

PORTADA

**INSTITUTO UNIVERSITARIO DE LA MARINA MERCANTE
ESCUELA DE ESTUDIOS SUPERIORES DE LA MARINA MERCANTE
DIRECCION DE POSTGRADO**

DIRECTOR

Miguel López García

SUBDIRECTOR

Henry Rosales

COORD. ACADEMICO

José Gaitán

COORD. DE INVESTIGACION

Mery Rosales O.

COORD. DE EXTENSION

Maritza Molina

COORD. DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD

Pedro Rodríguez Sivira

COORDs. DE PROGRAMAS DE POSTGRADO

Argelis Rojas

Pedro Rodríguez Sivira

Enrique Durán

José Gaitán

EDITORIAL

Los problemas y enormes dificultades que nuestro país afronta para alcanzar el desarrollo sostenible, nos plantean un reto de proporciones históricas que, lejos de amedrentarnos, constituyen el acicate necesario para emplear todo nuestro potencial creador e innovador para hacer frente a la crisis, superarla y capitalizarla hacia el porvenir. El éxito competitivo internacional, al decir del Profesor Michel E. Porter, se logra en buena medida gracias a la existencia de numerosos obstáculos que deben ser superados. Lo fácil no motiva a innovar.

En años recientes hemos asistido a la paulatina desaparición de nuestra industria del transporte marítimo internacional, caracterizada por el cierre de muchas empresas navieras y el éxodo de nuestra Flota Mercante Nacional hacia los registros de conveniencia. El sector está abierto por completo a la férrea competencia de las navieras transnacionales, cuya capacidad de respuesta frente a las exigencias de los clientes representa un escollo casi insalvable para las empresas navieras locales. En medio de esa aguda crisis, sólo aquellas empresas que tengan la capacidad de reorientar su estrategia de negocios y tengan las agallas de llevarla adelante tendrán alguna posibilidad de supervivencia. La formación y el adiestramiento de recursos humanos altamente competentes constituye, a ese respecto, la clave para el éxito de la reorientación del negocio naviero.

La Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, fiel a su tradición de excelencia en formación de recursos humanos de cuarto nivel para el sector de la Marina Mercante Nacional, pone al servicio de la comunidad marítima en general la Revista DOCTUM, publicación institucional de investigación y postgrado, llamada a llenar el vacío de medios científicos informativos que demandan los docentes, investigadores y profesionales de la Marina Mercante. ¡Disfrútenla!

Miguel López García

DOCTUM

Revista Marítima Venezolana de Investigación y Postgrado
Volumen 1, No. 1, Julio de 1998

DIRECCION

Miguel López García

COORDINACION GENERAL

Mery Rosales Ovalles

CONSEJO EDITOR

- Comisión de Arbitraje-

Mery Rosales Ovalles

Miguel López García

José Gaitán Sánchez

Argelis Rojas Lugo

Rafael Cárdenas Torres

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

CORRESPONDENCIA:

Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.
Coordinación de Investigación.
3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Chacao,
Dpto. Federal, 1060 - 027, Venezuela.

Depósito Legal: pp 86-0282 / Copyright: EESMM / ISSN:1315-429X

Diseño y Diagramación: NeoAnálisis, C.A.

Impreso en Venezuela por Artes Gráficas, C.A.

NORMAS PARA LA PUBLICACION DE TRABAJOS

- 1º Se recibirán para su publicación artículos que constituyan el producto de una investigación finalizada, propuestas de modelos e innovaciones para el sector marítimo, tesis de grado y trabajos de ascenso.
- 2º Todo artículo será sometido a un proceso de arbitraje.
- 3º Los artículos podrán tener un mínimo de 15 y un máximo de 30 cuartillas a doble espacio.
- 4º La primera página del artículo deberá contener: título del artículo, nombre del autor, el organismo a que pertenece, dirección postal y número de teléfono del autor.
- 5º Cada artículo debe ser precedido por un resumen entre 100 y 200 palabras de extensión, el cual contendrá: título, nombre del autor(es), institución a la cual pertenece, el propósito del trabajo, la metodología utilizada y las conclusiones más relevantes. De ser posible, agregar una versión en inglés. Al final deben incluirse las palabras claves o descriptores del artículo.
- 6º Los trabajos deben presentarse a doble espacio en hojas de tamaño carta, con su respaldo en diskette, formato 3¼. Utilice procesador de palabras Microsoft Word para Windows.
- 7º Para la redacción, presentación de tablas y gráficos, citas, señalamientos de autores, referencias bibliográficas, ajustarse a las especificaciones de las Normas APA.
- 8º Los trabajos deben enviarse a la Coordinación de Investigación de la EESMM, 3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Chacao, Dto. Federal, 1060 - 027, Venezuela. También podrán ser entregados en la propia sede o enviarse a través de correo electrónico a la siguiente dirección: webmaster@eesmm.edu.

Contenido

Vol. 1, No. 1

REVISTA MARITIMA VENEZOLANA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

Actualidad del Sector Marítimo	7
Actualización de la Autoridad Marítima Venezolana frente a la Entrada en Vigencia del ISM Code María Elisa Fernández Lumpuy	9
Algunas Consideraciones sobre el Registro de Naves y los Problemas que presenta la Flota Pesquera Venezolana Francisco Villarroel Rodríguez	21
Relación entre la Apertura del Sub-Sector de Marina Mercante en Venezuela y el Comportamiento de las Exportaciones No Tradicionales Hugo Nava Inciarte	29
Gestión del Transporte Marítimo	53
El Cambio en las Actividades Marítimas, Reto para Afrontar el Siglo XXI Miguel López García	55
Derecho Marítimo	67
Comentarios a la Ley de Arbitraje Comercial Promulgada el 07/04/98, Gaceta Oficial No. 36.430 Rafael Cárdenas Torres	69
Análisis Jurídico del Concepto de Nave o Buque Gustavo Adolfo Omaña Parés	83
Jurisprudencia Marítima Siliams Acosta Medina, Jorge Angelo, Victoria Chollett, Lino Díaz, María Fernández y Ana Rosa Ferreira	93

Institucionales.....	97
Proyecto DOCTUM	
Mery Rosales Ovalles	99
Reglamento del Centro de Arbitraje de la Escuela de Estudios	
Superiores de la Marina Mercante.....	111

Actualidad del Sector Marítimo

Actualización de la Autoridad Marítima Venezolana frente a la Entrada en Vigencia del ISM Code

Autor: María Elisa Fernández Lumpuy

Tutor: Dr. Ing. Argelis Rojas Lugo

RESUMEN

El 1º de julio de 1998 entró en vigor, en su primera etapa, el Capítulo IX del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS) por vía del procedimiento de aceptación tácita, contenido en su texto de 1974. La finalidad de dicho Capítulo radica en conferir carácter obligatorio al Código Internacional para la Seguridad de la Gestión Operacional de Buques y Prevención de la Contaminación (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, ISM Code), lo cual implica que la Autoridad Marítima Venezolana debe enfrentar la necesidad del análisis y redimensionamiento de su actual esquema a los fines de permitirle el ejercicio de las competencias de verificación y control de la seguridad en la gestión de las empresas operadoras de buques abanderados en el país y de sus flotas en particular, así como el ejercicio de la potestad de control de la certificación y gestión efectiva de la seguridad a bordo de buques abanderados en cualquiera de los países signatarios del Convenio SOLAS 1974, que pretendan el ingreso a las aguas y puertos bajo la jurisdicción de la República.

En tal sentido, esta investigación, desarrollada bajo la técnica del escalonamiento multidimensional (mapping), va dirigida al planteamiento de un proyecto factible en el cual se proponen las modificaciones y nuevas estructuras requeridas por el actual esquema de la Autoridad Marítima Nacional, a los fines de permitirle el ejercicio efectivo de las competencias de verificación y certificación de conformidad con lo previsto en el artículo 13 del ISM Code, considerando a tal fin los lineamientos sugeridos por la Organización Marítima Internacional (OMI)

Trabajo de investigación aprobado, presentado ante la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante como requisito parcial para optar al título de Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Marítimo.

en sus Resoluciones A.788(19) y A.789(19); al tiempo que se procura en todo momento la conformidad de la propuesta con el marco normativo que regula la materia en Venezuela.

TERMINOS BASICOS: ISM Code, Autoridad Marítima Venezolana, Administración, Compañías, Auditorías de Conformidad, Certificación de Conformidad, Organizaciones Reconocidas.

ANALISIS DE LA PROBLEMÁTICA

A. AMBITO DE LAS COMPETENCIAS IMPUESTAS POR EL ISM CODE A LAS "ADMINISTRACIONES"

El ISM Code, inspirado en la actual concepción de la Autorregulación de la Seguridad (**López y Rojas, 1997**), se haya diseñado como un conjunto de directrices para regular la obligatoria implantación de sistemas internos -Sistemas de Gestión de la Seguridad (Safety Management Systems), SMS- que garanticen la segura operación de los buques por parte de las empresas operadoras -a las que el Código hace referencia bajo el término Compañía (**ISM Code, 1993, separata 1.1.2**)- lo cual implicaría una garantía de cumplimiento de estándares mínimos de seguridad, que acrediten la navegabilidad o *seaworthiness* de los buques en razón de la aplicación y mantenimiento de una correcta gestión, tanto a bordo como en tierra; así como el establecimiento de políticas de protección al ambiente por parte de los entes operadores de buques (**idem, separata 1.2**).

En este sentido, el control sobre las Compañías y sus flotas es impuesto por el propio Código a los entes competentes del "...Gobierno del Estado cuyo pabellón enarbola legítimamente el buque" - "theGovernment of theStatewhoseflagtheshipisentitled to fly"- (**ISM Code, 1993, separata 1.1.3**), a los cuales denomina Administraciones; tal labor de control de la Administración se materializa, básicamente, en el ejercicio de las siguientes competencias: **(a)** verificación de la concordancia de los Sistemas de Gestión de la Seguridad (SMS) implantados por la Compañía sobre sus gerencias en tierra y a bordo, con los requerimientos previstos en el Código al respecto, **(b)** verificación periódica del correcto funcionamiento y efectividad del SMS a bordo de los buques de la Compañía bajo bandera de la Administración, **(c)** expedición, renovación y revocación de: los Documentos de Conformidad (Document of Compliance, DOC) a las Compañías en razón a la verificación de la conformidad del SMS implantado con los

lineamientos previstos por el Código y la legislación nacional e internacional en la materia; y de los Certificados de Gestión de la Seguridad (Safety Management Certificates, SMC) a los buques abanderados en el país de la Administración, pertenecientes a las flotas de las Compañías previamente certificadas por vía del DOC, en razón de la verificación de conformidad de la gestión a bordo con el SMS aprobado (**ISM Code, 1993, separata 13**).

Las verificaciones de conformidad tendentes al otorgamiento, renovación y revocación de la certificación implican el someter los sistemas de Autorregulación de seguridad de las Compañías a una serie de auditorías extrínsecas llevadas a cabo por la Administración directamente, en los términos planteados por la Resolución A.788(19) de la OMI -Guidelines on Implementation of the International Safety Management Code by Administrations- (**OMI, 1995**); o por Organizaciones Reconocidas a las que la Administración autorice expresamente en virtud de la potestad conferida en tal sentido por la Resolución A.789(19) de la OMI -Especificaciones Relativas a las Funciones de Reconocimiento y Certificación de las Organizaciones que actúen en Nombre de la Administración- (**OMI, 1995**).

B. LA "ADMINISTRACION" VENEZOLANA Y LAS DISPOSICIONES DEL ISM CODE

Venezuela es país signatario del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar en su versión de 1974 (SOLAS 74), el cual se incorpora a la legislación nacional en virtud de la Ley Aprobatoria del 18 de noviembre de 1982 (**Gaceta Oficial de la República de Venezuela, 32.597 Extraordinario, Noviembre 18, 1982**). Es precisamente en esta versión acogida por nuestro país, que el Convenio SOLAS es dotado del procedimiento de la aceptación tácita, en virtud del cual se consideran como aceptadas por los Gobiernos Contratantes todas las enmiendas surgidas con posterioridad al Convenio base, a menos que, dentro de un término prudencial establecido dentro de la propia enmienda, los Gobiernos que así lo decidiesen, rechacen expresamente u objeten de cualquier forma la enmienda en cuestión (**Convenio SOLAS, 1974, art. VIII**). Es por vía de este procedimiento de la aceptación tácita que el 1º de julio de 1998 ha entrado en vigencia, en su etapa inicial -vinculante para los buques de pasaje; petroleros y quimiqueros; graneleros, gaseros y naves de gran velocidad de arqueado bruto igual o superior a 500- para los Gobiernos Contratantes del SOLAS 74, el Capítulo IX, surgido de las enmiendas al

Convenio en cuestión aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en Mayo de 1994 (**OMI al Día, 1997, p. 22**): siendo el fin primordial de este Capítulo el de lograr la implementación con carácter obligatorio para los Gobiernos Contratantes, del ISM Code, el cual había sido previamente aprobado con carácter recomendatorio en el seno de la decimotava Asamblea de la OMI (noviembre 1993) bajo la Resolución A.741(18). Es así como ha de entenderse que la adopción del Capítulo IX del SOLAS 74 resulta obligatoria para el Gobierno Nacional a partir del 1º de julio de 1998, por vía del procedimiento de la aceptación tácita, no habiendo el Gobierno Venezolano presentado objeción alguna a las enmiendas de mayo de 1994 dentro del término conferido para ello; sin que tal obligatoriedad quede sujeta a una aprobación expresa por medio de una ley especial, de conformidad a lo planteado en la propia Constitución Nacional en su art.128:

Los tratados o convenios internacionales que celebre el Ejecutivo Nacional deberán ser aprobados mediante ley especial para que tengan validez, salvo que mediante ellos se trate de ejecutar o perfeccionar obligaciones preexistentes de la República, de aplicar principios expresamente reconocidos o de ejercer facultades que la ley atribuye expresamente al Ejecutivo Nacional (...) (**Constitución de la República de Venezuela, 1961, art. 128**).

C. ESQUEMA DE AUTORIDAD MARITIMA EMANADO DE LA LEGISLACION VENEZOLANA

Ante la definición genérica que brinda el ISM Code del término Administración, surge la necesidad de determinar a qué ente específico dentro de la organización administrativa Venezolana corresponde asumir el rol de Administración para los efectos del ejercicio de las competencias previstas en el Código. En todo caso, es posible afirmar que este ente ha de gozar de competencia legalmente atribuida en materia marítima, ubicándose en un plano de superioridad jerárquica tal que le permita coordinar y unificar la actuación de los demás entes que gocen de la facultad de ejercer funciones en la materia. De ello se deduce que, para los efectos de la aplicación de las previsiones del ISM Code, el concepto de Administración se identifica en nuestro País con la Autoridad Marítima Venezolana; ahora bien, a la hora de determinar a qué ente ha de atribuírsele el carácter de Autoridad Marítima Nacional, debe considerarse el principio según el cual, dentro de la Organización Administrativa Venezolana, la atribución de competencias para el

ejercicio de los poderes y funciones públicas viene establecida necesariamente en un texto legal expreso, el cual ostenta naturaleza de norma de "orden público" (**Brewer-Carías, 1991, p. 48**); todo ello impone un análisis de la normativa nacional que rige la materia.

El eje fundamental del sistema legislativo nacional, la Constitución de la República (**Gaceta Oficial de la República de Venezuela, 662 Extraordinario, enero 23, 1961**) reserva la competencia en materia de navegación e infraestructura acuática al Poder Nacional (**Constitución de la República de Venezuela, 1961, art. 136 ord. vigésimo**), por lo que la determinación del ente concreto al cual corresponde el carácter de Autoridad Marítima en nuestro país, se hallará en el cuerpo normativo ordenador del Poder Público Nacional: la Ley Orgánica de la Administración Central (**Gaceta Oficial de la República de Venezuela, 3.945 Extraordinario, diciembre 30, 1986**); la cual, en su art. 33, concreta la atribución de la Autoridad sobre la materia Marítima, otorgándola al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) (**Ley Orgánica de la Administración Central, 1986, art. 33 ords. 6º, 8º y 10º**). A su vez, por vía del Reglamento Interno del MTC (**Gaceta Oficial de la República de Venezuela, 4.616 Extraordinario, agosto 4, 1993**), opera una desconcentración funcional en lo referente al ejercicio de la competencia de Autoridad Marítima en virtud de la cual se distribuyen, de forma permanente y abstracta, las funciones legalmente atribuidas en la materia desde el superior jerárquico (MTC) hacia un ente subordinado, la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático (DGSTA), el cual pasará a adquirir el carácter de Autoridad Marítima Nacional.

DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL DE LA AUTORIDAD MARITIMA NACIONAL FRENTE A LAS COMPETENCIAS PREVISTAS POR EL ISM CODE PARA LAS ADMINISTRACIONES

El análisis del Reglamento Interno del MTC (**Gaceta Oficial de la República de Venezuela, 4.616 Extraordinario, agosto 4, 1993**), como instrumento legal organizativo de las competencias dentro del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, arroja como resultado una notable dispersión de las competencias referidas al ejercicio efectivo de las funciones de Autoridad Marítima entre las distintas direcciones que lo conforman, si bien todas aquellas dotadas con competencia para el ejercicio de tales funciones se hallan adscritas al ente jerárquico de la Autoridad Marítima Venezolana: la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático. Empero, el Reglamento en cuestión confiere la

potestad para el ejercicio de las funciones de Autoridad Marítima referidas al control de la seguridad en la navegación -tópico este directamente relacionado con las competencias impuestas por el ISM Code a las Administraciones- a la Dirección de Control de la Navegación de la DGSTA (**Reglamento Interno del MTC, 1993, Sección III, Capítulo IV, art. 23**).

Paralelamente, el MTC ha emitido una serie de Resoluciones Ministeriales por medio de las cuales se faculta a las Capitanías de Puerto -por medio de una delegación de firmas operada por el Ministro de Transporte y Comunicaciones, detentor para ese entonces (1986) del carácter de superior jerárquico de la Autoridad Marítima en el país, en favor de los Capitanes de Puerto- a dictar los actos administrativos tendentes a la expedición de las certificaciones internacionales de seguridad, principalmente referidas al Convenio SOLAS 74, indicadas expresamente en las propias Resoluciones (**Resoluciones 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 y 90 del MTC, Gaceta Oficial de la República de Venezuela, 33.428, marzo 5, 1986**), quedando igualmente bajo su control la realización de las inspecciones requeridas para la expedición de tales certificaciones; aún cuando el control ulterior del ejercicio de las inspecciones instructivas del procedimiento administrativo tendente al acto administrativo de la certificación, se halla conferido de facto a la División de Inspección de Buques, ente adscrito a la Dirección de Control de la Navegación. Sin embargo, en virtud del principio administrativo de la legalidad en la distribución de las competencias, el hecho de que ciertos entes dentro de la DGSTA ejerzan actualmente funciones aparentemente similares a las previstas por el ISM Code, no implica que las nuevas competencias han de ser necesariamente ejercidas por tales entes; en tal sentido, y ante la falta de previsión legal expresa respecto al ejercicio de las competencias impuestas por el ISM Code a las Administraciones, ha de entenderse tales funciones como atribuidas al superior jerárquico del ente al cual le ha sido legalmente atribuido el ejercicio de la competencia en la materia de autoridad en lo marítimo en el país: el Director General Sectorial de Transporte Acuático.

Sometida al estudio de su facultad actual para enfrentar las competencias previstas por el ISM Code, la Autoridad Marítima Nacional (DGSTA), evidenció una serie de no-conformidades de tipo estructural como lo son: **(a)** la carencia de un sistema de verificación de conformidad en base a auditorías externas; hallándose la actual estructura diseñada para la expedición y control de certificaciones por vía

de la realización de inspecciones navales, lo cual permite el control de las condiciones objetivas de los buques, mas es incapaz de confirmar la existencia de procesos internos de control preestablecidos (**López y Rojas, 1997, p. 1**); (**b**) la ausencia de una base de datos que permita llevar a cabo un seguimiento adecuado de las certificaciones de la flota bajo pabellón nacional y de sus Compañías operadoras; (**c**) la insuficiencia de recursos humanos formados en materia de auditorías extrínsecas de certificación de conformidad; (**d**) la ausencia de mecanismos de control de las auditorías realizadas por terceros entes; y (**e**) la falta de previsión normativa respecto a la distribución del ejercicio directo de las competencias en cuestión. La causa de tales deficiencias, según se pudo comprobar, se halla fundamentada en la inadecuada e insuficiente información manejada por los entes involucrados directamente con el problema, respecto al contenido y alcance de las disposiciones del ISM Code, en particular, y del papel que corresponde ejercer a las autoridades Estatales competentes dentro de la cultura de autorregulación de la seguridad, en general.

RECOMENDACIONES

Lo expuesto anteriormente justifica el emprender un redimensionamiento de los actuales parámetros en los que actúa la Autoridad Marítima Nacional, extrayéndola paulatinamente de su concepción como mero ente ordenador, para acercarla a un modelo de ente contralor de la actividad organizada y desarrollada por los particulares-administrados; teniendo en consideración que cualquier cambio estructural efectuado debe ser lo bastante flexible como para adaptarse de igual forma, al ejercicio de las competencias de control y certificación de la seguridad, y de prevención de la contaminación fundamentadas en procesos de inspección de las condiciones estructurales de los buques, competencias estas que coexistirán con el nuevo sistema de verificación de conformidad por vía de auditorías extrínsecas. Por ello, antes de emprender una reforma total de la DGSTA del MTC, como Autoridad Marítima Nacional, convendría la asimilación del ejercicio de las nuevas competencias a la estructura actual, con apenas adiciones, como serían: (**a**) la captación en número suficiente de recursos humanos capacitados en la materia específica de las auditorías de conformidad, a los fines del establecimiento de un sistema de verificación capaz de llevar a cabo de forma efectiva y con la debida continuidad, los procesos auditoriales requeridos para la certificación y control subsiguiente de los SMS de las Compañías; (**b**) la instalación de

la base de datos requerida para efectuar el seguimiento de las certificaciones emitidas; y, en todo caso, la creación de una nueva Dirección dentro de la DGSTA que tenga como cometido el desempeño de las funciones de desarrollo y/o control de los procedimientos administrativos, y la consecuente emisión y seguimiento de las certificaciones DOC y SMC a las Compañías nacionales operadoras de buques y sus flotas bajo pabellón Venezolano, previa delegación expresa de atribuciones y/o firmas efectuada en su favor por el Director General Sectorial de Transporte Acuático.

Empero, por muy leve que pretenda ser el proceso de adecuación que emprenda la Autoridad Marítima Nacional, la expiración del tiempo de que disponía ante la entrada en vigor del ISM Code, así como la escasa divulgación de la que ha adolecido el tema, obligan a nuestra Administración, en una etapa inicial y de forma esencialmente temporal, a coadyuvarse para el ejercicio de las competencias de verificación (v.g. auditorías) y seguimiento de las certificaciones ya otorgadas, con entes capacitados organizacionalmente para llevar a cabo dichas funciones, como lo son los organismos especializados en la materia que operan dentro del país y a los cuales deberá reconocer expresamente la Autoridad Marítima Nacional a los fines de dotar su actuación de la legitimidad requerida, conservando la Autoridad Marítima Nacional la competencia de emitir los actos administrativos tendentes al otorgamiento, renovación y revocación de los certificados DOC y SMC. La Administración Nacional podrá servirse del auxilio de estas Organizaciones Reconocidas de dos formas: **(a)** imponiendo a la Organización la obtención de un permiso expreso emitido por la Administración y su registro en un Registro de Organismos Auditores, con lo cual se les facultaría para realizar las auditorías externas a las Compañías nacionales operadoras de buques y a sus flotas bajo bandera Venezolana, de conformidad con lo dispuesto en el ISM Code; para ser reconocido el resultado de dichas auditorías por parte de la Administración, el interesado deberá presentar, entre los recaudos tendentes a la solicitud de expedición o renovación del DOC y/o los SMC's, el acta de auditoría emitida por la Organización, firmada por un auditor adscrito a la DGSTA que debió de haber participado en el proceso auditorial; **(b)** la otra posibilidad radica en conferir de forma exclusiva el ejercicio de las auditorías a un sólo Organismo reconocido por la Administración al cual le haya sido otorgada tal facultad en virtud de un mecanismo legal adecuado como podría ser una licitación; en este caso, la realización y convalidación posterior de la auditoría por parte de la Administración, a los efectos de la expedición y renovación de

certificaciones se llevaría a cabo de la forma expuesta en el caso anterior.

