

El Faro

El Boletín de la
Coordinación de Investigación



Faro Los Roques

- Parque Nacional Archipiélago Los Roques
- Latitud: 11° 57' 32", Longitud: 066° 40' 35"
- Inaugurado en 1874

Contenido:

FERNANDO DE MAGALLANES 2

Prof. Pedro Lozada

LA SELECCIÓN DEL TUTOR 3

Prof. Mery Rosales

COMPETITIVIDAD 4

Prof. Marcos Pérez Pacheco.

REQUISITOS PARA OBTENER 6

Y ACTUALIZAR EL PERMISO

PARA ACTUAR COMO

AGENTE DE ADUANA

Prof. Franco Avendaño

ALGUNAS EXPERIENCIAS DE 7

AUDITORÍAS DE SISTEMAS

DE GESTIÓN

Prof. Juan Alfredo Hermann

LA SEGURIDAD EN LOS 8

BUQUES DE PASAJEROS

Prof. Nalliver Flores

En 1874, el Gobierno Nacional bajo la Presidencia del General Antonio Guzmán Blanco, encargó la construcción del faro a Pedro Bergón, quien lo ubica en la parte más alta del cerro Gran Roque, donde construyó una base de mampostería de 2,5 metros de alto, con una torre de armazón de hierro en forma de pirámide truncada, con escalera y plataforma del mismo metal y como equipo lumínico se instaló una lámpara de kerosene, de mechero circular, con una sola mecha. El alcance de la señal era de 19 millas náuticas.

Este histórico faro dejó de funcionar en la década de los 50, y en la memoria de los roqueños aun vive el holandés Luis Flores, el último farero del Gran Roque. El encargado del abastecimiento del carburo era el señor Cesáreo Estrada y murió a principio del año 50 y con él terminó la vida activa del viejo faro y jamás volvió a funcionar.

Actualmente la Autoridad Única del Parque Nacional Archipiélago Los Roques, conjuntamente con diferentes organismos públicos y privados, están efectuando un estudio para restaurarlo como monumento patrimonial.

Editado por la Coordinación de Investigación y Postgrado

Coordinación: Msc. Emma Peraza,

Diagramación: Lic. Paula Sánchez

Dirección: Tercera Avenida con Décima Transversal de los Palos Grandes

www.umc.edu.ve, e-mail: coorinv@umc.edu.ve

(0212) 285 - 26 - 29



“FERNANDO DE MAGALLANES”

Prof. Pedro Lozada

El periplo final cumplido por Elcano después de la muerte de Magallanes en Mactán redujo el número de hombres a los famélicos 18 espectros que culminaron la travesía. Hay una versión que reduce el número a 17.

Fernando de Magallanes murió a manos de unos nativos de la Isla de Mactán en el archipiélago filipino (7.107 islas de las que 730 están pobladas, al borde sureste del Pacífico Norte) por lo que su viaje de circunvalación alrededor del mundo fue concluido por Juan Sebastián Elcano, quien asumió el comando de la expedición a partir de entonces y zarpó de las Filipinas rumbo a Las Molucas (Islas de la Especiería, como eran conocidas), desde donde, apenas salieron 47 hombres, últimos sobrevivientes de la tripulación inicial que aún sería dramáticamente disminuida en su periplo final.

La expedición fue organizada bajo los auspicios de Carlos I de España, después que los planes de Magallanes recibieron solo burla, desprecio y humillaciones del Rey Manuel, de Portugal, corona a la que el experimentado marino había servido hasta entonces. Carlos I monarca muy joven, entusiasmado por el ardor con el que Magallanes expuso sus planes, prometió sus auspicios y aprobó costear el viaje el 22 de marzo de 1518 designando a Fernando de Magallanes Capitán General de la expedición. Los preparativos tomaron 18 meses, retardos en los que influyó la tormenta de intrigas desatadas por los portugueses para torpedear la autoridad de Magallanes, quien al fin logró armar cinco naves, a saber: Trinidad, San Antonio, Concepción, Victoria y Santiago y reclutar un total de 250 hombres.

