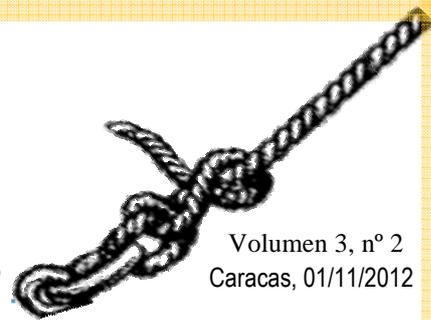




El Faro

Universidad Marítima del Caribe
Dirección de Investigación y Postgrado



Volumen 3, n° 2
Caracas, 01/11/2012

El Boletín de la
Coordinación de Investigación



Faro Punta Macolla, Península de Paraguaná
Estado Falcón



Contenido:

Bautizo de Libros

**Golfo de Guinea: Navegar
Bajo Amenazas**

Autor:
JM Miguel García Pérez

¿Medicina Marítima?

Autora:
Prof. María Rodríguez

La M/n Selandia

Traducido por:
Prof. Pedro Lozada

**El Naufragio de
"El Pamir"**

Autor:
Prof. Pedro Lozada

**La Cultura de la
Seguridad Marítima**

Autor:
Prof. Gustavo Omaña



Puerto de Puerto Cabello



Editorial

La Marina Mercante y las actividades conexas representan un universo complejo que incluye puertos, transporte marítimo, servicios a los buques, dragado y mantenimiento de canales, industria naval, seguridad marítima, búsqueda, rescate y salvamento, marina deportiva, pesca, y educación, entre otras; algunas de ellas tienen un importante desarrollo en nuestro país y muchos problemas que resolver, otras, necesitan más apoyo gubernamental, más investigación, más discusión o quizás un marco legal más adecuado que les permita levantar anclas y navegar hacia un futuro mejor. Con más de 3.000 Km. de costas, la mayoría de ellas en el mar Caribe, Venezuela debería tener un importante transporte de cabotaje, y un moderno transporte marítimo internacional que nos provea de conectividad con los principales puertos del mundo y con los mercados vecinos, incluyendo ese rosario de islas que conforman países y territorios de ultramar, y que tenemos justo al norte de nuestras costas. En este sentido, hay que trabajar para que la flota mercante nacional crezca y guarde proporción positiva con los altos volúmenes de exportación petrolera y de importación de alimentos y materias primas. Las “autopistas marítimas”, que ya son una positiva realidad en varios continentes, deben también definirse en nuestro territorio, ya que con ellas vendrá el desarrollo de nuevos puertos y terminales de ferrys, de más especialización en disciplinas de la gente de mar y de los ramos conexos, de más investigación de mercado, de más negocio marítimo; acá tenemos todas las condiciones para realizarlas. La marina deportiva puede convertirse en una alta generadora de trabajo e ingresos para Venezuela, si comprendemos que miles de yates y otras embarcaciones menores de todo el Caribe y sur de los Estados Unidos, buscan en estas latitudes refugio, mantenimiento, y protección contra los huracanes durante varios meses del año. La industria naval también puede potenciarse a través de la construcción de embarcaciones de transporte, de pesca y de recreación. El turismo de cruceros puede tener futuro y hasta bandera venezolana, pero requiere de la puesta en valor de nuestros atractivos turísticos y de la construcción de muelles y terminales apropiados que puedan competir con los de los países vecinos. En fin, el desarrollo de la Marina Mercante y de las actividades conexas, es algo posible y eventualmente prometedor, pero se requiere de un importante esfuerzo entre gobierno, académicos, empresarios, legisladores y la gente del mar.

En esta nueva publicación del Boletín virtual “El Faro”, tendremos la oportunidad de disfrutar de interesantes artículos relacionados con la seguridad marítima, los problemas de piratería que afectan a ciertas áreas de navegación, la medicina marítima y la historia de los primeros modernos buques de pasaje. Estamos seguros que serán de su agrado.

Prof. William Bracho Rojas
Abg. Esp. en Derecho de la Navegación y Comercio por Agua



“Golfo de Guinea: Navegar Bajo Amenazas”

Autor: J/M Miguel García Pérez

E-mail: arbisagua@gmail.com

El Golfo de Guinea se extiende ante una vasta zona del África Ecuatorial, sobre el Océano Atlántico, teniendo una gran cantidad de países ribereños, como lo son Ghana, Costa de Marfil, Togo, Benín, Nigeria, Camerún, Guinea Ecuatorial, Angola y la República Democrática del Congo. Los puertos de estas naciones reciben productos manufacturados e hidrocarburos refinados. Hay países como Nigeria y Angola, que son importantes exportadores de petróleo y gas natural.