Sin embargo, se reitera la necesidad de que la autoridad Marítima Venezolana asuma por sí misma, a la mayor brevedad posible, el total ejercicio de las competencias previstas por el ISM Code, en razón de que el ejercicio directo de las competencias del Código por parte de las Administraciones Nacionales posee connotaciones que colindan con el resguardo de la soberanía económica del país en virtud de que: *la ausencia de los debidos certificados (DOC Y SMC) impide que un buque comercie a nivel internacional entre los puertos de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 74 que no hayan objetado la enmienda contentiva del ISM Code- esto es, todos-*. Como sugerencias para el ejercicio directo de las competencias en cuestión por parte de la Administración Venezolana, pueden plantearse las siguientes:

- El Director General Sectorial de Transporte Acuático, como detentor legítimo de las competencias de verificación por vía de auditorías, podría conferir tal competencia por medio de una delegación de atribuciones, a los Capitanes de Puerto, en cuyo auxilio ha de conformarse un cuerpo capacitado y suficiente de auditores subordinado al Director General, al cual correspondería la emisión y seguimiento de las certificaciones -aún cuando el ejercicio de tal función podría igualmente ser conferida, por medio de una delegación de firmas, a los Capitanes de Puerto, al Director de Navegación o al Director de una nueva Dirección dentro de la DGSTA -Dirección de Gestión de la Seguridad- constituida en virtud de una reforma parcial del Reglamento Interno del MTC, concebida a los fines de certificar la conformidad de los sistemas de autorregulación de seguridad implantados por las Compañías operadoras en sus gerencias en tierra y a bordo, mediante la emisión de los DOC y SMC; y a la cual podría igualmente encomendársele la supervisión del cuerpo de auditores -aún cuando el control de los mismos recaiga sobre el Director General Sectorial- así como el procesamiento de la información derivada de los procesos auditoriales, conformando así una adecuada base de datos.
- Para el seguimiento de las certificaciones otorgadas, el Director General podría operar una delegación de atribuciones en favor del Director de Navegación o del eventual Director de Gestión de la Seguridad, a los cuales correspondería, en virtud de tal acto

administrativo, el ordenar al cuerpo de auditores dependientes de la DGSTA, efectuar auditorias de renovación al expirar la vigencia de los certificados DOC y SMC (**Resolución A.788 (19) de la OMI, art. 4.5**), así como auditorias periódicas -para el caso de los DOC- e intermedias -para los SMC- a los fines de verificar si tales certificaciones conservan aún su validez, en razón de la efectividad del funcionamiento del SMS, verificación ésta que resulta de particular importancia ante los supuestos de modificación del SMS, ante la sospecha de la existencia de desconformidades no corregidas y en especial, ante la ocurrencia de accidentes a los buques de la flota de la Compañía certificada por la Administración Nacional. Basada en la información recabada en los mencionados procesos auditoriales, la Administración Venezolana podría decidir la renovación o revocación de la certificación otorgada, ello mediante acto administrativo emanado del Director General Sectorial o del ente al cual éste haya delegado el ejercicio de tal función en virtud de un acto administrativo de delegación de firmas.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Brewer-Carías, A.R. (1991).** Principios del Régimen Jurídico de la Organización Administrativa Venezolana. Caracas: Editorial Jurídica Venezolana.
- Constitución de la República de Venezuela.** Venezuela, 662 Extraordinario, enero 23, 1961.
- International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS 1974.** Maritime Safety Committee Amendments, mayo, 1994.
- International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, ISM Code.** IMO Resolution A.741(18), noviembre 4, 1993.
- International Maritime Organization (IMO) (1995).** Guidelines on Implementation of the International Safety Management Code by Administrations. Resolution A.788(19), noviembre 23. Londres: autor.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974.** Gaceta Oficial de la República de Venezuela 32.597 Extraordinario, noviembre 18, 1982.

Ley Orgánica de la Administración Central. Gaceta Oficial de la República de Venezuela 3.945 Extraordinario, diciembre 30, 1986.

López, M. y Rojas, A. (1997). Curso Auditor Marítimo - ISM Code. (Mimeografiado). Caracas: Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

Organización Marítima Internacional (1997). “SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974”. En: La OMI al Día. 33 pp.

Organización Marítima Internacional (OMI) (1995). Especificaciones Relativas a las Funciones de Reconocimiento y Certificación de las Organizaciones que Actúen en Nombre de la Administración. Resolución A.789(19), noviembre 23. Londres: autor.

Reglamento Interno del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Gaceta Oficial de la República de Venezuela 4.616 Extraordinario, agosto 4, 1993.

Resoluciones Nº 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 y 90 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Gaceta Oficial de la República de Venezuela 33.428 Extraordinario, marzo 12, 1986.

Algunas Consideraciones sobre el Registro de Naves y los Problemas que Presenta la Flota Pesquera Venezolana


Por: Francisco Villarroel Rodríguez 

A. LA BANDERA DE CONVENIENCIA O DE REGISTRO ABIERTO

La bandera de conveniencia es el pabellón enarbolado por un buque registrado en un Estado, con respecto al cual la embarcación mantiene muy poca o ninguna conexión, ya que en realidad dicha nave es operada y pertenece a nacionales de otro Estado. La razón de ser de esta bandera de conveniencia obedece a muchos factores, mayoritariamente de tipo económico, debido a que los Estados con estos registros abiertos ofrecen bajos impuestos y tasas, los costos de mantenimiento y de aumento de las flotas son bajos, no tienen que cumplir con convenciones estrictas sobre seguridad y control no suscritas por el Estado de registro o bandera, las leyes laborales son flexibles y el capital no tiene que ser nacional.

En resumen, podemos decir, en contraste con los registros tradicionales de naves, que los registros abiertos o de conveniencia, están asociados a las siguientes características:

1. No-restricción con relación a la nacionalidad de la tripulación de la nave.
2. Reducción de las formalidades y restricciones de la propiedad de la nave.
3. Libertad de las restricciones de tráfico.
4. Libertades impositivas.
5. Facilidades registrales en el aspecto administrativo, sin burocracia.
6. No-restricción sobre el lugar de operación comercial de la nave.

 Abogado USM, 1987. DESS, Universidad d'Aix-Marseille III. LLM, International Maritime Law Institute, Malta. Profesor de Postgrado de la Universidad Central de Venezuela. Autor de los libros "Temas de Derecho Marítimo", "Derecho Internacional del Mar" y "Derecho Marítimo".

Muchas veces el buque no tiene que presentarse al puerto de matrícula, quizás jamás haya tocado un puerto del Estado del Pabellón.

Entre los países denominados de libre registro o registro abierto o de conveniencia, podemos mencionar como ejemplo a la República de Panamá. En este país cualquier persona natural o jurídica sin importar su nacionalidad es elegible para registrar sus barcos bajo bandera panameña. De igual forma, no existen restricciones en cuanto al hecho de que la administración y operación de la nave se realice fuera de Panamá. Por otra parte, estas personas están exentas del pago de impuestos sobre las rentas provenientes de las actividades derivadas del comercio marítimo internacional. El procedimiento de registro puede ser realizado aún desde el extranjero a través de los Cónsules panameños. Adicionalmente, las tasas de registro son bajas. No existen restricciones con respecto a la nacionalidad de la tripulación. Asimismo, la nave no tiene que ser objeto de una reinspección si posee certificados válidos de seguridad emitidos por Sociedades de Clasificación reconocidas, salvo que se trate de naves de más de veinte años, en cuyo caso deben ser objeto de una inspección especial. El procedimiento de registro es sumamente corto, e inclusive, en un lapso de veinticuatro horas se le otorga un registro temporal con validez de seis meses mientras dura el trámite de presentación de los documentos requeridos para la obtención del registro permanente.

B. VENEZUELA Y SU REGISTRO DE BUQUES

En Venezuela, el registro de naves es estricto o cerrado, los requisitos para la matriculación de buques son severos, exigiéndose entre otras cosas que el propietario sea venezolano, y en caso de tratarse de una persona jurídica, el 50% del capital debe ser venezolano. Adicionalmente, el 50% de la tripulación y el capitán de la nave deben ser venezolanos. De igual forma, el buque tiene que presentarse en puerto venezolano por lo menos una vez al año para poder conservar la matrícula patria. Aunado a esto, la Ley Orgánica del Trabajo crea cargas muy pesadas para el propietario o armador de la embarcación, tales como horas extraordinarias, prestaciones sociales, que afectan los costos de explotación del buque. Asimismo, las cargas impositivas inciden sobre el mantenimiento y renovación de la flota, lo que incide igualmente sobre la productividad y la concurrencia de siniestros, en consecuencia aumento en el costo del seguro.

En nuestro país existe una dualidad registral. Por una parte, todas las

transacciones con relación a la nave deben ser registradas en la Oficina Subalterna del Registro. Por otra parte, a los fines administrativos, debe registrarse en el registro que al efecto lleva la Capitanía de Puertos.

De igual manera, debemos recordar que los buques pesqueros, conforme a lo preceptuado en la Ley de Pesca **(1)**, deberán estar registrados por ante el registro que se lleva en el Ministerio de Agricultura y Cría, a través del Servicio Autónomo de los Recursos Pesqueros y Acuícolas (SARPA), lo que les autoriza a realizar faenas de pesca, otorgándose el respectivo Permiso de Pesca.

C. EL SEGUNDO REGISTRO O EMBANDERAMIENTO ESPECIAL

El fenómeno del Segundo Registro ha aparecido recientemente en la escena internacional. Mediante este recurso, algunos países han logrado incrementar sus flotas. A estos efectos es suficiente prever la matriculación de buques bajo ciertas condiciones, teniendo un puerto de matrícula en un lugar específico del país, con respecto a los cuales la legislación laboral e impositiva es más flexible, así como los requerimientos de nacionalidad del propietario y la tripulación menos exigentes. Normalmente, la navegación de cabotaje y ciertos tráficos de mercancías son reservados a los buques matriculados en el registro tradicional, sometidos a los requerimientos normales de inscripción. Algunos países han implementado este tipo de registro, ante la merma que había sufrido su flota, así tenemos: Francia con la matrícula de Kerguelen, el Reino Unido con la matrícula de la Isla del Hombre, Noruega con su NIS (Norwegian International Register).

En Venezuela, puede citarse el caso de la Isla de Margarita, ubicada en el Estado Nueva Esparta. Esta isla está sometida a un régimen especial de Puerto Libre **(2)**, en virtud del cual las mercancías que ingresan para ser consumidas o utilizadas en dicha zona no están sujetas al pago de impuestos aduaneros. De igual forma, según instructivo especial del Ministerio de Hacienda, tampoco pagan ciertos impuestos nacionales **(3)**. La Resolución No. 2.407 del Ministerio de

1 Gaceta Oficial No. 21.529, del 06-10-44.

2 Reglamento de Puerto Libre del Estado Nueva Esparta. Gaceta Oficial No. 34.869, del 26-12-91.

3 Instructivo sobre la no-aplicación del Impuesto al Consumo Suntuario y

Hacienda ⁽⁴⁾ establece la posibilidad de que las embarcaciones sean introducidas al país bajo el régimen de Puerto Libre. Esta Resolución no es precisa en cuanto a qué tipo de embarcaciones pueden estar sometidas a este régimen; aun cuando en principio fue utilizado para embarcaciones de recreo, no pareciera existir impedimento en la legislación marítima venezolana para que embarcaciones mercantes o pesqueras se sometan a dicho régimen, sin sufrir discriminación alguna con respecto a aquellas que utilizaron el registro tradicional. Sin embargo, nosotros consideramos que por cuanto están sujetas al uso o consumo dentro de la zona de Puerto Libre, sólo podrían utilizar este régimen las embarcaciones mercantes que realicen tráfico internacional o las embarcaciones pesqueras que efectúen faenas de pesca en aguas internacionales, ya que en caso de dedicarse al tráfico de cabotaje, violarían la normativa aduanera venezolana ⁽⁵⁾.

D. INCENTIVOS A LA FLOTA PESQUERA Y MERCANTE VENEZOLANA

La Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional de 1973 ⁽⁶⁾ creaba una reserva de carga en el tráfico de mercancías hacia y desde Venezuela que favorecía en primer lugar a la Compañía Anónima Venezolana de Navegación (CAVN), hoy desaparecida, y luego a los otros armadores venezolanos. En virtud de varios acuerdos llevados a cabo por nuestro país, ese auxilio desapareció en gran medida, lo que ocasionó, aunado a las cargas laborales e impositivas, el cambio de bandera a registros abiertos de los buques que anteriormente estaban matriculados en Venezuela. Por otra parte, el Reglamento General de la Ley de Pilotaje establece que los buques de bandera venezolana pagarán sólo el 50% sobre las tasas por servicio de pilotaje. Asimismo, los buques nacionales pagan sólo un 50% de las tarifas para el uso de los canales de navegación. Por último, los buques pesqueros de matrícula venezolana pagan el combustible a precio nacional. No se

a las Ventas al Mayor en la Región Insular. Gaceta Oficial No. 35.548, del 16-09-94.

⁴ Gaceta Oficial No. 35.320, del 19-10-93.

⁵ Reglamento de Puerto Libre del Estado Nueva Esparta, Art.11.

⁶ Gaceta Oficial No. 30.161 del 25-07-73.

contempla ninguna forma de financiamiento o crédito por parte del Estado a los efectos de incentivar la actividad marítima. Adicionalmente, las cargas laborales y fiscales, sobre todo los impuestos aduaneros y nacionales, impiden el mantenimiento de la flota y su renovación, aunado a las dificultades que en una época representó el control de cambio, lo que impidió en su oportunidad la adquisición de nuevas embarcaciones.

E. INCENTIVOS Y PROTECCION DE LAS FLOTAS EN OTROS PAISES

En otros países los incentivos son de diferente orden, en algunos casos son de tipo impositivo, mediante el desgravamen. Así tenemos que en Colombia la importación de buques pesqueros nuevos está liberada del pago del impuesto aduanero; en otros casos, la adquisición de naves está beneficiada por créditos estatales blandos con intereses bajos, los que pueden ir directamente en favor de los armadores para que los adquieran, o de los constructores para que los produzcan a mejores precios, este es el caso de la mayoría de los países europeos; también puede darse el caso de la reserva de carga, principalmente para el cabotaje, que normalmente sólo puede ser realizado por buques del mismo Estado; así mismo, la pesca es una actividad que con prioridad es realizada por buques del Estado en cuyas zonas marinas se desarrolla la actividad. Aun cuando se permite el acceso restringido a buques de bandera extranjera sobre la base de cuotas de pesca, la mayoría deben estar afiliados o tener acuerdos pesqueros con empresas pesqueras del mismo Estado, con la obligación de matricular tales buques extranjeros en el registro del Estado ribereño dentro de cierto tiempo.

F. FINANCIAMIENTO PARA LA ADQUISICION DE BUQUES

El financiamiento de buques presenta el problema de la garantía para el pago, tanto para embarcaciones nuevas como usadas; esta garantía normalmente está representada por una hipoteca naval. La figura de la hipoteca naval está contemplada en la Ley sobre Privilegios e Hipoteca Naval de 1983 ⁽⁷⁾. Sin embargo, los problemas representados por la ejecución de la garantía, sobre todo en países con un sistema judicial

⁷ Gaceta Oficial No.32.820, del 27-09-83.

incierto, hace que la hipoteca pierda la confianza que da al acreedor hipotecario para recuperar el crédito en caso de falta de pago. En el mercado internacional, a los fines de eliminar esta desconfianza, se emplea la figura del arrendamiento financiero de buques, mediante la utilización del contrato de fletamento a casco desnudo con opción a compra al final del contrato. En este caso, el fletador/arrendador adquiere la propiedad de la nave al ejercer la opción. Para que esta situación se pueda dar, la legislación registral naval del Estado de la bandera debe ser flexible, ya que por un lado la nave conserva su registro original, que queda suspendido, pero abierto a las operaciones registrales, y por otra parte, la nave se registra temporalmente, durante la vigencia del contrato de fletamento/financiamiento, en el registro del país en cuyo lugar el fletador quiera enarbolar la bandera o pabellón, siendo el registro originario el apropiado para registrar la hipoteca y cualquier otro gravamen registral o cartular. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Registro de Naves de 1986 contempla esta figura. La legislación venezolana no permite que esta situación se presente, ya que exige la propiedad como requisito para la matriculación, desconociendo la figura del fletador a casco desnudo, quien en realidad tiene el total disfrute de la nave, pero que no ha adquirido la propiedad que está sometida a una condición suspensiva. Esta figura permite dar al acreedor hipotecario/financista de naves una jurisdicción o foro seguro y confiable, siendo la utilizada en el comercio marítimo internacional para financiar la adquisición de naves.

G. ADQUISICION DE BIENES DESDE PAISES DEL PACTO ANDINO

La importación de bienes desde los países miembros del Acuerdo de Cartagena está liberada del pago de gravámenes cuando son originarios de esos países y se presenta el Certificado de Origen. De igual manera, se eliminó el pago de la tasa por servicio aduanero. Todo esto conforme a las Decisiones 293 y 324 del Acuerdo de Cartagena. Sin embargo, a pesar de la liberación del pago de aranceles aduaneros, subsiste el pago del 16,5% de impuesto sobre el valor CIF de las mercancías con base en el Decreto Ley No. 187, del 25 de mayo de 1994 **(8)**.

H. IMPORTACION DE ATUN

La desaparición de la flota atunera, así como la no-incorporación de

8 Gaceta Oficial 4.727 Extraordinaria, del 27 de mayo de 1994.

nuevas unidades ante los compromisos asumidos por la aparición de nuevos mercados, tomando en cuenta las inversiones existentes en infraestructura para el procesamiento de productos de la pesca, representa un problema socioeconómico importante. Ante la disyuntiva que significaría un desabastecimiento, aparte de los costos propios del producto, tales como precio de venta, flete y seguro, nos debemos preguntar cuáles son los impuestos y demás gravámenes a pagar para su introducción al territorio nacional. En el Arancel de Aduanas, el atún está ubicado entre las partidas 0302 a 0304, así tenemos: el atún fresco o refrigerado código arancelario 0302000090, el atún congelado código arancelario 0303000090, filete fresco o refrigerado código arancelario 0304100090, filete congelado código arancelario 0304200090, todo paga un impuesto aduanero de 20% ad valorem CIF, el régimen legal es de 3 y 5, es decir, debe presentar el permiso del Ministerio de Sanidad y Asistencia Social y el certificado sanitario del país de origen. Por otra parte, cuando el producto proviene de alguno de los países miembros del Acuerdo de Cartagena, como hemos visto, están libres del pago del impuesto aduanero. Por último, la importación de atún desde México, miembro del G-3, Convenio aprobado por Venezuela ⁽⁹⁾, paga por impuesto aduanero el 17,6%, pero en 10 años progresivamente será llevado a 0%.


La solución actual al problema para los productos importados destinados a ser procesados para exportación sería la introducción del recurso pesquero bajo el régimen de Admisión Temporal para el Perfeccionamiento Activo. La mercancía puede permanecer en territorio venezolano por un año, prorrogable por un año más, y pagaría en este caso sólo el 1% de tasa por servicio aduanero. Sin embargo, esta solución no es aplicable al atún importado para el consumo nacional que deberá pagar los gravámenes mencionados. Este problema podría ser solucionado de manera definitiva exonerando del pago del impuesto aduanero a la importación de atún.

I. EL PELIGRO DE LA JURISDICCION PANAMEÑA, LA DESCARGA EN OTROS PAISES DEL ATUN CAPTURADO POR BUQUES VENEZOLANOS

Con la promulgación de la Ley No. 8 panameña de 1982, que crea la jurisdicción marítima de ese país, y su reforma mediante la Ley No. 11

⁹ Gaceta Oficial No. 4833 Extraordinaria, del 29-12-94.

de 1986, los buques venezolanos afrontan un peligro adicional a su paso por el Canal de Panamá, rumbo a las aguas del Pacífico, en donde realizan sus faenas de pesca. Esta Ley, establece una jurisdicción de complacencia, la que es originada con el simple embargo de la nave, conforme al artículo 164 de ese ordenamiento panameño. Una vez que la nave es embargada o "arrestada", como es denominado en aquel país, los tribunales panameños pueden conocer del caso aun cuando los créditos objeto de la demanda no se hayan originado ni tengan relación con Panamá. Los buques venezolanos han sido víctimas de las liberalidades de tal Ley, sufriendo el embargo continuo durante su paso a través del canal. Esta situación es agravada aún más debido a que el requisito para la medida preventiva es la presentación de una caución de 1.000 o 2.500 dólares americanos, por lo que muchos armadores patrios han optado por descargar sus productos en Colombia, donde son procesados y exportados.

Relación entre la Apertura del Sub-Sector de Marina Mercante en
Venezuela y el Comportamiento de las Exportaciones No
Tradicionales 


Autor: Hugo Nava Inciarte

Tutor: Cap. Antonio Romero Sierraalta

Me es grato dirigirme a uds. el día de hoy con motivo de la defensa de grado del trabajo de investigación titulado: “Relación entre la Apertura del Sub-Sector de Marina Mercante en Venezuela y el Comportamiento de las Exportaciones No Tradicionales”. He cambiado el término “Sector” por el de “Sub-Sector”, en atención a las acertadas observaciones que me hiciera el Capitán Antonio Romero Sierraalta, tutor de este estudio.

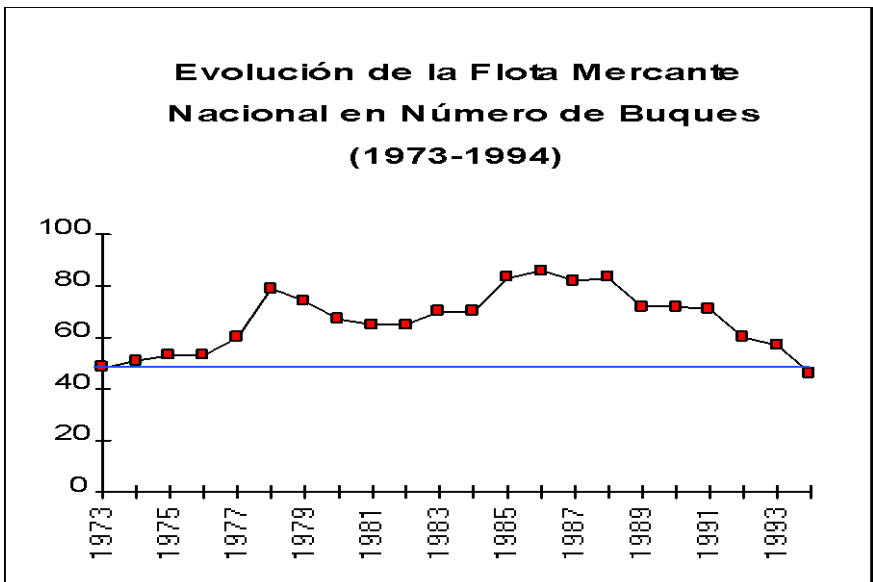
Aprovecho estas palabras iniciales para agradecer a los miembros del Jurado por su aceptación y asistencia a esta presentación, así como también al resto de esta audiencia. Hago extensivo el agradecimiento a esta Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, específicamente en las personas de la Profesora Mery Rosales, tutora metodológica del estudio, y el Capitán Romero Sierraalta. De igual manera, deseo reconocer públicamente la colaboración recibida de parte del Instituto de Comercio Exterior, la Asociación Venezolana de Exportadores y la Oficina Central de Estadística e Informática.

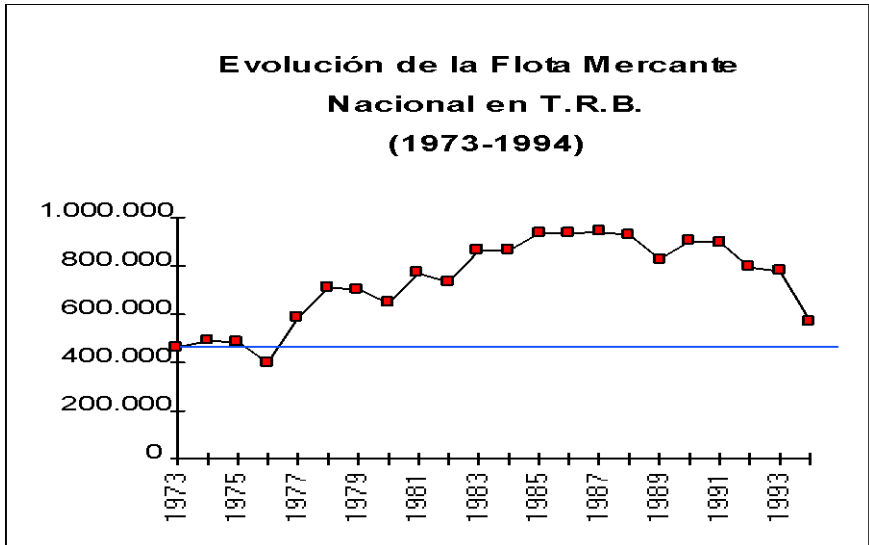
A lo largo de la próxima media hora, expondré a uds. los principales planteamientos, lineamientos metodológicos, resultados, hallazgos y recomendaciones de este trabajo de investigación, para lo cual les pido mantengan en mente la idea central de que la inspiración fundamental de este estudio ha sido mi más honda preocupación por la dramática

 Transcripción de la Defensa Pública realizada ante Jurado Examinador por el entonces Primer Oficial Hugo Nava Inciarte en la sede de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, para optar al título de Especialista en Transporte Marítimo, en julio de 1996.

realidad por la que está atravesando la Marina Mercante Venezolana, particularmente, a raíz de la eliminación de la reserva de carga.

La Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante que, en síntesis, significó la aplicación de un *subsidio a los armadores nacionales por el lado de la demanda*, para diferenciarlo de otros *por el lado de la oferta* como la transferencia directa de dinero para operaciones y para adquisición y renovación de flota, entró en vigencia en Venezuela a partir de 1973, que es el primer año de las series cronológicas cuya evolución observan en estos gráficos.





El Capitán Ramón Silva, en su trabajo de grado presentado ante esta Escuela de Estudios Superiores el año pasado, demostró que el Subsidio de Reserva de Carga permitió, mientras estuvo en vigencia, una notable expansión de la Flota Mercante Nacional, así como del número de empresas del sub-sector y la participación relativa del sector privado.

A principios de 1973 la Flota Mercante Nacional estaba conformada por 48 buques de más de 1.000 toneladas de registro bruto, que totalizaban 436.319 TRB. En 18 años de vigencia de la Reserva de Carga, el número de buques ascendió a un total de 84 de más de 1.000 TRB a principios de 1991, que totalizaban 878.365 TRB. Por otra parte, a principios de 1973, solamente existían 5 empresas de transporte marítimo internacional de carga general, la CAVN y 4 privadas. A principios de 1991, el número de empresas privadas había ascendido a un total de 17.

