

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

**COORD. EXT. DE TECNOLOGIAS AVANZADAS
DE ENSEÑANZA-APRENDIZAJE**

Luis Enrique Gavazut Bianco

Doctum

Vol. 2, No. 1

REVISTA MARITIMA VENEZOLANA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

EDITORIAL

Cuando la EESMM tuvo la visión de acometer el proceso de implantación de la gerencia de calidad bajo la norma ISO 9002, parecía una utopía. Todavía muchos no lo creían posible hasta que fueron invitados al Acto de Certificación del Sistema de Calidad EESMM emitida por la prestigiosa Bureau Vertias Quality International (BVQI), que se celebró en el Auditorium de la Escuela el 18 de noviembre de 1998. En esa oportunidad, nuestro Director, Capitán Miguel López García, expuso una brillante síntesis de la forma como una organización pública, con recursos extremadamente limitados y un sin fin de obstáculos externos e internos, pudo materializar una visión “utópica” en un concreto proceso de transformación institucional, siendo quizás la clave del éxito el tenaz liderazgo por él ejercido, así como por nuestro Coordinador de Aseguramiento de la Calidad, Capitán Pedro Rodríguez Sivira, sobre un equipo de trabajo que cada día descubre nuevas y fascinantes facetas de su propio potencial.

El éxito alcanzado, lejos de mitigar la ansiedad de transformación hacia la excelencia, la ha acrecentado aún más, pues se ha desatado en todo nuestro equipo de trabajo una fuente inagotable de iniciativas y vocación al mejoramiento continuo, lo que, en definitiva, constituye el verdadero logro obtenido. No se trata de recibir una certificación y ya... sino hacer florecer el espíritu humano, su creatividad, su iniciativa, su tenacidad hacia el crecimiento personal y su contribución al desarrollo de la organización.

Y es ese clima organizacional proactivo el que ahora nos mueve hacia una profundización del proceso de transformación en marcha, que es vital para su permanencia en el tiempo: la **modernización tecnológica**, a través del Proyecto de Incorporación de las Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje en la Educación de Postgrado de la Marina Mercante, al cual le hemos dedicado en esta edición la sección de Institucionales de la Revista DOCTUM. Aspiramos a que nuestra Comunidad de Postgrado participe activamente en este nuevo reto “utópico”, en el que, como ya es costumbre, no estamos dispuestos a fallar.

M.R.O.

DOCTUM

Revista Marítima Venezolana de Investigación y Postgrado
Volumen 2, No. 1, Noviembre 1998 - Febrero 1999

DIRECCION

Miguel López García

EDICION Y REDACCION

Mery Rosales Ovalles
Luis Enrique Gavazut Bianco

ARBITRAJE

Mery Rosales Ovalles
Miguel López García
José Gaitán Sánchez
Argelis Rojas Lugo
Rafael Cárdenas Torres
Luis Enrique Gavazut Bianco

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,
Dtto. Federal, 1060 - 027, Venezuela.

Depósito Legal: pp 199802DF400 / Copyright: EESMM
Diseño y Diagramación: NeoAnálisis, C.A.
Impreso en Venezuela por Magraphi Impresores, 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. 2, No. 1

REVISTA MARITIMA VENEZOLANA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

Actualidad del Sector Marítimo	7
Comentarios sobre la Ley de Reforma Parcial de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional Freddy J. Belisario	9
Algunos Comentarios a la Reforma de la Legislación Marítima Venezolana Francisco Villarroel Rodríguez.....	33
Gestión del Transporte Marítimo	43
El Cambiante Contexto de la Formación de los Recursos Humanos Miguel López García.....	45
Integración de la Gestión de Recursos Humanos al Sistema de Gestión de Calidad. Propuesta de un Modelo Gerencial para dar Cumplimiento a los Convenios Internacionales ISM- Code y STCW-95. Caso de Estudio: Transferven, C.A. Guillermo Alvarez Arráiz	55
Derecho Marítimo	119
La Limitación de Responsabilidad del Armador. Proyectos de Convenios Internacionales relativos a: i) "Obligatoriedad de Seguros" y ii) "Responsabilidad por los Daños Causados por el Combustible de los Buques" (<i>Ship's Bunkers</i>) Rafael Reyero Alvarez	121

Las Empresas Suministradoras de Recursos Humanos en los Puertos Venezolanos José Alfredo Sabatino Pizzolante	137
Sentencia en Alzada del Caso “Naviera Imparca-Seguros Caracas”	151
Análisis del Derrame del Nissos Amorgos Kevork Adyounian, Magaly Capriles, Thamara García, Franklin Jiménez, Miguel Mora	165
Institucionales	181
Proyecto de Incorporación de las Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje en la Educación de Postgrado de la Marina Mercante Luis Enrique Gavazut Bianco.....	183

Actualidad del Sector Marítimo

Comentarios sobre la Ley de Reforma Parcial de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional

Por: Freddy J. Belisario 

RESUMEN

En este trabajo se desarrolla una comparación analítica entre las anteriores disposiciones de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y las nuevas disposiciones establecidas por la reciente Ley de Reforma Parcial que la modificó. La exposición principia con un recuento histórico del proteccionismo y su evolución en el transporte marítimo a nivel internacional, para luego pasar al proceso específico de Venezuela que culminó con la promulgación de la Ley objeto de estudio, el 25 de julio de 1973. El resto del trabajo se concentra en el análisis detallado de cada una de las reformas introducidas por la Ley de Reforma Parcial a la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional. Si bien el propósito de este trabajo no ha consistido en sustentar o refutar alguna tesis jurídica o fáctica en particular, los resultados del análisis realizado permiten concluir que, aun cuando el principio de la reserva de carga ha sido sustituido por el Convenio Bilateral con los Estados Unidos de América, el Tratado del Grupo de los Tres, las Decisiones 288 y 314 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y el Acuerdo de Marrakech, creemos que la intención del legislador fue dejar intacto el principio de la reserva de carga del Estado y la carga beneficiada, para el caso de que Venezuela denunciara los tratados internacionales que legalmente la obligan.

PALABRAS CLAVE: Proteccionismo, Reserva de Carga, Ley de

 Abogado, Universidad Central de Venezuela, 1967. Master of Laws in Admiralty, Universidad de Tulane, New Orleans, Louisiana. Profesor de Derecho Marítimo y Derecho Marítimo Internacional Público, Escuela de Estudios Internacionales, UCV. Profesor de Derecho de la Navegación, Escuela de Postgrado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas, UCV. Profesor de Derecho Marítimo, EESMM. Vicepresidente de Seguros de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional. Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

ANTECEDENTES

Considero oportuno comenzar estos comentarios expresando que el **Proteccionismo**, constituye un sistema de política económica que abarca un compendio de medidas acordadas y establecidas por un determinado país para proteger la producción nacional, desarrollando artificialmente su riqueza, impidiendo la competencia del exterior, ya por fuerte gravámenes, ya por prohibición absoluta de importación. Con el proteccionismo, un Estado determinado se propone, pues, salvar a la industria nacional de toda competencia extranjera ¹.

A través de la teoría económica del proteccionismo se debe lograr el autoabastecimiento favoreciendo la agricultura y las industrias nacionales y, gravando los productos extranjeros con elevados derechos de importación.

Este sistema de política económica que se conoce como **proteccionismo**, se extiende también a las actividades del transporte marítimo. Así, en el curso de la historia de la navegación encontramos que en algunos países se dictaron **Actas de Navegación**, como disposiciones que expedían los gobiernos para fomentar la marina mercante y el poderío naval de los respectivos pueblos.

Por la imaginación de los que están compenetrados con el Derecho Marítimo, deben surcar las normas del **Acta de Navegación de Oliverio Cromwell**, promulgada en **1654**, de la que arranca la talasocracia del Reino Unido. **Oliverio Cromwell** fue un estadista inglés elevado en 1653, con gran pompa y solemnidad generalmente reservadas para los actos de coronación, a “ Lord protector de los tres reinos” de Inglaterra, Escocia e Irlanda, en la época en que el Reino Unido era República y el poder lo ejercía el Parlamento. La legislación proteccionista de Cromwell representó un fidedigno ataque contra el Derecho de Gentes y contra el libre uso de la mar a tenor de la doctrina que sostenía en aquellos tiempos **Hugo Grocio**. El Acta de Navegación de Cromwell descansaba

¹ Guillermo Cabanellas. Diccionario de Derecho Usual. Tomo III. 8 Edición. Editorial Heliasta. S.R.L. Buenos Aires. República Argentina. 1974. Página 414.

en un proteccionismo profundo, que reservaba la exclusividad del comercio marítimo entre Asia, África y América y los puertos ingleses a los buques británicos.

A fines del siglo **XVII**, esa política recrudesció al prohibirse toda importación de Alemania y de Holanda, que en ese entonces ejercía una gran supremacía en el comercio marítimo y se habían convertido en una gran potencia. Los Estados Unidos de América encontraron el sencillo y eficaz **sistema defensivo** contra esta política, una vez conseguida su independencia, ya en **1787**, al reproducir textualmente el Acta altiva y soberbia de los ingleses.

Se pueden mencionar también como ejemplos de esas Actas de Navegación, las leyes proteccionistas de algunos **Reyes de Aragón**, durante la Edad Media; otra de la época de los **Reyes Católicos** en España del **3 de septiembre de 1500**, muy anterior al Acta de Navegación inglesa, a través de la cual se reservaba también a la marina mercante la carga de mercaderías y mantenimiento para la Península, salvo no existir buque español en disposición de darse a la mar en el puerto de embarque.

Igualmente merecen citarse como leyes proteccionistas las dictadas por algunos sucesores de la **Casa de Austria** y muy especialmente las **Ordenanzas de Jean Baptiste Colbert** (1619-1683) en Francia en la época de **Luis XIV**.

Si hay alguien que impulsó la filosofía del proteccionismo fue Jean Baptiste Colbert, hombre de Estado francés. Luis XIV lo designó para Director de la Hacienda, en cuyo cargo dedicó mucho interés al fomento de la marina francesa. Se ocupó también del desarrollo de la industria y el comercio y fue protector de las ciencias y de las artes, creando diferentes academias. Estas realizaciones y la gran flota que creó, **motivaron el aumento de los impuestos** y le hicieron perder popularidad hasta tal punto de que el pueblo llegó incluso a insultar su cadáver

Indudablemente que la legislación proteccionista se justificaba por determinadas causas políticas y económicas, entre las cuales se pueden señalar:

- Defensa de las empresas nacionales frente a la competencia de otras empresas extranjeras.
- La necesidad de mantener la comunicación mediante buques

nacionales.

- Razones de prestigio del pabellón.
- Medios para la conservación del mercado internacional.
- Conservación y fomento del turismo.
- Como punto estratégico de la defensa del país.
- Equilibrio en la balanza de pago y control en la fuga de divisas ².
- Fuente importante de trabajo para un sector considerable de la población.

En nuestro país los primeros rudimentos de proteccionismo lo encontramos en los siguientes instrumentos:

- **Resolución Ministerial No. 331 del 9 de febrero de 1961**, emanada del Ministerio de Fomento, mediante la cual se condicionaba el beneficio de exoneración de derechos de importación, previsto en el **Decreto 225 del 18 de marzo de 1960** al transporte de los renglones objeto de la exoneración en buques de la C.A. Venezolana de Navegación.
- En cuanto a la carga de importación con destino a Organismos Oficiales o Empresas del Estado existían los **Oficios Circulares No. 166 de fecha 01 de octubre de 1959 y el No. 16 de fecha 22 de enero de 1960**, mediante los cuales y de acuerdo con instrucciones del ciudadano Presidente de la República conforme a decisiones tomadas en Consejo de Ministros, se impartían directrices categóricas para que se utilizaran los buques de la C.A. Venezolana de Navegación en todo lo concerniente al transporte de carga oficial, y al mismo tiempo, establecían que los Organismos Oficiales estaban obligados a insertar en los contratos celebrados con particulares, **una cláusula especial** que obligara al contratante a utilizar los buques de la C.A. Venezolana de Navegación para la movilización de la carga en las rutas

² Balanza de Pagos. Saldo que arroja el intercambio comercial entre dos Estados en función de las importaciones y exportaciones que recíprocamente realizan durante el transcurso de determinado lapso. Dicho saldo puede ser deficitario o no, según que las importaciones superen a las exportaciones o viceversa.

nacionales e internacionales.

No obstante, estas **Circulares** eran frecuentemente violadas a pesar de sus instrucciones categóricas, sus normas eran letras muertas incluso para los mismos funcionarios públicos de la marina mercante que mediante artificios y artimañas, idearon mecanismos expeditos para hacer factible el incumplimiento de esas órdenes ejecutivas.

Un deseo largamente sentido y esperado por la Marina Mercante Nacional se materializó con la promulgación en la **Gaceta Oficial No. 30.161 del 25 de julio de 1973** de la **Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional**, la cual pasó a regular la reserva de carga en nuestro país. Este instrumento legislativo existente en Venezuela para promover, desarrollar y mantener una flota mercante, en garantía de participación del país en el comercio internacional de bienes y servicios, es la institución de la **Reserva de Carga**, basada en el principio rector mercantil de que **“quien genera el comercio, controla en algún grado las ventajas comerciales”**.

A lo largo de la vigencia de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, Venezuela pudo lograr una participación activa en el intercambio generado por su propio comercio exterior, vía marítima, con los consiguientes beneficios para el país.

Este principio de la Reserva de Carga ha sido prácticamente sustituido por los siguientes instrumentos legales:

- **Convenio bilateral con los Estados Unidos del Norte**, a través de la Federal Maritime Commission, mediante el cual los buques de ambas naciones pueden transportar toda clase de carga con excepción de los cargamentos correspondientes al área de la defensa.
- **Proyecto del denominado Grupo de los Tres** (Venezuela, México, Colombia), donde está expresada la voluntad política de eliminar la reserva de carga entre esos países y frente a terceros.
- **La Decisión 288 del Acuerdo de Cartagena del 4 de abril de 1991**, que establece la libertad de acceso para la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la subregión, a ser transportada por buques de propiedad, fletados u operados por Compañías Navieras de los países miembros y de terceros países.
- **La Decisión 314 del Acuerdo de Cartagena firmada en Quito el 6 de febrero de 1992**, que establece el libre acceso a las cargas

transportadas por vía marítima que genere el comercio exterior de los países de la subregión, conforme a los requisitos y condiciones que se consagran en esta Decisión ³.

La libertad de acceso a que se refiere la Decisión se efectúa dentro del principio de la reciprocidad, de forma tal que las **restricciones, exclusiones o Reservas de Carga** existentes a favor de buques que naveguen bajo bandera nacional de los Países Miembros o empresas asociadas o fletados u operados por empresas de transporte marítimo de la subregión, quedaron eliminadas con arreglo a un calendario establecido al efecto ⁴.

- La **Ley Aprobatoria del Tratado de Marrakech**, que no sólo convalida las Decisiones 288 y 314, sino que en la Lista de Compromisos Específicos Sectoriales formulada por Venezuela, indica en forma expresa que no existe “**ninguna restricción a la presencia comercial extranjera en el área de servicios de transporte marítimo**” (enfaticado propio).

ANALISIS

Recientemente la Ley de Protección y Desarrollo ha sido objeto de una Reforma y son precisamente las nuevas disposiciones las que pretendemos analizar.

El anterior instrumento jurídico establecía en su **artículo 2**, lo siguiente: “**Artículo 2: La enajenación de buques o accesorios nacionales a personas extranjeras deberá ser autorizada por el Ministerio de Comunicaciones**” (enfaticado propio).