Después de casi tres años de haber partido, faltando solo catorce días para cumplir un trieno del zarpe, el último grupo sobreviviente, apenas 18 maltrechos marinos llegó al Puerto de San Lucas de Barrameda, concluyendo la expedición en una casi desguasada Nao, la Victoria, nombre especialmente simbólico en el caso. Habían navegado un total de 38.000 millas náuticas y el martirizado grupo de espectros vivientes culminaba una de las más grandes hazañas de navegación jamás cumplida. En particular vale citar además de las carencias y desconocimientos nutricionales de la época, que la parte final de esa vuelta marítima al globo terráqueo, la cumplen aquellos 18 despojos humanos en una solitaria Nao -- virtualmente una cáscara de nuez-- con un registro de 85 toneladas vizcaínas.

El viaje fue narrado en su totalidad por Antonio Pigafetta, joven noble italiano, por muchos considerado inicialmente como un espía de la república marítima de Venecia; quien anotó con todo detalle las terribles peripecias en búsqueda del Estrecho de Todos los Santos, nombre que le fue dado al paso entre los dos grandes océanos, bautizado luego con el nombre de su descubridor. El estrecho es un largo paso de intrincadas costas quebradas y laberínticos pasos de unas 242 millas náuticas y al que finalmente entraron a finales del mes de septiembre de 1519 abriendo a los viajes interoceánicos uno de los paisajes marítimos que todo marino desea ver por lo menos una vez en su vida.

De las pérdidas de unidades marinas reportadas durante el viaje destaca la Santiago, hundida por una tormenta en uno de los viajes exploratorios al sur del hemisferio en busca del estrecho. La San Antonio que desertó poco antes de entrar al Pacífico y de la que luego nada más se supo. En Cebú (Filipinas) fue quemada la Concepción, circunstancia que les obligó a refugiarse en la Trinidad y la Victoria. En esta oportunidad ya quedaban 114 hombres de la tripulación inicial posteriormente reducidos a 47 debido a varias matanzas, más los estragos del hambre y el escorbuto.

El periplo final cumplido por Elcano después de la muerte de Magallanes en Mactán redujo el número de hombres a los famélicos 18 espectros que culminaron la travesía. Hay una versión que reduce el número a 17. Pero con todo lo que significó la pérdida de naves y hombre, más el tiempo de la travesía, la carga de “clavo dulce” de la Victoria, fue suficiente para costear con creces --algunos dijeron grandes beneficios-- el espectacular viaje.

“LA SELECCIÓN DEL TUTOR EN POSTGRADO”

Prof. Mery Rosales

Uno de los requisitos a cumplir en las diferentes instituciones de postgrado, es la selección del Tutor que orientará el Trabajo de Investigación a realizar por el participante de los diferentes programas a nivel de Especialización, Maestría y Doctorado, como requisito de egreso y que se denomina Trabajo Especial de Grado, Trabajo de Grado o Tesis. Se trata de una decisión importante, de la cual depende la viabilidad de concluir exitosamente el estudio de Postgrado; por ello, necesita conocer qué experiencia en investigación tiene el posible tutor, si ha publicado o realizado trabajos relacionados con el tema objeto de estudio, si el grado académico obtenido es igual o superior al que aspira el estudiante, la disponibilidad para atender sus inquietudes. Todo ello, esencial para determinar si es la persona adecuada para guiar el Trabajo.

La Tutoría, generalmente es compartida con otras tareas como la Docencia, Investigación, Extensión, Trabajo Administrativo, en el caso de los Profesores a dedicación exclusiva. En el caso de los convencionales (Profesores por horas) generalmente desarrollan actividades empresariales, Asesorías, Consultorías, a la par de sus actividades como Docentes, por lo cual requieren compartir el tiempo de atención con sus Tutoriados.