De acuerdo con el entonces Director de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en el año 1991 nuestra flota mercante estaba compuesta por 19 tanqueros, que representaban el 54,6% del tonelaje total, 34 buques de carga general, que representaban el 21% del tonelaje total, y el resto estaba conformado por una diversidad

de buques graneleros, mineraleros, transbordadores, pesqueros, quimiqueros y dragas. Ocupaba esa floreciente flota el 4º lugar en toda Iberoamérica, después de Brasil, Argentina y México.

Así las cosas, la Junta del Acuerdo de Cartagena adoptó la Decisión 288 en marzo de 1991, que eliminó la Reserva de Carga entre los países miembros del Grupo Andino, y un año después, en febrero de 1992, adoptó la Decisión 314, la cual extendió la libertad de acceso a todas las cargas originadas y destinadas en la sub-región andina a todos los buques del mundo, lo que se conoce como Apertura del Sub-Sector de Marina Mercante entre países miembros del GRAN y respecto de terceras banderas.

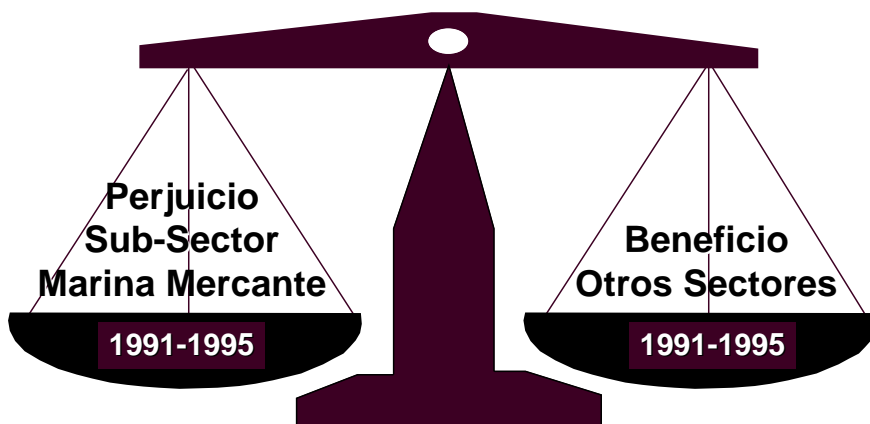
Como resultado neto de la eliminación de la Reserva de Carga en nuestro país, se observa que, en apenas tres años, la flota mercante nacional había perdido todo el terreno ganado a lo largo de los 18 años de vigencia de ese subsidio, para colocar, en noviembre de 1994, la cantidad de buques de más de 1.000 TRB en un total de apenas 40, y el tonelaje conjunto en 571.513 TRB; generándose un desempleo de más de 1.500 personas.

La CAVN quebró; de 17 que había en 1991, sólo quedaban 9 empresas privadas en noviembre de 1994, el Instituto Nacional de Canalizaciones y PDV-Marina.

Desde el año 1993 se han realizado diversos estudios que no solamente demuestran que la Reserva de Carga fue beneficiosa para el crecimiento y desarrollo del sub-sector de marina mercante en Venezuela, sino que no existe justificación valedera para haberla eliminado.

Independientemente de cuál sea la postura que se adopte en esta materia, fuertemente teñida de convicciones ideológicas, más que de verdades objetivas, yo planteo que *cualquiera que sea la justificación para haber eliminado la Reserva de Carga tiene que ser, cuando menos, de igual magnitud en términos de beneficio económico-social, que el perjuicio ocasionado al sub-sector*. O sea, que otros sectores de la economía nacional tienen que haberse beneficiado en la misma cuantía, como mínimo, en que el sub-sector de marina mercante se ha visto

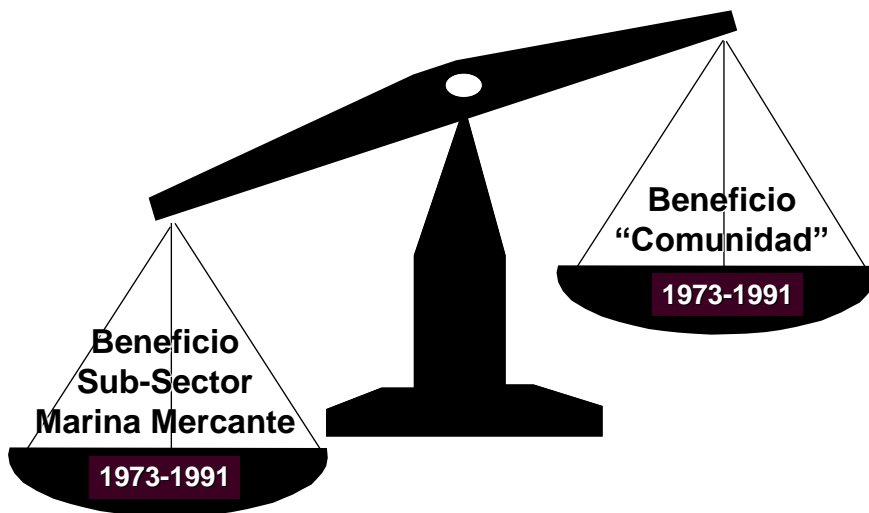
perjudicado. De otro modo, la adopción de tales Decisiones no sería más que un absurdo y un genuino atentado contra los intereses de desarrollo de la Nación.



Sin embargo, los argumentos que estuvieron en la raíz de la adopción de las Decisiones 288 y 314, tanto de parte del sector oficial, como de parte de ciertos sectores de la economía privada, como el de exportadores no tradicionales, nunca han planteado la cuestión en términos del perjuicio de un sector *versus* el beneficio de otros, debido, obviamente, a que cuando tales Decisiones se adoptaron, nadie imaginaba las consecuencias nefastas que tendría sobre la flota mercante nacional, y mucho menos, la velocidad acelerada en que esas consecuencias se produjeron.

Silva, Director de Transporte Acuático del M.T.C. en 1991, afirmaba textualmente en vísperas de la adopción de la Decisión 288 de la JUNAC, que “la exigencia de enarbolar nuestro pabellón no debió significar una traba al desarrollo de la navegación, ni que por vías de privilegio a ésta se grave y en última instancia se perjudiquen los intereses de la comunidad”. También esgrimía que “si, en síntesis, debiéramos emitir un juicio entre nosotros, a casi 20 años de la implantación de la reserva de cargas, debemos decir que la forma en que se hizo no aprobó un resultado favorable para la comunidad y sólo un beneficio para unos pocos”.

Los fundamentos sobre los cuales la Comisión del Acuerdo de Cartagena basó sus Decisiones 288 y 314, como se desprende del propio texto de esas Decisiones, son los siguientes:



a) Inducir mejores niveles de competitividad de los armadores andinos, por la vía de exponerlos a los rigores de la competencia, como parte de la tendencia general hacia la apertura de las economías.

b) Hacer parte al sub-sector de marina mercante de la tendencia a la liberación comercial y apertura externa acometidas por los países andinos.

c) Abrir el sub-sector a la libre competencia como parte de unas políticas tendentes a mejorar, ampliar y modernizar la capacidad de la infraestructura y la prestación de servicios de transporte y comunicaciones, cuya *insuficiencia* y *altos costos* actuales impiden la *rápida* y *segura* vinculación entre los centros de producción y los de consumo.

d) Mejorar la *competitividad del comercio exterior*.

e) Contribuir al *proceso integracionista*, ya que a través de la libre prestación del servicio del transporte marítimo internacional, se lograría

la supresión paulatina de las restricciones establecidas en los países miembros.

De esas cinco razones, cabe indicar que solamente la relativa a “*competitividad del comercio exterior*” puede todavía hoy día sustentar la adopción de las Decisiones 288 y 314, por cuanto las restantes no constituyen argumentos significativos a la luz de los hechos y la evidencia:

a) La mayor competitividad de los armadores no solamente no se logró, sino que ha quedado patéticamente demostrado que simplemente fueron a la quiebra.

b) La liberación comercial y apertura externa es un argumento meramente ideológico, que no puede sustentar la toma de decisiones tan importantes y de repercusiones de tanta envergadura.

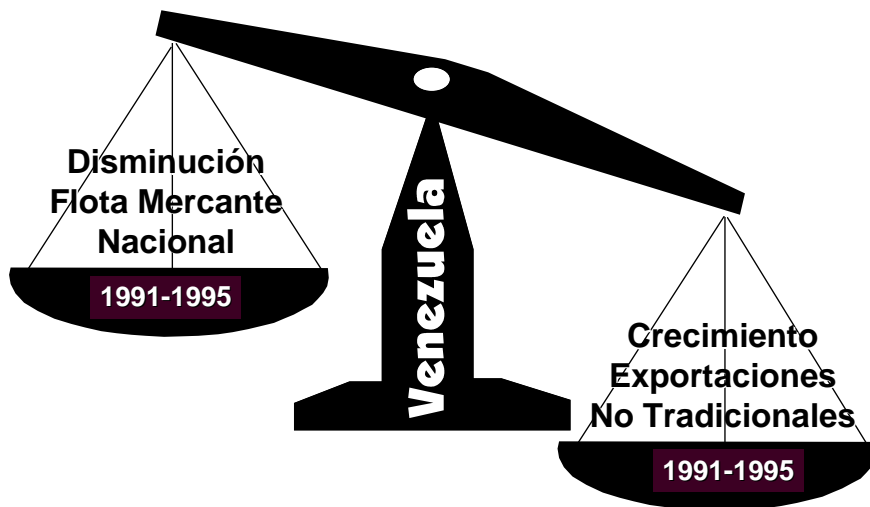
c) El fomento del proceso integracionista andino no se ha logrado gracias a la apertura del sub-sector de marina mercante, ni a través de otros factores, ya que se encuentra en fases todavía incipientes y, al parecer, depende principalmente de la voluntad política de las naciones, así como de su relativa estabilidad macroeconómica.

d) *Queda solamente, entonces, la mayor competitividad del comercio exterior, como consecuencia de la mayor frecuencia, seguridad y menores fletes del servicio de transporte marítimo, como el único argumento que todavía se esgrime en favor de la apertura del sub-sector de marina mercante.*

A pesar de las consecuencias evidentemente negativas que ha traído la apertura del sector de marina mercante en Venezuela para el desarrollo de la flota mercante nacional, los defensores de dicha apertura argumentan que, en cambio, el sector de exportaciones no tradicionales se ha visto favorecido y que, debido a que el desarrollo económico de la nación se centra en la expansión de las exportaciones (modelo de crecimiento basado en las exportaciones o de orientación a las exportaciones), la decisión de apertura del sector de marina mercante está plenamente justificada si se contempla el beneficio neto para el conjunto de la economía nacional.

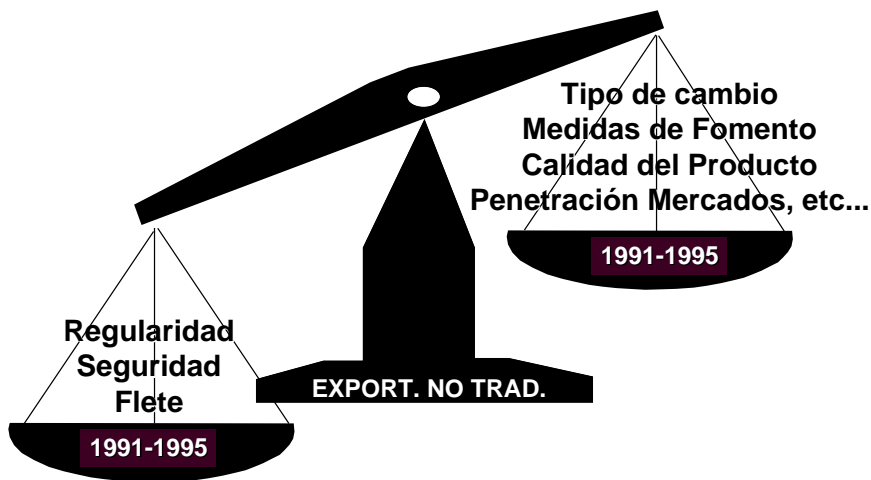
Ya en 1992, cuando todavía no se podía afirmar nada al respecto por lo reciente de los cambios adoptados, la Comisión del Acuerdo de Cartagena, en sus Recomendaciones derivadas del Seminario “Políticas de Transporte Marítimo en el Grupo Andino y las Comunidades Europeas”, celebrado en Caraballeda del 26 al 29 de octubre de 1992, señalaba, a mi modo de ver muy a la ligera, que: “El comercio exterior del Grupo Andino se ha beneficiado con este nuevo esquema, más que en el nivel mismo de los fletes, por la mayor frecuencia del servicio, pues, las opciones de transporte han aumentado por la mayor participación de las empresas navieras extranjeras o porque tiene diferentes opciones de movilizar las cargas vía transbordo”.

Tres años más tarde, en 1995, y pese a la evidencia en contrario, que se expondrá minuciosamente a lo largo de esta presentación, el Vice-Ministro de Comercio Exterior de Colombia, Dr. Mauricio Reina, afirmaba que: “Con la implementación del esquema de la libre competencia, la iniciativa privada ha sobrepasado los logros que las anteriores administraciones públicas pudieron haber alcanzado en términos de oferta de servicios, calidad de los mismos y monto de los fletes. El nuevo ambiente de desregulación, la reconversión y modernización de las empresas vinculadas a esta actividad ha resultado en un mayor número de navieros ingresados al país, lo cual es sano en términos de competencia”.

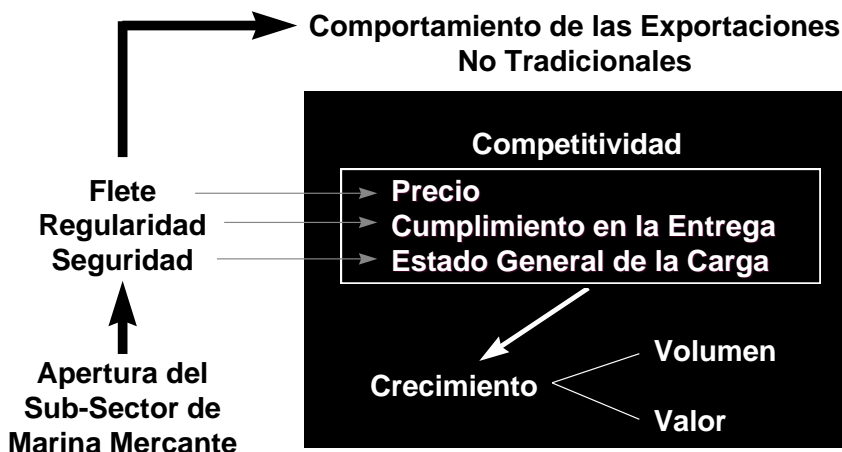


En este estudio se planteó como problema de investigación la verificación científica de esos argumentos en favor de la apertura del sector de marina mercante. Se comprobó contra la realidad la hipótesis de que dicha apertura ha contribuido favorablemente a las exportaciones no tradicionales venezolanas al facilitar el acceso por parte de nuestros exportadores a una mayor gama de servicios de transporte marítimo, con menor costo, mayor frecuencia, mayor regularidad y mayor confiabilidad de los que existían antes de la adopción de las Decisiones 288 y 314.

Esa hipótesis se contrastó contra otras hipótesis alternativas que bien podrían explicar el crecimiento observado en el volumen de las exportaciones no tradicionales, tales como: el incentivo del tipo de cambio competitivo (devaluación del bolívar), las medidas de fomento y estímulo a las exportaciones (excensiones tributarias, financiamiento, etc.), la consolidación de instituciones de apoyo al sector exportador (como las bases de datos y asesoramiento proporcionados por el Instituto de Comercio Exterior), la disminución de las barreras arancelarias en los mercados internacionales de destino (como la ocurrida a raíz de la concreción del área de libre comercio colombo-venezolana), entre otras.



En síntesis, en este estudio se analizó el modelo de relaciones causales que se ilustra en la siguiente lámina: ¿influye la apertura del sub-sector de marina mercante, o sea, la vigencia o eliminación del subsidio de reserva de carga, en el comportamiento de las exportaciones no tradicionales venezolanas, expresado como crecimiento de su volumen y valor, así como su competitividad?



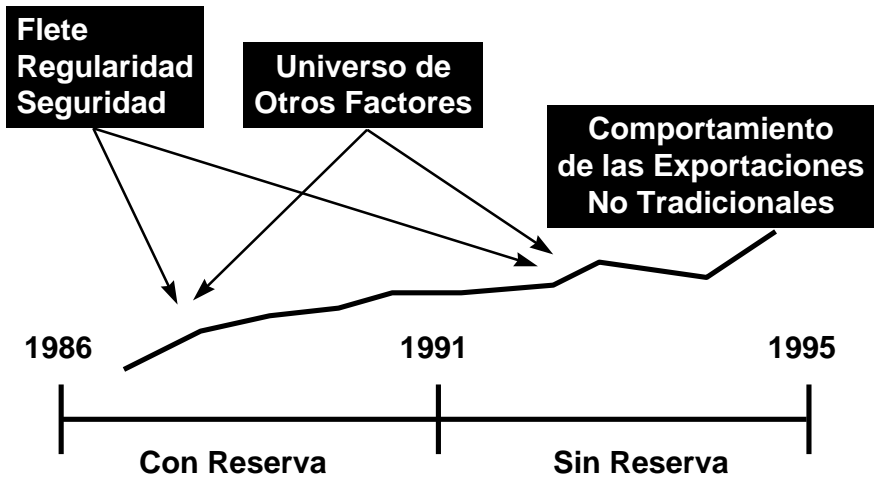
Obviamente, la vigencia o eliminación del subsidio de reserva de

carga impacta al comportamiento de las exportaciones no tradicionales en forma indirecta, a través de tres indicadores del servicio de transporte marítimo, que son: flete, regularidad y seguridad.

Y, ¿si el flete, la regularidad y/o la seguridad no afectan el comportamiento de las exportaciones no tradicionales, entonces qué otros factores lo hacen?

Para dar respuesta a estas preguntas se utilizó un *diseño de investigación explicativo*, mediante el cual se analizó el grado de relación existente entre la Vigencia o Eliminación del Subsidio de Reserva de Carga, como Variable Independiente, y el Comportamiento de las Exportaciones No Tradicionales, como Variable Dependiente, en el período comprendido entre 1986 y 1995, ambos años inclusive. O sea: cinco años “con reserva de carga” (1986-1990) y cinco años “sin reserva de carga” (1991-1995).

Sin embargo, no se trató de un diseño de dos variables, sino *multivariado*, ya que la variable dependiente está conformada por varios factores o indicadores distintos: **a)** volumen, **b)** valor, **c)** competitividad. Entendiendo por Competitividad de las Exportaciones No Tradicionales las características de los bienes producidos en Venezuela, exportados por vía marítima durante el período 1986-1995, que hicieron más atractiva su compra por parte de los mercados internacionales en relación con otros países que también los producen.

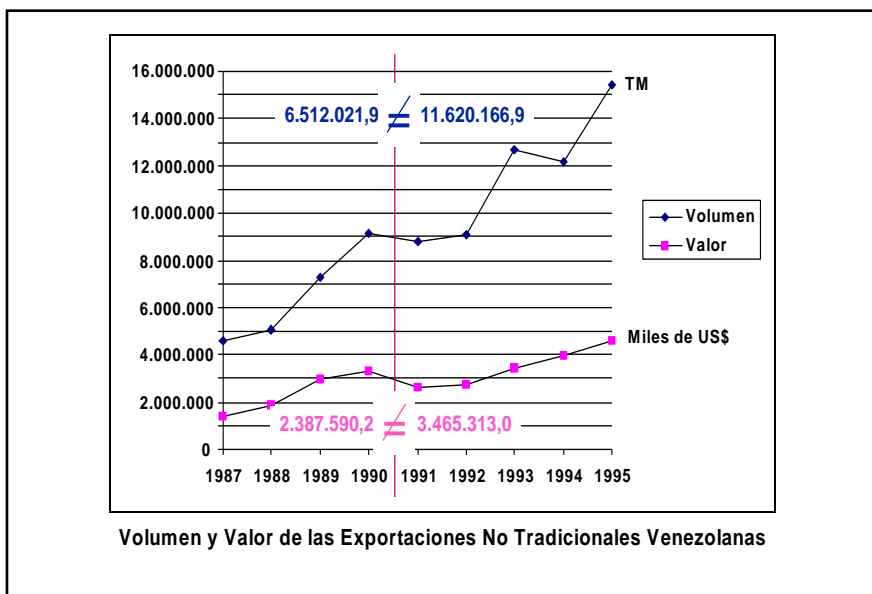


Aparte del flete, la regularidad y la seguridad en el servicio de transporte marítimo, como variables independientes, se analizó un universo de variables o factores que, siendo ajenos al factor transporte, pueden ser determinantes del comportamiento de las exportaciones no tradicionales, a saber: **a)** el incentivo del tipo de cambio competitivo (devaluación del bolívar), **b)** las medidas de fomento y estímulo a las exportaciones (excensiones tributarias, financiamiento, etc.), **c)** la consolidación de instituciones de apoyo al sector exportador (como las bases de datos y asesoramiento proporcionados por el Instituto de Comercio Exterior), **d)** la disminución de las barreras arancelarias en los mercados internacionales de destino (como la ocurrida a raíz de la concreción del área de libre comercio colombo-venezolana), **e)** calidad competitiva, **f)** ubicación geográfica, **g)** marca conocida, **h)** demanda del producto, **i)** organización de mercadeo, **j)** convenios bilaterales, **k)** presentación del producto, **l)** alta relación valor/peso, y **m)** permisos sanitarios.

Se midió la variable dependiente a lo largo de un período de tiempo en el cual se manifestaron los diferentes niveles de la variable independiente, que fue el período 1986-1995, ambos inclusive, y se determinó las diferencias, entre los subperíodos 1986-1990 (con reserva de carga) y 1991-1995 (sin reserva de carga); aplicando para ello las pruebas de significación estadística más adecuadas de acuerdo al tipo de datos y nivel de medida de las variables. De esta manera se pudo verificar la hipótesis de relación o asociación entre la variable

independiente y la variable dependiente. Los factores de precio, regularidad, seguridad, así como el universo de factores alternativos, se midió a través de encuesta, a una muestra de 20 empresas exportadoras no tradicionales venezolanas, que se seleccionó en forma intencional, pero cuyas características le confieren representatividad cualitativa de la población total.

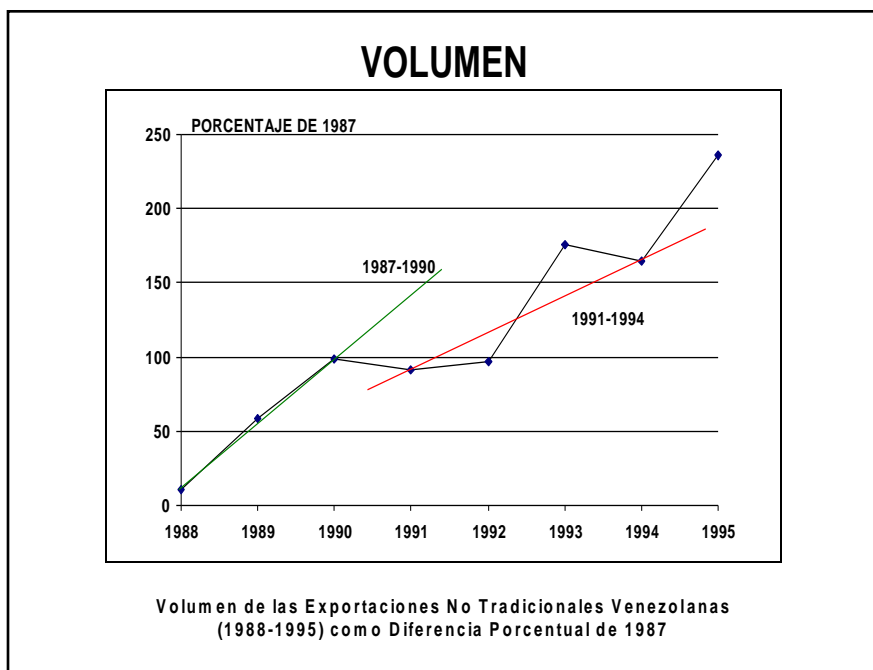
Lo primero que hice fue verificar, antes que nada, si efectivamente las Exportaciones No Tradicionales han evidenciado un comportamiento ascendente durante el subperíodo de eliminación de la reserva de carga (1991-1995), y luego analicé estadísticamente las diferencias existentes respecto al subperíodo de vigencia de la reserva de carga (1986-1990). Para ello se calculó la media aritmética de cada variable en cada subperíodo, tal como se ilustran en este gráfico.



Si se toma como base del análisis los valores absolutos de las variables descriptoras del comportamiento de las exportaciones no tradicionales, los resultados arrojan diferencias apreciables en las medias aritméticas de ambos subperíodos (antes de la eliminación del subsidio de reserva de cargas y después de dicho evento), en el sentido de que tanto el volumen como el valor de las exportaciones no tradicionales ha sido mayor en el subperíodo 1991-1995 (apertura y libre

competencia) que en el subperíodo 1986-1990 (protección y subsidio), hecho que se confirmó mediante la técnica no paramétrica para muestras no relacionadas, U de Mann-Whitney, la cual arrojó existencia de diferencias estadísticamente significativas entre ambos subperíodos, con un 95% de confianza.