Con el propósito de flexibilizar el acto jurídico por el cual se transmite a las personas no nacionales la propiedad de las embarcaciones y de los accesorios de navegación, la Ley de Reforma Parcial de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional **decidió eliminar la autorización** que debía impartir el Ministerio de Comunicaciones al vendedor para que se verificase tal operación. Además de suprimirse la “**autorización**” se actualizó también el nombre

³ Decisión 314 del Acuerdo de Cartagena. Artículo 1.

⁴ Decisión 314 del Acuerdo de Cartagena. Artículo 2.

del despacho ejecutivo con competencia para las actividades marítimas y en consecuencia se cambió la denominación “**Ministerio de Comunicaciones**” por la de “**Ministerio de Transporte y Comunicaciones**”.

En tal sentido, el artículo 2 de la nueva ley quedó redactado en la siguiente forma: “**Artículo 2: La enajenación de buques o accesorios nacionales a personas extranjeras deberá ser notificada previamente al Ministerio de Transporte y Comunicaciones**” (enfaticado propio).

Como puede observarse, la nueva normativa no exige que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones le otorgue la facultad al enajenante para vender a los extranjeros buques o accesorios de navegación nacionales, sino que sólo basta **la previa notificación, el dar a conocer con antelación** a dicho despacho que se va a efectuar la referida operación de compraventa.

Resulta conveniente indicar que, para los efectos de la Ley de Navegación, el término **buque o nave** comprende todas las embarcaciones que tengan medios fijos de propulsión y estén destinados al tráfico por las aguas territoriales o interiores o por el mar libre entre puertos nacionales o del extranjero o entre éstos y aquellos ⁵.

Conviene recordar que las **aguas territoriales o interiores** no son más que el denominado **Mar Nacional**, el cual forma parte del territorio del Estado que tiene sobre él plena soberanía, y está formado por las aguas situadas dentro del límite de sus fronteras terrestres, y de las líneas de base a partir de las cuales se comienza a medir la extensión del mar territorial.

En nuestra opinión ha debido incluirse en la norma la expresión “**mar territorial**”, que es el espacio marítimo situado entre el **mar nacional y el alta mar** y que es esa faja de mar que rodea el territorio venezolano y se extiende desde la costa, cuando la marea es la más baja, hasta una distancia de 22 kilómetros y 240 metros (12 millas náuticas).

El “**mar libre**” a que se refiere la ley es el denominado “**alta mar**” que es la parte del mar que no pertenece a nadie y que está más allá de los límites de la Zona Económica Exclusiva, el mar territorial y el mar

⁵ Ley de Navegación. Artículo 9.

nacional y las aguas internas de los Estados archipiélagos **6**.

Es menester entender que los términos “**Accesorios del Buque**” y “**Accesorios de Navegación**”, aunque a los oídos de muchos suenen como expresiones sinónimas, realmente no lo son.

Los “**Accesorios de Navegación**”, como bien lo apunta la ley, son las gabarras, grúas, botes y diques, casas, embarcaderos y dragas flotantes y demás **construcciones sin autonomía de movimiento** **7**. que, no solamente deben poseer el Certificado de Matrícula sino también deben tener Permiso Especial para navegar, expedido con conocimiento de causa, por el respectivo Capitán de Puerto y el cual será válido por un (1) año **8**.

Los “**accesorios de navegación**” que se desplazan por el espacio acuático por propulsión propia dejan de ser accesorios de navegación.

Es prudente señalar que, para que un accesorio de navegación sea considerado propiamente como tal debe estar destinado al uso de la nave, ese uso debe ser permanente e indispensable para el servicio, maniobra y navegación del buque.

Los “**Accesorios del Buque**”, son los denominados “**aparejos**” por el Código de Comercio y que en algunas legislaciones extranjeras antiguas se conocían como “**pertrechos**”, a pesar de que nuestro Código de Comercio considera los pertrechos como cosas distintas del aparejo al disponer en su **artículo 612** lo siguiente:

Artículo 612: Se considera nave para los efectos de este Libro

6 Zona Económica Exclusiva. Área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención. La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. (Artículos 55 y 57 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar).

7 Ley de Navegación. Artículo 9.

8 Ley de Navegación. Artículo 20.

todo buque destinado a traficar por mar, de un puerto a otro del país o del extranjero.

Bajo la palabra nave se comprenden, además el casco y quilla del buque, los **aparejos** correspondientes a él.

El nombre **aparejo** designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velamen, mástiles vergas y todos los demás objetos fijos y sueltos que, sin formar parte del cuerpo de la nave, son indispensables para su servicio, maniobra y navegación.

No se comprende en él (**por supuesto, en el término aparejo**), el armamento que no sea de uso habitual de la nave, ni las vituallas ni **pertrechos** ⁹. (enfaticado propio).

Los accesorios de la nave o aparejos o siguiendo la vieja expresión de pertrechos forman parte del buque. Si el navío fuere hipotecado o vendido los aparejos serán hipotecados y vendidos junto con el buque. El buque es, pues, una entidad jurídica, que no comprende solamente el casco y la máquina sino todos los accesorios o aparejos necesarios para la travesía marítima.

Siguiendo en el análisis de la Ley de Reforma Parcial de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, es preciso expresar que el antiguo artículo 4 expresaba:

Artículo 4: Los Agentes Navieros, para poder actuar como tales antes las autoridades marítimas, deberán ser venezolanos y si se trata de personas jurídicas, deberán estar constituidas con un mínimo del ochenta por ciento (80%) del capital aportado por personas naturales o jurídicas venezolanas. En todo caso deberán estar inscritas en el Registro de Agentes Navieros que al efecto se llevará en el Ministerio de Comunicaciones, previo el cumplimiento del requisito de establecer garantía suficiente para responder por daños a terceros y los demás que se establezcan en el respectivo Reglamento (enfaticado propio).

⁹ Pertrechos. Municiones, armas y demás instrumentos, máquinas, etc., necesarios para los usos militares. Por extensión, instrumentos necesarios para cualquier operación.

Las modificaciones más importantes que se encuentran en la Ley de Reforma Parcial con relación a este artículo son las siguientes:

- Cuando los Agentes Navieros son personas jurídicas deberán estar “**constituidas conforme a las leyes nacionales**”. Esta última expresión no aparecía en el anterior artículo 4.
- Si los Agentes Navieros son personas jurídicas por lo menos el **cincuenta por ciento (50%)** del capital aportado debe ser propiedad de personas naturales o jurídicas venezolanas. En el anterior artículo 4, si el Agente Naviero era una persona jurídica la misma debía estar constituida con un mínimo **del ochenta por ciento (80%)** del capital aportado por personas naturales o jurídicas venezolanas.
- Los Agentes Navieros debe estar inscritos en el Registro de Agentes Navieros que al efecto se llevará en el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, previo el cumplimiento del requisito de establecer garantía para responder por daños al Fisco Nacional y ante terceros en el ejercicio de sus funciones. En el anterior artículo 4 aparte de usarse la vieja denominación de “**Ministerio de Comunicaciones**”, la garantía sólo se establecía para responder de daños a terceros y de los demás que se establezcan en el respectivo Reglamento y por ningún respecto se mencionaba que esa garantía era para responder por los daños causados al Fisco Nacional.

Para un mejor entendimiento, es preciso expresar que por **Agente Marítimo o Naviero** se entiende todas aquellas personas naturales o jurídicas que como mandatarios del propietario o armador de un buque intervienen en operaciones relativas al transporte marítimo de personas y mercancías. Personas que representan los intereses del armador en un puerto determinado.

Se puede decir entonces que las operaciones que se hallan sometidas al control de las autoridades marítimas con motivo de la entrada a puerto, permanencia y salida de buques mercantes están a cargo de los Agentes Navieros.

Los **Agentes Navieros** realizan ante las autoridades aduaneras y portuarias los trámites y diligencias que las leyes y reglamentos determinan y asumen las obligaciones pertinentes. A esos efectos solicitan prácticos, remolcadores y se ocupan de las operaciones de amarre, requieren la intervención de los funcionarios marítimos,

sanitarios y de migración a la llegada de los buques; procuran ubicación conveniente en el puerto, atienden las operaciones de carga y descarga, aunque ellas sean realizadas por otras empresas especializadas. Los Agentes Navieros presentan a la aduana los manifiestos generales de los buques con los detalles de las mercancías que transportan, lista de pasajeros y tripulantes.

Se hace imperativo acotar que en la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y Comunicaciones funciona el Registro de Agentes Navieros y los interesados en inscribirse en dicho Registro deberán presentar la correspondiente solicitud acompañada de la siguiente documentación:

- a) En el caso de personas naturales, los documentos que acrediten su nacionalidad venezolana.
- b) En el caso de personas jurídicas:
 - Copia del documento constitutivo, debidamente registrado y publicado;
 - Copia certificada de los Estatutos.
 - Nómina de los socios y prueba que por lo menos el cincuenta por ciento (50%) del capital aportado lo ha sido por personas naturales o jurídicas venezolanas.

Con la solicitud se presentará información detallada sobre las líneas navieras que representa el peticionario, el nombre y tipo de los buques con que éstas operan, la frecuencia de sus toques, las rutas que atienden, la clase de mercancía que movilizan y cualesquiera otras informaciones que sean necesarias para conocer con propiedad la clase de servicio que prestan. Esta información deberá ser actualizada ante el Ministerio de Transporte y Comunicaciones cada vez que se produzcan cambios en la misma, y se repetirá, de todos modos, en los primeros treinta días del año civil ¹⁰.

Recibida la solicitud y encontrada conforme, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones fijará la clase y monto de la garantía que deberá prestar el Agente Naviero para responder de daños ante el Fisco Nacional y ante terceros en el ejercicio de sus funciones.

¹⁰ Reglamento de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional. Artículo 8.

La garantía será establecida anualmente teniendo en cuenta el volumen de actividades del agente y las características y modalidades de operación de los buques que representa. Cuando las circunstancias lo requieran, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones podrá modificar la clase y monto de la garantía **11**.

De la inscripción en el Registro de los Agentes Navieros se dará constancia al interesado **12**.

A diferencia de los Agentes Navieros, los **Agentes Aduaneros** de conformidad con el **artículo 35 de la Ley Orgánica de Aduanas**, son las personas autorizadas por el Ministerio de Hacienda para actuar ante los órganos competentes en nombre y por cuenta de aquél que contrata sus servicios, en el trámite de una operación o actividad aduanera.

El anterior **artículo 7** de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional establecía:

Artículo 7: A los fines de proteger y desarrollar la Marina Mercante Nacional, se establece la **reserva de carga** para su transporte en los buques mercantes nacionales que cumplan los siguientes requisitos:

- a) Que esté matriculado en el país y su título de propiedad registrada conforme a la legislación venezolana.
- b) Que en cuanto al personal a su bordo se cumplan los requisitos de nacionalidad y títulos señalados en las leyes y reglamentos respectivos.
- c) Es decir, que el Capitán del buque mercante nacional y, por lo menos, el cincuenta por ciento (50%) del resto de la tripulación, sean venezolanos (por nacimiento o naturalización) **13**.

11 Reglamento de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional. Artículo 9.

12 Reglamento de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional. Artículo 10.

13 Ley de Navegación. Gaceta Oficial No. 21.479 de agosto 9 de 1944. Reforma por Decreto 542 del 16 de enero de 1959.

- d) Si el propietario fuese una persona natural deberá ser venezolano y estar domiciliado en el país; cuando el buque estuviere en comunidad o copropiedad, más del ochenta por ciento (80%) de su valor deberá pertenecer a venezolanos domiciliados en el país.
- e) Si el propietario fuese una sociedad, deberá estar constituida en Venezuela, conforme a las leyes nacionales y tener en el país su domicilio principal, su sede real y efectiva y el objeto principal de su explotación. El Presidente, el Gerente, o quienes hagan sus veces y no menos de las tres cuartas partes (3/4) de los directores y administradores deberán ser venezolanos; y más del ochenta por ciento (80%) de las **acciones o participaciones** deberá pertenecer a personas naturales venezolanas o a sociedades venezolanas en las que más del ochenta por ciento (80%) del capital social pertenezca a personas naturales venezolanas (enfaticado propio).

Como es conocido, las **acciones** representan una fracción del capital social; son títulos de crédito representativos de las partes de capital que integran las sociedades mercantiles o industriales constituidas por anónimas o en comanditas por acciones.

Las **participaciones** se refieren a las Sociedades de Responsabilidad Limitada, las cuales son compañías en que las obligaciones están garantizadas por un capital determinado, dividido en cuotas de participación, que no podrán estar representadas en ningún caso por acciones o títulos negociables.

El nuevo artículo 7 de la Ley de Reforma Parcial expresa:

A los fines de proteger y desarrollar la Marina Mercante Nacional, se establece la reserva de carga para su transporte en los buques mercantes nacionales, que cumplan con los requisitos establecidos en la Ley de Navegación y que en cuanto al personal a su bordo, se cumplan los requisitos de nacionalidad y títulos señalados en las leyes y reglamentos respectivos (enfaticado propio).

Ahora bien, **¿Cuáles son esos requisitos establecidos en la Ley de Navegación?**

Para responder esta pregunta, tenemos que acudir al texto de la nueva Ley de Navegación, la cual en el **Capítulo IV** que trata **“De la**

inscripción, Matrícula y Documentos que autorizan la Navegación de un buque”, expresa:

Podrán inscribirse en el Registro de la Marina Mercante Nacional los buques o accesorios de navegación que sean de:

- a) Propiedad de ciudadanos venezolanos (por nacimiento o naturalización).
- b) Propiedad de personas jurídicas venezolanas, debidamente constituidas y domiciliadas en el país.
- c) Propiedad de personas jurídicas extranjeras, que cumplan con las normas relativas a la **participación de los capitales extranjeros**, debidamente constituidas y domiciliadas en el país (enfaticado propio).

Es necesario indicar, que las normas relativas a la participación de capitales extranjeros se encontraban contenidas en las **Decisiones 24, 37, 37^a, 103, 109, 189** y actualmente en las Decisiones 220 y 291 de la **Comisión del Acuerdo de Cartagena** que versan sobre el **Régimen Común de Tratamiento a los Capitales Extranjeros y sobre marcas, patentes, licencias y regalía**.

La Comisión, integrada por un representante plenipotenciario de cada País Miembro, es uno de los órganos principales y el máximo del Acuerdo de Cartagena.

De acuerdo con los **artículos 5 y 6 de la Decisión 220** toda inversión extranjera se registrará ante el organismo nacional competente, en moneda libremente convertible, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos que rijan para tal efecto. Además, el control del cumplimiento de las obligaciones contraídas por las personas naturales o jurídicas extranjeras a que se refiere el presente régimen, estará a cargo del organismo u organismos nacionales competentes de cada País Miembro.

- d) Registro extranjero, arrendado a casco desnudo por períodos superiores a dos (2) años por:
 - Ciudadanos venezolanos (por nacimiento o naturalización).
 - Personas jurídicas venezolanas, debidamente constituidas y domiciliadas en el país.
 - Personas jurídicas extranjeras, que cumplan con las normas relativas a la participación de los capitales extranjeros,

debidamente constituidas y domiciliadas en el país.

Es menester enfatizar, que el **arrendamiento a casco desnudo** (Bare Boat Charter Party), es un contrato generalmente a largo plazo, varios años. Por medio de este contrato, el armador entrega el control y manejo total de su buque al Fletador, que deberá tripularlo, repararlo, asegurarlo, dirigirlo y operarlo. Esto es, todos los gastos son de cuenta del Fletador, excepto aquellos que tienen que ver con los costos de capital, vale decir, depreciación, interés del capital y utilidad del armador.