Se espera que el estudiante sepa buscar la información necesaria; discutir acerca de lo que debería incluir o no, estar dispuesto a “desaprender” y replantear muchos de los conocimientos obtenidos hasta ahora.

El estudiante de Postgrado deber ser el único responsable de manejar su aprendizaje y de obtener la información institucional requerida para cumplir con el requisito de egreso del programa respectivo; el Trabajo de Grado.

Es posible que se necesite tiempo para pensar y organizar la información antes de discutirla con el tutor; en este caso, podemos solicitar un asesoramiento para definir claramente el tema.

Ciertamente, deberá buscar ayuda de otros miembros del cuerpo docente, concurrir a la biblioteca de la UMC y otras Universidades e Instituciones relacionadas que, le permitan revisar el estado del arte del objeto de estudio seleccionado, así como la búsqueda en internet para conseguir una buena información preliminar.

“El compromiso contraído con el Tutor, debe incluir la revisión y corrección permanente de los desajustes entre el Proyecto y el Trabajo de Grado. Fijarse un tiempo determinado para concluir el trabajo, por lo cual se recomienda averiguar, la Línea de Investigación en la que se inscribirá el Trabajo, la competencia específica el tutor, a fin de evaluar con tiempo lo que se exigirá que haga y lo que implica en tiempo y productividad. La buena comunicación entre Investigador y Tutor, es el elemento clave para el Trabajo de Tutoría.”





“COMPETITIVIDAD PORTUARIA”

Prof. Marcos Pérez Pacheco.

Para Álvarez, M (1999, pág. 49), La Competitividad se podría definir como la capacidad que tiene una organización para incrementar, consolidar y mantener su presencia en un mercado.

Existen también otras definiciones como por ejemplo, “la posición que tiene un competidor en relación a sus otros competidores”. Pero al referirnos al tema de la Competitividad Portuaria, no se debe soslayar el fenómeno de la Globalización, el cual está íntimamente ligado a la competitividad. Conceptualmente, la Globalización está compuesta por tres factores determinantes interrelacionados que son: la Proximidad, la Ubicación y no menos importante la Actitud. Partiendo de esa premisa, dadas las condiciones de auge que ha tenido en el tráfico comercial a través de la autopista marítima, pareciera que el “mundo ha encogido”, porque entre la tecnología de las comunicaciones (TIC’S) y el diseño de modernas embarcaciones que pueden transportar en forma simultánea hasta 16.000 TEUS, se infiere que diariamente sin límite de horario, se llevan a cabo operaciones a nivel mundial de manera continua, sin descanso.

En segundo orden de ideas, la Ubicación, obliga los países a explotar sus fronteras, aplicando las ventajas competitivas en función a las facilidades de acceso y la utilización de sus instalaciones para ejercer una posición que contribuya a ejercer una suerte de supremacía en relación a sus vecinos y por último, la Actitud de sus

connacionales, quienes deben entender el reto que se les presenta en función a su entorno, capitalizando en todo momento su superioridad técnica. Esto nos obliga a revisar qué están haciendo los países latinoamericanos, con litoral marítimo, y estructuras portuarias para poder ofertar servicios de calidad, que permitan captar la atención de las líneas navieras mundiales haciéndolos competitivos y atractivos de manera tal de poder cumplir con su cartera de clientes. Dentro de las inversiones y políticas establecidas por la empresa China Harbour Engineering Company Limited (CHEC) invertirá entre 1.200 y 1.500 millones de dólares en el desarrollo de un puerto de transbordo de mercancías en Jamaica.

Esta inversión consistirá en instalaciones de transbordo, centro de logística, plantas industriales, una planta de cemento y una planta energética. El proyecto sería completado en un periodo de cinco años y daría empleo a más de dos mil trabajadores durante la construcción. Una vez completado, empleará a cerca de diez mil personas, quienes en su mayoría deberán ser Jamaicanos, según fuente gubernamental.