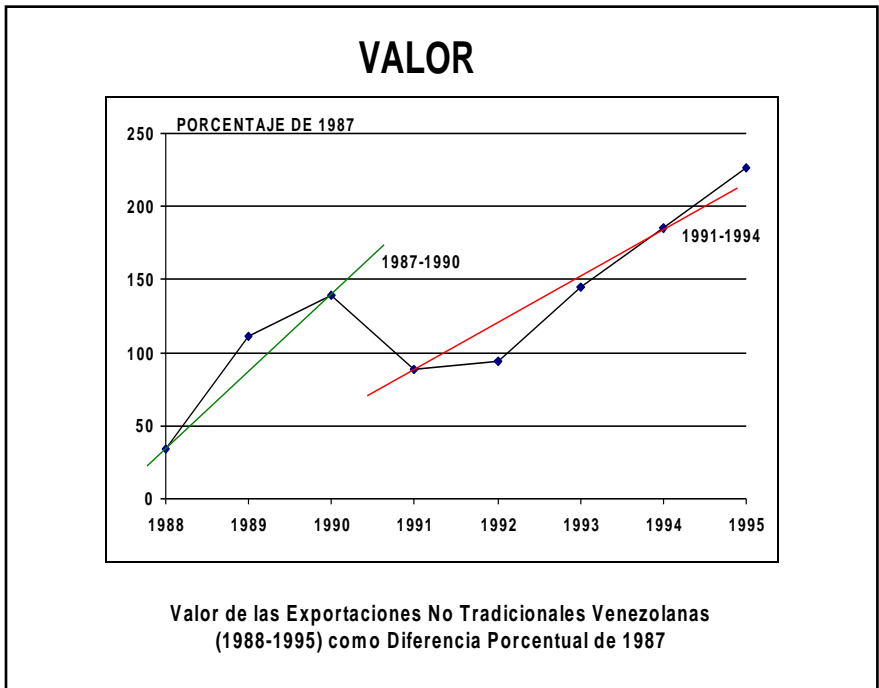
Sin embargo, cuando se trabaja con los *índices de variación porcentual*, se aprecia que el *ritmo o intensidad del crecimiento* del volumen y el valor de las exportaciones no tradicionales antes de la eliminación del subsidio de reserva de cargas fue mayor que el ritmo de crecimiento observado para el subperíodo en que dicho subsidio ya se había eliminado.



Estos resultados desmienten la creencia de que las exportaciones no tradicionales se han visto sustancialmente favorecidas por la apertura de la economía en general y del sub-sector de marina mercante en particular; ya que la intensidad o ritmo de crecimiento de las exportaciones resultó ni siquiera equivalente entre ambos periodos, sino que en el período de protección y subsidio fue *incluso mayor* que en el de apertura y libre competencia. En otras palabras, lo que en realidad se

observa, es una *desaceleración del ritmo de crecimiento* entre ambos subperíodos.

De allí que, al margen de las optimistas declaraciones del gobierno en cuanto a la explosión o expansión de las exportaciones no tradicionales a raíz de la apertura y libre competencia, desde el ángulo objetivo del análisis científico *no puede establecerse una vinculación causal* entre dicho modelo económico y el comportamiento observado de las exportaciones no tradicionales, las cuales vienen creciendo desde hace tiempo en forma sostenida y, todo lo contrario, más bien se han desacelerado en paralelo con la apertura y libre competencia.



En ambos gráficos, Volumen y Valor, se aprecia cómo la pendiente de la línea que indica la intensidad del crecimiento disminuye en el período “sin reserva de carga” respecto al período “con reserva de carga”. Calculando el coeficiente de correlación por rangos ordenados de Spearman entre la tasa porcentual de variación interanual del volumen y del valor con respecto al tiempo, se verifica ausencia o inexistencia de

relación estadísticamente significativa, con un 95% de confianza. O sea, que *no existen diferencias apreciables en la tendencia secular de las exportaciones no tradicionales venezolanas, ni en volumen ni en valor.* Entre antes de la apertura y después de la apertura del sub-sector de marina mercante.

De allí que no puede afirmarse ni que el modelo de apertura ha favorecido a las exportaciones no tradicionales ni tampoco que las haya perjudicado, simplemente porque *no existe relación de causalidad significativa entre ambas variables.*

Las cifras que observan en el siguiente cuadro confirman que en realidad ha habido una *desaceleración* de las exportaciones no tradicionales totales de Venezuela en el período 1991-1995 comparado con el período 1986-1990. En los tres primeros años de cada subperíodo el volumen de exportaciones creció a un ritmo mayor en el subperíodo 1991-1995 que en el subperíodo 1986-1990, pero al cabo del quinto año los resultados en volumen se invierten.

Análisis de las Exportaciones No Tradicionales Totales en los Subperíodos 1986-1990 y 1991-1995

AÑO	VOLUMEN	% 1985	VALOR	% 1985
1985	4.910.546,0	100,00	1.144.596,2	100,00
1986				
1987	4.594.085,3	93,56	1.398.454,0	122,18
1988	5.062.518,1	103,09	1.866.862,6	163,10
1989	7.250.067,8	147,64	2.944.039,0	257,21
1990	9.141.416,4	186,16	3.341.005,3	291,89

AÑO	VOLUMEN	% 1990	VALOR	% 1990
1991	8.771.581,3	95,95	2.633.173,7	78,81
1992	9.047.624,9	98,97	2.718.700,5	81,37
1993	12.689.502,3	138,81	3.422.470,4	102,44
1994	12.160.802,0	133,03	3.982.831,0	119,21
1995	15.431.324,0	168,81	4.569.389,3	136,77

Tomando el Valor, el ritmo de crecimiento fue menor en el subperíodo 1991-1995 tanto en los tres primeros años como a nivel del quinto año. Esto significa que Venezuela cada vez exporta más cantidad de productos, pero cada vez cobra menos dólares por ellos. En términos totales, la cantidad de dólares crece sostenidamente en el tiempo, pero en términos de dólares por unidad de producto (medida en peso), dicha cantidad en realidad viene disminuyendo.

Naturalmente, el *tipo de cambio* del bolívar respecto al dólar americano ha sido cada vez mayor durante el período objeto de análisis. Esto significa que los exportadores no tradicionales han percibido por sus exportaciones una cantidad creciente de bolívares, mucho más de lo que habrían percibido de haber vendido su producción en el mercado interno. De allí que el *incentivo del tipo de cambio*, sin lugar a dudas, ha incidido en que las exportaciones venezolanas se tornen más competitivas en precio, ya que gracias al tipo de cambio favorable a la exportación, es posible ofertar menores precios unitarios en dólares americanos y, sin embargo, percibir más bolívares.

Sin duda, el factor del tipo de cambio sí es una causa o factor determinante del comportamiento de las exportaciones no tradicionales, pero no así la apertura del sub-sector de marina mercante. Repito: *la eliminación de la reserva de carga no explica el comportamiento de las exportaciones no tradicionales, el incentivo del tipo de cambio, entre otros factores diversos, sí lo hace.*

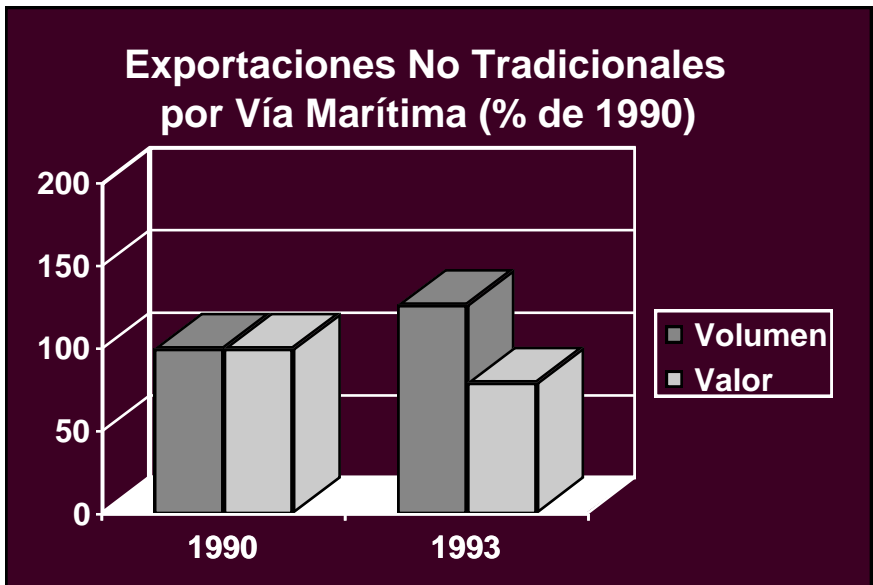
Entre 1985 y 1988 el volumen de exportaciones no tradicionales *por vía marítima* se multiplicó 1,25 veces, mientras que su valor, paralelamente, se multiplicó 1,5 veces. En otras palabras, en dicho subperíodo, aumentó tanto la cantidad vendida de productos como la cantidad promedio unitaria cobrada; sin duda, un comportamiento impecable desde el punto de vista de los beneficios económicos para la nación.

Antes de la Apertura



Entre 1990 y 1993, en cambio, se observa un comportamiento muy diferente: el volumen de exportaciones por vía marítima se multiplicó 1,27 veces, casi igual que en el otro período; pero el valor, se multiplicó 0,79 veces, o sea, *disminuyó*. Esto es positivo desde el punto de vista de que las exportaciones por vía marítima evidencian mayor competitividad internacional en cuanto a precio, pero es negativo desde el punto de vista de que el beneficio económico relativo para la nación en realidad ha disminuido (hoy egresan mayores volúmenes de nuestro aparato productivo y se percibe por ellos una menor cantidad unitaria promedio de dólares).

Después de la Apertura



Lo importante, a efectos del presente estudio, es que queda demostrado que las condiciones macroeconómicas existentes antes de 1991 permitieron no solamente vender más productos, sino también cobrar más dólares por cada uno de ellos, mientras que a partir de 1991 el ritmo de expansión de los volúmenes vendidos se mantuvo estable, pero disminuyó el precio promedio unitario de venta.

Se afirma que el flete es un elemento que, antes de 1991, resultaba negativo para la competitividad de nuestros productos en el extranjero, debido a que encarecía el precio unitario de venta y que, por el contrario, a raíz de la apertura del sector marítimo dichos fletes han disminuido sustancialmente y, en consecuencia, el costo unitario promedio de los productos no tradicionales ha disminuido por ese concepto.

Si dicha afirmación fuese cierta, entonces no se habría observado el ritmo de expansión del volumen que se aprecia entre 1985-1988, sino más bien una disminución del mismo en paralelo con un incremento del valor promedio unitario. En tal sentido, puede afirmarse que el flete no constituyó, entre 1985 y 1988 un elemento de disminución de la competitividad de nuestras exportaciones no tradicionales transportadas por vía marítima. Así como tampoco puede sustentarse que el flete ha aumentado la competitividad de dichas exportaciones a partir de 1991, ya que entonces se debería apreciar un incremento del ritmo de expansión del volumen exportado y el mismo es constante respecto al período anterior a 1991.

Habiendo determinado que el flete no aparenta ser un factor determinante del comportamiento de las exportaciones no tradicionales y, en cambio, sí lo son otros factores ajenos al servicio de transporte marítimo, como por ejemplo, el incentivo del tipo de cambio, procedí a aplicar una encuesta a 60 diferentes empresas de la Región Capital y el Estado Zulia, con el objeto de obtener una muestra intencional de exportadores no tradicionales que hubiesen efectuado, cuando menos, una venta de exportación en el período 1986-1990 y otra en el período 1991-1995.

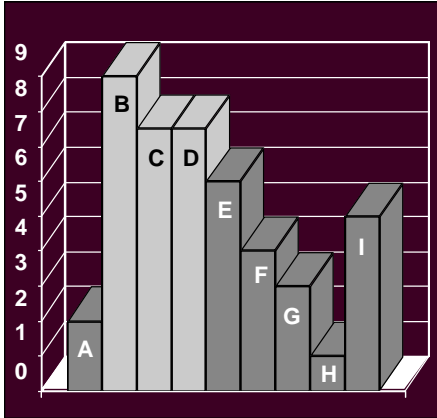
De las 60 encuestas distribuidas, solamente me fueron devueltas 20, correspondientes a un grupo de empresas exportadoras que, tras un extenso análisis de sus características, puedo afirmar que son cualitativamente representativas de la población de exportadores no tradicionales venezolanos. Por razones de brevedad, remito a este respecto a los miembros del Jurado al Capítulo IV del Trabajo de Grado.

Los resultados obtenidos en la encuesta se analizan a continuación.

En relación con los Factores de mayor o menor impacto positivo para que la empresa tenga éxito como exportadora, las empresas encuestadas señalan como los tres factores de mayor impacto positivo la *calidad del producto, el precio y el tiempo de entrega*.

Actualmente

Factores de Impacto Positivo para el Éxito en las Exportaciones



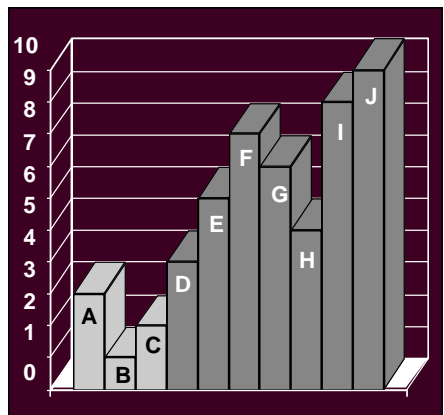
- A. Diseño
- B. Calidad
- C. Precio
- D. Tiempo de Entrega
- E. Ubicación Geográfica
- F. Marca
- G. Imagen de la Empresa
- H. Capacidad de Adaptación
- I. Conocimiento de los Mercados

En cuanto a factores de impacto negativo sobre el éxito de la exportación, las empresas encuestadas colocan como el más negativo de todos al *transporte*, lo cual, dado que la principal modalidad utilizada es la *vía marítima*, permite concluir que, pese a la apertura del sector y la entrada en costas venezolanas de la competencia internacional de las navieras transnacionales, los niveles de calidad del servicio y fletes no favorecen hoy día, en la calificada opinión de los propios afectados (empresas exportadoras), la competitividad internacional de sus productos.

Actualmente

Factores de Impacto Negativo para el Éxito en las Exportaciones

- A. Tramitaciones
- B. Transporte
- C. Materia Prima
- D. Inseguridad Cambiaria
- E. Especificaciones Exigidas
- F. Financiamiento Inadecuado
- G. Servicios de Apoyo
- H. Disponibilidad del Producto
- I. Acceso a Mercados de Destino
- J. Barreras Culturales



Destaca en las respuestas de la encuesta un notable 30% de empresas que afirman que ninguna de las condiciones asociadas al transporte marítimo han sido determinantes del incremento de sus niveles de exportación experimentados en el período 1991-1995 (eliminación del subsidio de reserva de cargas) en comparación con el período 1986-1990 (vigencia del subsidio de reserva de cargas).

De igual forma, un significativo 40% de empresas atribuye el incremento de sus niveles de exportación a la regularidad del servicio de transporte marítimo; sin embargo, puesto que esas mismas empresas también mencionan otros factores de importancia como determinantes de sus mayores volúmenes y montos de exportación, solamente puede considerarse a la aludida regularidad como un determinante parcial del crecimiento de las exportaciones no tradicionales venezolanas (aparte de que solamente un 40% de las empresas lo menciona en condición de determinante).

Otro resultado muy notable, a efectos del sistema de hipótesis planteado en este estudio, es un sorprendente 5% de empresas, apenas, que consideran el flete como determinante de sus mayores niveles de exportación logrados a partir de 1991 y hasta el presente, las cuales también mencionan, por otra parte, otros determinantes de la lista presentada en el ítem 29, con lo cual el flete también tiene una condición de determinación parcial (y solamente para un irrisorio 5% de las empresas encuestadas).

En cuanto a la seguridad de la carga, apenas una empresa la indicó como determinante de su mayor nivel de exportación, y también debe asumirse como un determinante parcial, dado que dicha empresa indicó otros determinantes importantes de la lista del ítem 29, ajenos al transporte marítimo.

A continuación, se enumeran en orden de importancia relativa, los trece factores alternativos, distintos de las variables asociadas al servicio de transporte marítimo, indicados por las empresas encuestadas como determinantes del incremento de sus niveles de exportación experimentado entre 1991 y 1995, en relación con el período 1986-1990:

1º Calidad competitiva de los productos de la empresa.

- 2º Ubicación geográfica de la empresa.
- 3º Demanda de los productos de exportación de la empresa.
- 4º Marca conocida de los productos de exportación de la empresa (en igual posición que el factor 5º).
- 5º Organización de mercadeo instrumentada por la empresa (en igual posición que el factor 4º).
- 6º Relación valor/peso de los productos de exportación de la empresa.
- 7º La disminución de las barreras arancelarias en los mercados internacionales de destino (en igual posición que el factor 8º).
- 8º Convenios bilaterales de intercambio comercial entre Venezuela y los países de destino de los productos de la empresa (en igual posición que el factor 7º).
- 9º Permisos sanitarios u otras barreras para-arancelarias en los países de destino para la entrada de los productos de exportación de la empresa.
- 10º Presentación (empaquete) de los productos de exportación de la empresa.
- 11º Medidas de fomento y estímulo a las exportaciones (excenciones tributarias, financiamiento, etc.).
- 12º La consolidación de instituciones de apoyo al sector exportador (como las bases de datos y asesoramiento proporcionados por el Instituto de Comercio Exterior).
- 13º Incentivo del tipo de cambio competitivo (devaluación del bolívar).

De esos trece factores alternativos, distintos de las variables asociadas al servicio de transporte marítimo, indicados por las empresas encuestadas como determinantes del incremento de sus niveles de exportación experimentado entre 1991 y 1995, en relación con el período 1986-1990, los tres más importantes señalados fueron, en orden de importancia relativa:

- 1º Calidad competitiva de los productos de la empresa.
- 2º Ubicación geográfica de la empresa.

3º Demanda de los productos de exportación de la empresa.

De todo lo expuesto, me permito responsablemente establecer las siguientes *conclusiones principales*:

- 1º La apertura del sector de marina mercante en Venezuela, a raíz de la adopción de las Decisiones 288 y 314 de la Junta del Acuerdo de Cartagena, que eliminaron el subsidio de reserva de cargas originadas y destinadas a cualquier puerto de la sub-región andina y del mundo, no ha contribuido significativamente al crecimiento de las exportaciones no tradicionales venezolanas, ni tampoco a su mayor competitividad en términos de precio o seguridad en el transporte por vía marítima; solamente la *regularidad en el suministro* se ha visto favorecida, pero no constituye el único ni el más importante determinante del crecimiento de las exportaciones no tradicionales del país. Pese a que los fletes pudiesen haber disminuido, algo que de paso no está comprobado aún, al margen de si subieron o bajaron, los resultados de este estudio demuestran que el factor de flete marítimo, per se, *no es un determinante significativo* del crecimiento de las exportaciones no tradicionales venezolanas.
- 2º Es cierto que, tanto en Volumen como en Valor, las exportaciones no tradicionales tuvieron un promedio significativamente mayor en el subperíodo 1991-1995 respecto al subperíodo 1986-1990; sin embargo, no existen diferencias estadísticamente significativas entre ambos subperíodos en la tasa promedio de variación interanual, o sea, que la velocidad del crecimiento ha sido la misma a lo largo de los últimos 10 años, y la incidencia o evento de eliminación de la reserva de carga ocurrido a partir de 1991 no la ha afectado en nada. Esto permite concluir que son otros factores, distintos al servicio de transporte marítimo, los que han venido determinando el crecimiento de nuestras exportaciones no tradicionales.
- 3º Los principales factores no vinculados al servicio de transporte marítimo que, al parecer, han determinado el crecimiento de las exportaciones no tradicionales, tanto antes como después de la eliminación del subsidio de reserva de carga, han sido: **a)** la

calidad competitiva de los productos, **b)** la ubicación geográfica de la empresa y **c)** la demanda de los productos de exportación en los mercados internacionales de destino.

REPERCUSIONES DE TODO ESTO

- 1º El *flete* de transporte marítimo es una barrera al comercio equivalente a una barrera *arancelaria*, y la *regularidad* es análoga a una *para-arancelaria*.
- 2º La apertura comercial debe ser *gradual* y *racional*, así ha sido en *todos* los países que han alcanzado el desarrollo.
- 3º En la guerra del comercio *estamos solos* y *todo se vale*.

SUGERENCIAS PARA LA ACCION

- 1º Profundizar este estudio hacia el universo de exportadores no tradicionales.
- 2º Levantamiento de cifras estadísticas sobre flete, regularidad y seguridad.
- 3º *Aplicar las medidas de fomento al sub-sector contempladas en la Decisión 314 de la JUNAC o, en su defecto, reinstaurar transitoriamente la Reserva de Carga (dejar sólo la Decisión 288).*
- 4º LO PEOR DE TODO ES LA INACCION.

Gestión del Transporte Marítimo

El Cambio en las Actividades Marítimas.
Reto para Afrontar el Siglo XXI

Por: Miguel López García 

RESUMEN


El presente artículo describe brevemente el cambio requerido en las organizaciones marítimas y cómo puede contribuir un liderazgo transformacional a los requerimientos del próximo siglo. Se analizan también las diferentes conductas asumidas por los que han tenido la responsabilidad de conducir organizaciones marítimas que han perecido en los últimos cinco años. Se presenta el liderazgo transformacional como alternativa de cambio, al dotar a las personas de los elementos transformadores que les permiten identificarse con la organización y sentir el orgullo y satisfacción de su trabajo.

PALABRAS CLAVE: Actividad Marítima, Liderazgo Transformacional, Cambio.

INTRODUCCION

El presente trabajo de investigación tiene como propósito presentar información actualizada sobre un importante campo del Desarrollo organizacional: *el cambio y el liderazgo transformacional*, y cómo éstos pueden afectar las actividades marítimas de cara al próximo siglo.

Los conceptos y reflexiones aquí expresados reflejan la necesidad que tenemos de gente no solamente con apariencia de capaces, sino que con hechos lo demuestren. El enfoque del artículo está dirigido hacia los optimistas, los que están convencidos de que sus sueños se pueden convertir en realidad y que, a pesar de las adversidades y obstáculos, serán irreductibles hasta lograrlos.

 Director de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante. Capitán de Altura, Especialista en Transporte Marítimo, Profesor de Gestión del Transporte Marítimo en la EESMM, Especialista en Desarrollo Organizacional (UCAB).

Obviamente, el tema central del trabajo está referido al cambio en las actividades marítimas y cómo influye el liderazgo transformacional para lograr estos cambios.

El artículo está dividido en dos Capítulos, el primero de ellos: Cambiar o Perecer, y el segundo: El Liderazgo para el Cambio Transformacional.

CAMBIAR O PERECER

Asfixiados en un ambiente de incertidumbre y de cambios intermitentes, las organizaciones marítimas y su gente tienden a reaccionar en previsibles formas derrotistas: se sienten víctimas, se empeñan en trabajar con ahínco como si nada estuviera cambiando o fingen que avanzan. Según **Noer (1997)**, la única forma efectiva para enfrentar el mundo actual es hacer valer una disposición positiva para aprender y hacer frente al cambio.

Después de la Segunda Guerra Mundial se han venido gestando una serie de cambios transformacionales con un ritmo sin precedentes en la historia de la humanidad. En 1955, el físico J. Robert Oppenheimer, citado por **Bennis (1966, p. 19)** dice: "Algo que resulta nuevo es la preponderancia de las cosas nuevas, es el cambio de escala y de mira del propio cambio, de tal modo que el mundo se altera mientras caminamos sobre él, de manera que los años de la vida de un hombre no testimonian hoy en día un pequeño crecimiento o reordenamiento de lo que aprendió en la infancia, sino una gran revolución".

Debemos reflexionar profundamente en relación a la capacidad de percibir y entender los cambios y sus reflejos sobre nuestras instituciones. Tenemos que ser capaces de adaptarnos a las exigencias de los hechos nuevos y si fuera posible anticiparnos a la llegada de los cambios. Recordemos que cuando cesan los cambios en el organismo éste muere, la vida es sinónimo de cambio.

El cambio en las instituciones se ha venido enfrentando desde un gran número de puntos de vista diferentes. **Kimberly y Miles (1980)** examinaron el "ciclo de vida" de las organizaciones. El uso de esta metáfora biológica, la cual ellos aceptan que es imperfecta, sintetiza el hecho de que las organizaciones no permanecen en el mismo estado hasta la eternidad: "las organizaciones nacen, crecen y declinan; algunas veces resucitan y otras perecen". Como referencia tenemos que de las 500 empresas que aparecieron en la revista Fortune en la década de los

80, sólo el 75% de ellas siguen con "Vida" y ¿qué ha pasado en nuestro país con los bancos, compañías de seguros y empresas navieras? La verdad es que muchas ya no existen.

Mientras que los analistas organizacionales están girando ahora hacia un análisis de fenómenos tales como el ciclo de vida de las organizaciones, nosotros los académicos no hemos desarrollado aún las herramientas que nos permitan diagnosticar exactamente en dónde se encuentra una organización dentro de su ciclo de vida y en un punto particular en el tiempo, naturalmente si esto lo pudiéramos hacer nos convertiríamos en inversionistas de tiempo completo en la Bolsa de Valores de Caracas.

Cuando se habla de cambio, solemos referirnos al crecimiento como proceso de análisis racional y planeación, sin embargo, esta investigación explora un proceso de cambio mucho más profundo, el cual requiere formas nuevas de pensar, comportarse y constante aprendizaje. Es un cambio que tiene un alcance mayor, discontinuo con el pasado y es irreversible. El impacto del cambio transformacional, distorsiona los patrones de acción actuales e implica correr riesgos. Significa ceder el control.

La pregunta que emerge es: ¿Estamos dispuestos a emprender un cambio transformacional? Por lo general ésta es una elección atemorizante que puede generar la negación a un cambio profundo; no obstante, en el mundo actual las diversas actividades de Marina Mercante necesitan hacerlo con mucha más frecuencia que en el pasado.

Quienes toman las decisiones pueden reconocer por completo las presiones para el cambio y escoger perecer lentamente. En lugar de iniciarlo, eligen hacer otras cosas. En este sentido, el fenómeno de escoger perecer no es el mismo que el del caso del "sapo hervido".