El Golfo de Guinea presenta una serie de amenazas a los buques que transitan sus aguas, en especial aquellos que se acercan o recalán cerca de la costa o en zonas portuarias. Desde la década de 1980, se registran con frecuencia casos de robo de mercancías e inclusive, el secuestro de buques con la intención de robar su carga. Este fenómeno es particularmente referido a buques tanqueros que transportan productos refinados de alto valor comercial y que pueden ser comercializados directamente por las organizaciones delictivas que se dedican a estas actividades.

El incremento de los casos de secuestro de buques tanqueros bajo esta modalidad, ha forzado la implementación de medidas de prevención, a fin de

salvaguardar la vida de la tripulación, así como la carga y el buque mismo.

Entre estas medidas se pueden mencionar las siguientes: El buque que transite por el Golfo de Guinea con destino a algún puerto en dicha zona, navegará lo más lejos posible de la costa, evitando las áreas cercanas a Togo, Benín y Nigeria. Las comunicaciones se limitarán estrictamente a aquellas realizadas por escrito a través de correo electrónico. Se evitarán las comunicaciones radiales que den cuenta del destino del buque, la naturaleza de su carga, así como nacionalidad de su tripulación y su Armador. El Dispositivo de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés) debe ser apagado, a fin de evitar la identificación del buque por parte de los radares de posibles atacantes. Durante la navegación, el Oficial de Navegación mantendrá especial vigilancia para detectar pequeñas embarcaciones, pero también en la presencia de buques más grandes con comportamiento sospechoso, que puedan estar siendo usados como buques-nodriza por parte de posibles atacantes.

Desafortunadamente, en el momento actual, las tripulaciones que transitan con sus buques en esta zona, están desprovistas de cualquier tipo de protección externa. La presencia de las autoridades locales en el área es prácticamente inexistente. Por tal motivo, se deben extremar las actividades y tareas de tipo preventivo, a fin de evitar eventos penosos y potencialmente trágicos.

TIPS

En Gaceta Oficial N° 40.016 (26/09/2012) se publicó la Providencia Administrativa N° 363 sobre aguas de lastre, emanada del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, perteneciente al Ministerio del Poder Popular para el Transporte Acuático y Aéreo.



Faro

¿Medicina Marítima?

Autora: Dra. María M. Rodríguez

E-mail: rodriguez140@hotmail.com

La Medicina marítima es una rama de la medicina ocupacional que viene desarrollándose en los países del primer mundo, específicamente en España. Sus inicios se sustentan en los diplomados que se dictan en la Universidad de Rovira & Virgili de Barcelona, convirtiéndose en poco tiempo en ESPECIALIDAD, al punto de que actualmente se están dictando los programas de especialistas en otros países como Francia, Noruega, Portugal entre los más destacados.

La especialidad nace por la inquietud de un grupo de profesionales en medicina, quienes después de varias conversaciones, deciden fundar la (ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE MEDICINA MARÍTIMA) IMHA, que a su vez es asesora de la OMI (ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL) en materia de salud de la gente de mar, dando como resultado los parámetros internacionales bajo los cuales se realizan las certificaciones de la gente de mar en la actualidad; con el fin de salvaguardar la salud de los marinos en relación con su medio de trabajo.

Los especialistas en Salud Marítima, denominación que los acredita, deben tener conocimiento de las labores a bordo, sus riesgos y estos aplicados a los convenios internacionales marítimos, reconocer cuándo un marino presenta riesgos de alterar su equilibrio bio-psico-social que repercutiría en la alteración de su salud.

En Venezuela se cuenta con un grupo selecto de Especialistas que son pioneros en América Latina, y que seguidos por Panamá y Nicaragua, velan por la condición de salud del

individuo y mantienen un seguimiento a fin de evitar que se vea deteriorada su condición. Esto se logra a través de los exámenes de laboratorio, físicos, audiometrías, exámenes visuales y un buen interrogatorio que culmina en un documento hoy por hoy, Legal y, que se denomina HISTORIA CLINICA.

