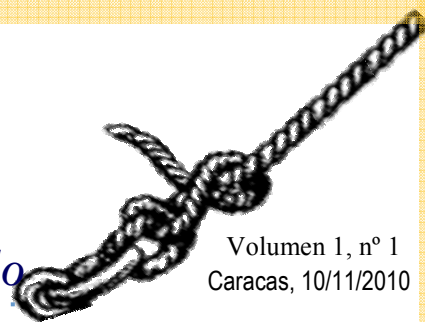




El Faro

Universidad Marítima del Caribe
Dirección de Investigación y Postgrado



Volumen 1, nº 1
Caracas, 10/11/2010

**El Boletín de la
Coordinación de Investigación**



Contenido:

La Situación Portuaria Nacional

Autor:
Prof. Marcos P. Pacheco

Transporte Aéreo como Factor de Desarrollo

Autor:
Prof. William Bracho

Energías Alternativas y su uso en Venezuela

Autor:
Prof. Antonio Herrera

El Buque y su Personalidad

Autor:
Prof. José Sabatino P.





Editorial

La Coordinación de Investigación de la Universidad Marítima del Caribe (UMC), se complace en presentar un boletín, dedicado a difundir el quehacer investigativo de nuestra universidad. Esperamos que "El Faro" cumpla con informar lo que los profesores y estudiantes hacen a través de la investigación y estimular a los articulistas que con su escritura, documenten e interpreten la actualidad del sector marítimo, tratando de llegar a un público interdisciplinario.

La Investigación Universitaria es una actividad que, junto con la docencia y la extensión, constituyen la esencia de la interacción de la universidad con la sociedad. Es mediante el conocimiento, la divulgación de sus productos y servicios que lograremos la consolidación de las líneas de investigación.

Esperamos recibir ayuda de todos, para la búsqueda de nueva información, útil e interesante. Indudablemente que para servirles con calidad, la información que nos suministren pasará por un comité de evaluación, que estará atento a los detalles y lo interesante, con tacto para ayudar a que los autores transmitan su mensaje al lector de manera efectiva.

Agradecemos a la Profesora Emma Peraza y a la TSU Paula Sánchez por la invitación para escribir en este boletín y por el tesón con el que han trabajado en este proyecto.

En este número, hemos contado además con la colaboración de los siguientes profesores: Marcos Pérez Pacheco, William Bracho, José Sabatino Pizzolante, Antonio Herrera.

Nuestra recompensa será producir algo nuevo y relacionarnos con un conjunto de lectores, en un gran abanico de disciplinas.

Prof. Mery Rosales O.
Coord. de Investigación

TIPS

LOS 17 PASOS SISTEMÁTICOS PARA INVESTIGAR

La investigación y en especial en las ciencias sociales y humanas sigue estos pasos:

1. Se determina en forma precisa el problema a investigar
2. Se establecen en forma concreta los objetivos verificables
3. Se estudian las teorías relacionadas con el tema elegido y las investigaciones similares
4. Se analizan los alcances y las implicaciones teóricas
5. Después de conocer el marco referencial se precisan los objetivos y se ajustan
6. Se debe definir si el estudio será descriptivo o bien evaluativo (relacionados con variables)
7. Se puede estudiar las opiniones y actitudes y se pueden explicar los motivos del asunto o los efectos de una situación
8. La investigación no debe implicar juicios de valor cuando se formulan las hipótesis
9. Formular las hipótesis o la posible solución que se espera encontrar o en todo caso generar una hipótesis nula
10. Se establecen con mucha claridad, variables empíricas a estudiar vinculadas con la teoría o el marco de referencia
11. La hipótesis pueden referirse a una sola variable (estudio descriptivo)
12. Se operacionalizan las variables
13. Se trabaja con muestras representativas del universo, pues es imposible o costoso hacerlo con la población total
14. La muestras pueden provenir de universos FINITOS o INFINITOS (mayor de mil elementos)
15. Se aplican las fórmulas para estimar el tamaño de la muestra bien sea para universos finitos o infinitos y para intervalos o proporciones
16. La muestra sería al azar simple o al azar simétrico
17. Se trabajan escalas, se codifica, se hacen tablas para análisis y los focos de hipótesis

Prof. Mery Rosales O.