El caso del sapo hervido está basado en un experimento de laboratorio. Se introdujo un sapo vivo en un recipiente de agua, la que fue calentada en forma gradual. Al final, el agua hirvió y el sapo murió. En cambio, si se hubiera sacado del agua fría y se hubiera metido en un recipiente con agua caliente, el sapo habría saltado de inmediato y se las habría arreglado para sobrevivir. Se dice que las organizaciones son como el sapo del experimento: es probable que no estén conscientes de los cambios que evolucionan de manera muy lenta.

Cuando un líder, directivo o gerente reconoce que es necesario un

cambio, pero opta por no hacerlo, realiza una elección consciente. El agua se está calentando despacio y el gerente sabe que es posible saltar para salvarse, siendo el pensamiento estratégico el siguiente: "si aguanto sólo un tiempo más, este problema le pertenecerá a otro", y cuando esa persona se va, el resto de la gente en su organización se queda con el problema. En este sentido, la opción de perecer y por lo tanto evadir el cambio, podría ser referida como la "historia de los renacuajos muertos". El sapo salta para salvarse y deja que los renacuajos hiervan.

Este es un escenario en el que triunfa el interés egoísta sobre la responsabilidad colectiva. Haber elegido perecer tiene algunas insinuaciones morales, incluso falta de responsabilidad. Cuando se dan estas implicaciones, el asunto no se discute en la organización. La gente finge ignorancia de la situación al tiempo que saben por completo que su organización está en serios problemas, siendo el impacto de esta situación enorme.

He observado empíricamente en algunas organizaciones del sector marítimo que sus directivos y gerentes se comportan como si los problemas fueran un secreto, rara vez se da el caso en que las personas saben cuándo un asunto crítico se está menospreciando, es decir, se necesita un cambio real, todos lo saben, pero nadie está dispuesto a realizarlo (caso CAVN).

Se evidencia que hay gente perdiendo la esperanza lentamente y comienzan a sentirse atrapadas por sus circunstancias. A menudo lo afrontan retrayéndose o, por el contrario, manteniéndose ocupados con asuntos insignificantes. Estas personas, como su superiores, se interesan cada vez más sólo en sí mismas y comienzan a atender su propio futuro. En Venezuela, nuestro sector marítimo tiene un potencial incalculable, por lo tanto, a esta gente le encantaría considerar opciones constructivas, y aún en estos momentos difíciles, lo harían si se les diera una razón. En estos tiempos atribulados las personas están sedientas de un liderazgo efectivo. Desean una visión que tenga credibilidad; sin embargo, proporcionar una visión así es una tarea compleja. Algunos directivos y gerentes encuentran que es mucho más fácil generar números, porcentajes y hojas de cálculo que proporcionar un liderazgo transformacional.

Lo expuesto en esta primera parte plantea un reto para los directivos y gerentes del sector marítimo. Como dijera Jean Paul Sartre, "nosotros somos nuestras elecciones". Las organizaciones son las que eligen sus directivos, sin embargo, una vez tomada la decisión de iniciar un proceso

de cambio transformacional, se debe crear conciencia y comprometer a los seguidores con el cambio. Imagínense a Golda Meir. A los judíos, que dejaron sus fábricas con grandes ingresos, una vida tranquila y feliz. Ella, los llamó a un país terriblemente conflictivo, árido, desolado, un país verdaderamente inhóspito, que les ofrecía nada más un compromiso.

Esa es la parte vital, y aquellos hombres y mujeres dejaron todo por seguir un sueño, esto significa compromiso, no basta ser buena gente, no basta ser una persona atenta y amable. ¡No! Hay que ser alguien que comprometa y tener ese poder de convencimiento que hace que los demás acepten el compromiso de cambio y se entreguen a ese ideal. No se trata de presentar opciones para dejar de hacer las cosas, se trata de "cambiar o perecer".

A.- CAMBIO INDIVIDUAL

Las organizaciones del sector marítimo se quejan porque tienen meses enviando al personal gerencial a cursos y seminarios, como parte de un plan para mejorar la calidad, la seguridad, la productividad y las ganancias; ese inmenso esfuerzo ha tenido poco impacto. ¿Por qué se ha fallado? Ustedes tendrán seguramente diversas respuestas; no obstante, ha ocurrido algo que pocas personas logran ver con claridad: la incongruencia de pedir el cambio en otros, al tiempo que ellos no muestran el mismo nivel de compromiso. Aunque estemos tentados a criticar a estos gerentes, primero debemos reflexionar sobre lo que hacemos en situaciones similares. En forma regular exhibimos la misma conducta. Al confrontar problemas de la vida, vemos con facilidad los defectos de los demás y la manera en que estos defectos contribuyen al problema que se tiene a mano. El problema siempre es causado por el jefe, el colega, el subordinado, el director o profesor de la escuela o alguna otra persona.

Es tan difícil reconocer que el problema es parte del sistema en el que desempeñamos un papel activo. Nuestra primera inclinación siempre es desde una perspectiva externa al problema. Dado que el problema está allá afuera, siempre son otros los que necesitan cambiar. Nuestro primer pensamiento es decirles que cambien; el segundo obligarlos. La experiencia dolorosa nos dice que esta ruta es menos que exitosa y a menudo desastrosa, produciéndose resultados indeseables.

La mayoría de nosotros tenemos expectativas altas de nuestros líderes y nos desilusionamos con facilidad y rapidez por su fracaso en satisfacer nuestras expectativas. Pero rara vez mantenemos las mismas

expectativas para nosotros mismos. Sentimos poca responsabilidad de ser la persona que da poder al yo, y al hacerlo, da facultad a la comunidad circundante. He subrayado la palabra facultad por la repercusión que este término tiene en las organizaciones modernas, también es conocido como EMPOWERMENT.

En la búsqueda de dirección y cambio individual, tenemos la siguiente situación: por tradición, nuestros paradigmas, mitos o argumentos nos han dicho qué hacer. Siempre que los seguimos, nos sentimos seguros. Debido a que los ambientes son dinámicos y nuestros mitos están basados en el pasado, nuestras estrategias fallan y sentimos una sensación de enajenación.

Los paradigmas nuevos son creados al encaminarnos por un sendero de acción nuevo, uno en el que debemos separarnos del "status quo" y enfrentar y abordar con valor la incertidumbre. Cuando tiene éxito, este proceso transforma nuestras estructuras originales y nuestro yo original. Nos volvemos altamente alineados, exitosos, facultados y capaces de ayudar e inspirar a los demás. Sólo cuando esta realineación es exitosa somos capaces de convertirnos en líderes transformacionales y agentes de cambio. Este último párrafo se puede resumir diciendo que: "tenemos que construir el puente conforme lo cruzamos"; hoy día no tenemos una "receta de cocina" o "lista de verificación"; se trata de averiguar dónde estás y a dónde necesitas ir, y emprender el esfuerzo de cambio para llegar allá. Recordemos siempre que como líderes transformacionales debemos modelar el cambio, primero a nivel personal y después impulsar a nuestra organización.

B. CAMBIO EN LA ORGANIZACION

Obviamente, este punto es la columna vertebral del trabajo, reflejando la urgente necesidad que tienen los líderes transformacionales modernos para comprender el cambio y aplicarlo, de no hacerlo, enfrentarán una "muerte lenta".

A menudo argumentamos los pocos recursos disponibles para abordar un cambio transformacional de nuestra organización, sin embargo, recuerdo al leer a Gandhi al principio de su carrera, en Sudáfrica: se había formado una visión y trabajaba en ella. Un día, llegó un hombre de otro país y se ofreció como voluntario para unírsele. El recién llegado preguntó : "¿No le sorprende que me haya presentado así?" "No -replicó Gandhi-, cuando uno descubre lo que es correcto y comienza a perseguirlo, las personas y recursos necesarios tienden a

presentarse".

Esta reflexión aplica directamente al proceso de cambio que vive la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante (EESMM). Hemos confiado en nuestra visión lo suficiente como para comenzar nuestro viaje al mundo del mejoramiento continuo, creyendo que los recursos aparecerán. El hecho de que haya suficiente confianza y creencia en nosotros mismos para alcanzar nuestra visión es lo que señala a los otros que vale la pena invertir en la visión. Nuestro mensaje está lleno de integridad y buenas intenciones. No obstante, nuestras acciones, no nuestras palabras, son las que envían el mensaje. Actuar sobre una visión que excede nuestros recursos es una prueba de visión, fe e integridad.

Noer (1997) describe metafóricamente una organización. He aquí una versión condensada de la misma:

Somos una multitud de hormigas aferradas a un tronco resbaladizo que se desliza hacia un río de corriente crecida e incontenible. Vamos de un lado a otro, realizamos reuniones, presentaciones, redactamos informes, arrojamos por la borda a varias de nuestras "compañeras hormigas"... ¡y al tiempo que discutimos sobre la dirección en que iremos y sobre quién nos va a conducir! Sin importar cuánto esfuerzo hagamos para controlarlo, transformarlo o minimizarlo, ese tronco irá a donde debe ir. Sé que hay muchas rocas y cascada río abajo y no estoy seguro de que las hormigas que quedemos, o el tronco, vayamos a sobrevivir el viaje.

Esta pintoresca descripción delinea una realidad que cada vez es más familiar para todos los que trabajamos en actividades marítimas.

Es un ambiente que suele causar que respondamos como víctimas pasivas y que las empresas se contraigan y se acojan a un control inadecuado. Y no debe ser así. No tenemos que ser hormigas y centrarnos en aferrarnos con obstinación a troncos que se deslizan sin control, y nuestras organizaciones no tienen que precipitarse a toda velocidad, sin dirección, hacia peligros ocultos.

El cambio en las actividades marítimas está referido a la **importancia de la gente** y de la **supervivencia organizacional**, a través del mismo se ofrece esperanza y optimismo, además de la mentalidad de víctima.

La gente, más que cualquier otro factor (tecnología, normas y procedimientos, dinero, estructuras, procesos y estrategias), es lo más

importante con que cuenta una organización para afrontar un cambio, así lo señala **Granell (1994)**: "Es obvio que la gente es uno de los elementos que más contribuyen a la efectividad organizacional" (p. 27). No olvidemos que para lograr cambios transformacionales, primero deben existir los cambios individuales.

LIDERAZGO PARA EL CAMBIO TRANSFORMACIONAL

Intentar definir el liderazgo ha sido siempre un poco como definir el amor o la justicia: la definición varía por el contexto y dice tanto sobre los valores y perspectiva de las personas, que hace de la definición, como sucede con cualquier clase de explicación, universal. En su trabajo general sobre definiciones y prácticas del liderazgo, **Rost (1991)** expresa su frustración con esta realidad:

Sin una definición aprobada, todo tipo de actividades, procesos y personas son clasificados como liderazgo tanto por eruditos como por practicantes... La peor parte de la situación actual es que muchas personas de tipo estudioso no ven como problema esta incapacidad para ponerse de acuerdo en una definición del liderazgo (p. 6).

Tampoco es imprescindible para este trabajo de investigación la falta de una definición aprobada. Sin embargo, es claro que hay un cambio básico del tipo de liderazgo que encaja en el viejo paradigma al de la nueva realidad. Este cambio puede verse al comparar lo que Rost llama el paradigma industrial del liderazgo, con su propia definición.

El paradigma industrial de Rost dice: "Una comprensión fundamental del liderazgo es racional, orientada hacia la administración, masculina, tecnócrata, cuantitativa, dominada por objetivos, impulsadas por el costo/beneficio, personalista, jerárquica, a corto plazo, pragmática y materialista" (p. 94). Luego señala: "Liderazgo es una relación de influencia entre líderes y seguidores, que pretende cambios reales que reflejen sus propósitos mutuos" (p. 102).

El liderazgo transformacional que se pretende destacar en este trabajo se ajusta a la definición de Rost; estimula el de tipo estudioso mutuo y reconoce que el compromiso, en el nuevo paradigma, es fomentado por la influencia y no la coacción, y que el cambio real es necesario para que se liberen los individuos y las organizaciones.

El liderazgo transformacional se refiere a cómo manejar al otro, para ello debemos reconocer que el liderazgo circunstancial no lo convierte en un auténtico líder; aunque la esencia del liderazgo es el poder, el líder transformacional debe saber manejar con gran destreza y sabiduría esta fuerza. Lo deseable es que el poder incida positivamente en la efectividad de ese líder, recordemos a Sófocles:

Difícil es conocer la mente del mortal o su corazón, hasta que se prueba en la cúspide del poder, porque el poder desnuda al hombre.

Ciertamente, lo que se pretende es animar a Directivos y Gerentes para que se motiven y se conviertan en líderes transformacionales, a fin de impulsar los cambios que requieren nuestras actividades marítimas.

Deseo recalcar que el ser líder no es un título o un cargo, es una dinámica especial que gobierna la relación entre los líderes y los miembros de su grupo, esto significa que el líder no se gana automáticamente el respeto y la aceptación de los miembros de un grupo. Por ello, para ganarse el liderazgo del grupo y tener una influencia positiva sobre sus miembros, los líderes deben adquirir algunas competencias, habilidades y métodos específicos.

Convéznase, el ser líder transformacional le habrá ganado gratuitamente algunos enemigos, pero esto es parte del costo de ser líder; piense además que entre más saque la cabeza más posibilidades habrá de que se la corten; pero vale la pena pertenecer al grupo de individuos que impulsen un cambio transformacional para el desarrollo de nuestra Marina Mercante.

En mi diálogo continuo con diversos colegas y demás profesionales, algunos me dicen que estas cosas son muy teóricas, les respondo con un ejemplo: el proceso de cambio de esta Casa de Estudios (EESMM), lo cual es una realidad tangible del paradigma transformacional, nos obliga a ser radicales en la realización de la visión a cualquier costo. Si la visión vive y prospera no importa la salida del líder, la visión misma es mucho más importante que la supervivencia personal.

Entonces, ¿qué debe hacer un líder transformacional? Ante todo, facultar a su gente, elaborar un plan de acción, movilizar a la fuerza laboral y desatar el poder vocalizando los valores centrales del sistema. Su fuente de credibilidad es su **integridad conductual**, cada acción debe estar alineada con la visión. Faltar en esta dimensión es reducir la visión a un ejercicio de hipocresía. Cuando se evalúa una visión, las

personas observan la conducta de sus líderes y reconocen con rapidez si un líder carece de disciplina personal y compromiso. Las personas saben cuándo las palabras de un líder están vacías y responden no haciendo caso a la visión hasta que ésta muere.

Si en algo se diferencia un Gerente de un Líder Transformacional es precisamente en la imaginación para ser innovadores, recordemos que todas las innovaciones y cambios en la historia de la humanidad son producto de un sueño, de la parte absurda del cerebro, ilógica e imaginativa, esto quiere decir que al hemisferio derecho del cerebro le corresponde soñar y al hemisferio izquierdo llevar los sueños a la práctica. Thomas Alva Edison decía: "1% de chispa y 99% de transpiración", lo que se traduce en que a una idea genial le deben seguir muchas horas de arduo trabajo para convertirla en realidad.

Ahora bien, ¿cómo convertir en realidad una visión, si muchos altos ejecutivos de organizaciones marítimas no tienen idea de cómo elaborarla y encuentran muy vergonzoso que les recuerden de manera repetida que su organización carece de una visión adecuada? Como consecuencia, se vuelve necesario dejar de hablar sobre las necesidades que no son satisfechas. De manera implícita envían el mensaje de que el asunto "ya no es para discutirse". Es mucho más fácil dedicarse a resolver los problemas actuales (gerencia) que moldear el futuro (liderazgo transformacional). Es más fácil ser un analista operacional y un superior (gerente) que ser un motivador visionario y un emprendedor (líder transformacional).

Pero los líderes transformacionales pueden ser ambos. Vinculan el presente operacional con el futuro. Esto es lo que los hace persuasivos. Las visiones útiles inspiran a las personas a niveles nuevos.

CONCLUSIONES

Espero se haya podido alcanzar el propósito de este trabajo, indicado en la introducción.

A través de esta investigación se pretendió evidenciar la auténtica crisis de nuestro sector marítimo; es decir, la ausencia de líderes transformacionales que logren llevar a sus seguidores al logro de los objetivos deseados para afrontar el próximo milenio.

Una actividad marítima carente de capital puede pedir un préstamo,

una organización mal ubicada puede cambiarse, pero un negocio marítimo con falta de liderazgo tiene pocas posibilidades de sobrevivir.

Se concluye, para efectos de este estudio, que el liderazgo transformacional es la fuerza fundamental que se oculta detrás de toda organización exitosa que logre los cambios deseados para adaptarse a este pujante mundo. El líder en referencia es aquel que compromete a su gente a la acción, que convierte a seguidores en líderes y que puede convertir a líderes en agentes de cambio.

Desde ahora en adelante tengamos claro la diferencia entre líder transformacional y gerente, recuerden que el líder dirige los cambios, los gerentes la fidelidad a los procedimientos, los líderes crean confianza y dotan a sus seguidores para que busquen nuevas maneras de hacer las cosas. Un gerente competente puede lograr que el trabajo sea productivo, eficaz y con puntualidad. Sin embargo, el líder transformacional hace sentir a su gente el orgullo y la satisfacción de su trabajo, inspira a sus seguidores a altos niveles de realización, la gente desea líderes no jefes; por lo tanto, la autoridad estará en crisis cuando quien manda se contente con ser un gerente (jefe), sin procurar convertirse en líder. Lo que necesitan las actividades marítimas es tener al frente, no a personas arrogantes, sino a servidores sinceros.

Otra conclusión importante viene dada por la capacidad de cambio y adaptación individual y organizacional. Decida el cambio, diferirlo es diferir el mañana; si no lo hace, estará renunciando a ser mejor; además, si no lo intenta, nunca lo sabrá, y puede hacer "perecer" a su organización.

Deseo concluir este trabajo con un pensamiento filosófico de KONOSUKE MATSUSHITA:

Si te preocupas por los detalles en el manejo de tu negocio, en extremo y en forma mezquina, no sólo dejará de crecer tu empresa, sino que perderá la capacidad de desarrollar a tu gente.

BIBLIOGRAFIA

Cameron, K.S. (1997). Diagnosing and Changing Organizational Culture. San Francisco: Jossey - Bass.

Cornejo, M. (1996). Enciclopedia de la Excelencia. (Tomo 1). México:

Grijalbo, S.A.

Gibson, J.L.; Ivancevich, J.M. y Donnelly, J.H. Jr. (1992). Las organizaciones: comportamiento, estructura y procesos. (7ma. ed.). México: Addison-Wesley.

Granell, E. (1994). Recursos humanos y competitividad en organizaciones venezolanas. (1ra. ed.). Caracas: Ediciones IESA, C.A.

Noer, D. (1997). El Cambio en las Organizaciones. (1ra. ed.). México: Prentice-Hall Hispanoamericana, S.A.

Quim, R. (1997). Sabiduría para el cambio. (1ra. ed.). México: Prentice-Hall Hispanoamericana, S.A.

Rost, J.C. (1991). LeadershipfortheTwenty-First Century. Nueva York: Praeger.

Spreitzer, G. y Quinn, R (1996). "EmpoweringMiddle Managers to be TransformationalLeaders". Journal of AppliedBehavioralScience.

Derecho Marítimo

Comentarios a la Ley de Arbitraje Comercial promulgada
el 07/04/98, Gaceta Oficial No. 36.430

Por: Rafael Cárdenas Torres 


El arbitraje, como bien lo sabemos, es el acuerdo por el cual las partes deciden resolver sus controversias a través de árbitros, con el compromiso de acatar la decisión que estos produzcan.

Este acuerdo puede establecerse en el contrato mismo, a través de una cláusula compromisoria, o suscribiendo un compromiso arbitral para someter a arbitraje cualquier controversia, o bien sustrayendo del conocimiento de los Tribunales ordinarios cualquier causa en curso, para que la misma sea resuelta por árbitros de derecho o de equidad. Demás está decir que para que una causa se pueda arbitrar, la misma tiene que ser susceptible de transacción. Es obvio que los árbitros nombrados pueden ser uno, o tres, es decir, siempre en número impar.

Esta figura procesal es un medio escogido por las partes que sustituye a la jurisdicción ordinaria, como un medio idóneo y expedito para resolver las controversias.

Este instituto recogido, entre otros, por el Código Arandino de Procedimiento Civil de 1916 y establecido para que los interesados puedan resolver sus diferencias, no tenía las connotaciones o consecuencias legales establecidas en el Código de 1987.

En efecto, en la ley adjetiva de 1916, si en el contrato existía una cláusula compromisoria que obligaba a resolver las controversias a través de árbitros, y citada la parte ante el tribunal ordinario para constituir el tribunal arbitral, y si ésta no comparecía, o haciéndolo no decía nada, pues sencillamente el procedimiento terminaba allí, sin ninguna consecuencia legal para el renuente. Pero en el Código de 1987, existiendo tal cláusula compromisoria, y citada la parte y no comparece, o compareciendo no alega nada, pues sencillamente queda confesa y obligada a nombrar su árbitro; y si no lo hace pues lo nombra

 Abogado (UCV). Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo (EESMM). Profesor de Derecho Marítimo en la EESMM.

el Tribunal ⁽¹⁾.

Este medio procesal utilizado por los particulares para zanjar sus diferencias, "lo encontramos guiando la solución pacífica de conflictos entre seres humanos desde el origen de la humanidad hasta nuestros días" ⁽²⁾. Y su existencia se remonta a los libros sagrados del Génesis y del Exodo.

La figura del arbitramento está regulada en dicho Código de 1987, en los artículos que van del 608 al 629.

Ahora bien, quisiéramos referirnos a Ley de Arbitraje Comercial recientemente promulgada ⁽³⁾, y hacer ciertos comentarios sobre aspectos de la ley que no quedaron lo suficientemente claros, y que en cierta forma crean contradicciones y confusiones en su aplicación. Somos fervientes partidarios y creyentes de la necesidad de la Ley, y del funcionamiento del instituto arbitral, pero ello no significa que nos vamos a plegar a alabarla ó a santificarla con todos sus errores y defectos, porque lejos de favorecerla, lo que se hace es disminuirla y desmejorarla aún más, cuando al final nos demos cuenta de su inaplicabilidad e inejecución, por las contradicciones en que se incurre. La adornan virtudes, pero también tiene muchas imperfecciones.

EL ACUERDO ARBITRAL EXCLUYE LA JURISDICCION ORDINARIA

En el artículo 5º se establece lo siguiente:

En virtud del acuerdo de arbitraje las partes se obligan a someter sus controversias a la decisión de árbitros y renuncian a hacer valer sus pretensiones ante los jueces. El acuerdo de arbitraje es exclusivo y excluyente de la jurisdicción ordinaria.

Esta disposición no se compagina con lo fijado en el artículo 39 de la misma Ley, que dice:

¹ Arts. 609, 611, 613 y 614 del Código de Procedimiento Civil.

² Tipicidad y Atipicidad del Arbitramento Mercantil. Alfonso Cuevas Z., Editorial Temis (1984).

³ Gaceta Oficial No 36.430 del 7 de abril de 1998.

Cuando todos los árbitros o la mayoría de ellos se inhibieren o fueren recusados, el tribunal arbitral declarará concluidas sus funciones, quedando las partes en libertad de acudir a los jueces de la República o de reiniciar el procedimiento arbitral.

Creemos, que amén de las consideraciones hechas sobre tal contradicción, no puede el tribunal arbitral concluir sus funciones, por el simple hecho de que se intente una recusación por alguna de las partes contra el panel arbitral, sino que debe esperarse a que la misma sea declarada con lugar, para que opere la cesación de las funciones por parte del tribunal. Si tal recusación no prospera, pues obviamente el tribunal debe seguir conociendo de la causa encomendada. Sería muy fácil para que una de las partes, al percatarse de que el desarrollo del proceso no le está favoreciendo, recusar sin fundamento alguno a todos los árbitros, para que se disuelva el tribunal arbitral. Este no es el propósito de la Ley, pero así quedó establecido.

Creemos que en el caso de recusación de todos los árbitros, y para evitar la picardía procesal de una de las partes, se hubiese seguido el mismo procedimiento fijado en el artículo 38 de la Ley (4), para que fuera el Juez competente de la Circunscripción Judicial donde se esté realizando el arbitraje, quien decidiera la recusación planteada.

De igual manera se contradice con la parte final del art. 19 de la misma ley cuando se establece lo siguiente:

Las partes podrán objetar cualquiera de los montos antes señalados, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación de la providencia que los fijó, mediante escrito en el que expresarán las sumas que consideren justas. Si la mayoría de los árbitros rechaza tal objeción, el tribunal arbitral cesará en sus funciones (subrayado propio).

Creemos que era más sano el procedimiento establecido en el único aparte del artículo 629 del Código de Procedimiento Civil (5), pues si

4 “Si sobre la decisión de inhibición o recusación de uno de los árbitros hay empate, o si el árbitro es único, las diligencias serán enviadas al juez competente de la Circunscripción Judicial del lugar donde funcione el tribunal arbitral para que decida. Contra esta providencia no procederá recurso alguno”.

5 “Si surgiere disputa acerca del monto de los honorarios de los árbitros,

existía disparidad de criterios en cuanto al monto de los honorarios de los árbitros, ello no era causal para disolver el tribunal arbitral.

También se contradice con el dispositivo del artículo 33 de la Ley:

El Tribunal cesará en sus funciones: 1. Cuando no se haga oportunamente la consignación de los gastos de honorarios prevista en esta Ley. 2. Por voluntad de las partes ⁽⁶⁾ (subrayado propio).