La Administración Portuaria Integral de Manzanillo, llevó a cabo la firma del Contrato de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones celebrado con la Terminal Marítima Hazesa, para la operación una nueva Terminal de Usos Múltiples (TUM), en la zona norte del puerto mexicano de Manzanillo. Allí se construirá la nueva terminal especializada en granel mineral y carga general. El contrato comprende la

entrega de una superficie de 128 mil metros cuadrados de zona federal terrestre y 31 mil metros cuadrados de área marítima, con un frente de agua de 707 metros lineales, para la construcción, equipamiento, operación y explotación de una terminal de usos múltiples.

Será equipada con lo más nuevo, bandas transportadoras y maquinaria para el manejo de carga a granel, para convertirla en una de las más eficientes y productivas a nivel mundial. La propuesta es manejar todo el mineral de una manera responsable, evitando cualquier tipo de contaminación, con una capacidad de 2 mil toneladas por hora para cumplir con este compromiso.

En la Terminal de Usos Múltiples (TUM) se prevé una inversión estimada total de US\$ 84,5 millones. Por otro lado, pronto entrará en operaciones la Terminal Especializada 2 del Puerto de Manzanillo en México. Podrá recibir buques “Super Post Panamax”, de sexta generación, cuya medida 345 metros de eslora y mueven más de ocho mil 500 contenedores cada uno. La inversión comprometida es de US\$ 595,5 millones de inversión privada. El puerto de Cartagena, Colombia, inmerso en una gran renovación tecnológica y de infraestructuras, aspira a ser uno de los 30 mejores mega puertos del mundo en 2017, cuando tendrá capacidad para mover hasta cinco millones de contenedores.

El proyecto Mega 2017 contempla en sus dos etapas una inversión cercana a los mil millones de dólares, y busca que para ese año Cartagena mueva el doble de los contenedores actuales. En Barranquilla, Container Terminal operarán tres grúas pórtico Panamax, las primeras de este tipo en la ciudad. En corto tiempo, comenzará a operar en la zona portuaria, Barranquilla Container Terminal, BCT, la primera terminal de contenedores de la ciudad cuya inversión asciende a los US\$60 millones. Así mismo, el Gobierno de Nicaragua aprobó la Ley General de Puertos, que viene a regular todo lo relacionado con la administración y operación de puertos y terminales marítimas.

Con la ley se podrá desarrollar un puerto de gran capacidad en la costa del Caribe, que ubicaría a Nicaragua en competencia con los países vecinos. Así mismo, se impulsarán también las actividades turísticas en los puertos, ya que recibirán los beneficios directos de las políticas de desarrollo portuario. El Gobierno Uruguayo, presentó el proyecto "Mejora de procedimientos y control en los accesos del Puerto de Montevideo" que desarrollará la Fundación Valencia Port (España) en colaboración con la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay (DNA) y con el apoyo financiero del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).

Esta iniciativa, que tiene un presupuesto de alrededor de 85.000 dólares, permitirá al Puerto de Montevideo modernizar sus procesos de control, movimiento y fiscalización de mercancías con el objetivo final de contribuir a la facilitación del comercio del país y a su potenciación como polo logístico regional. Por otro lado, entre algunas de las mejoras que se están desarrollando en los puertos de Panamá, para el Puerto de Balboa,

donde PPC ha adquirido 13 grúas pórtico de patio eléctrico marca ZPMC, con capacidad de estibar hasta siete contenedores de alto.

Con esta nueva adquisición, Balboa contará con un total de 83 grúas pórtico de patio y Cristóbal tendrá un total de 35 grúas pórtico de patio. Panamá Ports Company (PPC) ha invertido hasta la fecha más de US\$ 1.100 millones en los puertos de Balboa y Cristóbal, sumado a la ejecución de más de 200 millones de dólares en los próximos dos años.