Cuando el Fletador devuelve el buque al Armador, después de concluido el lapso de arrendamiento, se está en presencia de un arrendamiento **a casco desnudo simple**.

Es de interés destacar, que existen diferentes formas de arrendamiento a casco desnudo, mediante las cuales la embarcación al finalizar el período pasa o puede pasar a propiedad del Fletador. Estos tipos de arrendamiento a casco desnudo son:

- Arrendamiento a casco desnudo con opción a compra. (Bare Boat Charter Party con opción de compra).
- Arrendamiento a casco desnudo con compra. (Bare Boat Charter Party con compra).

En el primer arrendamiento, el Fletador tendrá la opción de quedarse con el buque, pagando al Armador una cantidad determinada anticipadamente. Esta cantidad podrá basarse en la estimación resultante del buque al final del lapso de arrendamiento, una vez deducida la depreciación, o algún otro sistema, en función del valor de mercado de éste al final del contrato. Con esta modalidad de contrato lógicamente el Fletador, a través de los cánones de arrendamiento, estará retribuyendo depreciación, interés de capital y utilidad del Armador.

En el segundo arrendamiento, durante el período de alquiler, el Fletador satisface ya no la depreciación, sino el valor del buque además del interés y utilidad, es decir, el arriendo es mayor. Pagará en el lapso de arrendamiento todo el precio de la embarcación o parte de ella. En este último caso, la diferencia con el valor no pagado, tendrá que cancelarla al final del contrato para poder obtener la propiedad del buque.

- e) Los datos en arrendamiento financiero a las siguientes personas:

- Ciudadanos venezolanos (por nacimiento o naturalización).
- Personas jurídicas venezolanas, debidamente constituidas y domiciliadas en el país.
- Personas jurídicas extranjeras, que cumplan con las normas relativas a la participación de capitales extranjeros, debidamente constituidas y domiciliadas en el país.

El arrendamiento financiero o **contrato de leasing**, es un contrato innominado o atípico que ha provocado en la doctrina y en la jurisprudencia una polémica que es difícil que se agote y en la que se patentizan posturas extremas que no han podido conciliarse.

En una sentencia del **Tribunal de Milán de 1982** se manifestó: **“El leasing está enderezado a la adquisición de la propiedad por parte del usuario, y los cánones constituyen cuotas para la adquisición, por tanto él se enmarca en la lógica de la venta con pacto de reserva de dominio”** (enfaticado propio).

En otra sentencia pronunciada por un **Tribunal de Florencia** el 4 de diciembre de 1981 se decidió que: **“El leasing financiero es un contrato atípico, asimilable al arrendamiento, y no a la venta con reserva de dominio porque no transfiere automáticamente la propiedad”** (enfaticado propio).

La denominada tesis **“ ecléctica ”** afirma en primer término que el leasing es un contrato atípico como consecuencia de la ausencia de regulación orgánica sobre el negocio. Sin embargo, a esta especie de negocio se le debe aplicar por analogía estructural en mayor medida el régimen de la venta con reserva de dominio y en menor grado el régimen del arrendamiento.

- f) Los buques o accesorios de navegación construidos en astilleros nacionales.

En cuanto al personal a bordo se mantiene la obligación de que todo Capitán de un buque mercante nacional y, por lo menos, el cincuenta por ciento (50%) del resto de la tripulación, deben ser venezolanos (por nacimiento o naturalización) **14**.

Sobre este punto atinente a la reserva de carga, es conveniente

14 Ley de Navegación. Artículo 57.

señalar que el Convenio Bilateral con Estados Unidos de América, los postulados del denominado Grupo de los Tres (Venezuela, México y Colombia), las Decisiones 288 y 314 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y el Acuerdo de Marrakech, hacen ilusoria la materialización de las normas relativas a la Reserva de Carga del Estado y carga beneficiada a que se refieren los **artículos 12 y 13** de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, tomando en consideración que de conformidad con el artículo 2 de la Ley de Navegación: **“Las disposiciones o estipulaciones contenidas en los tratados o convenios internacionales que obliguen a Venezuela, se aplicarán, en la materia correspondiente, con preferencia a lo establecido en esta Ley”** (enfático en esta Ley) (enfático en esta Ley) (enfático en esta Ley).

El contenido de las normas relativas a la reserva de carga del Estado y la carga beneficiada se puede expresar de la siguiente manera:

El **artículo 13** de la aludida Ley dispone que deberán ser transportadas en buques nacionales propiedad de empresas del Estado:

- Las cargas derivadas de **operaciones no oficiales** de importación financiadas por cualquier organismo de crédito del Estado o avalada por el mismo.
- Las cargas derivadas de importaciones sujetas a licencia previa, las favorecidas con el **“aforo estadístico” (marca que pone la aduana en las mercancías)** y, en general, todas aquellas que gocen de exoneraciones, franquicias o beneficios de tipo cambiario, impositivo, aduanero o de cualquier otra índole. El Parágrafo Único del mismo artículo dispone que en el caso de que los buques nacionales propiedad de empresas del Estado no pudieren realizar el transporte de las referidas cargas, su transporte se efectuará por otros buques nacionales que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 7 de la Ley.

El **artículo 12** de la citada Ley establece que todas las operaciones de importación o exportación efectuadas por un órgano cualquiera del Poder Público Nacional, Estatal o Municipal; de la Administración Pública Descentralizada y en general todas las personas jurídicas en las cuales el Estado tenga aportes de capital en forma directa, deberán ser transportada en buques propiedad del Estado o de empresas en las cuales tenga participación decisiva. El Parágrafo Único del mismo artículo dispone que “En caso de que los buques indicados en el presente artículo (buques propiedad del Estado o empresas...) no

podieren prestar el servicio de transporte de las cargas referidas en el mismo, su transporte se efectuará en otros buques nacionales que cumplan las condiciones establecidas...”.

Resulta prudente indicar, que la Ley Aprobatoria del Acuerdo de Marrakech, Gaceta Oficial No. 4.829 Extraordinaria del 29 de diciembre de 1994 convalida, como anteriormente se expresó, las Decisiones 288 y 314 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y precisamente en la Lista Final de Exenciones del Artículo II de dicho Acuerdo, en lo tocante al transporte de carga por vía marítima se expresa: **“Establecimiento de la libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima que genere el comercio exterior de Venezuela bajo el principio de reciprocidad, en concordancia con la Decisión 314 dictada por la Comisión del Acuerdo de Cartagena”** (enfaticado propio).

Igualmente se establece:

La carga reservada de cualquiera de los países está a la disponibilidad de transportistas del pabellón de la otra con igual derecho de acceso, en naves de propiedad de dichos transportistas o fletadas por ellos (incluidos las naves del pabellón de terceros viables) a excepción de las cargas que originen el Ministerio de la Defensa de Venezuela y el Departamento de Defensa de los Estados Unidos (enfaticado propio).

De lo transcrito se puede inferir, que no existen restricciones en servicios de transporte marítimo ni limitación alguna al acceso de los mercados.

La Ley en consecuencia sólo es aplicable a la navegación de cabotaje y a la reserva de carga general y de cargas a granel que contempla el **artículo 9** del correspondiente dispositivo jurídico, el cual textualmente establece: **“Artículo 9: Quienes efectúen exportaciones e importaciones de carga general, deberán transportar por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de las mismas en los buques de que trata el artículo 7 de esta Ley...”** (enfaticado propio).

Se infiere de lo anterior que la misma es plenamente exigible por cuanto no comporta restricción alguna al tráfico de buques extranjeros. En efecto: la obligación consiste en que la totalidad de las importaciones que se efectúen en un año calendario, sean transportadas en un

cincuenta por ciento (50%) en buques nacionales ¹⁵.

De conformidad con el **primer aparte del mismo artículo 9**, se reserva a los buques nacionales a que se refiere el artículo 7 de la Ley, el transporte de un porcentaje no menor del **diez por ciento (10%)**, el cual deberá incrementarse gradualmente hasta llegar al **cincuenta por ciento (50%)**, de las exportaciones e importaciones de petróleo y sus derivados, así como el de mineral de hierro, de trigo y otras cargas a granel.

El Cabotaje es la navegación o tráfico que se hace por las inmediaciones y a la vista de las costas. El vocablo dimana de "cabo". La navegación o tráfico la realizan los buques sin perder de vista la costa, o sea, siguiendo derrota de cabo a cabo.

Las distintas legislaciones reservan el comercio de cabotaje a la bandera nacional, con lo que sancionan, a la par que un privilegio exclusivo, una excepción al principio de la libertad de comercio e igualdad de tratamiento entre buques extranjeros y nacionales.

La nueva Ley Orgánica de Aduanas es tajante al establecer:

El tráfico marítimo, fluvial, lacustre y aéreo de mercancías y equipajes nacionales o nacionalizados, entre diversos lugares del territorio del país, solamente podrá efectuarse en vehículos de matrícula nacional, salvo que el Ministerio de Hacienda disponga lo contrario, de acuerdo con el procedimiento que señale el Reglamento ¹⁶ (enfaticado propio).

No obstante que el principio de la reserva de carga ha sido sustituido, como ya se dijo, por el Convenio Bilateral con los Estados Unidos de América, Proyecto del denominado Grupo de los Tres, Decisión 288 y 314 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y el Acuerdo de Marrakech, creemos que la intención del legislador fue dejar intacto el principio de la reserva de carga del Estado y la carga beneficiada, para el caso de que Venezuela **denunciara** los tratados internacionales que legalmente la obligan.

¹⁵ Tulio Alvarez Ledo. El Proteccionismo Estatal en Venezuela.

¹⁶ Ley Orgánica de Aduanas. Artículo 72.

En materia de Derecho Internacional Público, la **Denuncia** es una declaración unilateral de una parte en el tratado, para darlo por terminado. El término “**denuncia**” se emplea en los tratados bilaterales mientras que la expresión “**retiro**”, cabe más exactamente a los tratados multilaterales, sin embargo puede decirse que ambos términos son sinónimos.

Es imprescindible indicar que, la denuncia dimana en un tratado por:

- Estipulación expresa de las partes en el tratado;
- Por la intención de las partes.
- De la naturaleza del tratado, como en los de alianza o cierta categoría de acuerdos comerciales o porque las condiciones bajo las cuales se firmó el tratado se alteren o sufran modificaciones, desde el momento de su celebración por circunstancias de hecho o de derecho.

Así, el artículo 56 de la **Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969**, establece expresamente:

Artículo 56. Denuncia o retiro en el caso de que el tratado no contenga disposiciones sobre la terminación, la denuncia o el retiro.

1. **Un tratado que no contenga disposiciones sobre su terminación ni prevea la denuncia o el retiro del mismo no podrá ser objeto de denuncia o de retiro a menos:**
 - a) **Que conste que fue intención de las partes admitir la posibilidad de denuncia o de retiro; o**
 - b) **Que el derecho de denuncia o de retiro pueda inferirse de la naturaleza del tratado.**
2. **Una parte deberá notificar con doce meses por lo menos de antelación su intención de denunciar un tratado o de retirarse de él conforme al párrafo 1 (enfaticado propio).**

En el Capítulo IV “**De las Sanciones**”, se enmendó el artículo 20 de la Ley de Protección y Desarrollo en la siguiente forma:

Artículo 20: Sin perjuicio de las sanciones establecidas en el Código Penal y en las demás leyes de la República en cuanto fueren aplicables, serán penados:

- a) Con multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) del precio de la venta de los buques y accesorios, al propietario que venda su nave al extranjero **sin notificar previamente** tal enajenación al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (enfaticado propio).

En el artículo anterior se sancionaba con multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) del precio del buque según su registro de propiedad, al propietario que vendía su nave a un nacional **sin la autorización** del Ministerio de Comunicaciones.

- b) Con la incautación a favor del Fisco Nacional de los buques y accesorios de navegación no nacionales y de sus cargamentos o pesca, a quienes violen todo lo concerniente a la navegación de cabotaje utilizando embarcaciones que no sean de matrícula nacional y no cumpla con las condiciones exigidas por la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante **17**.

Este aparte no sufrió modificación alguna.

- c) Con multa de cincuenta a ciento cincuenta unidades tributarias (50 a 150 U.T), a quien actúe como agente naviero sin haber dado cumplimiento al requisito de la inscripción en el Registro correspondiente.

Se observa que se utiliza la **Unidad Tributaria** como factor de cálculo para establecer el monto de la multa a aplicarse. La unidad tributaria puede ser modificada discrecionalmente por el Poder Ejecutivo y se usa para contrarrestar los efectos de la inflación. Actualmente cada unidad tributaria equivale a 7.300 bolívares.

En el aparte anterior se sancionaba con multa de veinte mil a cincuenta mil bolívares (20.000 a 50.000 bolívares), a quien actuara como agente naviero sin haber dado cumplimiento al requisito de su inscripción en el Registro correspondiente.

- d) Con multa equivalente al valor del flete dejado de percibir por el buque nacional, al exportador o importador que contravenga cualquiera de las disposiciones contenidas en el Capítulo II de la Ley de Protección y Desarrollo de la

17 Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante. Artículo 3 y 7.

Marina Mercante Nacional.

La contravención de las disposiciones a que se refiere el Capítulo II son las relativas a la reserva de carga.

- e) Con destitución de los cargos que ocupan, a los funcionarios públicos o empleados de los institutos autónomos y empresas del Estado o dependientes de éste, conforme con lo previsto en el artículo 12 de la Ley, que contravinieren el mandato establecido en el mismo.

Este aparte tampoco sufrió enmienda alguna.

Ese mandato que se señala el aparte “e”, se refiere a la obligación que tienen esos funcionarios, empleados o dependientes de transportar en buques propiedad del Estado.

El citado artículo 12 expresa textualmente:

Toda importación o exportación que efectúe un órgano cualquiera del Poder Público Nacional, Estatal o Municipal, Institutos Autónomos, Empresas del Estado y en general todas las personas jurídicas en las cuales el Estado tenga aporte de capital en forma directa o por intermedio de organismos crediticios del Estado; deberá ser transportada en buques propiedad del Estado o de Empresas en las cuales tenga participación decisiva.

Parágrafo único: En caso de que los buques indicados en el presente artículo no pudieren prestar el servicio de transporte de las cargas referidas en el mismo, su transporte se efectuará por otros buques nacionales que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 7 de esta Ley (enfaticado propio).

- f) Con multa igual al valor del flete dejado de percibir, al armador que contravenga la disposición contenida en el artículo 16 de esta Ley.

El aparte anterior sancionaba con multa igual al valor del flete dejado de percibir, al armador que contravenga la disposición contenida en el **primer aparte** del artículo 16 de la Ley, es decir, en aquellos casos en que la reserva de carga significaba **discriminación y rechazo** injustificado de embarques.

De conformidad con la reforma la mencionada multa se impone en los

siguientes casos:

- Cuando la reserva de carga signifique discriminación y rechazo injustificado de embarques.
 - Cuando la reserva de carga signifique cobro de fletes superiores a los valores del mercado internacional en los tráficos de que se trate o en tráficos similares **18**.
- g) Con multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor de la reparación al armador nacional que incumpla lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley.