Pensamos que al fomentar el Arbitraje, se debe demostrar que es un instituto serio, confiable y expedito, para que las partes puedan resolver sus diferencias, sin tener que recurrir a la jurisdicción ordinaria, tan cuestionada hoy en día. Pero al dejar la puerta abierta para que las partes puedan por motivos fútiles, sutiles e intrascendentes, disolver el Tribunal Arbitral y recurrir nuevamente a la jurisdicción ordinaria, lo que crea es más pérdida de tiempo y de dinero, generando desconfianza y frustración, pero con el agravante muy dañino y pernicioso, de que hemos desacreditado el instituto del arbitraje, como un medio confiable y serio, para lograr una recta, sana y rápida administración de justicia por los particulares en sustitución de los tribunales ordinarios.

Algunos comentaristas de la Ley, han sostenido una tesis, respetable por cierto, de que en el arbitraje prima el principio de la autonomía de la voluntad de las partes, y que así como convinieron un arbitraje para zanjar sus diferencias, del mismo modo, una vez constituido el tribunal, pueden disolverlo por mutuo consenso.

En principio ello es así; pero resulta que el artículo 5º de Ley es claro y meridiano al establecer que, en virtud del acuerdo arbitral, las partes renuncian a hacer valer sus pretensiones ante los jueces ordinarios, y que dicho acuerdo es excluyente de la jurisdicción ordinaria.

Este dispositivo legal lo entendemos en toda su justa dimensión. Y que dicha renuncia no es relativa sino absoluta; no solamente en el sentido de que, convenido el acuerdo arbitral, si una de las partes pretenda hacer valer sus pretensiones ante los tribunales ordinarios, en base al acuerdo arbitral se le pueda oponer la incompetencia del tribunal ordinario para conocer de dicha causa, pero una incompetencia referida

ellos serán fijados por el Juez que indica el artículo 628".

⁶ Art. 5º de la Ley de Arbitraje Comercial.

a la excepción de compromiso, como lo sostiene Chiovenda ⁽⁷⁾ citado por Mezgravis:

El compromiso implica, pues, una renuncia al conocimiento de una controversia por obra de la autoridad judicial. Si una de las partes comprometidas cita a la otra delante del juez, el demandado puede impedir el examen del fondo mediante la excepción de compromiso, que no es ni de incompetencia, ni de litispendencia, sino de renuncia al procedimiento de conocimiento judicial.

Comprendemos así mismo que dicho acuerdo de arbitraje, como la renuncia absoluta de las partes al procedimiento judicial propiamente dicho, por ser el compromiso excluyente de la jurisdicción ordinaria, es decir, que una vez sometida la causa a arbitraje, la misma debe finalizar cuando se produzca el laudo arbitral, a menos que las partes la den por terminada a través de cualquier medio de autocomposición procesal, como sucede a menudo en los juicios que se tramitan ante la jurisdicción ordinaria.

IDIOMAS A UTILIZAR EN EL ARBITRAJE

El artículo 10 de la Ley, fija lo siguiente:

Las partes podrán acordar libremente el idioma o los idiomas que hayan de utilizarse en las actuaciones arbitrales. A falta de tal acuerdo, el tribunal arbitral determinará el idioma que haya de emplearse. Este acuerdo será aplicable, salvo que ellos mismos hayan acordado otra forma, a todos los escritos de las partes, a todas las audiencias y al laudo, decisión o comunicación de otra índole que emita el tribunal arbitral (subrayado propio).

Esta disposición legal, ha sufrido fuertes críticas, entre otras, porque su contenido no se compadece con lo dispuesto en el único aparte del artículo 48 de la misma ⁽⁸⁾.

⁷ Giuseppe Chiovenda: Instituciones de Derecho Procesal. Tomo I. pp. 83-84.

⁸ "La parte que invoque un laudo o pida su ejecución deberá acompañar a su solicitud una copia del laudo certificada por el tribunal arbitral, con

Se entiende igualmente, que la facultad establecida en el artículo 10 transcrito supra, no puede ser potestativa del solicitante, ya que se violaría el contenido del artículo 13 del Código Civil ⁽⁹⁾, al pretender que un Tribunal de la jurisdicción ordinaria, ejecute un laudo extranjero, extendido en otro idioma que no sea el castellano.

Sobre este punto debemos acotar lo siguiente: El proceso arbitral cuenta con dos fases. Una de ellas está referida a la substanciación de la causa y que culmina con el laudo arbitral, y otra de ejecución de la decisión arbitral. La parte de conocimiento o de substanciación de la causa, entendemos que puede realizarse en el idioma que escojan las partes o el tribunal arbitral; pero la fase de ejecución del laudo ante el juez ordinario, si fuere el caso, necesariamente debe ser en castellano, ya que así lo prescribe, no sólo la ley, sino la propia Constitución Nacional ⁽¹⁰⁾.

La confusión al respecto existe, ya que el primer aparte del artículo 10 en comentario, establece que este acuerdo, en cuanto al idioma a utilizarse, será aplicable, salvo pacto en contrario, "a todas las audiencias y al laudo, decisión o comunicación de otra índole que emita el tribunal arbitral".

Entendemos que por sanidad procesal, cuando se pretenda ejecutar el laudo arbitral por parte del juez ordinario, necesariamente tiene que presentársele una copia del mismo traducido al castellano por intérprete público. Y si no se hiciere, el juez tiene la potestad de ordenar su traducción por intérprete público, y en su defecto juramentar a un traductor para que lo haga. Así lo prescribe el artículo 185 del Código de Procedimiento Civil ⁽¹¹⁾.

traducción al idioma castellano si fuere necesario".

9 "El idioma legal es el castellano. Las oficinas públicas no podrán usar otro en sus actos y los libros de cuentas de los comerciantes, banqueros, negociantes, empresarios y demás industriales, deben llevarse en el mismo idioma".

10 Art. 6 de la Constitución Nacional: "El idioma oficial es el castellano".

11 "Cuando deban examinarse documentos que no estén extendidos en el idioma castellano, el juez ordenará su traducción por un intérprete público, y en defecto de éste, nombrará un traductor, quien prestará

Llegará el momento en que con el transcurso del tiempo y con el empeño y dedicación que en ello pongamos, nuestros Centros de Arbitraje Institucional estén a la altura de los centros de arbitraje más conocidos del mundo, como la Sociedad de Arbitros Marítimos de la ciudad de Nueva York, donde por su carácter internacional la mayoría de los árbitros hablan otros idiomas, y cuando resulta necesario traductores independientes asisten a las audiencias de los arbitrajes (12).

Ojalá en el futuro, podamos desarrollar un arbitraje sin necesidad de una audiencia, como sucede con el arbitraje sumario en la ciudad de Nueva York, donde el mismo es conducido con documentación enviada por correo, sin necesidad de una audiencia formal. No es necesario "que usted declare al inicio del arbitraje, si el arbitraje va a ser manejado solamente por medio de documentos. Se puede iniciar el arbitraje vía correo y reservarse el derecho de solicitar una audiencia en una fecha posterior". Este procedimiento arbitral es conocido como "Shortened Arbitration" (13).

FACULTAD DEL TRIBUNAL PARA DECIDIR SU PROPIA COMPETENCIA

Estamos de acuerdo en que varios artículos de la Ley, fueron extraídos de la Ley Modelo UNCITRAL y de otras reglamentaciones. Por eso algunos se nos presentan confusos y repetitivos.

Así por ejemplo los artículos 7 y 25 de la Ley son idénticos en su encabezamiento.

Art. 7.- El tribunal arbitral está facultado para decidir acerca de su propia competencia, incluso sobre las excepciones relativas a la existencia o a la validez del acuerdo de arbitraje.

Art. 25.- El tribunal arbitral estará facultado para decidir sobre su propia competencia, incluso sobre las excepciones relativas a la existencia o a la validez del acuerdo de arbitraje (14).

juramento de traducir con fidelidad su contenido".

12 Guía para el Arbitraje Marítimo en Nueva York, 1997.

13 Maritime Arbitration in New York, p.15.

14 Art. 36 del Reglamento de Arbitraje de la Organización Mundial de la

Compartimos el criterio de Andrés Mezgravis ⁽¹⁵⁾, en el sentido de que con la nueva Ley de Arbitraje Comercial, se obvia el procedimiento establecido en el artículo 608 del Código de Procedimiento Civil ⁽¹⁶⁾, en cuanto a la validez de la cláusula compromisoria, y la aceptación de los árbitros y constitución del tribunal arbitral, que necesariamente tenía que hacerse ante el Juez de Primera Instancia, ya que ahora todo ello se ventila ante los árbitros designados, "quienes están facultados para decidir acerca de su propia competencia y también sobre las excepciones relativas a la existencia o validez del acuerdo de arbitraje".

Ahora bien, debería señalarse una forma lógica y económica para ese pronunciamiento previo del tribunal arbitral, en cuanto a si tiene competencia o no para examinar y pronunciarse sobre el fondo del asunto, pues a *prima facie* parece innecesario, por obvio, ya que si las partes nombraron sus árbitros y constituyeron el tribunal arbitral, es para que éste resuelva el fondo del asunto, y no para determinar si tiene competencia o no para decidir sobre el asunto planteado. Demás está decir que la constitución del tribunal arbitral y el nombramiento de los árbitros, significa un desembolso de dinero de las partes; y nos parece incomprensible de que se constituya el tribunal arbitral, para que éste sólo diga que es incompetente para conocer el fondo del asunto planteado.

Lo que sí está claro y obedece a una sana práctica internacional en la materia, es lo relativo a que el tribunal arbitral está facultado para decidir las excepciones relativas a la existencia o validez del acuerdo de arbitraje. Esto sí era necesario innovarlo, ya que el dispositivo del Código de Procedimiento Civil al respecto ⁽¹⁷⁾, hacía inoperante el compromiso arbitral, por ser dicha incidencia un proceso engorroso y dilatado, a los fines de constituir el tribunal arbitral, o de pronunciarse sobre la validez o

Propiedad Intelectual, OMPI.

15 Ley de Arbitraje Comercial, mayo 29, 1998.

16 "...En todo caso de compromiso, la aceptación de los árbitros y la constitución del Tribunal arbitral se hará ante el juez que se menciona en el artículo 628". Art. 628: "Para todos los efectos de este Título, es Juez competente en Primera Instancia el que lo fuere para conocer del asunto sometido a arbitramento".

17 Art. 609 y ss. del Código de Procedimiento Civil.

no de la cláusula compromisoria.

Esto certeramente lo subsanó la Ley de reciente promulgación.

Volviendo al punto anterior; si las partes constituyeron el Tribunal Arbitral en virtud de la cláusula compromisoria o del compromiso arbitral, ¿para qué va a determinar el Tribunal si tiene competencia o no? Si los interesados hubiesen entendido que no era competente, pues sencillamente no lo constituyen, habiéndose ahorrado los gastos que ello significa.

Entendemos tal prescripción legal, en tanto y en cuanto significa un avance interesante en la implantación del instituto, ya que dicha función la tenía antes el juez ordinario, bajo la vigencia del Código de Procedimiento Civil de 1987, y ahora le corresponde al propio árbitro nombrado. Esto es un logro muy importante.

MEDIDAS PREVENTIVAS

El artículo 26 de la Ley faculta al Tribunal arbitral para dictar las medidas cautelares que considere necesarias respecto del objeto en litigio, inclusive sin que el solicitante constituya garantía alguna. Pero no dice nada en cuanto a la suspensión de tales providencias cautelares. Obviamente que en la forma en que fue concebida tal norma, se está dejando indefensa injustamente a una de las partes en dicho procedimiento; a menos que entendamos que para la oposición a las medidas cautelares decretadas por el Tribunal arbitral y ejecutadas por el Juez ordinario, rige el principio dispositivo contenido en el Libro Tercero. Del Procedimiento Cautelar y de otras Incidencias. Título I. De las Medidas Preventivas. Capítulo I. Disposiciones Generales. Y el Título II. Del Procedimiento de las Medidas Preventivas, establecido en el Código de Procedimiento Civil.

ARBITROS DE DERECHO

El artículo 8 de la Ley dice que los árbitros pueden ser de derecho o de equidad, y que "los primeros deberán observar las disposiciones de derecho en la fundamentación de los laudos".

Ahora bien, en el contexto de la ley no se exige que los árbitros de derecho sean abogados, como sí lo requiere sanamente el artículo 619 del Código de Procedimiento Civil: "No pueden ser árbitros de derecho quienes no sean abogados en ejercicio".

Entonces no entendemos cómo unas personas que no sean abogados, van a observar el derecho, si no lo conocen. Nos preguntamos: ¿Cómo podrían enfrentar una incidencia de tacha, donde incluso se requiere la intervención del Ministerio Público ⁽¹⁸⁾, si los árbitros nombrados no saben qué es eso, ni la gravedad que ello implica.

Por otra parte, nos parece más sabia la disposición contenida en el Parágrafo Tercero del artículo 618 del Código de Procedimiento Civil, que establece: "Si en el compromiso no se indica de alguna manera el carácter de los árbitros, se entiende que son arbitradores"; que lo fijado en el artículo 8 de la Ley de Arbitraje Comercial, que dice: "Si no hubiere indicación de las partes sobre el carácter de los árbitros, se entenderá que decidirán como árbitros de derecho". O sea, que se agrava aún más situación con tal disposición de ley.

No compartimos el alegato de algunos autores nuestros, en el sentido de que en este aspecto más bien estamos retrocediendo, pues en Códigos de Procedimiento Civil anteriores al de 1987 se establecía la figura del árbitro de derecho sin que éste fuera abogado, y pretenden abonar su posición, alegando que un contador público o un ingeniero pueden entender mejor las causas arbitrales que se les encomienden, si tienen que resolver asuntos relativos a su profesión. Esto parece en principio incuestionable, pero bajo ninguna circunstancia justifica el error que se produjo en su oportunidad, y entendemos en toda su dimensión la subsanación del mismo en el CPC ⁽¹⁹⁾ de 1987. Y como replica a tal argumento, podemos decir que para la mejor ilustración del árbitro de derecho, en caso de que sea abogado, pues recurrirá a estos profesionales, según el caso, requiriéndoles los estudios periciales necesarios para tomar la decisión adecuada ⁽²⁰⁾.

Ahora bien, si se trata de árbitros arbitradores, puede ser cualquier

18 Ordinal 4º del artículo 131 del C.P.C. y ordinales 14 y 15 del art. 442 ejusdem.

19 Código de Procedimiento Civil.

20 Art. 514 del C.P.C.: "Después de presentados los informes dentro del lapso perentorio de quince días, podrá el Tribunal, si lo juzgare procedente, dictar auto para mejor proveer, en el cual podrá acordar: 4º Que se practique alguna experticia sobre los puntos que fije el Tribunal, o se amplíe o aclare la que existiere en autos...".

persona que tenga conocimiento y experiencia sobre la materia comercial. Así por ejemplo:

En una decisión reciente de la Corte en Nueva York, la Corte Federal del Estado de más alta jerarquía, la Corte de Apelaciones del Segundo Circuito de los Estados Unidos, interpretó el término personas de comercio, como aquellos individuos que cuentan con experiencia substancial, práctica y comercial y que trabajan o han trabajado en negocios comerciales. De acuerdo con la Corte, un abogado cuya única experiencia ha sido la práctica de derecho mercantil, no califica como persona de comercio ⁽²¹⁾.

INCIDENCIAS

Debemos señalar que el artículo 27 de la ley dice que "En el procedimiento arbitral, no se admitirán incidencias...". Y a renglón seguido establece: "Los árbitros deberán resolver sobre impedimentos y recusaciones, tacha de testigos y objeciones a dictámenes periciales y cualquier otra cuestión de naturaleza semejante que pueda llegar a presentarse". ¿Acaso éstas no son incidencias?

Obviamente que sobre los puntos que se presenten incidentalmente durante el proceso arbitral, deberán producirse las decisiones interlocutorias que sean necesarias y pertinentes.

EJECUCION VOLUNTARIA

En cuanto a lo establecido en el artículo 48 de la Ley, no le da oportunidad a la parte perdidosa de ejecutarse voluntariamente, sino que de una vez fija la ejecución forzosa. Estamos contestes en que en la mayoría de las veces en los procesos arbitrales, la parte perdidosa se ejecuta voluntariamente; pero debería existir la previsión legal al respecto.

Por otra parte, hay que señalar que el Tribunal de Primera Instancia competente lo que va es a decretar la ejecución del laudo, pero quien practica el mandamiento de ejecución en el Area Metropolitana de Caracas, si fuera el caso, son los funcionarios ejecutores de medidas.

²¹Guide to Maritime Arbitration in New York. p. 3.

NULIDAD DEL LAUDO ARBITRAL. CAUCION.

El artículo 44 de la Ley bajo análisis, fija seis (6) causales por las cuales se puede intentar la nulidad del laudo arbitral. Y el ordinal f) de dicho artículo establece como una de ellas: "Cuando el tribunal ante el cual se plantea la nulidad del laudo compruebe que según la Ley, el objeto de la controversia no es susceptible de arbitraje o que la materia sobre la cual versa es contraria al orden público". Y luego, en la parte *in fine* del artículo 45 de la misma se dice que:

El auto por medio del cual el Tribunal Superior admite el recurso se determinará la caución que el recurrente deberá dar en garantía del resultado de proceso. El término para otorgar la caución será de diez (10) días hábiles a partir de dictado dicho auto. Si no se presta la caución o no se sustenta el recurso, el tribunal lo declarará sin lugar (subrayado propio).

Esto nos parece de suma gravedad, pues según la disposición legal transcrita, aunque el laudo arbitral viole el orden público interno, o se haya resuelto una causa que no se podía arbitrar, por no ser de la libre disposición de las partes; si no se ha caucionado oportunamente el recurso de nulidad, la decisión arbitral quedaría firme. Esto no es sano en derecho y requiere de su corrección inmediata, bien sea legislativamente, o a través de la jurisprudencia.

CONCLUSIONES

Creo que se está iniciando una nueva etapa en nuestra vida judicial, para que los particulares puedan resolver en forma eficaz, expedita y sana sus controversias comerciales, y que permitirá descongestionar los tribunales ordinarios de causas eternas; y a pesar de que la ley recién promulgada tiene lagunas y fallas, sin embargo partiendo de la misma, podemos hacer las correcciones y mejoras que acrediten al Instituto Arbitral como el medio más idóneo, serio y rápido para que los comerciantes puedan resolver sus diferencias, generando la confianza y seguridad jurídicas, tan necesarias y requeridas urgentemente en nuestro país.

Análisis Jurídico del Concepto de Nave o Buque

Por: Gustavo Adolfo Omaña Parés 

RESUMEN


La conceptualización de la nave o buque dentro del Derecho Marítimo o de la Navegación venezolano ha sido y es una labor complicada. Las múltiples determinaciones normativas de la nave, realizadas desde diferentes perspectivas científicas, que existen en la legislación venezolana, conllevan a la inexistencia de un concepto unívoco, válido para todo nuestro ordenamiento jurídico.

Esta diversidad conceptual, ha problematizado en Venezuela el análisis jurídico de la nave, objeto éste sobre el cual se fundamenta el comercio marítimo. En vista de que los artefactos acuáticos que jurídicamente tengan la categoría de naves están sometidos a un régimen excepcional en materia mercantil, que los diferencia de otras embarcaciones, cada vez se hace más necesario, sobre todo en materia de accidentes marítimos, proponer una definición que precise el contenido del término dentro del sistema jurídico nacional, lo cual constituye el objeto de este trabajo.

PALABRAS CLAVE: Nave, Buque, Barco, Embarcación.

DE LAS DEFINICIONES ACADEMICAS Y DOCTRINARIAS

En Venezuela el término "nave" está contemplado en varios textos legales, esta particularidad exige del intérprete de tales cuerpos de normas una interpretación que los incluya a todos. Lamentablemente, en nuestro país no podemos entender la nave de una forma tan sencilla como lo hace el tratadista argentino **Malvagni (1950)**, que señala simplemente: "buque es toda construcción flotante destinada a la navegación".

 Abogado (UCAB). Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo (EESMM). Profesor de Conflicto de Leyes en la EESMM.

El Diccionario de la Lengua Española da la siguiente solución:

Nave (Del latín navis) f. "Embarcación en general, barco./
2. Embarcación de cubierta y con velas, en lo cual se distinguía de las barcas y de las galeras, en que no tenía remos. Las había de guerra y mercantes (omissis). (**Real Academia Española, 1992**).

La misma es insatisfactoria desde el punto de vista técnico-jurídico. Sin embargo, tal como explica **Pierre (1985)**:

El vocablo navi o navium que utilizaron los romanos y los bizantinos, la nau de los roles de Oleron y del Consulado del Mar usada en las siete partidas designan hoy a toda embarcación propia para flotar y ser conducida por agua o diciéndolo de una manera académica, la embarcación en general.

O sea, la terminología aportada por la Academia es la usada comúnmente. Esta concepción, además, es la más extendida y accesible al conocimiento vulgar.

Garrigues (1983) expone, por su parte, que si bien el Código de Comercio español habla de buque en múltiples preceptos sin determinar qué se entiende por tal, el Reglamento del Registro Mercantil aporta una definición amplísima del término que acepta dar la categoría de naves, incluso, a pontones, graguiles y dragas, alejándose de esta manera, aunque por distintas vías que en Venezuela, del concepto académico. Respecto a la determinación del buque, **Izquierdo (1971)** opina que frente al Código, que no dijo nada, el Reglamento dice demasiado.

DEFINICIONES LEGALES EN VENEZUELA

En el ordenamiento legislativo venezolano, a diferencia del español que es mudo al respecto, concurren, como señalamos antes, las determinaciones dadas por varios textos legales.

La primera definición es la del artículo 612 del Código de Comercio que dice: "Se considera nave, para los efectos de este Libro, todo buque destinado a traficar por mar...".

Luego encontramos que las Reglas 1 y 2 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes dicen:

Regla 1. Letra a): El presente Reglamento se aplicará a todos

los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.

Regla 3. Letra a): omissis, La pala a buque designa a toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua...

Esta normativa entiende que el tráfico marítimo de la embarcación es el elemento determinante para considerarla nave. En este contexto, es conveniente señalar que la consideración de entender la nave como la embarcación destinada al tráfico marítimo, se conoce de acuerdo a lo que indica **Landáez (1986)** como Teoría de Guidi.

A su vez, el artículo 9 de la Ley de Navegación de 1944 expresa que: "Para los efectos de esta Ley, el término buque o nave comprende todas las embarcaciones que tengan medios fijos de propulsión y estén destinadas al tráfico por las aguas territoriales o interiores o por el mar libre entre puertos nacionales o del extranjero o entre éstos y aquéllos...".

En tanto que el artículo 3 de la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales considera que: "A los efectos de esta Ley el término buque o nave comprende todas las embarcaciones que tengan medios fijos de propulsión y estén destinadas al tráfico por las aguas territoriales o interiores o por el mar libre entre puertos nacionales o entre éstos y aquéllos...".

Como se puede observar, tanto la Ley de Navegación como la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales asumen que, más que la maritimidad de la navegación, la característica que distingue a una nave es la de tener medios fijos de propulsión. La consideración de que buque es aquella embarcación con autonomía de propulsión se conoce, de acuerdo a **Landáez (1986)** como la Tesis de Bisaldi y Manara.

De la lectura de las normas precedentes encontramos que tanto para el Código de Comercio como para el Reglamento para Prevenir los Abordajes, los aspectos determinantes para considerar una embarcación como nave son que pueda ser utilizada como medio de transporte o tráfico y su destinación a la navegación marítima, en tanto que para las Leyes de Navegación y la de Privilegios e Hipotecas Navales lo fundamental es que posean medios propios de propulsión y sean destinados al tráfico por aguas (sin importar que sean marítimas o no).

LAS SOLUCIONES DOCTRINARIAS

Este superabundante tratamiento legislativo ha sido analizado por diversos doctrinarios venezolanos, quienes han procurado exponer una solución.

I. andáez (1986) considera que:

En principio creemos que debe adoptarse una definición genérica del mismo, una definición amplia, y considerarlo como toda construcción flotante que sirva para la navegación, y ello por cuanto el buque es una universalidad caracterizado por su aptitud para navegar y desde el punto de vista jurídico debe ser un concepto dinámico, y los fallos jurisprudenciales de otros países, que en lo que a definición del buque dice relación, se demuestra que se ha tenido preponderantemente en cuenta la conducta que se perfila mediante la mención del buque y el sentido jurídico, con prescindencia de la definición gramatical o técnica aislada.

Tapia (1985), cree que:

El concepto de nave en nuestro derecho es el que establecen coadunadamente los artículos 9º de la Ley de Navegación y 1, letra c, numeral 1 del Reglamento Internacional para Evitar Colisiones en el Mar. Según el principio general e inconcuso de que en caso de conflictos entre una ley general y una ley especial el legislador ha querido, con la legislación especial, derogar la regla general, los mencionados artículos derogan el artículo 612. El artículo 9º de la Ley de, Navegación y por ser una Ley especial posterior, y el artículo 1, letra c, numeral 1 por ser una ley de preferente aplicación al contener una norma supranacional y disponerlo así los artículos 2º de la Ley de Navegación y 8º del Código de Procedimiento Civil.

Luego de este análisis, da un concepto propio en el cual expresa que:

El concepto de nave en nuestro país debe ser, en nuestra opinión, el de toda embarcación que tenga medios fijos de propulsión, destinada al tráfico por las aguas territoriales o interiores o por el mar libre, y que sea susceptible de ser utilizada como medio de transporte en el agua.

Fernández-Concheso (1993), en el contexto de un interesante

análisis sobre el concepto de buque o nave en general, razona desde una perspectiva administrativa del derecho navegatorio, en estos términos:

Es cierto que, ante todo, el concepto debe entenderse aplicable al término buque o nave en cuanto a las disposiciones de la Ley de Navegación que apliquen al objeto así catalogado. Pero, como consecuencia lógica, de la dinámica descendente de la aplicación del sistema de jerarquía de las normas, a los a de los distintos reglamentos que desarrollan la Ley de Navegación, y que no contienen definición de buque, cuando se aluda al término debe entenderse aplicable al mismo la definición indicada, es decir debe tenerse por buque aquello que señala la Ley de Navegación.