Las Energías Alternativas y su uso en Venezuela

Autor: Prof. Antonio Herrera

Hoy en día, mucho se habla de la Energía: desde las visiones esotéricas en la cual se le da un poder sanador, hasta la visión científica y tecnológica que es la que compartimos e investigamos en nuestras universidades y centros de investigación. Pero en sí, la Energía no es más que la capacidad de cualquier cuerpo en el universo para realizar un trabajo. Es esa capacidad la que permite que ocurran todos, absolutamente todos, los procesos y fenómenos en el Universo. Y por supuesto, es lo que en gran parte permite que se de la vida en nuestro planeta.

Y es esa capacidad, la Energía, la que ha permitido el desarrollo de nuestra civilización a lo largo de la historia: hace un millón de años, como *Homo erectus* aprendimos poco a poco (unos mil años) a dominar el fuego; posteriormente, hace unos nueve mil años aprovechamos la fuerza animal para desarrollar las actividades agrícolas, y gracias a ello, pudimos aumentar la cantidad de energía que obteníamos de los alimentos, dejamos de ser nómadas, y así pudimos establecer las primeras civilizaciones. Luego, hace unos cinco mil quinientos años inventamos la vela, y mediante la fuerza de los vientos surgió el transporte marítimo. En la edad media, mediante los molinos, seguimos aprovechando la fuerza de los vientos para bombear agua y moler granos. Y a partir del siglo XVII, se realizaron las primeras máquinas de vapor, permitiendo a partir de los siglos XVIII y XIX el nacimiento de la revolución industrial, y la creación de muchos inventos: el buque a vapor, las locomotoras, el motor de combustión interna, la generación y distribución de electricidad. Y todo ello mediante la utilización de combustibles fósiles, primero con la madera, luego con el carbón para posteriormente utilizar al final del siglo XIX e inicio del siglo XX, el petróleo.

Desde el siglo XX y en la actualidad, nuestra principal fuente de energía son los combustibles fósiles (Carbón, Petróleo y Gas). A nivel mundial, más del 86 % de la energía es generada a partir de los combustibles fósiles, la cual utilizamos mayormente en las Industrias, el transporte, en consumo residencial y finalmente en el sector agropecuario. Esa dependencia por los combustibles fósiles ha traído a la humanidad diversos problemas, tanto económicos como geopolíticos, pero ya hay uno que realmente esta amenazando el mundo tal como lo conocemos hoy: el Calentamiento Climático Global. Cuando quemamos algún tipo de combustible fósil, liberamos a la atmósfera lo que hoy en día se denomina Gases de Efecto Invernadero (GEI), los cuales impiden que un creciente porcentaje de la radiación solar vuelva al espacio, aumentando en consecuencia la temperatura promedio mundial. Y si no

empezamos a remediarlo, ocurrirán grandes catástrofes, como el derretimiento de los polos, con el consecuente aumento del nivel de mar, grandes sequías en ciertas partes del planeta, y grandes lluvias e inundaciones en otras.

Es así como debemos volver, como al principio de nuestra historia como humanos, a utilizar otras fuentes de energía: el sol, los vientos, el movimiento de las aguas, el calor que emana de nuestro planeta. Y eso es lo que denominamos energías alternativas, aquellas cuyas fuentes son distintas a los combustibles fósiles, o que en su defecto no generen Gases de Efecto Invernadero.

Elas pueden ser clasificadas según su fuente, como Solar si es generada a partir del Sol, Eólica si es a partir de los vientos, Geotérmica si es a partir del calor que emana de la corteza terrestre, undimotriz si es partir del oleaje, mareomotriz si es generada a partir de las mareas. También tenemos como energías alternativas la nuclear (tanto de fisión como de fusión) así como la hidroeléctrica, aunque a pequeña escala, para evitar grandes impactos ambientales.



Y Venezuela, a pesar de ser un país petrolero, no debe pasar por alto la utilización de energías alternativas. Y sobre todo porque la naturaleza nos ha bendecido con incontables recursos para poder utilizar fuentes alternativas de energía. Tenemos, al ser un país tropical, extensas zonas con una gran radiación solar y vientos que nos permitirían potencialmente generar gran cantidad de energía eléctrica; tenemos numerosos cuerpos de aguas del cual hacer minihidroeléctrica, y una extensa zona marítima de la cual podríamos aprovechar el movimiento de sus aguas para obtener energía. Ya hay diversas iniciativas por parte del Ministerio de Energía y Petróleo, como el Plan de Desarrollo de las Fuentes Renovables de Energía, en el cual en su etapa inicial tiene planteado la construcción de Parques Eólicos en la Guajira, en Paraguaná, en el Estado Nueva Esparta, y en Chacopata, estado Sucre. También está el programa Sembrando Luz, el cual promueve la utilización de Energías Renovables como la Solar Fotovoltaica y la Eólica, sobre todo en zonas rurales donde no llega el tendido eléctrico nacional. Y también está la Misión Revolución Energética, la cual promueve el ahorro de energía mediante la utilización de luminarias y artefactos que presentan una gran eficiencia energética. Y lo más importante, ya varias Instituciones, entre ellas nuestra casa de estudio, están realizando Investigaciones en Energías Alternativas, sobre todo en el desarrollo tecnológico, ya que, después de todo, el Sol, los vientos y el agua han existido durante mucho tiempo, y lo que le ha permitido a lo largo de la historia a la humanidad aprovecharlo, es el surgimiento o invención de una nueva tecnología que sea capaz de explotarlo.