En la reforma este aparte quedó redactado de idéntica manera:

El referido **artículo 18** de la referida Ley establece:

Las reparaciones de los buques o accesorios nacionales que gocen del beneficio de esta ley, deberán hacerse en el país, así como también las varaduras para carena o inspecciones; salvo las reparaciones de emergencia, cuando el buques se encuentre en alta mar o en aguas jurisdiccionales de otra nación, en cuyo caso el Capitán deberá hacer una declaración jurada sobre los motivos que lo obligaron a tal determinación, ante la autoridad marítima del primer puerto venezolano de arribo de la nave, después de efectuada la reparación de que se trate **19(enfaticado propio).**

A manera ilustrativa debe indicarse que la varadura tiene relación con encallada o zaborda y puede ser para resguardar a la embarcación o, en otro sentido, puede referirse al accidente de tocar y quedar atrapado un buque en el fondo **20**.

El buque puede vararse para carenarlo e inspeccionarlo. Se entiende por carenar un buque, repararlo, recorrerlo o calafatearlo con renovación o compostura de todo lo averiado, roto, podrido o inservible.

18 Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante. Artículo 16.

19 Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante. Artículo 18.

20 Enciclopedia General del Mar.

Finalmente se sustituyó la denominación “**Ministerio de Comunicaciones**” por la de “**Ministerio de Transporte y Comunicaciones**”.

Algunos Comentarios a la Reforma de la Legislación
Marítima Venezolana

Por: Francisco Villarroel Rodríguez 

RESUMEN

Este artículo analiza las nuevas Leyes de Navegación, de Protección y Desarrollo a la Marina Mercante Nacional y de Pilotaje ¹. Estas leyes buscan incrementar la flota mercante venezolana que se ha visto disminuida en los últimos años hasta casi desaparecer. Adicionalmente, la reforma ha servido para modificar principalmente las sanciones que se habían hecho casi ilusorias por la pérdida del valor monetario del bolívar. El trabajo no pretende tratar todos los aspectos que fueron modificados por las nuevas leyes a las que hemos hecho referencia, ni tampoco será una crítica a tales aspectos. Sólo se mencionan algunos de sus artículos, según la intención del legislador para promover el desarrollo de la flota mercante nacional, a través de la eliminación de barreras u obstáculos que se encontraban presentes en las leyes antes de su reforma.

PALABRAS CLAVE: Ley de Navegación, Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, Ley de Pilotaje.

 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".

¹ Gacetas Oficiales Nros. 5.263 Extraordinario y 36.558 Extraordinario de fechas 17 de Septiembre y 13 de Octubre de 1998.

El primer aspecto que observamos fue modificado en la nueva Ley de Navegación es el relativo a los espacios acuáticos. La antigua ley señalaba una extensión de tres (3) millas náuticas para el mar territorial y de nueve millas náuticas medidas desde el límite exterior del mar territorial para una zona de seguridad y resguardo. Ya la Ley sobre Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección de la Pesca y Espacio Aéreo de 1956 ² había establecido una extensión de doce (12) millas náuticas contadas a partir de la línea de base para el mar territorial venezolano, mientras se refería a la extensión de tres millas contiguas al mar territorial como zona de policía y mantenía el concepto de los doscientos (200) metros de profundidad y de explotabilidad para la extensión de la plataforma continental. Por otra parte, la Ley por la cual se establece una Zona Económica Exclusiva a lo largo de las Costas Continentales e Insulares de la República de Venezuela de 1978 ³ declaraba la zona económica exclusiva de la República con una extensión de doscientas (200) millas náuticas contadas a partir de la línea de base a partir de la cual se mide la extensión del mar territorial. El artículo 3 de la nueva Ley de Navegación recoge todos estos espacios y declara la extensión correspondiente a cada uno de ellos, conforme al nuevo derecho del mar.

Artículo 3.- Son aguas territoriales de la República de Venezuela, las que se extienden a lo largo de sus costas continentales e insulares con una anchura de veintidós kilómetros (22 Km.) y doscientos veinticuatro metros (224 m.) equivalente a doce millas náuticas (12MN), medidas a partir de las correspondientes líneas de base.

Parágrafo Primero: Para fines de vigilancia marítima, seguridad de la nación y resguardo de sus intereses, se establece, contigua al mar territorial, una zona con una anchura de veintidós kilómetros (22 Km.) y doscientos veinticuatro metros (224 m.) equivalente a doce millas náuticas (12MN), medidas a partir del límite exterior del mar territorial.

Parágrafo Segundo: Pertenecen a la República de Venezuela y están sujetos a su soberanía para los fines de exploración,

² Gaceta Oficial Nro. 496 Extraordinario de fecha 17 de Agosto de 1956.

³ Gaceta Oficial Nro. 2.291 Extraordinario de fecha 26 de Julio de 1978.

explotación, conservación y administración, los recursos naturales, tanto renovables como no renovables, del lecho y el subsuelo del mar y las aguas suprayacentes que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta la distancia de doscientas millas náuticas (200 MN), contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. Si el borde exterior sobrepasara la distancia de doscientas millas náuticas (200 MN), la plataforma continental se extenderá hasta las trescientas cincuenta millas náuticas (350 MN).

Lo único que le podríamos criticar a la redacción de este artículo es haber incluido dentro de un mismo Parágrafo tanto a la zona económica exclusiva como a la plataforma continental, que son dos espacios distintos, lo que indudablemente presentará conflictos de interpretación. Adicionalmente, no se contempla en lo atinente a la extensión de la plataforma continental, cuando la prolongación natural es mayor a las doscientas (200) millas náuticas, la posibilidad de medir la anchura desde las sobre cien (100) millas náuticas a partir de la isóbara de los 2.500 metros, como lo menciona el artículo 76 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982. Esto permite establecer la extensión de la plataforma cuando la prolongación excede las doscientas (200) millas náuticas sin sobrepasar las trescientas cincuenta (350) millas náuticas.

Otro de los aspectos que fueron modificados en la nueva Ley de Navegación fueron los requisitos para ser propietario de naves de la Marina Mercante Nacional. En el artículo 13 de la vieja Ley de Navegación sólo las personas naturales de nacionalidad venezolana y las personas jurídicas en las que por lo menos en un cincuenta por ciento eran de plena propiedad de ciudadanos venezolanos domiciliados en el país podían ser propietarias de naves venezolanas. La rigidez de este artículo impedía, por una parte, que personas jurídicas extranjeras invirtieran en la marina mercante venezolana y, por otra parte, que inversionistas nacionales utilizaran la forma de financiamiento más empleada a escala internacional para la adquisición de naves a los fines de registrarlas en Venezuela, como lo es el contrato de fletamento a casco desnudo con opción a compra al final de la relación contractual. La normativa venezolana era mucho más exigente cuando las naves venezolanas se dedicaban al tráfico de carga reservada o a la

navegación de cabotaje, ya que el artículo 7 de la antigua Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional establecía que las personas naturales debían estar domiciliadas en el país y que las personas jurídicas debían estar constituidas en Venezuela conforme a las leyes nacionales, tener en el país su domicilio principal, su sede real y efectiva y el objeto principal de su explotación. Adicionalmente, el Presidente, el Gerente, o quienes hacían sus veces y no menos de las tres cuartas partes de los directores y administradores debían ser venezolanos; y más del ochenta (80) por ciento de las acciones o participaciones debían pertenecer a personas naturales venezolanas o a sociedades venezolanas en las que más del ochenta (80) por ciento del capital social pertenezca a personas naturales venezolanas.

El artículo 15 de la nueva Ley de Navegación mantiene el principio de que no toda persona puede ser propietaria de naves venezolanas. Sin embargo, subsana los defectos de la antigua Ley. Este artículo establece:

Artículo 15.- Podrán inscribirse en el Registro de la Marina Mercante Nacional los buques o accesorios que sean de:

- a) Propiedad de ciudadanos venezolanos;
- b) Propiedad de personas jurídicas venezolanas, debidamente constituidas y domiciliadas en el país;
- c) Propiedad de personas jurídicas extranjeras, que cumplan con las normas relativas a la participación de los capitales extranjeros, debidamente constituidas y domiciliadas en el país;
- d) Registro extranjero, arrendado a casco desnudo por períodos superiores a dos (2) años por cualquiera de las personas naturales o jurídicas a que se refieren los literales a), b) y c) que anteceden;
- e) Los dados en arrendamiento financiero a las personas naturales o jurídicas a que hacen referencia los literales a), b) y c) de este Artículo;

Los buques o accesorios de navegación construidos en astilleros nacionales.

A su vez, el artículo 7 de la nueva Ley de Protección y Desarrollo a la Marina Mercante Nacional elimina los requisitos señalados en la antigua

Ley, otorgándole la reserva de carga a los buques señalados en el artículo 15 de la Ley de Navegación antes mencionado. Este nuevo artículo indica que

A los fines de proteger y desarrollar la Marina Mercante Nacional, se establece la reserva de carga para su transporte en los buques mercantes nacionales que cumplan con los requisitos establecidos en la Ley de Navegación y que en cuanto al personal a su bordo, se cumplan con los requisitos de nacionalidad y títulos señalados en las leyes y reglamentos respectivos.

Entre los aspectos que fueron modificados en la nueva Ley de Navegación podemos mencionar el relativo a la venta de naves de matrícula venezolana a personas extranjeras que como sabemos conlleva la caducidad del certificado de matrícula y, en consecuencia, de la pérdida de la nacionalidad venezolana. El artículo 2 de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional de 1973 exigía la autorización previa del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el incumplimiento de dicho requisito era sancionado por el artículo 20, literales 1 y 2, de la antigua Ley, con una multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) del precio de venta según registro de propiedad.

El artículo 2 de la nueva Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional solo exige la notificación al Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Esta notificación, por mandato del artículo 30 de la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales de 1983 ⁴, debe ir acompañada de la Certificación de gravámenes sobre la nave expedida por el Registrador Subalterno correspondiente.

La situación del agente naviero también fue tratada por la nueva Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional. El artículo 4 de dicha Ley establece dos requisitos para ser agente naviero y poder actuar por ante las autoridades marítimas. Por una parte, debe ser venezolano y si se tratara de personas jurídicas, deberán estar constituidas con un mínimo de cincuenta por ciento (50%) del capital aportado por personas naturales o jurídicas venezolanas. La antigua ley exigía un ochenta por ciento (80%) de capital venezolano para las personas jurídicas. En segundo lugar, debe estar inscrito en el Registro de Agentes Navieros que se lleva en el Ministerio de Transporte y

⁴ Gaceta Oficial Nro. 32.820 de fecha 27 de Septiembre de 1983.

Comunicaciones, previo el cumplimiento del requisito de establecer garantía suficiente para responder de daños al Fisco Nacional y a los terceros. La antigua ley se refería solo a los terceros. Sin embargo, sabemos que el agente naviero es solidariamente responsable con el propietario de la nave y el capitán en el pago de una gran cantidad de derechos y tasas, incluyendo la de pilotaje, según el artículo 46 de la nueva Ley de Pilotaje.

Uno de los aspectos más interesantes tratado en la nueva Ley de Navegación es el Capítulo XV. De los Buques del Ministerio de la Defensa.

Los artículos 79 y 80 se refieren a las visitas y registros de buques en alta mar. Estos artículos señalan:

Artículo 79.- Los buques, naves y accesorios de navegación de pabellón nacional, estarán sujetos a visita y registro por parte de las unidades adscritas al Ministerio de la Defensa, en los espacios acuáticos de la República y en aguas internacionales, cuando existen motivos que cometen o hayan cometido violaciones a las leyes nacionales o internacionales.

Artículo 80.- Los buques, naves y accesorios de navegación de pabellón extranjero, estarán sujetos a visita por parte de las unidades adscritas al Ministerio de la Defensa, en los espacios acuáticos de la República y en aguas internacionales, cuando existen motivos que cometen o hayan cometido violaciones a las leyes nacionales o internacionales.

En relación con los buques en alta mar, debemos hacer ciertas consideraciones a la posibilidad de visita y la jurisdicción, teniendo en cuenta el derecho internacional del mar. Con respecto a los buques de guerra y a los dedicados exclusivamente a un servicio público no comercial, según lo estipulado en los artículos 8 y 9 de la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar de 1958⁵ y los artículos 95 y 96 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, la jurisdicción del estado de la bandera es absoluta. Observaremos, sin embargo, que la jurisdicción del Estado del pabellón no es absoluta en lo que se refiere a los buques mercantes. Así tenemos que de acuerdo a los artículos 22 de la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar de 1958 y

⁵ Gaceta Oficial Nro. 26.616 de fecha 1 de Agosto de 1961.

el artículo 110 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 la injerencia de un Estado distinto al de la bandera de la nave puede darse, a través de sus buques de guerra, en virtud de un tratado entre estos Estados o por motivos razonables para sospechar que el buque se dedica a: piratería, trata de esclavos, tráfico de estupefacientes, transmisiones no autorizadas, no tiene nacionalidad o tiene en realidad la misma nacionalidad del buque de guerra. De no darse esta situación no podría hacerse la vista de un buque mercante extranjero en alta mar por buques de guerra nacionales, solo podría detenerse a un buque mercante extranjero en alta mar por violaciones a las leyes nacionales si ha sido objeto de una persecución en caliente. No puede detenerse en cualquier momento, como pareciera señalar este artículo, ya que esto violaría el derecho internacional del mar. El artículo 22 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958 se refiere a esta situación.

Artículo 22.-

1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en virtud de facultades concedidas por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en alta mar no tiene derecho a efectuar en él ningún registro a menos que haya motivos fundados para creer:
 - a) Que dicho buque se dedica a la piratería; o
 - b) Que el buque se dedica a la trata de esclavos; o
 - c) Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque haya izado una bandera extranjera o se haya negado a izar bandera.
2. En los casos de los incisos a), b) y c), el buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera. Para ello podrá enviar un bote al buque sospechoso, al mando de un oficial. Si aún del examen persistiesen las sospechas, podrá proceder a otro examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las atenciones posibles.
3. Si las sospechas no resultaren fundadas, y siempre que el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por todo perjuicio o daño sufridos.

La persecución en caliente está establecida en el artículo 82 de la nueva Ley de Navegación.

Artículo 82.- Los buques, naves y accesorios de navegación de pabellón nacional, estarán sujetos al derecho de persecución por parte de las unidades adscritas al Ministerio de la Defensa, en los espacios acuáticos de la República y en aguas internacionales, cuando existen motivos fundados para creer que cometen o hayan cometido violaciones a las leyes nacionales o internacionales.

Un aspecto importante que observamos en la nueva Ley de Pilotaje es el que encontramos en el artículo 20 que establece requisitos más estrictos para optar al cargo de piloto, sobre todo lo relativo a la edad. Como sabemos, recientemente se produjeron varios accidentes marítimos en los que estuvieron involucrados pilotos de avanzada edad. Asimismo, se exige un alto grado de capacitación, ya que deben ser Capitanes de Altura o Primeros Oficiales.

Artículo 20.- Para optar al cargo de Piloto Oficial se requiere:

- a) Poseer el título de Capitán de Altura en la especialidad de Navegación o el de Primer Oficial de Navegación con un mínimo de veinticuatro meses navegados como tal;
- b) Ser mayor de veinticinco (25) años y no mayor de cuarenta y cinco (45) años;
- c) Presenta certificado médico de buena salud y capacidad física y mental para el servicio;
- d) No haber sido suspendido en el ejercicio de la profesión de la Marina Mercante por causa de mala conducta en el curso de los últimos cinco (5) años; y
- e) Las demás que señalen las leyes y reglamentos.