Muy pocas personas imaginan que existen estos especialistas, como también no pueden imaginar las variadas patologías que se han diagnosticado a tiempo, con resultados satisfactorios para el paciente, así como, otros que requieren atención inmediata para su control y tratamiento; como por ejemplo la detección del virus HIV, son muchos los casos que se han presentado en la declaración de salud que con carácter de obligatoriedad tienen que realizar los capitanes a su llegada a puerto, donde han quedado al descubierto casos como el sucedido en Puerto Ordaz en el año 2004, en un buque comandado por un Capitán de nacionalidad rusa, quien en su declaración de salud indica que no hay ningún tripulante enfermo o con síntomas de alguna patología. Posteriormente, tres días después de realizar su atraque en costas venezolanas, el mencionado capitán es trasladado de emergencia a una clínica de la localidad, falleciendo con diagnóstico de Malaria, ¿por qué mintió en su declaración? La malaria no se desarrolla de manera tan intempestiva.

Otro caso se produjo en un remolcador, donde las condiciones de trabajo y el stress al que estaba siendo sometido el marino le desencadenaron un infarto al miocardio, que ameritó traslado inmediato donde luego de



ser evaluado y diagnosticado, se le coloca un marcapaso bilateral y es calificado por el seguro como discapacitado, por lo que no puede laborar al menos en el ámbito marítimo por el resto de su vida. Esto sucede cuando se dan las condiciones que generan una “tormenta perfecta”, ya que confluyen una serie de riesgos que presenta el individuo, según el historial clínico entre los que se pueden encontrar los siguientes hallazgos tenemos: obesidad, tabaquismo y sedentarismo con antecedentes familiares de hipertensión arterial, es el conjunto de componentes que se suman a un stress laboral desencadenando lo antes expuesto.

Esto no sólo ocurre durante sus labores, pues en la consulta para la obtención del Certificado Médico Marítimo, se diagnostican Daltónicos en sus diversos grados, los más frecuentes son daltónicos al rojo puro, los que identifican el rojo y verde pero no pueden separarlos en las cartas de Snell (estudios específicos para el daltonismo). Igualmente se ha determinado Hipoacusia con el examen de la audiometría especialmente en trabajadores del área de maquinas, ¿qué hacemos en estos casos? Indicar la necesidad del uso de los protectores auditivos para reducir la exposición a los altos

niveles de ruido o en caso de ser marinos ordinarios certificarlos a otras áreas del buque donde su exposición sea nula o muy baja.

Es por lo que las “DIRECTRICES INTERNACIONALES PARA LOS RECONOCIMIENTOS MEDICOS DEL MARINO PREVIO AL EMBARQUE Y PERIODICOS”; son claras en las recomendaciones para la certificación y esto debe ser extendido a los aspirantes a ingresar a las universidades marítimas del país y del mundo con la finalidad que los mismos no presenten patologías restrictivas es decir patologías incompatibles para el desempeño de sus labores a bordo.

Finalmente, es imperativo expresar la necesidad de que las autoridades competentes inciten a otros colegas a ingresar a este bello mundo en bienestar de la gente de mar y a remitir a los marinos a los médicos especialistas que, realmente son los conocedores de los riesgos a los cuales se van a exponer y así orientar el la mejor solución para el desempeño de sus actividades.



Bautizo de Libros



Con la finalidad de divulgar las investigaciones generadas en la UMC, la Coordinación de Investigación celebró el día Jueves 02 de Agosto el Bautizo de los Libros: “Influencia de la Globalización sobre las Líneas Navieras de Servicio Regular en la República Bolivariana de Venezuela”, elaborado por la Prof.(a) Rosana Salama y “La Escuela Náutica de 1811 y su Tiempo”, elaborado por el Prof. Alexi Marcano respectivamente, quienes cuentan con gran experiencia y conocimiento sobre el área.



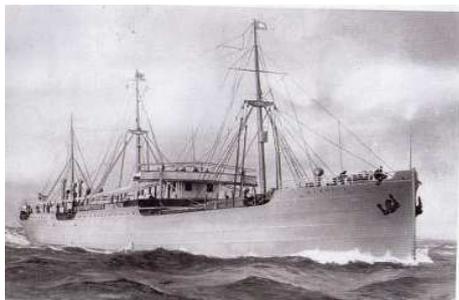
En el evento se contó con la presencia del Prof. Carlos Ramírez A., Director de Investigación y Postgrado que conjuntamente con la Prof. Mery Rosales, Autoridades Académicas y Familiares compartieron una grata mañana.