El Transporte Aéreo Como Factor de Desarrollo

Autor: Prof. William Bracho



Es importante señalar que en Venezuela los costos más importantes asociados a la operación del servicio aéreo están controlados por el Estado, situación que se materializa en el suministro de combustible a través de un monopolio estatal; el establecimiento de las tasas de aeropuertos, de navegación y administrativas que deben pagar cotidianamente las líneas aéreas para la prestación del servicio; y la fijación de impuestos, aranceles de importación y contribuciones especiales que deben pagar las líneas aéreas. Adicionalmente el Estado ajusta anualmente el valor de la Unidad Tributaria, moneda virtual utilizada como referencia para el pago de impuestos, tasas y contribuciones, con lo cual indexa parcialmente sus ingresos.

Las recientes medidas económicas tomadas por el Ejecutivo Nacional en relación la tasa de cambio aplicable para la adquisición de divisas destinadas a las importaciones y pagos de servicios prestados en el extranjero, impactan severamente la estructura de costos de las empresas aéreas, debido a que los equipos, componentes y partes que se utilizan en las aeronaves de transporte, son importadas y muchos de los servicios tecnológicos que apoyan la navegación internacional y el transporte comercial se pagan a empresas proveedoras en el exterior en dólares (servicios de reservaciones, de soporte de mantenimiento, entrenamiento recurrente de pilotos, entre otras.). Además, el aumento del precio de combustible de aviación Jet A-1 en un 120%, anunciado recientemente por la empresa petrolera estatal PDVSA-Deltaven, hace necesario que las bandas tarifarias nacionales sean ajustadas para que las líneas aéreas puedan generar el flujo de caja suficiente para encarar los nuevos volúmenes de costos. Sin embargo, un aumento significativo de las tarifas para ajustarlas a los nuevos costos también conllevará a una importante caída de la demanda, por lo que es importante que el estado considere la condición de servicio público del transporte aéreo y evalúe la necesidad de revisar tales aumentos para evitar una dislocación económica en esta tan importante actividad para el desarrollo de nuestra Venezuela, y simultáneamente dar cumplimiento a lo establecido en la nueva "Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo" publicada en G.O. N° 5933 Extraordinaria de fecha 21-10-2009, que en su Art. 15 dispone: "La Autoridad Aeronáutica establecerá, en coordinación con los transportistas aéreos, oída la opinión de los usuarios y usuarias, un sistema de bandas donde las tarifas correspondientes al servicio de transporte aéreo de pasajeros y pasajeras, sean ajustadas periódicamente en acuerdo a la estructura de costos, en consideración a los planes y programas del Estado en lo atinente a la inclusión social e impacto económico."

El transporte aéreo es parte de las diversas actividades que comprenden la aeronáutica civil, y que como tales, han sido declaradas de utilidad pública por nuestra Ley de Aeronáutica Civil en su Art. 4°; asimismo, la ley en su Art. 62 establece la condición de "Servicio Público" para este servicio al expresar: "La prestación del transporte aéreo comercial tiene el carácter de servicio público y comprende los actos destinados a trasladar en aeronave por vía aérea, a pasajeros, carga o correo, de un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación y con fines de lucro."

Esta connotación es de suma importancia para el análisis y tratamiento que se haga de dicha prestación, ya que el Estado parte de la premisa de que el transporte, siendo una actividad estratégica para éste, está reservado en cuanto a su explotación, pero puede ser otorgado en concesión a particulares bajo unas condiciones que establece la propia ley y el texto del documento de concesión. A nivel nacional, la concesión se materializa con la entrega por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil –INAC-, del Certificado de Explotador de Aeronaves –AOC- a una línea aérea, el cual incluye las diferentes rutas que podrá servir dentro del territorio nacional para las cuales la Autoridad Aeronáutica en nombre del Estado establecerá horarios, frecuencias y condiciones generales a cumplir, incluidas las tarifas fijadas en forma de bandas, para que puedan ser aplicadas con restringida discrecionalidad en las temporadas de alta y baja temporada. La actividad está super regulada, por lo que cada operación que requiera realizar el transportista y que no se encuentre detallada dentro del documento de especificaciones operacionales que se entrega como parte de la concesión conjuntamente con el AOC, requerirá de una autorización especial y puntual por parte de la autoridad.

