. 2. *Comercio, Logística y Transporte*: temas relacionados con el campo marítimo en sentido amplio, abarcando el comercio marítimo internacional, la logística de distribución física y el transporte acuático. 3. *Derecho*: temas vinculados a la dimensión jurídica de las actividades del sector acuático nacional e internacional. 4. *Teoría y Metodología*: temas teóricos y/o metodológicos desde disciplinas que pueden aportar al desarrollo del conocimiento científico en el sector acuático, independientemente de cuál sea su abordaje epistemológico. 5. *Institucionales*: temas relacionados con la Universidad Marítima del Caribe y sus diferentes actividades. Todo artículo a ser incluido en las tres primeras secciones de la Revista debe necesariamente referirse a temas marítimos o vinculados al campo acuático en general. Aquellos a ser incluidos en la sección de Teoría y Metodología deben, cuando ello no sea evidente, señalar en alguna parte de su contenido la relevancia o pertinencia que guarda con respecto al sector marítimo o acuático en general. En la sección de Institucionales podrá incluirse artículos relacionados con otras disciplinas académicas impartidas por la Universidad Marítima del Caribe, no necesariamente relacionadas con el sector marítimo.

9º Las referencias bibliográficas solamente deben incluir aquellas que han sido efectivamente citadas o referenciadas en el texto del artículo.

Doctum

Vol. 9 (1), 2006
(fin del volumen)

Revista Venezolana de Investigación Marítima
Venezuelan Journal of Maritime Research

ISSN: 13179101

NORMAS PARA LOS ÁRBITROS

1º Todos los trabajos presentados para la publicación en la Revista Doctum estarán enfocados en el sector del transporte acuático y sus actividades conexas, atendiendo a lo establecido en el punto 8º de las Normas para la Publicación de Trabajos.

2º El Sistema de Arbitraje garantizará la objetividad, transparencia e imparcialidad de los veredictos emitidos acerca de la calidad de los trabajos presentados; a este fin, se tendrá especial cuidado en la adecuada selección de los árbitros conforme al perfil establecido por el Comité Editorial.

3º El veredicto de los árbitros concluirá con una recomendación sobre la conveniencia de la publicación del artículo o trabajo presentado y deberá enviarse al Comité Editorial de la Revista en el formulario elaborado para este efecto.

4º Al llenar el formulario, los árbitros consultados deberán justificar y razonar sus opiniones o calificaciones, especialmente cuando sus veredictos recomienden la no publicación o modificación de los trabajos sometidos a evaluación.

5º Los árbitros deberán emitir su opinión en un máximo de 30 días continuos a partir de la recepción del trabajo. Si transcurrido este tiempo no se recibiese la evaluación del trabajo enviado, se procederá automáticamente a enviarlo a otro árbitro y no se efectuará ningún reconocimiento a los árbitros iniciales.

6º Al realizar su evaluación, los árbitros atenderán rigurosamente a lo establecido en el punto 5º de las Normas para la Publicación de Trabajos.

7º El Comité Editorial velará por el cumplimiento de las presentes normas.

Esta publicación se terminó de imprimir en
noviembre de 2007,
en las prensas de
Magraphi Impresores, C.A.,
en la ciudad de
Caracas, Venezuela.