Otro aspecto que merece la pena ser mencionado es el artículo 32 de la nueva Ley de Pilotaje que elimina el problema de interpretación que se había presentado en lo relativo al pago de las tasas. Bajo el imperio de la antigua ley, algunos consideraban que se debía pagar la tasa por cada movimiento, entendiéndose por movimiento cada una de las operaciones sobre las que versaba el pilotaje a las que se refiere el artículo 2 de esa ley, es decir, por entrar y salir de la zona de pilotaje, así como por fondear, levar, atracar, desatracar, abarload a otro buque, amarrar o

desamarrar. El artículo 34 de la nueva Ley de Pilotaje es claro al señalar que “Todo buque pagará la tasa de pilotaje por cada Ciclo de Navegación, entendiéndose por Ciclo de Navegación el viaje redondo, o de ida y vuelta, de un buque dentro de una o varias Zonas de Pilotaje, el cual abarcará todos los servicios enumerados en el artículo 2 de esta Ley”.

Gestión del Transporte Marítimo

El Cambiante Contexto de la Formación de Recursos Humanos

Por: Miguel López García 

RESUMEN

En este trabajo se discute en términos generales los principales conceptos y elementos relacionados con la gerencia de calidad aplicada al proceso de formación de recursos humanos, en el contexto de su implantación en la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante (EESMM) bajo el modelo de normas de aseguramiento de la calidad ISO 9000. El principio fundamental que permitió implantar la gerencia de calidad en la EESMM consiste en la definición del producto, el cual se concibe como las competencias profesionales del egresado, o profesional egresado competente. A partir de allí, y apegados al modelo de proceso y las cláusulas de la norma ISO 9000, se va construyendo todo el sistema de calidad para la organización educativa. El trabajo sintetiza los aspectos vinculados a la Política de la Calidad, Diseño de la Formación, Desarrollo de la Formación y Evaluación del Sistema de Formación, haciendo especial énfasis en el Control Estadístico de la Calidad en la Formación. El desarrollo expositivo pone el acento en el proceso de implantación de la gerencia de calidad como un proceso de cambio organizacional que supone su profunda transformación.

PALABRAS CLAVE: calidad, formación, competencias.

INTRODUCCION

La presente ponencia está dirigida a brindar información sobre este importante campo de la Educación, y a señalar cuáles son los nuevos paradigmas para el desarrollo de la Formación.

Las actuales tendencias en materia educativa nos obligan a adoptar

 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).

un enfoque basado en el cliente, considerándose la formación en este trabajo como un servicio, es decir, se trata de implementar y experimentar toda una filosofía o toda una cultura del servicio.

Al ubicar la formación dentro de una óptica de gestión de la calidad, las relaciones entre actores no se pueden limitar al trazado administrativo de organigramas. La relación de servicio, para promover la calidad de la formación, sólo se asumirá plenamente si es percibida como un reconocimiento de la responsabilidad y si es libremente aceptada.

Otro aspecto de relevancia que se desarrolla en este trabajo es la caracterización de la calidad de la formación en términos de competencias, siendo precisamente el objetivo final del proceso de formación de recursos humanos el producir "competencias". También se describen en esta ponencia los cuatro momentos en el proceso de formación y cómo se ha hecho en la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante (EESMM) para armonizarlos.

Para concluir esta parte introductoria, deseo expresar que este trabajo ha sido abordado exhaustivamente; sin embargo, es muy difícil abarcar todos los aspectos, razón por la cual se espera que este trabajo sirva como estímulo a próximas investigaciones relacionadas con el tema.

EL CAMBIANTE CONTEXTO DE LA FORMACION DE RECURSOS HUMANOS

La formación de recursos humanos se encuentra en una situación difícil, pues debe afrontar el creciente desafío de justificar su eficacia ante los grandes cambios que se están produciendo en la organización empresarial (demandantes de recursos humanos formales) y los adelantos tecnológicos. Esto obliga a las instituciones educativas a adaptarse a los cambios e impulsarlos. La alternativa está en aprovechar el momento o quedarse atrás.

En el pasado, los cambios en la formación de recursos humanos tenían lugar paulatinamente y a un ritmo más lento. Nos dábamos el lujo de hacer proyecciones de largo plazo y elaborar planes estratégicos con cierto grado de certidumbre. Pero en la actualidad el ritmo del cambio se acelera en forma exponencial. Los antiguos métodos que daban buen resultado en la enseñanza-aprendizaje, ya no son eficaces. El reciclaje y

la revisión del conocimiento convencional no funcionan. Para afrontar estos retos ya no podemos atenernos a "lo comprobado y verdadero", porque lo comprobado ayer puede no tener validez hoy.

Para ajustarnos a los cambios y, por qué no, adelantarnos a ellos, necesitamos una nueva forma de pensamiento, una forma que constituya un alejamiento radical del pasado. Se propone un cambio fundamental en la mentalidad, que sea tan radical como la magnitud, el nivel y el ritmo del cambio actual.

Kriegel y Patler (1995) comentan una anécdota relacionada con los cambios: "Me siento amenazado por los recién graduados de la universidad", me dijo un ingeniero de Hewlett-Packard. 'Aquí el promedio de vida del conocimiento es inferior a tres años. De manera que soy realmente viejo y ¡todavía no he llegado ni siquiera a los treinta años de edad!'".

Y este ritmo veloz del cambio va a continuar. "El conocimiento acumulativo de la humanidad se duplicó durante el decenio pasado y se duplicará nuevamente cada cinco años", dice Robert D. Tuttle, presidente de SPX Corporation, una empresa de 1.000 millones de dólares.

Resulta difícil calcular con exactitud cuántos puestos de trabajo existen en el campo de la formación de recursos humanos en Venezuela; sin embargo, deben ser miles. A este número debemos añadir, además, los directivos, asesores y formadores ocasionales de quienes se espera que formen a otras personas como parte de su trabajo.

Para mejorar su lugar actual, la formación de recursos humanos no sólo debe ser efectiva, sino que también debe notarse que lo es. Por ejemplo: los cursos y seminarios que se ofrecen, sufren la presión competitiva de un número cada vez mayor de productos de aprendizaje a distancia y de las herramientas de aprendizaje interactivas basadas en el uso de la computadora, de manera que el formador necesita excelentes habilidades para tener éxito.

En la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, concebimos nuestro sistema en primer lugar analizando ese contexto cambiante de la formación y descubrimos que formar recursos humanos altamente calificados es una ventaja competitiva para las organizaciones donde se desempeñan, ya que esta formación conduce a un mejor rendimiento en los planos del individuo, su puesto de trabajo y la organización.

La aseveración anterior la hacemos basados en que la empresa puede buscar una ventaja competitiva en tres áreas principales. En primer lugar, puede utilizar la mejor y más moderna tecnología. No obstante, aunque la tecnología se adquiere sin dificultad y se halla a disposición de la mayoría, puede quedar anticuada en cuestión de meses. En segundo lugar, puede utilizar los sistemas de trabajo y distribución más eficaces..., pero la competencia también puede hacerlo.

En tercer lugar, está la calidad de la formación de su personal. Las personas inteligentes y preparadas obtienen el máximo provecho de las máquinas inteligentes, descubren maneras inteligentes de utilizarlas e inventan otras máquinas más inteligentes todavía. "La capacidad de aprender más deprisa que la competencia quizá sea la única ventaja competitiva sostenible", es una frase muy citada de Arie de Geus, el Director de Planificación de Royal Dutch/Shell. Las organizaciones están empezando a actuar en función de este principio y cada vez intervienen más en su personal. Una manera de hacerlo es a través de una formación eficaz.

La organización educativa en aprendizaje permanente es una innovación fundamental. Es tan distinta del común de nuestras organizaciones educativas actuales como éstas lo son de una aldea medieval. Este tipo de instituciones en aprendizaje permanente y con cultura creativa son posibles, pero difíciles de crear a voluntad. No se la puede imponer, sino que debe cultivarse orgánicamente en todos los niveles. Precisamente, la EESMM ha implantado su Sistema de Calidad (ISO-9000) en la búsqueda de disciplinas y métodos de desarrollo que nos permitan establecerla (organización que aprende) eficazmente.

GESTION DE LA CALIDAD EN LA FORMACION DE RECURSOS HUMANOS PARA LA MARINA MERCANTE

El primer paso que se debe dar para gestionar la calidad de la formación de recursos humanos, es situar al cliente en el centro de las preocupaciones, ya que la focalización sobre el cliente lleva a pensar en términos de servicio. Desde el punto de vista convencional el interés de los formadores estaba orientado hacia los contenidos a difundir, los métodos pedagógicos por practicar o los programas por realizar; sin embargo, la gestión de calidad se centra en los estudiantes, los cuales se convierten en lo esencial: ritmos y modos de aprendizaje, proyectos y aspiraciones, competencias necesarias para los lugares de trabajo,

período de formación y ayudas instruccionales.

La formación de recursos humanos basada en este enfoque no se puede contentar con ser eficaz en relación con los objetivos fijados por los formadores, sino que tiene que ser pertinente en relación con las necesidades de sus clientes.

La concepción de cliente nos induce al establecimiento de un Sistema Educativo basado en la producción de competencias en los estudiantes, esto supone la cooperación de todos los actores. Más allá de un enfoque técnico, se trata de implementar y experimentar toda una filosofía o toda una cultura de servicio. La relación de servicio, para promover la calidad de la formación, sólo se asumirá si es percibida como un reconocimiento de la responsabilidad y si es libremente aceptada.

Un criterio de formación de recursos humanos puede ser eficaz sin ofrecer un servicio de calidad: puede alcanzar sus objetivos sin que éstos respondan a las expectativas de los clientes. Este es el caso de las instituciones educativas donde se llevan a cabo las acciones de formación que desean realizar sus Directivos, pero que no responden a las necesidades reales de sus clientes. Estas acciones pueden alcanzar los objetivos pero no ofrecen un servicio que pueda calificarse de calidad. Por este motivo, una auditoría de un Sistema de Calidad educativo no se podrá limitar a aplicar criterios de eficacia. El punto de vista del cliente es determinante para evaluar los resultados.

A.- CARACTERIZAR LA CALIDAD DE LA FORMACION EN TERMINOS DE COMPETENCIAS

El servicio que se espera de la formación son las competencias profesionales que ésta produce.

El objetivo final del proceso de formación de recursos humanos es producir "competencias". Con este término, designaremos una combinación de conocimientos, capacidades y comportamientos de acuerdo a un criterio definido, que se pueden utilizar e implementar en un contexto profesional. Una competencia no se reduce a un conocimiento o una técnica; no se limita tampoco a una actitud, sino que es una realidad compleja en la que se armonizan de forma a veces muy sutil estos tipos de elementos.

Debemos analizar ¿qué es la formación? y, partiendo de allí, cómo encaja el concepto de "competencias" y cómo se aplica todo esto en la

EESMM.

La formación es el proceso que amplifica el aprendizaje y proporciona un contexto para el mismo en tres terrenos principales. En primer lugar está el conocimiento y cómo aplicarlo; la resolución de problemas es un ejemplo de esta clase de aprendizaje, aunque algunos lo consideran más bien una habilidad. La segunda categoría es el aprendizaje de habilidades. La experiencia práctica es esencial para el desarrollo de habilidades, desde físicas, como la mecanografía, a las interpersonales, como la formación. El último terreno es el aprendizaje en el plano de los valores y actitudes, esta clase de formación es probablemente la que plantea mayores exigencias técnicas al formador y la más difícil de evaluar, siendo una en las que más énfasis pone nuestro sistema (EESMM).

Si bien es muy difícil describir con precisión el proceso de aprendizaje, los resultados del aprendizaje son claros: mejor rendimiento, nuevas habilidades, nuevos conocimientos o nuevas actitudes. Cuanto más podamos descubrir sobre la manera en que las personas aprenden, mejor podremos diseñar el proceso de formación para fomentar la adquisición de competencias.

En nuestro sistema (EESMM) concebimos la formación con una profunda tendencia a alejarse de los cursos centrados en el profesor para orientarse hacia los acontecimientos centrados en el alumno, porque resultan más efectivos. La formación y el aprendizaje son dos caras de la misma moneda. De lo que se trata es crear un contexto en el que los individuos puedan aprender y su formación esté focalizada en el cliente, recordemos que nadie aprende si no quiere; por lo tanto, crear las condiciones para incentivarlos es vital.

B.- GESTION DE LA CALIDAD EN EL PROCESO DE FORMACION

Se trata de un sistema educativo. Por tanto, gestionar la calidad de la formación no se reduce a gestionar la calidad de las situaciones y de los actos educativos. Como en el campo de la manufactura y los servicios tangibles, conviene pensar en términos de **proceso**.

El Sistema de la Calidad de la EESMM, presenta al menos **cuatro momentos en el proceso de formación**, pero antes de describirlos es importante precisar que nuestra gestión se lleva a cabo después de haber armonizado:

- La Estructura Organizacional.
- Responsabilidades.
- Procesos.
- Recursos.

- Política de la Calidad para la Formación: la Política fue aprobada por el Director y previamente analizada y discutida por el Comité de la Calidad. De esta manera, todos los mandos clave participaron en la formulación de las políticas de la calidad y después se pusieron por escrito. Esto nos ayuda a pensar en los problemas de la calidad con una profundidad nunca alcanzada antes. También nos ayuda como una guía escrita de actuación y constituye una base para la dirección y no por las crisis o por las oportunidades que se presenten. Nuestra política de la calidad está asociada a la orientación de la formación y relacionada con las exigencias de nuestros clientes.
- Diseño de la Formación: por diseño de la formación (Diseño Curricular) se entiende el plan con el que se conduce y norma explícitamente los procesos de enseñanza-aprendizaje que se desarrollan en la EESMM. Las pautas para elaborar el curriculum están descritas en el procedimiento Código: EESMM-DOC-DES-EC001, del Subsistema Docente.
- Desarrollo de la Formación: lo hemos concebido como un proceso en el que se pueden distinguir cuatro subprocesos básicos: Elaboración, Instrumentación, Aplicación y Evaluación. Para ello se sigue el procedimiento Código: EESMM-DOC-DES-000 del Subsistema Docente.
- Evaluar el Sistema de Formación: es un examen sistemático del mismo a partir de criterios de calidad explicitados por anticipado para determinar si dicho sistema es efectivo y responde a las expectativas de nuestros clientes.

CONTROL ESTADISTICO DE LA CALIDAD EN LA FORMACION

La Institución Educativa debe identificar los procesos donde se requiere utilizar técnicas estadísticas para establecer, controlar y verificar

la capacidad del proceso de formación y las características del producto (egresado competente).

Una medida de control estadístico puede referirse tanto a los efectos de la formación como a los diferentes elementos del proceso, a condición de que éstos sean mensurables y, por tanto, cuantificables; pero, para evitar un control y unas mediciones exhaustivas, puede ser muy beneficioso razonar de manera estadística y efectuar controles sobre muestras científicas.

La EESMM se asegura el uso de técnicas estadísticas a través de la Cláusula 4.20 del Manual de Aseguramiento de la Calidad, en la cual se enuncian las técnicas estadísticas que se usarán durante el proceso.

Los Coordinadores de los Subsistemas productivos son los responsables de identificar y establecer las técnicas estadísticas dentro del plan de la calidad; así mismo, cada coordinador de subsistema productivo (Docencia, Investigación y Extensión) usa las técnicas estadísticas necesarias para reducir la variación y mejorar los procesos. Estas técnicas incluyen: Herramientas para la Recolección de Datos y Herramientas para el Análisis de Datos.

La Institución posee un procedimiento documentado, Código: EESMM-CAL-PC-036, que proporciona guías para el uso de estas técnicas en el Sistema Educativo de la EESMM y una "Guía para la Aplicación de los Métodos Estadísticos de la Calidad en el Puesto de Trabajo", identificada con el Código: MAN-CAL-EST-001.