En el ámbito internacional, esta concesión se materializa no sólo con la previa existencia de la concesión como explotador de aeronaves, AOC, sino también con la emisión de una autorización especial que los Convenios Bilaterales de Transporte Aéreo denominan "Designación del Estado Parte".

El transporte aéreo ayuda a mantener interconectadas de forma permanente las principales ciudades de un país, permitiendo el tráfico de personas y de mercancías que se mueven por motivaciones comerciales, gubernamentales, familiares y turísticas. La construcción de aeropuertos y el establecimiento de aerovías que permitan el establecimiento de nuevas rutas de transporte aéreo, fomentan el intercambio entre las regiones y hacen posible para el Estado y los particulares, la presencia en destinos poco accesibles por vía terrestre o acuática. El desarrollo de nuevas rutas de transporte aéreo internacional permiten a Venezuela estrechar sus vínculos políticos y económicos con otras naciones, en especial las relacionados con el comercio exterior y el turismo.



La Situación Portuaria Nacional

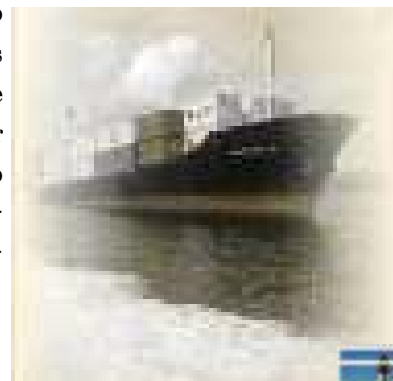
Autor: Prof. Marcos Pérez Pacheco

Es momento de reflexionar profundamente sobre lo que está sucediendo en los puertos nacionales; a partir del proceso de recentralización de los Puertos Públicos de uso Público, en un inicio a través de la Comisión de Reversión y posteriormente con la creación de Bolivariana de Puertos S.A. (BOLIPUERTOS). Los primeros puertos afectados por la decisión gubernamental: Puerto Cabello, Maracaibo, El Guamache y La Guaira centran este último que ya se encontraba en manos de la empresa estatal Puertos del Litoral (PLC) bajo un régimen especial. Cada Comisión de Reversión tuvo cierta autonomía que le permitió evitar el fracaso al cual muchos apostaron al principio; sin embargo, dentro de esa misma autonomía se comenzó a visualizar lo que se avecinaba.

Bajo esa premisa, Maracaibo asumió casi que de manera inmediata el control de patios y almacenes dejando de lado a la empresa privada que ejercía las operaciones desde 1.992, lo cual representaba ingresos importantes para las arcas del Estado Zulia. En el caso del Guamache por el pequeño volumen de carga que maneja, se hizo casi insignificante este cambio; solo afectó de manera directa los ingresos de la Gobernación del Estado Nueva Esparta. Sin embargo, Puerto Cabello que se mantuvo conservador, manteniendo las cifras estables y conservando el clima de confianza en los operadores, sufrió los embates de la toma de almacenes y patios el 31 de julio de 2.009, por decreto publicado en la Gaceta Oficial 39.231, sin una planificación previa, obviando la relevancia que representa este terminal marítimo para el país, dado el volumen de mercancías de importación, exportación y tránsito que por allí pasan. El personal de dirección colocado por la dirigencia de BOLIPUERTOS totalmente foráneo, adolece de conocimiento amplio y marcado del tema portuario, y desplazó al recurso humano natural, tanto propio como el captado por la Comisión de Reversión, con años de experiencia, en quienes el estado venezolano ha invertido mucho tiempo y dinero en su capacitación y adiestramiento.

Esto trajo para el Puerto de Puerto Cabello, el más importante del país, las siguientes consecuencias: incremento en los fletes marítimos para y desde Venezuela, una merma en la eficiencia de las operaciones portuarias (TPH= Toneladas por horas movilizadas, CPH= Contenedores por horas movilizadas, entre otros), amplitud y variación en las tarifas por almacenaje de las mercancías, congestionamiento portuario, la inestabilidad laboral para obreros y empleados administrativos de las almacenadoras y patios, falta de inversión en la infraestructura colocando algunos puestos de atraque en condiciones de riesgo, inoperatividad de maquinarias y equipos por bajo, casi inexistente mantenimiento preventivo y correctivo, el retroceso en la seguridad industrial, y todo esto se ha venido convirtiendo en inflación por un lado, desempleo, disminución de las exportaciones no tradicionales y detención del aparato productivo.