La inversión permitirá a PPC proveer un mejor servicio a los clientes de Balboa y Cristóbal y facilitar el crecimiento de las líneas navieras que llegan a ambos puertos. De esta misma manera, Manzanillo International Terminal figura entre sus proyecciones la necesidad de expandir las facilidades del puerto para poder enfrentar el movimiento marítimo futuro, sobre todo por la expansión del Canal. Las nuevas facilidades ampliarán la capacidad de manejo de contenedores, de los 2,5 millones anuales actuales, a 4 millones y permitirán dar servicio a los buques "Post Panamax". De la misma forma la presidenta brasileña Dilma Rousseff logro la aprobación de una ley de Puertos, que en la práctica, privatiza los puertos del país. La nueva ley prevé inversiones de 27.000 millones de dólares para los puertos, con el objeto de reducir el costo de los fletes en Brasil en un 20%.

Esta Ley bajo la figura de la Concesión, coloca los puertos en manos de empresas privadas, bajo la tutela del Gobierno Central. Sin embargo, en el caso de los Puertos Venezolanos, a raíz del proceso de Reversión, que comenzó el 21MAR2009, y luego con la creación de Bolivariana de Puertos hecha el 25MAR2009, publicada en G.O. 39.146, Decreto N° 6645 donde se autoriza la creación de una empresa del Estado, bajo la forma de Sociedad

Anónima, que se denominará Bolivariana de Puertos adscrita al MOPVI, y el 14MAY2009, G.O. 39.178, se publicó el Acta Constitutiva-Estatutaria de Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A. Allí se cambió el esquema de « Landlord Ports » por un "Operating Port, Comprehensive Port o Service Port, que podemos definir como aquel en el que la administración portuaria, en este caso la administración pública, además de realizar las actividades de gestión de espacios y del territorio y de ser el propietario de infraestructuras y superestructuras, se encarga de la explotación de las instalaciones.

La administración portuaria ofrece así todos los servicios requeridos para el funcionamiento del sistema portuario.

Esto ha traído como consecuencia una reducción enorme en la eficiencia de nuestros puertos así como también le ha cercenado la posibilidad de competir entre ellos. Esto obliga a reflexionar que mientras nuestros vecinos están haciendo inversiones públicas y privadas, con asesoría de empresas portuarias con experiencia a nivel mundial, promulgando leyes y dictando políticas públicas en la búsqueda de hacer a sus Puertos elementos competitivos y convertirlos en fuentes de ingresos, en el caso que nos atañe se continúa con ese esquema rígido que no permite el aprovechamiento de las ventajas competitivas de la posición geoestratégica, el Know-How y el Capital Humano que se preparó, capacitó y adiestró para enfrentar los grandes retos en esta materia.





“REQUISITOS PARA OBTENER Y ACTUALIZAR EL PERMISO PARA ACTUAR COMO AGENTE DE ADUANA”

Prof. Franco Avendaño

El intercambio comercial de bienes tiene como fase inicial y final el proceso de desaduanamiento, actividad esta que por su importancia debido a su característica de herramienta para el desarrollo del Estado y su carácter esencialmente tributario fiscal, está reservada al Estado, sin embargo a través de la historia aduanera de Venezuela, siempre se ha realizado a través de personas naturales o jurídicas de derecho privado, a las cuales se les ha venido regulando desde la puesta en vigencia de la Ley de Aduanas de 1.957 hasta la promulgación de la vigente Ley Orgánica de Aduanas promulgada el fecha 24 de agosto de 1978 con sus posteriores reformas del de 05 de noviembre de 1998, el 25 de mayo de 1999, y la última de sus modificaciones mediante Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley N° 5.879 de 19 de febrero del 2008.