Es obvia la importancia del control estadístico de procesos para el mejoramiento continuo del Sistema, ya que mediante las mismas se puede tomar acciones correctivas o preventivas frente a las no conformidades detectadas por el análisis de los indicadores.

CONCLUSIONES

Tal como se expuso al comienzo de esta ponencia, la intención de realizarla estaba encaminada a estudiar la Formación de Recursos Humanos para la Marina Mercante, a fin de dar a conocer los nuevos paradigmas que permitan una Gestión Educativa basada en procesos de calidad.

Este trabajo resume información elaborada por diversos autores sobre el tema, así como aspectos relevantes de la implantación del

Sistema de la Calidad ISO-9000 en la EESMM.

Luego de analizar la información, se llega a las siguientes conclusiones:

- 1º La implantación de un Sistema de Calidad basado en las Normas ISO-9000 en una institución educativa, supone cambios culturales profundos y radicales que se efectúan de forma progresiva a lo largo de un proceso complejo.
- 2º Adoptar un enfoque de cliente induce al establecimiento de relaciones internas clientes-proveedores.

Vale la pena recalcar que este trabajo no agota el tema, sino que apenas toca un enfoque del mismo; sin embargo, se espera sea de utilidad para cualquier institución educativa.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Bentley, T. (1991).** The Business of Training. New York: McGraw- Hill.
- Bramley, P. (1991).** Evaluating Training Effectiveness. New York: McGraw-Hill.
- Buzan, T. (s/f).** Use Both Sides of Your Brain. New York: E.P.
- Covey, S. (1995).** Los Siete Hábitos de la Gente Altamente Efectiva. Barcelona: Paidós.
- Le Boterf, G.; Vincent, F. y Barzucchetti, S. (1993).** Cómo Gestionar la Calidad de la Formación. Madrid: Gestión 2000.
- O'Connor, J. y Seymour, J. (1996).** PNL para Formadores. Madrid: Urano.
- Peter, T. y Waterman, R. (1992).** En busca de la Excelencia. Madrid: Proaudio.
- Pont, T. (1991).** Developing Effective Training Skills. New York: McGraw-Hill.
- Senge, P. (1993).** La Quinta Disciplina. Barcelona: Granica.

Integración de la Gestión de Recursos Humanos al Sistema de
Gestión de Calidad. Propuesta de un Modelo Gerencial para dar
Cumplimiento a los Convenios Internacionales ISM-Code y STCW-95.
Caso de Estudio: Transferven, C.A.

Por: Guillermo Alvarez Arráiz

RESUMEN

En este estudio se formuló un modelo gerencial para integrar la gestión de recursos humanos al sistema de gestión de calidad de la empresa Transferven, C.A., con el fin de proporcionar un aporte para que la misma pueda cumplir cabalmente con las estipulaciones de los convenios internacionales marítimos ISM Code y STCW-95. Tras analizar los enfoques tradicionales y de calidad total sobre la administración de recursos humanos, se llegó a la conclusión de que cualquiera de ellos es válido para asegurar la calidad de las competencias requeridas por los diferentes puestos de trabajo de la empresa, siendo de particular utilidad, sin embargo, el modelo de “gestión integrada de los recursos humanos en base a competencias”, debido a su potencia integradora y a su vinculación conceptual con el convenio STCW-95. Para la formulación de la propuesta se adoptó el modelo de proceso y los modernos principios del control de calidad, bajo los lineamientos de la norma ISO 9001 e ISO 9002. La propuesta se presenta en forma tabular, siguiendo la secuencia de cláusulas ISO 9001, para cada una de las cuales se vinculan las normas del ISM Code y del STCW-95 aplicables, así como los detalles del modelo gerencial formulado. Los resultados obtenidos constituyen solamente un punto de partida para gestionar los recursos humanos de la empresa en el marco del sistema de aseguramiento de la calidad, representan más un esfuerzo de conceptualización que una labor sistemática de aplicación.

Resumen del Trabajo de Grado presentado por el Capitán de Altura Guillermo Alvarez Arráiz ante la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, en el mes de Julio de 1997, para optar al Título de Magister en Gestión del Transporte Marítimo.

PALABRAS CLAVE: Sistema de Calidad, Aseguramiento de la Calidad, Plan de Calidad, Gestión Integrada de Recursos Humanos en Base a Competencias, Gerencia de Recursos Humanos, ISM Code, STCW-95.

INTRODUCCION

La empresa Transportes Férreos de Venezuela, C.A. (Transferven), al igual que todas las compañías navieras venezolanas, debe cumplir con los diversos convenios internacionales marítimos que Venezuela ha ratificado, siendo de particular relevancia en los actuales momentos el denominado Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM Code), así como también el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, en las enmiendas efectuadas a sus Anexos en 1995 (STCW-95).

Con mayor o menor grado de avance, todas las empresas armadoras venezolanas han venido trabajando en la implantación de un sistema de gestión de la seguridad que les permita cumplir con el ISM-Code (**Hernández, 1995**). Destaca a este respecto PDV-Marina, S.A., la cual ha elaborado un manual de gestión de calidad que enfatiza los aspectos relativos a la seguridad, en el marco de la norma ISO 9002.

En esa misma dirección, Transferven, C.A. adelanta importantes pasos, teniendo ya elaborado su Manual de Gestión de Calidad, Seguridad y Protección Ambiental. Sin embargo, particularmente en lo que atañe a la formulación de planes de calidad, debidamente sustentados en procedimientos e instrucciones de trabajo escritos, es mucho todavía lo que falta por hacer, a fin de orientar la ejecución de actividades concretas.

Específicamente en lo que se refiere a la gestión de recursos humanos, en este estudio se abordó el diseño de un modelo gerencial que permita a Transferven la acertada implantación de sus políticas de calidad, seguridad y protección ambiental, las cuales han sido formuladas de acuerdo al ISM Code y la Norma ISO 9002.

Se ha elaborado así un modelo gerencial para integrar la gestión de recursos humanos al sistema de gestión de calidad, en el marco de la norma ISO 9002, plenamente sustentado en el Convenio Internacional STCW-95 y en los aspectos del ISM Code que aluden a la calidad del sistema de gestión de recursos humanos.

La propuesta se fundamenta en las teorías y modelos aceptados de la administración de personal (**Chiavenato, 1988; Werther y Davis, 1991; Molina, Cordero y otros, 1994;** entre otros), según los cuales la misma se caracteriza por la gestión de varios sub-sistemas interrelacionados (selección, remuneración, evaluación de desempeño, desarrollo, etc.). Sin embargo, se hizo énfasis en la denominada Gestión Integrada de Recursos Humanos en Base a Competencias (**Mitrani, 1994**), debido, entre otras razones que se exponen más adelante, a su particular compatibilidad con la orientación del Nuevo Código de Formación STCW-95.

De igual manera, el modelo se sustenta en los conceptos de la gerencia de calidad total aplicada a los recursos humanos (**Páez, Gómez y Raydan, 1992; Mariño, 1993**), los cuales sirven de puente para vincular los conceptos clásicos de la administración de personal con los preceptos del mejoramiento continuo de procesos y el aseguramiento de la calidad.

Como marco de sistema de calidad (al cual habrá de integrarse la gestión de recursos humanos), se utilizó la norma ISO 9002, que es la adoptada por Transferven.

Con el objeto de facilitar la presentación de los diferentes contenidos, este trabajo se organiza en cuatro secciones. A SABER. Finalmente, se presentan una propuesta de modelo gerencial para gestionar los recursos humanos de la empresa en el marco de un sistema de calidad.

GESTION INTEGRADA DE RECURSOS HUMANOS EN BASE A COMPETENCIAS

La diferencia entre el enfoque tradicional de la gestión de recursos humanos y el enfoque de calidad total estriba no en que haya diferentes sub-sistemas o grupos de actividades de las que deba ocuparse dicha gestión, sino en los métodos o aproximaciones que se utilizan para encargarse de ellos.

Hoy día está ganando terreno un modelo de gestión de recursos humanos, que puede aplicarse indistintamente bajo enfoques tradicionales o bajo el paradigma de calidad total, basado en **competencias**.

Ese modelo integra todos los sub-sistemas de gestión de recursos

humanos (selección, remuneración, desarrollo, adiestramiento, etc.) a través del concepto de las competencias, entendiéndose por éstas a toda característica de una persona que se relacione causalmente con una actuación exitosa en el puesto de trabajo (**Boyatzis, 1982, cp. Mitrani, 1994, p. 24**).

Las enmiendas efectuadas en 1995 al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, (STCW-95), se fundamentan en el concepto de competencias. Sin embargo, el alcance de las competencias mínimas estipuladas en el STCW-95 se limita a conocimientos, comprensión y aptitudes, no contemplándose otros importantes elementos que también forman parte de las competencias para desempeñar exitosamente un puesto de trabajo dado. Al respecto, **Mitrani (1994)** afirma:

Las competencias pueden consistir en motivos, rasgos de carácter, conceptos de uno mismo, actitudes o valores, contenido de conocimientos, o capacidades cognoscitivas o de conducta: cualquier característica individual que se pueda medir de un modo fiable, y que se pueda demostrar que diferencia de una manera significativa entre los trabajadores que mantienen un desempeño excelente de los adecuados o entre los trabajadores eficaces e ineficaces (**p. 25**).

La idea fundamental del enfoque o modelo de las competencias consiste en que la misión de la gestión de recursos humanos es lograr que todos los puestos de trabajo de la organización estén ocupados por personas que tengan las competencias “diferenciadoras” para alcanzar un desempeño excelente, siendo éstas las que distinguen a un empleado con actuación sobresaliente de otro con actuación promedio (**Mitrani, 1994**).

Las características que pueden considerarse como competencias para el desempeño o actuación en un puesto de trabajo son de los siguientes tipos (**Mitrani, 1994**):

- **Motivo**: una necesidad subyacente o una forma de pensar que impulsa, orienta y selecciona la conducta de una persona; por ejemplo, la necesidad de logros.
- **Rasgo de carácter**: una predisposición general a conducirse o reaccionar de un modo determinado; por ejemplo, confianza en uno mismo, autocontrol, resistencia al estrés.

- Concepto de uno mismo (actitudes o valores): medido por medio de un test de respuestas, en el que se pide a la persona que diga lo que piensa, lo que valora, lo que hace o lo que está interesado en hacer.
- Contenido de conocimientos: de hechos o procedimientos, tanto técnicos (como reparar un ordenador averiado) o interpersonales (las cinco reglas de una eficaz información de retorno) que se mide por medio de tests de respuestas. La mayoría de las investigaciones llevadas a cabo muestran que el contenido de conocimientos rara vez sirve para diferenciar a los trabajadores de actuación superior de aquellos otros que tienen una actuación media.
- Capacidades cognoscitivas y de conducta: ya sean ocultas (por ejemplo, razonamiento deductivo o inductivo), u observables (por ejemplo, capacidad de “escucha activa”).

El enfoque de gestión de recursos humanos basada en competencias surgió a raíz de las investigaciones que demostraron que ni los rasgos de personalidad, ni los tradicionales tests de aptitud, ni el contenido de conocimientos, así como tampoco los títulos y méritos académicos, se correlacionan significativamente con la actuación en el trabajo o el éxito en la vida. Se demostró que ninguna de esas variables servía como predictores fiables de la actuación laboral (**Mitrani, 1994**).

Ante tales hallazgos, el famoso psicólogo norteamericano David McClelland, dedicó su esfuerzo a la identificación de variables que sí permitiesen predecir la actuación en el trabajo, partiendo de una lógica investigativa muy simple: la comparación sistemática entre personas exitosas en el trabajo contra personas no exitosas en el trabajo, a fin de identificar las diferencias entre ambas.

Tras años de investigaciones en ese terreno, el Grupo **Hay/McBer (s/f)**, fundado por David McClelland, ha logrado identificar un conjunto bien delimitado de competencias que permiten predecir la actuación en una gran diversidad de puestos de trabajo, ubicados en todo tipo de organizaciones.

En rigor, el enfoque de las competencias es un modelo o teoría explicativa de la actuación en el puesto de trabajo, tal como se ilustra en la siguiente figura.

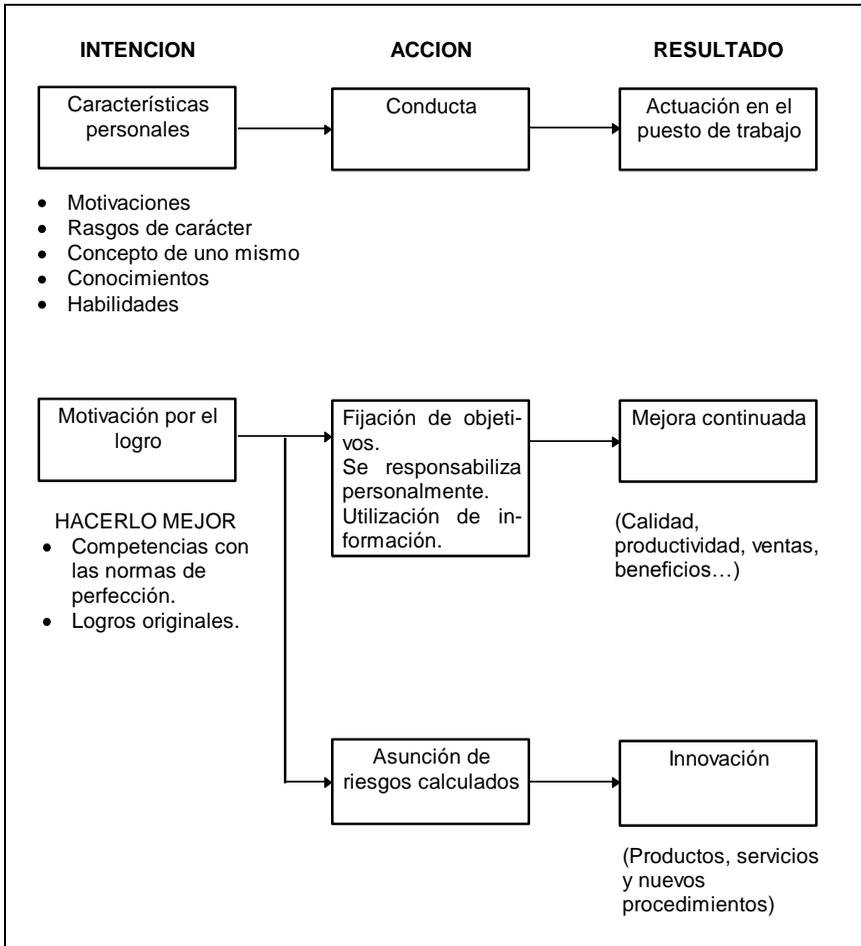


Figura 1: Modelo de Flujo Causal de Competencias

FUENTE: tomado de Mitrani, A. (1994): Las competencias clave para una gestión integrada de los recursos humanos. Bilbao: Deusto. p. 26.

Mitrani (1994) define a las “competencias umbral” o “esenciales” como todas aquellas características del individuo que le permiten alcanzar una actuación promedio en el puesto de trabajo. Tanto estas

competencias mínimas como las denominadas “diferenciadoras”, debidamente definidas para un puesto de trabajo dado, representan un patrón o norma para la selección, planificación sucesoral, evaluación de actuación y desarrollo, es decir, un patrón para la gestión de recursos humanos.