Posteriormente expresa que, en la medida que la Ley de Navegación constituye el vértice del complejo regulatorio marítimo de carácter público y administrativo, debe entenderse la definición de su artículo 9º como extensible a los efectos de las leyes administrativas.

Compartimos los criterios antes expuestos pero consideramos, además, como argumentaremos *infra*, que el concepto previsto en la Ley de Navegación es también el centro de la construcción de una definición que abarca, de igual manera, al derecho público y al derecho privado.

Esta multiplicidad de definiciones comporta, desde nuestra perspectiva, y en esto diferimos de la posición sustentada por el Doctor Oscar Pierre Tapia, lo que en doctrina se conoce como laguna jurídica por conflicto o colisión de normas.

Petzold-Pernía (1970) enseña que se entiende por conflicto o colisión de normas la que se da cuando en un determinado ordenamiento jurídico están establecidas dos o más normas contrarias o contradictorias y el juez, en vez de resolver la antinomia recurriendo a una de varias reglas de técnica jurídica como *lex posterior derogatlegi priori*, *lex superior derogatlegi inferior* y *lexspecialisderogatlegi general*, decide que no puede elegir ninguna de las normas, por lo que se anulan recíprocamente.

Ahora bien, el juez venezolano, obligado a decidir por estar legalmente imposibilitado de absolver la instancia, debe asumir un criterio sobre cuáles embarcaciones han de considerarse naves y cuáles no.

Creemos que para resolver tal complejidad ha de elaborarse una

definición de nave que considere los textos de las diferentes normas antes señaladas como integrantes de una unidad, entendiendo, como propugna **Frosini (1991)**, que la interpretación jurídica puede tomar el derecho considerado en su conjunto, ya que éste hace las veces de metodología práctica de la vida social, para identificar -por ella- la estructura que le es característica.

Asumiendo entonces, que el ordenamiento jurídico venezolano es un conjunto integrado de normas destinadas a un fin común, proponemos la solución que seguidamente se expone.

El fenómeno navigatorio es estudiado jurídicamente desde varios ángulos, a saber: desde las perspectivas del derecho constitucional, internacional público y privado, ambiental, penal, aduanero, comercial, administrativo y tributario. En este sentido, dice **Ripert (1954)**, mientras el derecho administrativo se ocupa de la navegación de los puertos, del mar territorial; el derecho privado estudia las relaciones que surgen entre los sujetos que participan en la aventura marítima, ya sea en calidad de explotantes o de usuarios de los servicios que prestan los buques.

Partiendo de estos razonamientos, es válido asumir que cada disciplina jurídica enfoca el problema de la concepción de la nave desde perspectivas científicas diferentes. Esta posibilidad, recogida en nuestro derecho positivo, toda vez que cada una de las normas donde se define el término nave o buque expresa que tal definición es propia a efectos de la respectiva Ley, o Reglamento, es la que permite sostener que esta multivocidad no implica un antagonismo conceptual, esta situación significa, por otra parte, que el intérprete de las normas no puede aplicar una ley especial o posterior en detrimento de una ley general o anterior, pues cada una de ellas delimita su campo de aplicación. Empero, sería absurdo admitir que cada texto siendo diferente a los demás pudiera proveer a la totalidad del ordenamiento jurídico venezolano de una definición unívoca, pero igualmente absurdo sería utilizar indistintamente, o a la vez, cada una de las definiciones legales existentes.

En orden de descubrir una conceptualización lógica e integral empezaremos considerando los efectos de la Ley de Navegación. Esta normativa prevé en su artículo 1º que: "Todos los buques mercantes nacionales y los extranjeros en aguas venezolanas, territoriales o interiores, están sometidos a la presente Ley".

De lo previamente indicado se desprende que para que una embarcación pueda tener la virtualidad jurídica de nave en Venezuela, antes de ser destinada al tráfico marítimo debe cumplir con los requisitos

establecidos en el artículo 9 de la Ley de Navegación. Luego es evidente que el artículo 612 del Código de Comercio no puede interpretarse desvinculado de lo dispuesto en la Ley de Navegación. No obstante la prevalencia del concepto administrativo, la norma mercantil conserva su vigencia plena, de tal manera que cuando una embarcación que tenga medios fijos de propulsión haya cumplido con todos los requisitos administrativos, si es destinada a traficar por mar, será considerada nave a los efectos de la normativa jurídica mercantil y pasará a regirse por el régimen excepcional que para el comercio marítimo contempla este texto.

Ahora bien, ¿Cómo ubicamos dentro del contexto del análisis anterior la definición de buque existente en la Ley Aprobatoria del Convenio para Prevenir los Abordajes? Tenemos que responder a esta interrogante separando dos aspectos de esta reglamentación: el primero se refiere a la consideración de la embarcación como nave destinada al transporte y navegación marítima, vale decir, los mismos exigidos en el Código de Comercio, y el segundo que se refiere a las embarcaciones sin desplazamiento podría pensarse que está considerando a las embarcaciones sin capacidad propia de propulsión, sin embargo el término "sin desplazamiento" no debe entenderse como ausencia de autonomía del buque, sino más bien como falta de movimiento del mismo de un lugar a otro, verbigracia un buque fondeado.

CONCLUSIONES

De *lege lata*, por los argumentos antes expuestos, prevalece en nuestra legislación marítima el criterio administrativo de la nave, sin que esto implique la abrogación de las demás normas.

En todo caso, de *legiferenda*, nuestro legislador deberá establecer un concepto inequívoco y sencillo de nave que abarque la totalidad de nuestro ordenamiento jurídico y que simplifique el estudio del objeto en el cual se fundamenta la actividad marítima. En este sentido, es válido el concepto propuesto en el Anteproyecto de Navegación y Comercio por Agua. **Cova (1988)** explica que en el referido anteproyecto se define el buque o nave como toda construcción flotante destinada a navegar por agua, siendo que lo que califica a la nave es su destino para la navegación.

Finalmente, es interesante observar que la legislación colombiana considera, al igual que el Anteproyecto de Ley de la Navegación y del Comercio por Agua venezolano, que el aspecto que define a la

embarcación como nave es su navegabilidad, en tal sentido el Código de Comercio colombiano, en su artículo 1432, expresa: "Se entiende por nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión".

BIBLIOGRAFIA

- Malvagni, A. (1950).** Curso de la Navegación. Buenos Aires: Depalma.
- Real Academia Española (1992).** Diccionario de la Lengua Española. (21ª ed.). Madrid: Espasa Calpe.
- Pierre, O. (1985).** El Comercio Marítimo según el Código de Comercio Venezolano. Caracas. Editorial Sucre.
- Garrigues, J. (1983).** Curso de Derecho Mercantil. (8va. ed.). Madrid: Imprenta Aguirre.
- Izquierdo, E. (1971).** Temas de Derecho Mercantil. Madrid: Editorial Montecorvo.
- República de Venezuela.** Código de Comercio. Caracas: Congreso de la República.
- República de Venezuela (1982).** Ley Aprobatoria del Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir Abordajes. Gaceta Oficial No. 2.979 Extraordinario, del 6 de julio de 1982. Caracas: Congreso de la República.
- Landáez O., L. (1986).** Derecho Marítimo Venezolano. Caracas: Ediciones Libra.
- República de Venezuela.** Ley de Navegación. Caracas: Congreso de la República.
- República de Venezuela.** Ley de Privilegios e Hipotecas Navales. Caracas: Congreso de la República.
- Fernández-Concheso, A. (1993).** Régimen Administrativo de la Navegación. Caracas: Ediciones Marítimas Venezolanas.
- Petzold-Pernía (1978).** "El Razonamiento por analogía como método de interpretación y de aplicación del Derecho en los diferentes derechos nacionales". En las Ponencias Venezolanas al X Congreso Internacional de Derecho Comparado. Caracas:

Facultad de Ciencias Políticas y Jurídicas de la Universidad Central de Venezuela.

Frosini, V. (1991). Teoría de la Interpretación Jurídica. Bogotá: Editorial Temis.

Ripert, G. (1954). Compendio de Derecho Marítimo. Buenos Aires: Tipográfica Editorial Argentina.

Cova A., L. (1989). “El Anteproyecto de la Ley de la Navegación y del Comercio por Agua. Antecedentes, Fuentes y Contenido”. Revista de Derecho Marítimo, Vols. 8-9. Caracas: Comité Marítimo Venezolano.

Jurisprudencia Marítima


Autores: Siliams Acosta Medina
Jorge Angelo
Victoria Chollet
Lino Díaz
María Fernández
Ana Rosa Ferreira
Coordinador: Dr. Rafael Cárdenas Torres

AMPARO CONSTITUCIONAL CONTRA ORDEN DE ZARPE DE UN BUQUE

Sentencia de la Sala Político Administrativa de la Corte Suprema de Justicia del 23 de julio de 1997 con Ponencia de la Magistrada Dra. Josefina Calcaño de Temeltas en el juicio de Fetrapesca, Expediente No 13.857, Sentencia No. 447, NissosAmorgos

- 1º La acción de amparo contra la orden de zarpe de un buque emanada del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, tomada pese a las medidas preventivas judiciales de prohibición de zarpe. El amparo busca obligar a la Administración a que acate una decisión judicial.
- 2º La vía que ha debido tomar el actor en vez de esa acción de amparo.
- 3º Opinión concurrente al contenido de la decisión.

“Como se desprende de la narración que antecede, esta acción de amparo constitucional se ejerce contra una decisión del Ministerio de Transporte y Comunicaciones por la cual informa a sus subalternos, específicamente al Capitán de Puerto del Puerto de Las Piedras, en el Estado Falcón, que deberá permitir el zarpe del Buque NissosAmorgos, que estaba retenido desde que ocasionó el derrame de crudo que

 Trabajo monográfico elaborado por alumnos cursantes de la Especialización en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, EESMM, coordinado por el Profesor Rafael Cárdenas Torres. El trabajo es una compilación de Jurisprudencia Marítima.

transportaba en el occidente del país.

Esa decisión, como lo dice expresamente en su querrela el apoderado judicial de la accionante, es tomada pese a la existencia de medidas preventivas emanada de tribunales del país, que ordenan prohibición de zarpe. En efecto, en el escrito de solicitud, indica el representante de la Federación de Pescadores y Trabajadores de la Industria Pesquera, Fetrapesca, lo siguiente:

En consecuencia, existen medidas judiciales que afectan al buque NissosAmorgos y que deben ser acatadas hasta que el órgano jurisdiccional las revoque. Ante esta situación, se produce un hecho insólito en el Foro Venezolano: El Ministro de Transporte y Comunicaciones Moisés Orozco Graterol ordena a los funcionarios subalternos, y específicamente al Capitán de Puerto del Puerto de las Piedras, que permita el zarpe del buque NissosAmorgos, a pesar de las medidas judiciales a que hemos hecho referencia...

Igualmente se desprende del mismo petitorio de la accionante, que la denunciada violación de derechos constitucionales encuentra su origen en que la referida decisión del Ministerio es adoptada a pesar de que están "vigentes" medidas dictadas por los tribunales de la República.

Tomando en consideración lo anterior, resulta entonces claro para esta Sala, que la presente acción de amparo constitucional ejercida en los términos expuestos, debe ser declarada inadmisibile, de conformidad con el artículo 6, número 5, de la Ley Orgánica de Amparo, en virtud de que esta vía procesal extraordinaria no puede servir a los fines que pretende la accionante que, como se ha visto, no son otros que obligar a un órgano de la Administración Pública a que acate una decisión -de carácter preventivo- dictada por un tribunal de la República.

En efecto, la inconstitucionalidad de la actuación del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, según la parte actora, se produce por cuanto dicho funcionario ha permitido el zarpe del buque, en desconocimiento de medidas judiciales de carácter preventivo dictadas por un tribunal mercantil en el juicio seguido contra el Capitán del buque NissosAmorgos. Es evidente, por consiguiente, que lo que se quiere es un mandamiento de amparo constitucional que asegure la ejecución de una decisión judicial; cuestión que escapa al ámbito de competencia de esta vía procesal autónoma, ya que, para obtener tal resultado, debe el afectado acudir directamente ante el Tribunal, cuya decisión pretende desconocerse, para que, haciendo uso de sus poderes de ejecución,

pueda impedir que desvirtúen sus mandamientos y que se deje a la justicia sin efecto.

Por lo tanto, tiene la accionante una vía judicial para solucionar su caso de manera expedita: solicitar la ejecución de la decisión cautelar al mismo tribunal que la adoptó; a la par que -como lo ha sostenido antes esta Sala- el amparo constitucional no puede servir de instrumento para hacer cumplir o ejecutar decisiones de otros tribunales (vid. Decisiones de fecha 9 de mayo de 1988 y 29 de septiembre de 1988, casos “José Portillo Zuleta” y “Sucesión Santamaría Bermúdez”). En consecuencia, la presente acción debe forzosamente ser declarada inadmisibile; como en efecto se declara”.

La Magistrada Hildegar Rondón de Sansó consignó opinión concurrente de conformidad con el artículo 62 y 153 del Reglamento de Reuniones de la Corte Suprema de Justicia:

- 1º “En el texto de la sentencia se señala que la orden contra la cual se ejerce el amparo fue informada verbalmente al Capitán de Puerto de Las Piedras en Punto Fijo, Estado Falcón, por lo cual da "su permiso para el zarpe del buque NissosAmorgos". A mi entender, se trata de una mención completamente gratuita que, por otra parte se repite varias veces en la sentencia sin que se especifique, ¿Quién declara que se dio la orden? ¿Cuándo se dio la orden? ¿Qué seguridad hay de que el Ministro de Transporte y Comunicaciones dio la orden?, y otras interrogantes análogas.*
- 2º Estoy de acuerdo con la inadmisibilidad, pero no así con los motivos que la determinaron. Ni con una serie de afirmaciones que se hacen en el texto, tales como que el buque zarpó. En efecto, si el buque zarpó, ¿es un hecho notorio que lo hizo?, y si es tal, ¿debe señalarse que ese hecho notorio es la fuente del conocimiento? En el caso de que el buque hubiese zarpado realmente, entonces el amparo sería inadmisibile por carecer de efecto restablecedor, de conformidad con lo dispuesto en el ordinal 3 del artículo 6 de la Ley Orgánica de Amparo sobre Derechos y Garantías Constitucionales. El argumento de que el amparo es inadmisibile por recaer sobre un acto de ejecución de una decisión judicial me parece no sólo artificioso (ya que los artículos 1, 2, 4 y 5 ejusdem), sino que, además se trata de una cuestión que parece más de fondo que de inadmisibilidat. Queda así expresado el criterio de la concurrente”.*

Institucionales

Proyecto DOCTUM

Por: Mery Rosales Ovalles 


INTRODUCCION

La **publicación institucional** es, en términos generales, todo aquel medio de comunicación impreso elaborado por una institución o empresa, tendente a difundir un determinado tipo de información, la cual, a la postre, contribuye al logro de los objetivos trazados por la organización.

Las revistas, boletines o periódicos institucionales buscan interrelacionar en mayor o menor medida a los empleados, directivos, clientes y relacionados en general de una organización. Su ámbito de aplicación no se restringe al empresarial exclusivamente, sino que abarca también a organismos e instituciones, públicos y privados, de toda índole, tal como lo es en el caso que nos ocupa la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

Dependiendo de su orientación y circulación, las publicaciones institucionales se clasifican en internas, externas y mixtas. Las internas se publican exclusivamente para los miembros de la organización (gerentes, empleados, obreros). Las publicaciones institucionales externas están dirigidas a los clientes y relacionados en general de la organización, las que combinan ambas orientaciones son las denominadas publicaciones mixtas. De acuerdo a la intención divulgativa y de intercambio que se persigue con la Revista DOCTUM, la estamos considerando como una **publicación institucional mixta**.

En las ciencias de la comunicación social, toda información está condicionada por la propia audiencia a la cual está dirigida, lo cual es cierto para cualquier medio de comunicación, indistintamente de su tamaño, importancia y circulación. De allí que la información en una publicación institucional depende, centralmente, de su público, de las características, intereses, inquietudes y motivaciones de los empleados,

 Coordinadora de Investigación de la EESMM. Coordinadora General de la Revista DOCTUM. Licenciada en Educación (UCV). Especialista en Educación Superior (UCV).

gerentes, clientes y relacionados en general de la organización o institución a cuyo seno va dirigida. DOCTUM estará dirigida al personal directivo, coordinadores, docentes, alumnos y personas e instituciones vinculadas a la Comunidad de Postgrado de la EESMM, con el fin no solamente de satisfacer sus intereses en materia de información de investigación y postgrado en el área marítima, sino además de servir como instrumento motivacional que estimule la participación en actividades de investigación, generación e intercambio de conocimientos.

En una aproximación preliminar a la conceptualización de DOCTUM, seguidamente se presenta su Misión, Objetivos y Políticas.

MISION, OBJETIVOS Y POLITICAS

A.- MISION

En medio de un escenario de disminución de la asignación de fondos estatales, en paralelo con un incremento acelerado de los niveles de gasto, producto del proceso inflacionario, las diferentes instituciones públicas de educación superior de nuestro país se caracterizan hoy día por:

- Elevados niveles de endeudamiento con proveedores y nómina.
- Deterioro notorio de infraestructura, instalaciones y equipos.
- Ausencia de planes de desarrollo de recursos humanos, en especial, el personal docente y de investigación.
- Desactualización alarmante de las bibliotecas y centros de documentación para la enseñanza y la investigación.
- Disminución de la calidad de la enseñanza.
- Disminución de la capacidad de cobertura de la matrícula potencial.

Todos estos factores, entre otros, han conducido a nuestras instituciones públicas de educación superior a un colapso inminente.

La crisis educativa en ocasiones se traduce también en un deterioro de ciertos principios éticos, morales, sociales, pedagógicos; valores que habían sido hasta ahora un paradigma representativo del docente

venezolano y que debería ser una responsabilidad de la Universidad venezolana el rescatar.

Otro de los problemas que frecuentemente asoma en el análisis de la educación a todos los niveles, es la dificultad que confronta el docente en el acceso a la información actualizada, lo cual puede llegar a determinar una separación entre la instrucción impartida y los grandes avances comunicacionales, humanísticos, científicos y tecnológicos que caracterizan al mundo moderno.

La Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante (EESMM), institución líder en la formación, capacitación, perfeccionamiento y actualización de profesionales en diversas áreas del saber prioritarias para el desarrollo del sector de la Marina Mercante Nacional, debe considerar, dentro de sus políticas y de sus planes estratégicos, una serie de acciones conducentes al logro de esa máxima responsabilidad.

Entre las alternativas que se le presentan para ello se encuentra la edición y distribución de una Publicación Institucional, con carácter de Boletín Académico, dirigido a la Comunidad de Postgrado. Este medio de comunicación podrá abarcar una mayor audiencia y servir de motivación y reflexión sobre los problemas que confronta actualmente el sector, con miras a la búsqueda de soluciones.

El Boletín Académico, como fuente asequible a la Comunidad de Postgrado, no sólo puede constituir un aporte para el afianzamiento de valores y para la recuperación de la autoestima y del liderazgo intelectual y social, sino que también puede incrementar la lectura, recurso imprescindible para obtener información y favorecer el crecimiento personal y profesional.

Igualmente, la implementación del Boletín Académico obedece a la función promotora de cambios que le corresponde a la Institución de Postgrado, acorde con las transformaciones y requerimientos del entorno.

Al asumir el diseño y ejecución del Proyecto DOCTUM, como una estrategia de acción inmediata, la EESMM tiende a conformar una vía para la generación y aplicación de nuevos conocimientos e innovaciones en todas las áreas del conocimiento que demanda la formación integral de los diferentes profesionales que hacen uso de sus servicios. Esto, con el fin de hacer frente con eficacia a los retos que nos plantea el siglo XXI.

B.- OBJETIVO GENERAL

DOCTUM tiene como objetivo general mantener informados a los docentes, alumnos y demás miembros y relacionados de la Comunidad de Postgrado de la EESMM, de los distintos aspectos que tienen que ver con la gestión institucional, constituyéndose en un medio eficaz y eficiente de intercambio y de comunicación científica especializada, y un vehículo para publicar las colaboraciones de los distintos profesores e investigadores que deseen comunicar sus trabajos de diversa índole a sus colegas; valiéndose para todo ello de un diseño ágil, bien estructurado, con una redacción dinámica, una periodicidad trimestral y un buen control en la circulación, que garanticen una óptima receptividad por parte de sus lectores.

C.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- 1º Propiciar la reflexión, discusión e intercambio de ideas sobre los grandes problemas que afectan en la actualidad al desarrollo de la Marina Mercante Nacional, particularmente en lo que atañe a la regulación del sector, la gestión del transporte marítimo y la formación marítima.
- 2º Contribuir al afianzamiento de los valores morales, éticos y profesionales de los miembros de la Comunidad de Postgrado.
- 3º Proporcionar a los docentes de la EESMM conceptos, técnicas, métodos, recursos, estrategias e innovaciones en cuanto a los procesos de formación marítima, que contribuyan al mejoramiento de la enseñanza de postgrado que se imparte en la institución.
- 4º Ofrecer a los docentes bibliografía actualizada en las áreas académicas y cursos impartidos por la EESMM, a fin de proporcionarles información acorde con el avance de las distintas disciplinas, así como de la formación marítima.
- 5º Destacar la importancia de introducir en las diferentes áreas y cursos, a fin de hacerlos más actualizados y eficientes, los aportes de las nuevas tecnologías por la utilidad que éstas tienen en la sociedad.
- 6º Promover, a todo nivel, la captación, generación y difusión del conocimiento científico especializado, a través de la ejecución de líneas de investigación de avanzada dentro de la institución.

D.- POLITICA EDITORIAL

Pese a que, conceptualmente, una publicación institucional tiende, por lo general, a orientar los contenidos, ya que procura enfatizar los aspectos positivos de la institución a la cual se debe y, en paralelo, mitigar u ocultar los negativos, DOCTUM no podrá ser tendenciosa; ya que, antes que institucional, se trata de una publicación especializada, fundada sobre los máximos principios que rigen la ciencia y la tecnología: veracidad, objetividad, exactitud, rigor teórico, verificabilidad, apego a los hechos...

Con el Boletín Académico DOCTUM de la EESMM se ofrece a todos los docentes que en ella laboran un órgano divulgativo de conocimiento científico y tecnológico especializado, que sirva de intercambio para la generación innovativa de soluciones a los grandes problemas de desarrollo del sector marítimo y contribuya al avance del acervo científico y tecnológico del mismo. Para DOCTUM, la meta es el saber, basado en la verdad objetiva y generado por la pluralidad ecléctica de las ideas y planteamientos.

E.- POLITICA INFORMATIVA

E.1.- NATURALEZA DE LA EESMM

La EESMM, por sus características especiales, y por ser la única institución del país y de América Latina en formación marítima de cuarto nivel, requiere de la estructuración de un boletín de corte académico que se constituya en puente comunicante entre los miembros de la Comunidad de Postgrado.

La pluralidad de intereses de información que existe entre los miembros de la Comunidad de Postgrado debido a la diversidad de áreas académicas y cursos que ofrece, y la incorporación de procesos de calidad y Tecnologías Avanzadas de Enseñanza, son factores que habrán de influir decisivamente sobre los contenidos a desarrollar en cada edición de DOCTUM.

E.2.- FUNCIONES ORGANIZACIONALES

La actividad central de la EESMM es de corte académico, a través de la actualización de profesionales en las diversas áreas del saber marítimo, como el Derecho Marítimo, el Negocio Marítimo y la Gestión del Transporte Marítimo.

Sin embargo, el reflejo de una institución de postgrado está dictaminado por las investigaciones realizadas por su personal docente y estudiantes.

De allí que DOCTUM estará adscrita a la Coordinación de Investigaciones de la EESMM, y su finalidad será el intercambio institucional y especializado.

E.3.- PRODUCCION DOCENTE

La comunicación es por demás básica y fundamental en la interrelación cotidiana de los miembros de una comunidad de postgrado, como forma de motivar e incentivar el proceso productivo del docente bajo dos aspectos: el primero, referido a dar a conocer aquellas investigaciones propias y hasta muy particulares que no han sido difundidas y, por otra parte, aquellas que como expresión de un trabajo colectivo requieren de la publicidad necesaria a fin de captar los fondos imprescindibles para promover su continuidad.

Es sabido que la efectividad de la institución de postgrado no sólo es medida por el número y la calidad de sus egresados, sino por medio del aspecto productivo académico reflejado en el número de investigaciones de calidad realizadas.

E.4.- METAS DE LA EESMM

Toda publicación de corte académico debe caracterizarse por definir desde un inicio una línea a seguir, debido a que la continuidad y calidad deben estar respaldadas por la jerarquización de los artículos mediante la colaboración de un jurado de destacados profesionales que de manera imparcial evalúen los artículos presentados. Este mecanismo es utilizado en varias publicaciones institucionales de finalidad académico-investigativa en nuestro país, financiadas incluso por el CONICIT, como por ejemplo la Revista Pedagógica, donde la publicación de dos artículos elaborados por un mismo autor es equivalente a un Trabajo de Ascenso.

La política informativa de DOCTUM, tomará en cuenta las dos siguientes metas centrales de la EESMM:

- Fomentar la calidad de la formación de los egresados, mediante la elevación del nivel de información técnica y científica orientada hacia el personal docente.
- Estimular la generación y perfeccionamiento del

conocimiento, básico y aplicado, en las diferentes áreas académicas que la integran.