Estas normas y los instrumentos reglamentarios que la han desarrollado, han mantenido regulaciones sobre estos operadores y básicamente sobre el encargado del proceso de determinación de los tributos, el agente de aduanas quien ha pasado en el criterio de la doctrina y de la ley por diversas calificaciones jurídicas desde Gestor de Negocios, Comisionista, Mandatario y con la entrada en vigencia de la reforma del 1998, como Auxiliar de la Administración Aduanera, como una suerte de mixtura entre su condición de persona de derecho privado, con funciones propias de derecho público, reservadas al Estado.

La asignación de actividades no conlleva la atribución del poder coercitivo propio de la función pública, por el contrario esta designación implica ser sometidas a minuciosos controles fiscales durante el ejercicio de la actividad para la cual requieren solicitar un permiso y realizar un registro con cuya adecuación pueden ejercer funciones, en virtud de ello, la norma que le permite el ejercicio de las funciones le exige que reúna una serie de requisitos, dentro de los que se destaca, la solvencia moral y la obtención de conocimientos necesarios para

la atención de los usuarios y la salvaguarda de los intereses del Estado, así se consagro en la Resolución N° 2.170 del Ministerio de Hacienda del 3 de marzo de 1.993, la cual exige en su artículo Primero Numeral 2do, Que la Administración de la sociedad esté conformada por lo menos en un 25% con personas de comprobados conocimientos y capacidad técnica, conforme a la enumeración señalada en el artículo 3° de la misma resolución. Quien exige....

“Artículo 3.- La constancia de conocimiento y capacidad técnica en la materia, que se requerirá a los efectos previstos en el literal c) del artículo 134, del Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas y en el numeral 2 del artículo 1° de esta Resolución podrá ser alguna de las siguientes:

Para exigir, dentro de los requisitos que el Capacitado aduanero sea Egresado de la Escuela de Aduanas, creada mediante Decreto n° 322 de fecha 28 de julio de 1958, Técnico Superior Hacendista o Licenciado en Ciencias Fiscales, egresado de la Escuela Nacional de Administración y Hacienda Pública (I.U.T.) Técnico Superior en Administración Aduanera o en Comercio Exterior, egresado de instituto de educación, superior, reconocido por el Ministerio de Educación o Profesional universitario en carreras que otorguen conocimientos que capaciten para ejercer la actividad aduanera. A tales efectos, la Dirección General Sectorial de Aduanas elaborará un listado indicativo de las profesiones admitidas. Igual permite que los egresados de otras instituciones académicas que tengan o hayan tenido reconocimiento de validez oficial de estudios con certificados de capacitación en materia aduanera y a la vez hayan sido autorizados para actuar como capacitados aduaneros para la fecha de entrada en vigencia de la presente Resolución.

Esta regulación fue derogada por el contenido del artículo 36 de la Ley Orgánica de Aduanas del 2008 el cual exige para otorgar la autorización para actuar como agente de aduanas ser venezolano, mayor de edad y gozar del pleno ejercicio de sus derechos, ser egresado de Uni-

versidad o Instituto de Educación Superior, inscrito en el Ministerio de Educación y haber aprobado estudios vinculados directamente con la materia aduanera, señalando que el reglamento establecerá las condiciones de homologación, y así lo ratifico el máximo Tribunal de la República en sentencia reiteradas cuando el caso ha sido sometido a su consideración.

Otro punto de interés es el diferencial dado a las personas jurídicas y naturales en cuanto a los requisitos y la diferencia del tratamiento para las empresas existentes antes de la entrada en vigencia del actual artículo 36 la norma, a raíz de la aplicación de la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativo, en cuanto a la Revisión de los Actos, que impide a la administración, revocar los actos administrativos de origen derechos subjetivos o intereses legítimos, personales y directos a los particulares, específicamente en su artículo 82 no están sometidos a las nuevas exigencias y solo basta con cumplir las exigencias vigentes para la época y para ello, mantener dentro de su nómina personal Capacitado en Materia de Aduanas e igual exigencia para los integrantes de la Junta Directiva.