El núcleo de la gestión de recursos humanos es, para cada puesto de trabajo, el denominado **modelo de competencias**, es decir, el conjunto de competencias que comprobadamente predicen o explican la actuación exitosa en dicho puesto de trabajo.

La **unidad de análisis** de la gestión de recursos humanos, sería así el **puesto de trabajo**, para el cual se realizan las siguientes actividades (Mitrani, 1994):

- Diseño y evaluación del puesto de trabajo.
- Selección y contratación.
- Evaluación del desempeño.
- Valoración del potencial.
- Remuneración.
- Formación y desarrollo.
- Planificación de la sucesión.
- Planes de carrera.

La importancia de la **descripción del cargo** es mucho mayor bajo este enfoque, ya que la misma deberá definir su **modelo de competencias**.

Al definir el puesto de trabajo como un conjunto dado de competencias (modelo de competencias), y especificar sus niveles de medición, el **sub-sistema de selección** se orienta a procurar dicho conjunto especificado para el puesto de que se trate, tomando en cuenta las competencias que resultan más difíciles de desarrollar posteriormente.

Por ejemplo, el contenido de conocimientos típicamente puede formarse en procesos de adiestramiento, mientras que características como la “motivación al logro” es difícil de desarrollar en una persona que no la posea de por sí. La selección basada en competencias, por lo

tanto, hace énfasis en las características inherentes al individuo que difícilmente se logre desarrollar posteriormente, siendo flexible en cuanto a competencias que sí pueden formarse a un costo razonable para la organización. Este enfoque, obviamente, es contrario a las prácticas usuales de selección, ya que éstas ponen el acento en la formación académica y la experiencia del candidato.

El **sub-sistema de planificación de la sucesión** (selección interna) se centra, bajo el enfoque de las competencias, en la identificación de los candidatos más aptos para los puestos de mayor valor agregado de la organización. De acuerdo al modelo de competencias de esos puestos, se analiza a los candidatos internos para determinar si poseen o no las competencias requeridas.

Debe realizarse una labor de concatenación de los puestos de trabajo de la organización en función de los puestos críticos (cargos meta), a fin de establecer cómo se van desarrollando las competencias requeridas por éstos a lo largo de una carrera dentro de la organización. A los candidatos con mayor potencial, se les va colocando en los puestos sucesivos en los que podrá desarrollar gradualmente las competencias requeridas por los cargos meta.

Para esa actividad resulta útil el concepto de **niveles de competencia**, que consisten en diferentes grados de desarrollo de una misma competencia. El Convenio STCW-95, por ejemplo, habla de “niveles de responsabilidad” (apoyo, operacional, gestión), diferenciando para una misma función (conjunto de competencias), distintos grados de conocimiento, comprensión y aptitud.

Por su parte, el **sub-sistema de evaluación de desempeño** basado en competencias se centra en el mejoramiento continuo de las competencias del individuo, proporcionándole retroalimentación, y no se limita exclusivamente a los resultados de la actuación (cumplimiento de cuotas de producción), sino principalmente a la aplicación de las competencias requeridas por el puesto de trabajo (evaluación de la aplicación de competencias).

La gestión integrada de recursos humanos en base a competencias, tal como ha sido someramente explicada a lo largo de esta sección, constituye el enfoque teórico de la administración de personal que se utilizó para la formulación del modelo gerencial objeto de este trabajo, debido a que:

- Abarca los mismos sub-sistemas de recursos humanos

mencionados por todos los autores consultados.

- Cohesiona todos los sub-sistemas en torno a una unidad de análisis (el puesto de trabajo) y a un elemento nuclear (el modelo de competencias del puesto de trabajo).
- Orienta la gestión de recursos humanos al logro de las metas organizacionales, a través del desempeño exitoso en los puestos de trabajo.
- Es compatible con los conceptos aceptados de gestión de recursos humanos, una vez se adopta como eje del sistema los modelos de competencias de los puestos de trabajo.
- Es el basamento conceptual del Nuevo Código de Formación STCW-95.
- Es compatible con el enfoque de calidad total.

SISTEMA DE GESTION DE CALIDAD

Los sistemas de calidad tienen por objeto fijar los objetivos deseados y hacer de la calidad un componente de todas las actividades de la empresa y la responsabilidad de todos. El sistema depende de la definición de los objetivos de cada actividad y del establecimiento de los procedimientos y documentación adecuados, para ayudar a que todo mundo se apegue a los requerimientos. Los sistemas de calidad también dependen de mecanismos de control externos e internos, cuya misión es el cumplimiento continuo de los requerimientos del cliente y la mejora de los niveles de desempeño, agregando valor para los clientes.

Los sistemas de calidad deben revisarse periódicamente cuando se han incorporado otras actividades, flujos de trabajo o nuevos métodos, al igual que han de revisarse con respecto a los objetivos de la compañía y la estrategia de calidad.

Conviene distinguir entre un sistema de calidad y un sistema de aseguramiento de la calidad, pese a que usualmente no se diferencian ambos términos. A efectos de este estudio, se entiende por **sistema de calidad** el conjunto de actividades que se realizan en la organización por su propia naturaleza y que conducen a la obtención de los productos y servicios. En otras palabras, el sistema de calidad no es otro que el propio sistema organizacional, la red de procesos de transformación que

derivan en un producto o servicio. Se le llama sistema “de calidad”, cuando dichos procesos conducen a productos o servicios de calidad.

El **sistema de aseguramiento de la calidad**, por otra parte, se entiende en este estudio como la estructura organizacional, procedimientos, procesos y recursos necesarios para implantar la gerencia de calidad. Es el conjunto de actividades que se realizan con el fin de procurar que la red de procesos (sistema empresarial) se desempeñe con calidad.

La anterior diferenciación la introduce el autor de este estudio con fines de claridad, debido a que en la literatura especializada, incluidas las propias normas ISO 9000, no se comenta al respecto.

Diferenciando entre sistema de calidad y sistema de aseguramiento de la calidad puede entenderse que las cláusulas de la norma ISO 9000 están dirigidas al aseguramiento, con excepción de la 4.2 (sistema de calidad) que especifica el sistema de calidad.

En las cláusulas de aseguramiento se observa una metodología gerencial clara, adscrita a la función de control y evaluación. El aseguramiento de la calidad consiste, básicamente, en controlar y evaluar permanentemente la red de procesos de la empresa para que se satisfagan los requerimientos (límites de control) establecidos y que comprobadamente conducen a la obtención de resultados, productos y servicios de calidad. En palabras de **Zairi (1993)**:

Un sistema de aseguramiento de calidad bien planteado debe escrutar dinámicamente todos los aspectos de las actividades empresariales, de tal manera que prevalezca en todo momento la conformidad con los estándares establecidos (**p. 76**).

Para ello, postula **Zairi (1993)** que el programa de aseguramiento de la calidad debe estar constituido por las siguientes etapas:

- Evaluación: esta etapa debe tener por propósito evaluar de manera específica lo adecuado de los planes existentes, los procedimientos, los lineamientos y los estándares. La etapa de evaluación no sólo tiene que garantizar que existe un sistema adecuado de procedimientos (sistema de calidad) para controlar las diversas operaciones de la empresa, sino que también debe relacionarlos con las metas y objetivos.
- Medición: un buen sistema de aseguramiento de calidad debe

poder medir los niveles de desempeño y producción en todas las etapas de cada proceso, para tener la seguridad de que las operaciones se llevan a cabo con eficiencia y economía, y de conformidad con los requerimientos del cliente.

- Reportes: es vital que un buen sistema de aseguramiento de la calidad tenga una etapa para reportar, de tal manera que se puedan tomar acciones. La etapa de reportes es responsabilidad de las personas que toman acciones directas para corregir el problema identificado y supervisar el proceso de las soluciones aplicadas.
- Revisión: los buenos sistemas de calidad cuestionan permanentemente la factibilidad de las soluciones, el enfoque lógico de las cosas, el valor de cada función para la efectividad total y si los procedimientos concuerdan con cambios y adiciones recientes en el sistema productivo de la empresa.

Los estándares ISO 9000 definen normas genéricas para cumplir con esas etapas fundamentales del aseguramiento de la calidad, en un ciclo de selección, verificación, reacción y prevención. Naturalmente, todo ello se fundamenta en el clásico **círculo de control de calidad (Ishikawa, 1988)**.

El sistema de aseguramiento de la calidad, por lo tanto, es un sistema de gestión, pues define las actividades a seguir para administrar la calidad dentro de la organización.

La norma ISO 9004-1, en su párrafo 5.1.1 estipula que

El sistema (de aseguramiento) de calidad típicamente se aplica e interactúa con todas las actividades pertinentes a la calidad del producto. El involucrará todas las fases del ciclo de vida de un producto y procesos, desde la identificación inicial de las necesidades del mercado hasta la satisfacción final de los requerimientos (**ISO, 1994, p. 8**) (paréntesis propio).

Enuncia dicha norma que las fases típicas son:

- Mercadeo e investigación de mercado.
- Diseño y desarrollo del producto.
- Planificación y desarrollo de proceso.

- Compras.
- Producción o provisiones de servicios.
- Verificación.
- Empaque y almacenamiento.
- Ventas y distribución.
- Instalación y puesta en funcionamiento.
- Asistencia técnica y servicio de posventa.
- Vigilancia posventa.
- Descarte o reciclaje al final de la vida útil.

Puesto que el sistema de aseguramiento de la calidad se centra en las fases del ciclo de vida del producto, su configuración final dependerá de cuál sea el producto. Si el producto se define como el producto final de la organización, por ejemplo, es diferente a si el producto se define como la selección de un empleado óptimo para desempeñar un puesto de trabajo.

Lo elegante de las normas de aseguramiento de la calidad centradas en el ciclo de vida del producto es que su aplicabilidad es universal, independientemente de si el producto es final o intermedio, o si se trata de un resultado de un proceso interno que insume a otro proceso interno.

De allí también la potencia del denominado **modelo de proceso**, que consiste en la transformación de un conjunto de entradas en un conjunto de salidas.

Cualquier proceso dentro de una organización, por simple que sea, arroja salidas o resultados cuya calidad es preciso asegurar. La sumatoria integral de las salidas o resultados de todos los procesos de la empresa, que se van acumulando o concatenando de los micro-procesos a los sub-procesos, de los sub-procesos a los procesos, y de éstos a los macroprocesos, determina la calidad del producto o servicio final.

Naturalmente, habrá etapas del ciclo de vida del producto final que no aplican para ciertas salidas de los procesos intermedios, así como puede también resultar necesario definir etapas particulares para las salidas de un proceso dado.

Con el fin de facilitar la comprensión de estos planteamientos,

seguidamente se presenta un cuadro comparativo entre las cláusulas de la norma ISO 9001 y una versión genérica de las mismas adaptada por el autor al modelo de proceso.

Cuadro 1

Cláusulas de Aseguramiento de la Calidad según el Modelo de Proceso

Cláusula ISO 9001	Cláusula Genérica de Aseguramiento de la Calidad
Responsabilidad de la gerencia.	Responsabilidad del dueño del proceso.
Sistema de calidad.	Métodos de transformación.
Revisión de contrato.	Definición de las salidas.
Control de diseño.	Diseño de las salidas.
Control de documentos y datos.	Control de documentos y datos del proceso.
Compras.	Entradas.
Control de producto suministrado por el cliente.	Control de entradas suministradas por el proceso cliente.
Identificación y seguimiento del producto.	Identificación y seguimiento de las "salidas" desde la entrada y a lo largo de su transformación.
Control de proceso.	Control de proceso.
Inspección y ensayo.	Inspección y ensayo a las entradas, durante la transformación, y a las salidas.
Control de equipos de inspección, medición y ensayo.	Control de equipos de inspección, medición y ensayo.
Estado de inspección y ensayo.	Estado de inspección y ensayo.
Control de producto no conformante.	Control de salidas no conformantes.
Acción correctiva y preventiva.	Acción correctiva y preventiva.

Cláusula ISO 9001	Cláusula Genérica de Aseguramiento de la Calidad
Manejo, almacenamiento, empaque, conservación y despacho.	Manejo, almacenamiento, empaque, conservación y despacho.
Control de registros de calidad.	Control de registros de calidad del proceso.
Auditorías internas de calidad.	Auditorías del proceso.
Entrenamiento.	Entrenamiento para el proceso.
Servicio posventa.	Servicio después de entregadas las salidas.
Técnicas estadísticas.	Técnicas estadísticas.

FUENTE: Elaboración propia.

Por lo tanto, cuando se plantea integrar un determinado aspecto de la organización al sistema de aseguramiento de la calidad, lo que debe hacerse es definir con precisión cuáles son los procesos que conforman dicho aspecto y proceder a aplicar las cláusulas una a una, tomando como producto a las salidas de los procesos, sea cual sea su naturaleza.

Esto es lo que hizo el autor de este estudio para integrar la gestión de recursos humanos al sistema de gestión de calidad de la organización, centrándose en el “proceso” de gestión de recursos humanos, para el cual se definió un único producto: la aplicación de las competencias humanas requeridas por los restantes procesos de la organización.

El sistema de calidad (métodos de transformación) para el “proceso” de gestión de recursos humanos, se diseñó en función de la teoría de la gestión integrada de recursos humanos en base a competencias ya discutida.

Resulta útil pensar en la siguiente analogía: el producto final del cuerpo humano puede ser, por ejemplo, “caminar”. Para poder caminar, es preciso que en todas las células involucradas se encuentre la energía necesaria (ATP). Para proporcionar dicha energía existen procesos fisiológicos internos al cuerpo que nada tienen que ver con el caminar como tal (captación, transformación, almacenamiento y asimilación de la energía por parte de las células). Supóngase que la “energía” son las “competencias profesionales” (recursos humanos). Los procesos que

dan como salida la energía celular equivalen claramente a los subsistemas de gestión de recursos humanos (reclutamiento, selección, contratación, evaluación de desempeño, desarrollo, etc.). Y el proceso global de suministro de energía a las células vendría siendo el proceso (sistema) global de gestión de recursos humanos.

Conviene, por otra parte, aclarar que las cláusulas de la norma ISO 9000 constituyen un modelo de gestión de calidad, una representación abstracta de las actividades gerenciales que se necesitan para alcanzar la calidad deseada. De igual manera, la propuesta que se presenta a continuación constituye un modelo gerencial, pues representa esquemáticamente las actividades de gestión de recursos humanos que contribuyen al logro de la calidad organizacional.

MODELO GERENCIAL PROPUESTO

Para facilitar la formulación del modelo gerencial, se tomó la vinculación existente entre las cláusulas de la norma ISO 9002 y las normas del ISM Code. Dicha vinculación ha sido establecida por diversos autores y estudios, destacando particularmente las Directrices de Gestión Marítima y Operación de Buques ISO 9002 / ISM Code de la **ABS Marine Services (1994)**.

El autor incorporó a la vinculación de ambas normativas una tercera: el Convenio STCW-95, en todas las estipulaciones de éste que se relacionan con los elementos ISM Code y las cláusulas ISO 9002. De esta manera, el modelo gerencial propuesto se sustenta en las tres normativas de referencia y facilita el cumplimiento de las mismas por parte de la empresa armadora.

La lógica interna del modelo se soporta en la lógica de control de calidad de procesos, así como en la teoría de la gestión integrada de recursos humanos basada en competencias.

4.1. Responsabilidad Gerencial

4.1.1. Política de Calidad: La gerencia con responsabilidad ejecutiva definirá y documentará su política para la calidad, incluyendo objetivos para la calidad y su compromiso con la misma. Esta política será relevante a las metas organizacionales y a las expectativas y necesidades de los clientes. Se asegurará que la política es entendida, implementada y mantenida a todos los niveles de la organización.