E.5.- ASPIRACIONES DE LAS AUTORIDADES DE LA EESMM

La calidad y la producción académica, docente e investigativa, son factores que deben estar presentes en la línea de mando de una institución de postgrado. En este sentido existe preocupación por parte de las autoridades de la EESMM en incrementar, motivar y desarrollar líneas de investigación interdisciplinarias dentro de la institución. Para ello, sin duda, uno de los horizontes al que se debe apuntar es hacia la participación en programas conjuntos con la empresa privada, incorporando al personal docente en proyectos de cooperación con la industria.

De esa manera, se lograrían dos objetivos. El primero, relativo al incremento de los recursos propios de la institución y, el segundo, relacionado con la disponibilidad y capacidad plena del personal docente, debido a que los ingresos actuales se han visto mermados por el factor inflacionario. Un alto porcentaje del personal académico realiza labores profesionales paralelas a su función dentro de la institución, fuera del recinto, con la finalidad de mejorar su nivel de ingresos, mermando con ello su potencialidad en cuanto a la producción investigativa.

En síntesis, la **Política Informativa** de DOCTUM es la siguiente:

- 1)** Servir de puente comunicante entre los miembros de la Comunidad de Postgrado, en armonía con la pluralidad de intereses profesionales, a fin de promover y perfeccionar la docencia y la investigación, dando a conocer aquellas investigaciones propias y hasta muy particulares que no han sido difundidas y, por otra parte, aquellas que como expresión de un trabajo colectivo requieren de la publicidad necesaria a fin de captar los fondos imprescindibles para promover su continuidad.
- 2)** Contribuir a la producción académica, que tenga fiel reflejo en el número de investigaciones de calidad realizadas, para lo cual se jerarquizarán los diferentes artículos y trabajos periodísticos en general gracias a la colaboración de un jurado de destacados profesionales que de manera imparcial los evalúen.
- 3)** Fomentar la calidad de la formación de los egresados, mediante la elevación del nivel de información técnica y científica orientada hacia el personal docente.

4) Estimular la generación y perfeccionamiento del conocimiento, básico y aplicado, en las diferentes áreas académicas en que se inscribe la EESMM. 5) Incrementar, motivar y desarrollar líneas de investigación interdisciplinarias dentro de la institución, apuntando hacia la participación en programas conjuntos con la empresa privada, a través de la incorporación del personal docente en proyectos de cooperación con la industria.

SELECCION DEL CONTENIDO

A.- VALORACION NOTICIOSA

Los criterios fundamentales para establecer el valor noticioso de la información serán los tres clásicos atributos de la noticia: novedad, actualidad e interés social. Estos tres atributos deben estar reflejados en una publicación de corte académico en la EESMM.

En el primer aspecto, relativo a la novedad, debe orientarse el Boletín Académico hacia artículos caracterizados por la **originalidad**, de manera de contribuir a un mejor posicionamiento de la institución dentro de la esfera investigativa del país.

En relación a la actualidad, cabe señalar que se trata de un aspecto fundamental para que el Boletín Académico cumpla su misión, ya que la información científica y tecnológica pierde vigencia con rapidez, surgiendo constantemente nuevos enfoques, hallazgos y formulaciones. Al conjugar la originalidad con la actualidad, se procurará derivar en la **innovación**, como atributo fundamental a la hora de establecer y jerarquizar las diferentes informaciones.

Por otra parte, el interés social debe ser prevaeciente, tomando en cuenta el valor de la información como aporte para la solución de problemáticas de actualidad que confronta el sector de la Marina Mercante Nacional. A la hora de seleccionar los contenidos, habrá de privar el criterio de su particular relevancia para el sector.

En Venezuela se viene presentando un divorcio entre el aspecto académico y la realidad cotidiana, y esto tiene que ver directamente con el carácter formativo recibido, debido a que en los procesos de aprendizaje hay que distinguir dos tendencias, la primera de ellas referida al *aprendizaje de mantenimiento*, donde el individuo sólo percibe

a través de su formación académica el conocimiento y resolución de problemas pasados y presentes, pero su incapacidad es manifiesta cuando le toca enfrentarse a situaciones nuevas, posiblemente por todo un proceso de adaptación y resistencia al cambio. Por el contrario, el *aprendizaje por innovación* es el más característico de aquellos que han desarrollado la capacidad de prever las nuevas situaciones y la resolución de problemas dentro de un profesionalismo insertado en el marco de lo social, como respuesta a la cotidianidad existente; en otras palabras: **pertinencia social**.

Originalidad, innovación y pertinencia social son los “ingredientes” que habrán de permitir identificar qué trabajos deben publicarse y cuáles no. En cuanto a la importancia relativa o jerarquía entre trabajos que sean todos originales, innovadores y pertinentes en lo social, se recurrirá a los factores de la noticia, a fin de despertar el interés del lector. Se tomará en cuenta, principalmente, los siguientes tres factores:

- La Prominencia: este factor, básicamente, está referido a los “protagonistas del relato periodístico”, su relevancia, prestigio y notoriedad.
- Las Consecuencias: dentro de este factor está el efecto multiplicador que puede generar el artículo en relación a la producción del conocimiento, motivación indispensable para efectos de la generación de nuevos grupos de investigación.
- La Proximidad: este factor está directamente relacionado con el interés que los círculos científicos nacionales y otros sectores de la sociedad mantienen en relación con el trabajo académico de ámbito local. En la EESMM la proximidad estaría determinada por los trabajos de ascenso e investigaciones en general desarrollados por su propio personal docente y alumnos; al igual que los trabajos de investigación básica y aplicada coordinados por la Coordinación de Investigaciones, con énfasis especial en los proyectos de Investigación y Desarrollo (I+D) vinculados a la industria privada.

B.- DISTRIBUCION DEL CONTENIDO (SECCIONES)

La estructura de DOCTUM contendrá una serie de secciones fijas y otras rotativas, todas ellas bajo la responsabilidad del Comité Editor, básicamente en la persona del Director Editor. Las secciones que se contempla incluir (una vez consolidado el Proyecto), de acuerdo a todo lo

analizado y expuesto precedentemente, son las siguientes:

- Editorial.
- Formación Marítima: sección fija que comprenderá reflexiones acerca de problemas relevantes y de actualidad en formación marítima, con énfasis particular en las actividades y proyectos desarrollados por la EESMM. Se dará especial cabida a la difusión y promoción de conocimiento especializado sobre Tecnologías Avanzadas de Enseñanza y su aplicabilidad a la formación marítima impartida por la EESMM.
- Derecho Marítimo: sección fija en la que se presentarán investigaciones y estudios de diversa índole, tanto nacionales como extranjeros, relativos al Derecho Marítimo. Será una sección fija dado que el mayor segmento del público objetivo se especializa en esta área.
- Gerencia Marítima: sección fija en la que se presentarán investigaciones y estudios de diversa índole, tanto nacionales como extranjeros, relativos a la gestión del transporte marítimo, desde el punto de vista tanto comercial como administrativo. Será una sección fija dado que el segundo mayor segmento del público objetivo se especializa en esta área.
- Auditoría Marítima: sección rotativa en la que se presentarán investigaciones y estudios de diversa índole, tanto nacionales como extranjeros, relativos a la auditoría e inspección marítimas. Será una sección rotativa dado que apunta a un segmento minoritario del público objetivo.
- Temas de Postgrado: sección fija en la que se publicará las investigaciones de grado presentadas ante la EESMM acreedoras de mención publicación. También en esta sección se incluirán trabajos de ascenso, completos o resumidos, elaborados por los docentes de la EESMM que reúnan méritos especiales.
- Cursos de Extensión y Servicios Estudiantiles: sección rotativa en la que se incluirán noticias relativas al desarrollo de las actividades que ejecuta la Coordinación de Extensión de la EESMM. También se abarcará en esta sección todo lo relativo a los diferentes servicios que brinda la institución a sus estudiantes: biblioteca, acceso a Internet, soporte electrónico

para la enseñanza a distancia, biblioteca y publicaciones electrónicas, centro de computación para la preparación de documentos y presentaciones electrónicas, entre otros (en una propuesta aparte se presentará a la consideración de la EESMM un proyecto que hemos concebido para englobar esa gama de servicios estudiantiles que factiblemente y a muy bajo costo pueden ofrecerse).

- La EESMM al Día: sección rotativa en la que se informará sobre eventos relevantes que haya realizado o proyecte realizar la EESMM en actividades de corte académico (congresos, proyectos, seminarios, talleres, etc.).
- Breves Marítimas: sección rotativa en la que se presentarán noticias breves de la actualidad marítima nacional e internacional.
- Reseñas: sección fija que abarcará recomendaciones, referencias, resúmenes y comentarios sobre libros o material impreso de actualidad, sobre artículos publicados en revistas nacionales o extranjeras especializadas. También se incluirá en esta sección la reseña acerca de eventos, foros, seminarios, congresos, etc. (no debe confundirse esta información con la que se presenta en la sección de La EESMM al Día, ya que en ésta se hará mención del evento a realizarse, mientras que en la sección de Reseñas se presentarán los resultados del evento ya concluido o durante su desarrollo).

En todas las secciones esbozadas, así como en inserciones diversas, se contemplará la inclusión de materiales por encargo elaborados por los propios docentes, alumnos y colaboradores de la EESMM, y se hará énfasis en la información institucional en general: políticas de la EESMM, avances del proceso de implantación del Sistema de Calidad EESMM, nuevas investigaciones, nuevos cursos y acreditaciones, información sobre talleres, seminarios y congresos, tanto de carácter nacional como internacional, lista de bibliografía recién adquirida y lanzamiento de libros, revistas y publicaciones especializadas, concursos académicos, becas, entre otros.

En cada edición, habrá un artículo destacado que se incluirá como Tema de Portada. Los temas que sean extensos, se distribuirán entre varias ediciones consecutivas como Serie de Reportajes.

Reglamento del Centro de Arbitraje de la
Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante

Considerando que fue promulgada la Ley de Arbitraje Comercial, publicada en Gaceta Oficial No. 36.430, de fecha 7 de abril de 1998.

Considerando que el artículo 11 de la Ley de Arbitraje Comercial establece que las Universidades e Instituciones Superiores Académicas podrán organizar sus propios centros de arbitraje.

Considerando que la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante es una de las instituciones a que se refiere el artículo 11 de la Ley de Arbitraje Comercial.

Considerando que el artículo 13 de la Ley de Arbitraje Comercial establece la obligación de los Centros de Arbitraje de tener su propio reglamento.

Considerando que el arbitraje es una forma idónea de solución de conflictos comerciales dentro del espíritu de la mencionada ley, lo que redundaría en el desarrollo de las actividades económicas del país, y en especial de aquellas relativas al comercio marítimo.

En consecuencia, el Consejo de Estudios de Postgrado de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, crea el Centro de Arbitraje de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, con una duración de cuarenta (40) años, contados a partir del día 16 de Junio de 1998.

En consecuencia, el Consejo de Estudios de Postgrado de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, resuelve la adopción del presente reglamento bajo el cual se regirá el funcionamiento del Centro de Arbitraje de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

PRIMERO

**De las Definiciones y Obligatoriedad de las
Normas del Reglamento**

De las Definiciones

Artículo 1.- A los fines de este reglamento, “El Centro” significa el Centro de Arbitraje de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

“Los Arbitros” significa la lista de árbitros del Centro de Arbitraje de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante. “Las Partes” significa las partes en una controversia susceptible de transacción que sometan la disputa al arbitraje regido por este Reglamento. “El Reglamento” significa el Reglamento del Centro de Arbitraje de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

De la Obligatoriedad de las Normas del “Reglamento”

Artículo 2.- Cuando “Las Partes” pactan un acuerdo de arbitraje de que todas o algunas de sus controversias surgidas de una relación contractual, serán sometidas a “El Centro”, se someten a las disposiciones del “Reglamento”.

SEGUNDO

De la Organización de “El Centro”

Artículo 3.- “El Centro” estará dirigido por un Director, un Sub-Director y un Secretario General, quienes conformarán la Junta Directiva. Los cargos de Director, Sub-Director y Secretario General serán elegidos por votación interna entre los miembros de la Junta Directiva por mayoría absoluta.

Los miembros de la Junta Directiva serán: La persona designada por el Consejo de Estudios de Postgrado de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante y dos Profesionales de reconocida trayectoria en la actividad marítima o de comercio internacional, con más de diez años de graduado, que hayan realizado estudios de postgrado, actividad docente del cuarto nivel y obra escrita. Los miembros de la Junta Directiva durarán siete (7) años en sus funciones, pudiendo ser reelegidos. El primer período comienza a partir de la fecha de la creación de “El Centro”, es decir, el día 16 de Junio de 1998.

Los miembros de la Junta Directiva sujetos a elección, serán elegidos por mayoría de votos por los miembros del Panel de Arbitros por votación directa y secreta, y uno de ellos, necesariamente debe pertenecer al Personal Directivo o Docente de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante. Solo podrán ser postulados, con la sola excepción señalada anteriormente, los miembros de la Lista de Arbitros. La postulación deberá ser realizada por dos o más miembros de dicha lista.

Las faltas temporales del Director serán suplidas por el Sub-Director y su defecto por el Secretario General.

Las funciones de citación y notificación que corresponden en virtud de “El Reglamento” al Secretario General, podrán ser suplidas por cualquiera de los miembros de la Junta Directiva cuando este sea designado árbitro.

El Director será el representante legal de “El Centro” y ejercerá las siguientes funciones: a) Dictar los acuerdos, reglamentos y resoluciones que juzgue convenientes; b) Fomentar los servicios profesionales de “El Centro”; c) Velar por los intereses de “El Centro”; d) Contratar profesionales externos; e) Autorizar la apertura de cuentas bancarias a nombre de “El Centro”; f) Nombrar y remover personal; g) Representar a “El Centro”; h) Autorizar y firmar documentos, correspondencia y operaciones de “El Centro”; i) Presidir las reuniones de la Junta Directiva. La Junta Directiva se reunirá por lo menos una vez al mes o cuando así lo requiera los intereses de “El Centro”. La Junta Directiva tendrá las siguientes funciones: a) Planificar, controlar y programar las actividades de “El Centro”; b) Aprobar el ingreso y expulsión de los árbitros; c) Supervisar los procesos arbitrales que hayan sido sometidos a “El Centro”; d) Resolver sobre la creación de Comités para la difusión de las actividades de “El Centro”; e) Autorizar al Director para que comprometa a “El Centro”; f) Revisar y renovar cada año las tarifas de honorarios de los árbitros y gastos administrativos; g) Fijar los honorarios de la Junta Directiva; h) Aprobar el aumento del número de árbitros.

“El Centro” tendrá como ingresos el pago que harán los árbitros elegidos para solucionar una controversia sometida a “El Centro”, del diez por ciento (10%) de los honorarios que hayan recibido por la prestación de sus servicios. También tendrá como ingresos las cantidades que pagarán “Las Partes” como gastos administrativos de “El Centro”.

TERCERO

De los Arbitros

Artículo 4.- Toda persona que una vez postulada acepte la designación de árbitro en la Lista de Arbitros de “El Centro”, se somete a las normativas de “El Reglamento”.

Artículo 5.- Para ser árbitro de “El Centro” se requerirá: a) Ser

profesional universitario con más de diez años de graduado; b) Haber realizado estudios de postgrado. En caso de los estudios efectuados en Venezuela, deberán ser postgrados acreditados por el Consejo Nacional de Universidades (CNU); c) Tener obra escrita; d) Estar domiciliado en la República de Venezuela; e) Ser de habla española y manejar instrumentalmente el inglés, francés o alemán.

Artículo 6.- La Lista de Arbitros de “El Centro” estará conformada por veinte árbitros. Sin embargo, la Junta Directiva podrá por unanimidad aprobar el aumento del número de árbitros. La Lista de Arbitros será revisada cada año por la Junta Directiva.

Artículo 7.- La Junta Directiva considerará la expulsión de aquellos árbitros que hayan incumplido con las obligaciones que les impone el presente Reglamento, o que hayan incurrido en faltas graves a la ética o al fin para el cual fue creado “El Centro”. También podrán ser expulsados aquellas personas que con su conducta lesionen de cualquier manera a “El Centro”.

CUARTO

De las Reglas del Procedimiento Arbitral

Del Nombramiento de los Arbitros del Tribunal Arbitral

Artículo 8.- “Las Partes” decidirán libremente el número de árbitros que conformarán el Tribunal Arbitral, que serán siempre impares. “Las Partes” elegirán a los miembros del Tribunal Arbitral de las Listas de Arbitros de “El Centro”. Cuando no hayan señalado nada al respecto o no puedan ponerse de acuerdo sobre el número de árbitros, el Tribunal Arbitral estará conformado por tres árbitros, en cuyo caso cada parte elegirá un árbitro, y estos designarán a un tercer árbitro. Cuando “Las Partes” hayan decidido que el Tribunal Arbitral estará representado por un solo árbitro y su elección no pueda ser definida o cuando siendo varios árbitros, no puedan llegar a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro o alguno de los árbitros del Tribunal Arbitral, el árbitro en disputa será nombrado por la Junta Directiva de “El Centro”.

El o los árbitros elegidos para constituir el Tribunal Arbitral deberán aceptar el cargo dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, en caso contrario se entenderá que ha rechazado la designación.

Cuando el árbitro o el último árbitro elegido haya aceptado el cargo, el

Tribunal Arbitral se constituirá dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, momento en el cual se fijarán los honorarios de los árbitros y los gastos de funcionamiento, conforme a las tarifas de honorarios y gastos administrativos fijadas por la Junta Directiva de “El Centro”.

Los árbitros elegirán entre sus miembros al Presidente del Tribunal Arbitral.

De las Audiencias

Artículo 9.- Todas las audiencias tendrán lugar en la sede del Tribunal Arbitral. La sede del Tribunal Arbitral constituido según “El Reglamento” será la sede de funcionamiento de “El Centro”, y el domicilio del mismo está fijado en la sede de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, ubicada en la Tercera Avenida con Décima Transversal de la Urbanización Los Palos Grandes, Area Metropolitana de Caracas, en jurisdicción del Distrito Sucre del Estado Miranda.

De la Demanda

Artículo 10.- La demanda deberá expresar los señalamientos a los se refiere el artículo 340 del Código de Procedimiento Civil. Adicionalmente deberá indicar el documento donde figure la cláusula compromisoria o el convenio arbitral, el cual deberá acompañarse.

De la Citación

Artículo 11.- Dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la presentación del Libelo de la Demanda, el Secretario General de “El Centro” citará a la parte demandada para que concurra al Tribunal Arbitral, a cuyos efectos le remitirá la boleta de citación, el libelo de la demanda y copia de los recaudos que se hayan acompañado. La boleta de citación deberá expresar el día, hora y lugar donde se llevará a cabo la primera audiencia de trámites. Queda entendido que “Las Partes” pueden demandarse recíprocamente, substanciándose una sola causa y produciéndose un solo laudo arbitral que abrace las mutuas peticiones de “Las Partes”.

Artículo 12.- La citación se hará en la dirección que “Las Partes” hayan establecido en el contrato sujeto a controversia, en la cláusula compromisoria o en el acuerdo arbitral, o en su defecto en el domicilio legal, mediante correo certificado o a través de una empresa reconocida

de envíos de documentos, para que estos sean hechos tanto en el territorio nacional como en el extranjero. El Secretario General de "El Centro" enviará copia de la recepción de la citación a la dirección de la parte demandada en la forma antes dicha. En el supuesto de que "Las Partes" no hayan señalado su domicilio procesal, se tendrá como tal la sede del Tribunal. De la Contestación de la Demanda

Artículo 13.- A los diez (10) días hábiles siguientes a la citación, tendrá lugar la primera audiencia donde se leerá el acuerdo arbitral y las cuestiones sometidas a la decisión arbitral. A los cinco (5) días hábiles siguientes la parte demandada presentará en el mismo acto, la contestación a la demanda y las excepciones relativas a la existencia y validez del convenio arbitral o cláusula compromisoria y a la competencia del Tribunal Arbitral para conocer del asunto.

Del Lapso Probatorio

Artículo 14.- Dentro los cinco (5) hábiles siguientes contados a partir del acto de la contestación de la demanda, "Las Partes" podrán promover las pruebas que consideren pertinentes. Y al vencimiento de dicho lapso, tendrán quince (15) días hábiles para la evacuación de la mismas. En caso de testimoniales, "Las Partes" presentarán sus testigos directamente al Tribunal, sin necesidad de citación, pero avisando a la parte contraria con veinticuatro horas de anticipación a la presentación, del nombre del testigo de que se trate. De los Informes

Artículo 15.- Al día hábil siguiente al vencimiento del lapso probatorio, a la hora que fije el Tribunal, "Las Partes" presentarán sus informes orales, pudiendo igualmente consignar copia escrita de los mismos.

De la Observación a los Informes

Artículo 16.- Las observaciones a los informes de "Las Partes" será presentada oralmente al día hábil siguiente a la presentación de los informes, pudiendo igualmente consignar copia escrita de los mismos.

Del Laudo Arbitral

Artículo 17.- El Laudo Arbitral será emitido por los Arbitros dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al acto de la presentación de la observación a los informes, mediante el cual se decidirá la controversia, poniendo fin al procedimiento arbitral. El Laudo Arbitral deberá ser

motivado, señalando las razones en que se fundamenta la decisión; debiendo ser una decisión expresa, positiva y precisa con arreglo a la pretensión deducida y a las excepciones o defensas opuestas, sin que en ningún caso pueda absolverse de la instancia. Y cuando la misma no haya sido unánime, se incluirán igualmente las razones del voto salvado o en contra. La decisión indicará también la condenatoria en costas.

El Presidente del Tribunal Arbitral, decidirá cual de los árbitros será el redactor del laudo.

Bastará la firma de la mayoría de los árbitros para que se pueda emitir el laudo arbitral.

El laudo arbitral será definitivo y contra la decisión no habrá recurso ordinario alguno.

QUINTO

Del Procedimiento Breve

Artículo 18.- “Las Partes” pueden convenir de mutuo acuerdo para consentir en que el arbitraje se resuelva únicamente con el estudio de la documentación sometida a su consideración. El Tribunal Arbitral, una vez constituido, y recibidos los recaudos, dictará el Laudo Arbitral dentro de los quince (15) días hábiles siguientes. El Tribunal Arbitral podrá fijar una prórroga única por un lapso igual, cuando las circunstancias del caso lo ameriten.

SEXTO

De la Notificación de la Decisión

Artículo 19.- Una vez emitido el laudo arbitral, el Secretario General de “El Centro”, lo notificará a “Las Partes”.

SEPTIMO

De los Gastos de Arbitraje y Administrativos

De los Gastos del Arbitraje

Artículo 20.- La parte demandante de una controversia arbitral, deberá abonar un arancel de dos mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, (US\$ 2.000), por concepto de gastos administrativos del

Tribunal Arbitral, y quinientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, (US\$ 500), por concepto de gastos administrativos de “El Centro”.

Los gastos administrativos serán revisados cada año.

De los Honorarios de los Arbitros

Artículo 21.- Por las controversias cuya cuantía sea igual o inferior a veinte mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, US\$ 20.000), los honorarios del árbitro serán del ocho por ciento (8%) del monto, si es único, y si son varios los árbitros, los honorarios de cada árbitro serán del cinco por ciento (5%) sobre el monto.

Por las controversias cuya cuantía sea igual o inferior a doscientos mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (US\$ 200.000), pero superior a veinte mil dólares (US\$ 20.000) de los Estados Unidos de Norteamérica, los honorarios del árbitro serán del cuatro por ciento (4%) sobre el monto, si es único, y si son varios los árbitros elegidos, los honorarios de cada árbitro serán del dos ciento (2%) sobre el monto.

Por las controversias cuya cuantía sea superior a doscientos mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, (US\$ 200.000), los honorarios del árbitro serán el dos por ciento (2%) sobre el monto, si es único, y si son varios los árbitros elegidos, los honorarios de cada árbitro serán de 1,5% sobre el monto.

Los honorarios de los árbitros serán revisados cada año.

OCTAVO

De las Disposiciones Transitorias

De la Elección de la Primera Junta Directiva

Artículo 22.- Los miembros de la Junta Directiva de “El Centro” para el primer período, serán elegidos en su totalidad por el Consejo de Estudios de Postgrado de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

Se eligen para el primer período de siete (7) años, los siguientes miembros de la Junta Directiva: Rafael Cárdenas Torres; Argelis Rojas Lugo y Francisco Villarroel Rodríguez.

De la elección de los Cargos Directivos de la Primera Junta Directiva

Artículo 23.- Los Miembros de la Junta Directiva eligen para sus cargos, los siguientes: Director: Rafael Cárdenas Torres, Sub-Director: Argelis Rojas Lugo, y Secretario General: Francisco Villarroel Rodríguez, quienes estando presentes aceptaron los cargos que les fueron conferidos.

Del Ingreso de los Primeros Arbitros que Conforman la Lista de Arbitros de “El Centro”

Artículo 24.- La Junta Directiva decidirá, en su primera reunión, lo relativo al ingreso de los primeros diecisiete árbitros que faltan para conformar, junto con los miembros de la Junta Directiva, la lista de árbitros exigida por el artículo 14 de la Ley de Arbitraje Comercial.

De la Constitución de la Asociación Civil para el Funcionamiento de “El Centro”

Artículo 25.- Los miembros de la Junta Directiva del primer período, crearán una asociación civil sin fines de lucro, mediante la cual funcionará “El Centro”.

Artículo 26.- Para lo no previsto en este Reglamento, se aplicará la Ley de Arbitraje Comercial, y en el supuesto de que no existiese en la misma disposición alguna reguladora de la situación planteada, se aplicará la ley formal y material venezolanas.

Dado, sellado y firmado en la sede del Centro de Arbitraje de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, en Caracas, a los diez y seis (16) días del mes de junio de mil novecientos noventa y ocho (1998).

Esta publicación se terminó de imprimir en
julio de 1998,
en las prensas de
Italgráfica, S.A.,
en la ciudad de
Caracas, Venezuela.