De esta forma podemos entonces concluir que los requisitos para obtener la AUTORIZACIÓN para actuar como AGENTE DE ADUANAS y por supuesto los de su actualización, y las características o condiciones de esta autorización, toman en cuenta dos tipos de Personas, las de Carácter Jurídico y las Personas Naturales, y quedan reducidos a las normas contenidas en la LEY ORGÁNICA DE ADUANAS VIGENTE, específicamente en sus ARTÍCULOS 36 y 37 y a las normas del REGLAMENTO DE LA LEY ORGÁNICA DE ADUANAS, conocido en el medio como Reglamento General, que no resulten contrarias al espíritu propósito y razón de la nueva Legislación Aduanera contenida en el indicado texto normativo.

“ALGUNAS EXPERIENCIAS DE AUDITORÍAS DE SISTEMAS DE GESTIÓN”

Prof. Juan Alfredo Hermann

Los líderes de la Alta Dirección deberían estimular estas conductas, de manera inteligente, proporcionando capacitación en herramientas de mejora continua y desarrollando una cultura que incentive la creatividad y los cambios de mejora racionales y planificados.

Durante mis actividades de consultoría he aprendido mucho. Es sorprendente lo poco frecuente que las personas utilizan el sentido común, cómo personas inteligentes y competentes hacen cosas poco inteligentes o muy tontas.

Por ejemplo, he visto algunas organizaciones con sistemas de gestión certificados de varios años que establecen objetivos como: IMPLANTAR Y MANTENER UN SISTEMA DE GESTIÓN DE ACUERDO CON LA NORMA ISO XXXXXX. Ese objetivo no tiene ningún sentido en una organización que alcanzó su certificación y la ha renovado al menos una vez. Sin embargo la Gerencia no ha modificado el Objetivo. Aparentemente, en estos casos las personas encargadas de la Planificación de más alto nivel no se han detenido a pensar en POR QUÉ o PARA QUÉ establecen ese tipo de Objetivos de Calidad, o de Seguridad o de Ambiente.

Otro tipo de conductas poco inteligentes se descubre cuando uno pregunta: ¿PARA QUÉ SIRVE ESTE PROCEDIMIENTO? o ¿POR QUÉ UD REALIZA ESTE PROCEDIMIENTO? Y la persona responde: “PORQUE ESTÁ ESTIPULADO EN EL MANUAL”, o “PORQUE SIEMPRE SE HA HECHO ASÍ”. Estas respuestas reflejan una actitud de poco interés, o bien una actitud “robótica”, automática, sin pensar en POR QUÉ o PARA QUÉ de las actividades y tareas que se realizan.. Adicionalmente, a veces pregunto ¿QUÉ PASARÍA SI ESTA ACTIVIDAD NO SE REALIZARA? A veces la respuesta es “PUEDEN LLAMARME LA ATENCIÓN” lo cual refleja nuevamente que la persona no está pensando en su proceso o actividad sino sólo en sí misma.

También he visto Sistemas en los cuales se han generado documentos y formularios de registro que realmente no se requieren, que no hacen falta para la eficaz, eficiente y segura ejecución de los procesos. Y les hago las preguntas anteriores y me responden “PORQUE LO ESTABLECE LA NORMA (O EL CÓDIGO IGS). Entonces les pido que me indiquen exactamente

¿DÓNDE DICE ESO?, y resulta que la Norma o Código no establece tal documento o formulario como requisito. Surge a la superficie entonces que alguien, en alguna oportunidad, estableció este o aquel control, con un formulario, pero las condiciones ya cambiaron hace algunos años, el control ya no hace falta pero las personas siguen llenándose de papeles innecesarios. Estoy seguro que no tengo que convencer a mis lectores de la molestia y frustración que ese papeleo puede generar.