La M/n Selandia

Traducido por: Prof. Pedro J. Lozada

E-mail: pejolo@yaho.com

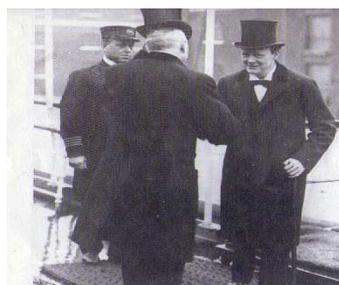


Una foto del Selandia publicada en una revista de la época. "...la más perfecta obra maestra marítima del siglo que comienza." según dijo Winston Churchill al visitarlo.

El 17 de febrero de 1912 –hace un siglo- Burmeister & Wain entregó a la Denmark's East Asiatic Co., la M/n "Selandia" primer buque propulsado por un motor Diesel. La historia comenzó en 1893, cuando el ingeniero Ivar Knudsen conoció que Rudolf Diesel había publicado lo relativo a la teoría de su famosa máquina. Knudsen interesó a B & W en la invención y le enviaron a Alemania a observar el desarrollo del invento. Como resultado Diesel cedió los derechos de construcción a Burmeister & Wain en 1898, que exitosamente fabricó la primera máquina Diesel, el B&W N° 1, en 1904.

De inmediato Knudsen se propuso construir un motor para la propulsión de buques, lo que concreta en 1909 cuando East Asiatic Co., le invitó a presentar sus hallazgos y como resultado B&W firmó contrato para construir dos buques propulsados a motor.

El Selandia, construido en Copenhague y botado el 17/02/1912 zarpó y arribó a Londres el 27 de febrero despertando extraordinario interés. Uno de sus distinguidos visitantes fue el Ministro de la Marina Winston Churchill, quien expresó su deseo de "congratular a Dinamarca, la vieja nación marinera que nos muestra el camino a tomar para liderar el desarrollo de una nueva era en la Marina Mercante. Este nuevo buque es la más perfecta obra maestra marítima del siglo que comienza". Tal fue el éxito y la satisfacción del cliente, que ordenó otros dos buques de 10.000 toneladas con motores de 3.000 HP.



El fundador de la East Asiatic Co. H.N. Anderson, recibe a Winston Churchill, Ministro de la Marina Británica, a bordo del Selandia en Londres, el 1° de Marzo de 1912

El Selandia partió de Londres a Bangkok, vía Canal de Suez. No faltaron problemas en la extensa travesía, reportados de inmediato a Copenhague vía telégrafo inalámbrico -otra novedad en práctica- para las modificaciones a realizar en el "Fionia", buque gemelo del Selandia, en construcción.

El Selandia sirvió en forma consecutiva la ruta entre Escandinavia y Asia. Luego de los 12 primeros años de servicio, con más de 600.000 millas náuticas navegadas, el Jefe de Máquinas reportó que el motor B&W posiblemente sería más duradero que el casco del buque. Treinta años después de su viaje inaugural, encalló en la costa japonesa el 30 de Enero de 1942, se partió en dos y se hundió sin pérdida de vidas que lamentar.

Resumen de artículo tomado de la revista DIESEL FACTS N° 2/2007



El Naufragio de “EL PAMIR”

Autor: Prof. Pedro J. Lozada

E-mail: pejolo@yaho.com

“EL Pamir”, un velero que servía de Buque-Escuela de la Marina Mercante Alemana desde inicios de la década del 50 del pasado siglo, naufragó en aguas del Atlántico bajo el azote del huracán Carrie poco después del mediodía del 21 de septiembre de 1957, llevando a las profundidades del océano los cuerpos de 80 marinos entre los que figuraban 51 cadetes de la última promoción mercante germana y otros 29 tripulantes, incluido el Capitán, Johannes Diabitsch y sus oficiales.

El Pamir era un velero de cuatro mástiles con una eslora cercana a los 97 metros y algo más de catorce metros de manga. El palo mayor medía 51 metros y a velas desplegadas lograba 14 nudos de velocidad. Había sido construido en 1905 y su destino al iniciar su vida marinera era transportar Nitrato de Sodio desde Chile.