Aún hay tiempo para recapacitar, buscando una mejor salida por la vía del consenso y participación de los involucrados en la actividad portuaria, que no sería más que la creación de empresas mixtas, con armónica participación del Estado y la Empresa Privada, de manera tal que permita desarrollar nuestros puertos, esto a su vez acompañado del Plan Rector Local y Nacional Portuario impulsado por la autoridad acuática nacional, que en consecuencia ubique a nuestro país en un sitio de calidad y buen servicio, en este sector tan importante para la economía nacional. El país lo demanda y estamos seguros que puede convocar a su mejor activo, su talento profesional y comprometido, para alcanzar esta meta.



El Buque y su Personalidad

Autor: Prof. José Sabatino Pizzolante

El concepto del buque mismo como garantía de obligaciones descansa sobre dos elementos: la *Teoría de la Personificación del buque*, conforme a la cual el buque en una acción *in rem* es considerado como un verdadero demandado con derechos y obligaciones; y los *privilegios marítimos*, los cuales cumplen la función de reforzar el crédito del buque, ya que el acreedor sabe que su crédito goza de un privilegio que sigue al buque con independencia de su titular. De aquellas dos, la *Teoría de la Personificación del buque* resulta fundamental para comprender el alcance y justificar la existencia de la acción *in rem*, esto es, una acción directa contra la cosa. Considerado por algunos doctrinarios como una mera ficción legal, la verdad es que numerosa resulta la jurisprudencia emanada de las cortes norteamericanas que lejos de considerar dicho concepto como una mera ficción legal, lo han considerado como el fundamento de la acción *in rem* tan propia del derecho marítimo.

La lectura de algunas decisiones sobre el concepto de la personificación del buque, tomadas de un excelente trabajo de Alex T. Howard, Jr. titulado *Personification of the Vessel: Fact or Fiction?*, publicado en el Journal of Maritime Law and Commerce, reafirma su importancia, siendo bien ilustrativo lo señalado por la Corte Suprema de EE.UU., en el caso Tucker vs. Alexandroff: "Una nave nace cuando es botada al agua, y ella vive tanto como su identidad es preservada previo; a eso, ella es un mero cúmulo de madera y hierro -una pieza ordinaria de propiedad personal...

Con su bautismo ella recibe su nombre, y desde el momento en que su quilla toca el agua, es transformada y llega a ser un sujeto de jurisdicción marítima. Ella adquiere una personalidad propia; llega a ser competente para contratar, y es individualmente responsable por sus obligaciones, sobre las que ella puede demandar en nombre de su propietario, y ser demandada en su propio nombre".

Para aquellos que como el suscrito estamos convencidos de lo fundamental que resulta la Teoría de la Personificación del buque para la cabal comprensión del ejercicio de la acción *in rem*, creo les agradaría conocer a título de curiosidad que no sólo el buque tiene una personalidad sino, además, de que "ÉL" después de todo es "ELLA", al menos para los anglosajones quienes al referirse al buque lo hacen utilizando "SHE", es decir, "ELLA". Hay un jocoso texto en Inglés titulado *Why a ship is called she* (Por qué un buque es llamado Ella) y en el que en una traducción libre e incompleta que hemos hecho, se lee: "Un buque se llama "Ella" porque siempre hay un gran bullicio a su alrededor, siempre hay una cuadrilla de hombres cerca de ella, se necesita mucha pintura para mantenerla bonita; no es el gasto inicial lo que arruina, sino el mantenimiento; se necesita un hombre experto para conducirla correctamente; y sin ese hombre al timón, ella es absolutamente incontrolable..."

TIPS

La Universidad Marítima del Caribe a las féminas en el año 2000 abrió sus puertas para que realizaran Estudios Náuticos, otorgándoles el Título de Ingenieras Marítimas / Oficiales de Marina Mercante



Editado por la Coordinación de Investigación y Postgrado
Coordinación y Diagramación
Abg. Emma Peraza, T.S.U Paula Sánchez
Dirección: Tercera Avenida con Décima Transversal de los Palos Grandes
www.umc.edu.ve
(0212) 285 - 26 - 29