Estas conductas son improductivas y causan bastante stress. Muchas veces son producto de líderes que no terminan de percatarse que, independientemente de la naturaleza del negocio, todas las organizaciones y sus Sistemas de Gestión son en el fondo SISTEMAS HUMANOS.

Si las personas que son responsables de los diferentes procesos, sean éstos medulares o de apoyo, y las personas que realizan las actividades se detienen a preguntarse POR QUÉ y PARA QUÉ hacen esas cosas, utilizando el sentido común, estarían dando el primer paso para racionalizar y simplificar su trabajo, o lo que es lo mismo, introducir e implementar mejoras de manera sostenida.



“LA SEGURIDAD EN LOS BUQUES DE PASAJEROS”

Prof. Nalliver Flores



Cuando se piensa en un buque de pasajeros, conocidos como crucero, la palabra placer aparece ineludiblemente por asociación, si bien es cierto que resulta una de las formas más seguras de viajar, con un porcentaje mínimo de accidentes marítimos, en comparación con la cantidad de personas que mueven anualmente alrededor del mundo, sin embargo estos no se encuentran exentos de riesgos.

La primera referencia sobre accidentes en este tipo de buques fue el Titanic, tragedia conocida universalmente, que tuvo como corolario la adopción por parte de OMI del Convenio “Safety of Life at Sea” (SOLAS). En 1985 el crucero Achille Lauro fue víctima de un ataque terrorista, por miembros del Frente de Liberación de Palestina (FLP) que exigían la liberación de 50 prisioneros palestinos al Estado de Israel, los secuestradores asesinaron a un pasajero y lanzaron su cuerpo por la borda. Este hecho condujo a la OMI a la aprobación del “Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima”.

En 2012, el mundo observó con estupor, el hundimiento parcial del crucero “Costa Concordia”, cuyo Capitán abandonó el buque apresuradamente, aunado a la falta de la tripulación, al no asumir la evacuación del mismo, la cual fue realizada inicialmente por unos desesperados pasajeros. El balance final de la tragedia de este buque dejó un saldo de 25 muertos y 7 personas desaparecidas.

Posteriormente, y a tan solo un mes del naufragio antes mencionado, el crucero “Costa Allegra” perteneciente a la

naviera “Costa Cruceros” propietaria también del “Costa Concordia” sufrió un incendio en la popa, en la sala de generadores eléctricos, que lo dejó a la deriva a más de 200 millas al suroeste de las islas Seychelles, en el Océano Índico, a bordo se encontraban 636 pasajeros y 413 tripulantes, sin embargo no hubo víctimas que lamentar.

Recientemente, el buque de crucero “Thomson Majestic” sufrió un siniestro donde fallecieron cinco tripulantes y otros tres resultaron heridos, cuando realizaban un simulacro de salvamento, al romperse uno de los cables del bote salvavidas, el cual quedó colgando en vertical con sus ocupantes en su interior, hasta que se rompió el otro cable y el bote cayó desde una altura de 20 metros.

La frecuente ocurrencia de estos sucesos ha suscitado el cuestionamiento de la seguridad en dichos buques. La OMI como respuesta inmediata al naufragio del “Costa Concordia” decidió realizar reformas en el Convenio (SOLAS) a fin de elevar los niveles de seguridad de los pasajeros en los mismos.

Se debe admitir que la normativa constituye un mecanismo eficaz para elevar los niveles de seguridad, pero indubitablemente el factor humano, sigue siendo el desencadenante de estos accidentes. Considerando que la conducta humana ante una situación de emergencia no resulta predecible, se requiere un máximo nivel de adiestramiento de la tripulación a bordo de estos buques, así como la revisión exhaustiva del cumplimiento del mismo. Hacia esa dirección deben dirigirse mancomunadamente los esfuerzos de la OMI y la Asociación Internacional de Cruceros (CLIA) a fin de evitar la repetición de accidentes tan lamentables, que causan pérdidas humanas y materiales incalculables.