El periplo de su viaje fatal se inició en Hamburgo con destino a Buenos Aires y regreso. Llevaba consigo un total de 86 hombres, los 51 cadetes en promoción y 35 tripulantes.

Había cargado en Buenos Aires, donde ocurría una huelga de estibadores, por lo que el cargamento, que debió ir en sacos, fue embarcado a granel en las bodegas del buque. El azote del ciclón hizo correr la carga y tomar una eslora que desestabilizó la embarcación y provocó el hundimiento de la nave a pleno mediodía del Equinoccio de Otoño en el hemisferio norte.

Durante nueve días se buscaron sobrevivientes. Tres días después de la tragedia, el 24 de septiembre se rescataron cinco naufragos que narraron la odisea vivida, entre ellos Karl Dummer, ayudante de panadería, quien informó que se habían repartido en dos grupos. Al día siguiente fue rescatado un segundo bote del Pamir en el que había un solo hombre, Gunther Hasselbach, que resultó el sexto y último sobreviviente de la tragedia.

En noviembre de ese mismo año 57 embarqué en la M/n Guárico --buque recién adquirido por CAVN-- como Cadete de Máquinas. Era mi segundo destino como oficial aprendiz. Hice muy buenas migas con el Primer Oficial, Pedro Alberto Salas Piñerúa (qepd) recientemente fallecido en Puerto Ordaz. En una sobremesa y después de escuchar algunas obras de Thaikowsky en el tocadiscos de a bordo, surgió el caso del Pamir.

Salas sabía que la M/n Guárico había sido testigo telegráfico de la tragedia cuando venía de Europa en viaje inaugural con pasavante y figuraba con su nombre sueco original, “Mette Skou”. Puesto el tema a discusión, Salas dijo: “Veamos la bitácora del viaje”

Dicho y hecho, el Mette Skou daba cuenta del terrible huracán y los radios recibidos de El Pamir, pidiendo auxilio. Poco después de la una del mediodía del fatídico día enviaron un último S.O.S.

---Situación desesperada... Fue su última comunicación...



La Cultura de la Seguridad Marítima

Autor: Prof. Gustavo Omaña Pares

E-mail: gaopar@gmail.com

Desde una perspectiva tecnológica, la historia de la navegación y de las normas que la han regulado se puede dividir en tres etapas, todas relacionadas con avances tecnológicos, a saber: el período de navegación sin brújula, el de navegación con brújula y el de navegación con propulsión mecánica. A su vez, el desarrollo tecnológico ha dado pie a una serie de normas, procedimientos y principios orientados a prevenir los sucesos de mar y procurar preservar la vida humana y los bienes durante la navegación. Este conjunto de normas, procedimientos y principios se ha sintetizado en el concepto de Seguridad Marítima.

Así, la Seguridad Marítima, deviene en un aspecto fundamental de la cultura marítima moderna y, en tal sentido, es imprescindible que los centros de formación de estudios especializados, tanto de pregrado como de postgrado, asuman que su enseñanza va más allá de la identificación de las competencias necesarias para cumplir con los

estándares establecidos nacional e internacionalmente y que diseñen sus programas para que la idea de la Seguridad Marítima se incorpore al pensamiento integral de todos aquellos que participan en la aventura marítima pues la Seguridad Marítima implica una corresponsabilidad que corresponde en todo momento a la Autoridad Acuática, a los armadores y a los capitanes y demás miembros de las tripulaciones.

En este orden de ideas, la Seguridad Marítima constituye tanto un ideal como un presupuesto indispensable para alcanzar el objetivo de la navegación segura, la cual puede alcanzarse y las universidades que forman recursos humanos para el sector deben lograr que tanto sus estudiantes como sus profesores asuman el concepto como fundamental en todo el proceso de formación de recursos humanos y no como un contenido más. Por esta razón, debe estimularse la investigación, publicación y realización de eventos académicos orientados a profundizar el estudio de esta materia.

TIPS

Faro Punta Macolla

En 1984 se elimina el sistema de alimentación de la lámpara a través de gas acetileno por energía solar, con lo cual se logra ampliar el alcance de la señal a 15 millas náuticas, logrando así un alcance de señal de 20 millas náuticas.

Editado por la Coordinación de Investigación y Postgrado
Coordinación: Msc. Emma Peraza,
Diagramación: T.S.U 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