Vinculación ISM Code:

2.1. La empresa establecerá una política de seguridad y protección ambiental que describa cómo se lograrán los objetivos de la norma.

1.2.1. Los objetivos de la norma son garantizar la seguridad en el mar, prevenir las lesiones o pérdidas de vidas humanas, y evitar el daño al ambiente, particularmente al ambiente marino y la propiedad.

2.2. La empresa se asegurará de que la política sea implementada y mantenida a todos los niveles de la organización, tanto a bordo como en tierra.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables:

Regla I/1, p. 1.22: “Función”: conjunto de tareas, obligaciones y responsabilidades especificadas en el Código de Formación, necesarias para el funcionamiento del buque, la seguridad de la vida humana en el mar o la protección del medio marino.

Modelo Propuesto: la función de recursos humanos de la empresa establecerá una **política de gestión de recursos humanos** acorde con la política de calidad, seguridad y protección ambiental, que describa cómo se lograrán los objetivos de esta última.

El **objetivo** de la gestión de recursos humanos consiste en garantizar: “la aplicación, a lo largo de todos los procesos de la empresa, de las competencias humanas requeridas de acuerdo a las especificaciones establecidas para cada actividad y puesto de trabajo”. Particular énfasis se hará para lograr ese objetivo en los procesos de a bordo que afectan la calidad, seguridad y protección ambiental, incluidos aquellos que solapan con procesos de tierra.

El objetivo postulado se logrará a través de:

a) Nivel Funcional: la implementación del **Sistema de Gestión de Recursos Humanos**, basado en el modelo de gestión de las competencias, y en plena concordancia con el sistema de calidad de la empresa.

b) Nivel Empresarial: la implementación del Sistema de Calidad, Seguridad y Protección Ambiental.

4.1.2. Organización:

Vinculación ISM Code:

3.1. Si la entidad responsable por la operación del buque es distinta del armador, éste deberá reportar el nombre completo y detalles de la misma a la Administración.

4.1.2.1. Responsabilidad y Autoridad: La responsabilidad, autoridad e interrelación del personal que gestiona, desempeña y verifica el trabajo que afecta la calidad estarán definidas y documentadas, particularmente para el personal que necesita la libertad y autoridad para iniciar acciones preventivas, identificar y registrar problemas, iniciar, recomendar o proporcionar soluciones, verificar la implementación de soluciones, controlar el ulterior procesamiento, despacho o instalación de productos no conformes.

Vinculación ISM Code:

3.2. La empresa definirá y documentará la responsabilidad y autoridad, e interrelaciones, de todo el personal que gestiona, desempeña y verifica el trabajo relacionado con y capaz de afectar la seguridad y la prevención de la contaminación.

5. Responsabilidad y Autoridad del Capitán:

5.1. La empresa definirá claramente y documentará la responsabilidad del Capitán en relación a: 1) implementación de la política de seguridad y protección ambiental, 2) motivación de la tripulación para observar dicha política, 3) emitir órdenes apropiadas e instrucciones de manera clara y simple, 4) verificar que los requerimientos especificados sean observados, 5) revisar el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) y reportar sus deficiencias a la gerencia de tierra.

5.2. La empresa se asegurará de que el SGS que opera a bordo del buque contenga una clara estipulación que enfatice la autoridad del Capitán. Se establecerá en el SGS que el Capitán tiene la absoluta autoridad y responsabilidad para tomar decisiones con relación a la seguridad y la prevención de la contaminación y para solicitar la asistencia de la empresa conforme pueda ser necesario.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables:

Regla I/1, p. 1.24: "Título idóneo": el expedido y refrendado con arreglo a las disposiciones del presente anexo, y que faculta a su legítimo titular para prestar servicio, en la calidad estipulada y desempeñando las funciones

previstas para el nivel de responsabilidad especificado, en un buque del tipo, arqueo, potencia y medios de propulsión pertinentes mientras dura la travesía emprendida.

Regla I/5, p. 3.2: (Cada Parte deberá prever) sanciones penales o disciplinarias (que) se establecerán o ejecutarán principalmente contra el capitán que haya permitido que una determinada función o servicio, que en virtud de las presentes reglas deba realizar una persona titulada, la haya llevado a cabo alguien sin la exigida titulación, una dispensa válida o sin tener la prueba documentada prescrita en el párrafo 5 de la regla I/10.

Modelo Propuesto: La responsabilidad, autoridad e interrelación del personal que gestiona, desempeña y verifica el trabajo que afecta **la calidad de las competencias humanas aplicadas dentro de cualquier proceso de la empresa**, estarán definidas y documentadas, particularmente para el personal que necesita la libertad y autoridad para iniciar acciones preventivas, identificar y registrar problemas, iniciar, recomendar o proporcionar soluciones, verificar la implementación de soluciones, y controlar el ulterior desempeño de:

a) Nivel Funcional: las competencias humanas no conformes aplicadas dentro de cualquier proceso de la empresa.

b) Nivel Empresarial: los procesos o actividades de gestión de recursos humanos no conformes.

En el caso **a)**, la organización para la calidad será definida por la función de recursos humanos de la empresa, como parte de su compromiso gerencial con la política de gestión de recursos humanos. En el caso **b)**, la organización para la calidad será definida por la gerencia ejecutiva de la empresa, como parte de su compromiso gerencial con la política de calidad de la empresa.

Dentro de la organización necesaria para la exitosa gestión de recursos humanos no solamente estarán contemplados los puestos gerenciales de tierra, sino particularmente todos los niveles de responsabilidad de a bordo, según los define el STCW-95, ya que cada empleado a bordo es responsable de aplicar sus competencias profesionales, según el caso, y en tal sentido es responsable del éxito de la gestión de recursos humanos (o sea, que se cumpla el objetivo postulado para dicha gestión, ver 4.1.1.).

4.1.2.2. Recursos: La empresa identificará requerimientos de recursos y proveerá los recursos adecuados, incluyendo la **asignación de personal adiestrado (ver 4.18)** para la gestión, desempeño del trabajo y actividades de verificación, incluyendo las auditorías internas de calidad.

Vinculación ISM Code:

6.1. La empresa se asegurará de que el Capitán: 1) esté apropiadamente calificado para comandar, 2) esté

completamente familiarizado con el SGS de la empresa, 3) reciba el soporte necesario para que pueda desempeñar sus deberes con seguridad.

6.2. La empresa se asegurará de que cada buque esté tripulado por personal calificado, certificado y médicamente apto, de acuerdo con las normas nacionales e internacionales.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables:

Regla I/14, p. 1.1: (La empresa deberá garantizar) que toda la gente de mar asignada a cualquiera de sus buques posee la debida titulación de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio, y según haya determinado la Administración.

Regla I/14, p. 1.2: (la empresa garantizará) que sus buques van tripulados con arreglo a las prescripciones pertinentes sobre dotación mínima de seguridad estipuladas por la Administración.

Regla I/9, p. 1: Cada Parte establecerá normas médicas para la gente de mar, particularmente por lo que atañe a la vista y al oído.

Modelo Propuesto:

a) Recursos humanos para todos los procesos de la empresa (Nivel Funcional): Como parte de su compromiso gerencial con la política de gestión de recursos humanos, la gerencia de recursos humanos identificará, dentro de todos los procesos de la empresa, requerimientos de **competencias humanas**, y solicitará a la gerencia ejecutiva los recursos adecuados para su correspondiente: a) selección (externa y planeación sucesoral) y contratación; b) gestión de su desempeño (planeación, orientación y adiestramiento, evaluación); c) compensación (remuneración, incentivos); y d) gestión de su desarrollo (valoración de potencial, planeación de carrera) (ver 4.2.1. y 4.2.2.).

b) Recursos para la gestión de recursos humanos (Nivel Empresarial): Como parte de su compromiso gerencial con la política de calidad, la gerencia ejecutiva de la empresa identificará requerimientos de recursos y proveerá los recursos adecuados, incluyendo la asignación de personal competente, para la gestión, desempeño del trabajo y actividades de verificación, incluyendo las auditorías internas de calidad, de todos los **procesos de gestión de recursos humanos** de la empresa (ver 4.2.2.b.).

4.1.2.3. Representante de la Gerencia: La alta gerencia designará a uno de sus miembros para que, independientemente de otras responsabilidades, tenga autoridad definida para: a) asegurarse de que el sistema

de calidad es establecido, implementado y mantenido conforme a la norma, b) reportar sobre el desempeño del sistema de calidad, y c) establecer los vínculos del sistema con las partes externas a la empresa.

Vinculación ISM Code:

4. Persona Designada: para garantizar la operación segura de cada buque y proporcionar un vínculo entre la empresa y los que están a bordo, cada empresa, según sea apropiado, designará una persona o personas en tierra que tengan acceso directo al más alto nivel de gestión. La responsabilidad y autoridad de la persona designada deberá incluir el monitoreo de los aspectos operacionales de cada buque relativos a la seguridad y la prevención de la contaminación, y asegurar que sean proporcionados los recursos necesarios y el soporte de tierra requeridos.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto:

a) Nivel Funcional: El representante de la gerencia, a fin de integrar la gestión de recursos humanos al sistema de gestión de calidad, habrá de ser, por ejemplo, el Gerente de Recursos Humanos de la empresa en tierra, o cualquier otro que se designe, quien tendrá la responsabilidad y autoridad para monitorear las **competencias** del personal designado a bordo de los buques de la empresa, habida cuenta del impacto de éstas sobre los aspectos operacionales relativos a la seguridad y la prevención de la contaminación (el monitoreo de las competencias no estará limitado al personal de a bordo, sino que abarcará a la totalidad del personal de la empresa). Deberá así mismo asegurar que sean proporcionados los recursos necesarios para evaluar las competencias a intervalos regulares y mediante monitoreo continuo, así como solicitar a la gerencia ejecutiva los recursos para acometer los restantes procesos de la gestión de recursos humanos, particularmente los relativos a adiestramiento y compensación (ver 4.1.2.2.).

b) Nivel Empresarial: El representante designado por la gerencia ejecutiva para supervisar el sistema de calidad de la empresa, tendrá la responsabilidad, naturalmente, de supervisar la porción del sistema de calidad de la empresa correspondiente al sistema de gestión de recursos humanos.

4.1.3. Revisión Gerencial: La alta gerencia revisará el sistema de calidad a intervalos regulares, suficientes para garantizar su permanente adecuación y efectividad para satisfacer los requerimientos de la norma y de la política y objetivos de calidad (ver 4.1.1.). Deberá mantenerse registros de estas revisiones (ver 4.16.).

Vinculación ISM Code:

12.2. La empresa deberá evaluar periódicamente la eficiencia del SGS y efectuar las revisiones que se requiera al mismo, de conformidad con procedimientos establecidos.

12.5. Los resultados de las auditorías y revisiones deberán suministrarse al personal que tiene la responsabilidad dentro del área involucrada.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto:

a) Nivel Funcional: Ver 4.1.2.3.a.

b) Nivel Empresarial: La alta gerencia deberá acometer revisiones periódicas de la gestión de recursos humanos de la empresa, en todos los procesos concernientes (ver 4.2.3.), como parte de su responsabilidad por revisar el sistema de calidad.

4.2. Sistema de Calidad

4.2.1. General: Se establecerá, documentará y mantendrá un sistema de calidad, como medio para asegurar que el producto se conforma a los requerimientos especificados. Se elaborará un manual de calidad que cubra los requerimientos de la norma. El manual de calidad incluirá o hará referencia a los procedimientos del sistema de calidad y delinearé la estructura de la documentación utilizada en el mismo.

Vinculación ISM Code:

1.2.2. Los objetivos de la gestión de seguridad de la empresa deberán: 1) proveer prácticas seguras en la operación del buque y un entorno de trabajo seguro, 2) establecer protecciones contra todos los riesgos identificados, 3) mejorar continuamente las habilidades para la gestión de la seguridad del personal de tierra y de a bordo, incluyendo la preparación para emergencias relacionadas tanto con la seguridad como con la protección ambiental.

1.2.3. El Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) garantizará: 1) el cumplimiento de normas y regulaciones obligatorias, 2) que se tome en cuenta los códigos aplicables, lineamientos y estándares recomendados por la OMI, las Administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones de la industria marítima.

11.3. Los documentos utilizados para describir e implementar el SGS serán referenciados como el Manual de Gestión de la Seguridad. Esta documentación será mantenida de la manera que la empresa considere más efectiva. Cada buque deberá mantener a bordo toda la documentación relevante a dicho buque.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables:

Regla I/4, p. 1.4: (La empresa garantizará) que la gente de mar que se asigne a cualquiera de sus buques esté familiarizada con sus funciones específicas y con todos los dispositivos, instalaciones, equipo, procedimientos y características del buque que sean pertinentes para desempeñar sus funciones en situaciones normales o de emergencia.

p. 1.5: ...que la dotación del buque puede coordinar sus actividades de manera eficaz en una situación de emergencia y al desempeñar funciones que son vitales para la seguridad o para prevenir o reducir la contaminación.

Modelo Propuesto:

a) Nivel Funcional: se establecerá, documentará y mantendrá un **sistema de gestión de recursos humanos**, plenamente consistente con el sistema de calidad, seguridad y protección ambiental, como medio para asegurar que las **competencias** humanas aplicadas a los diferentes procesos de la empresa se conforman a los requerimientos especificados; especialmente, en el caso de los procesos de a bordo, a los requerimientos especificados en el STCW-95.

b) Nivel Empresarial: se establecerá, documentará y mantendrá un sistema de calidad, seguridad y protección

ambiental como medio para asegurar que el producto se conforma a los requerimientos especificados. Se elaborará un manual de calidad, seguridad y protección ambiental que cubra los requerimientos de las normas ISO 9002 e ISM Code. El manual incluirá o hará referencia a los procedimientos del sistema de calidad y delinearé la estructura de la documentación utilizada en el mismo. Estarán especificados, naturalmente, los procedimientos del sistema de calidad relativos a la **gestión de recursos humanos**.

4.2.2. Procedimientos del Sistema de Calidad: La empresa: a) preparará procedimientos documentados consistentes con los requerimientos de la norma y con lo estipulado en la política de calidad, y b) implementará efectivamente el sistema de calidad y sus procedimientos documentados. El rango y detalle de los procedimientos que forman parte del sistema de calidad dependerán de la complejidad del trabajo, los métodos utilizados, y **las habilidades y adiestramiento requeridos por el personal involucrado** en el desempeño de la actividad. Los procedimientos documentados pueden hacer referencia a instrucciones de trabajo que definan cómo se ejecuta una actividad.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables:

Para cada puesto de trabajo a bordo son aplicables los procedimientos e instrucciones de trabajo representados por las **Normas Mínimas de Competencia** especificadas a lo largo del Convenio, según el tipo de buque, tipo de tráfico, nivel de responsabilidad y funciones para las que está debidamente autorizado a desempeñar (titulado, certificado y refrendado).

Esto incluye las normas mínimas de competencia especificadas así:

Capítulo II: procedimientos e instrucciones de trabajo para el Capitán y la Sección de Puente (operaciones de cubierta).

Capítulo III: procedimientos e instrucciones de trabajo para la Sección de Máquinas (operaciones de máquinas).

Capítulo IV: procedimientos e instrucciones de trabajo para el personal de radiocomunicaciones (operaciones de radiocomunicaciones).

Capítulo V: procedimientos e instrucciones de trabajo para el personal de determinados tipos de buque (buque tanques, pasaje de transbordo rodado) (operaciones especiales para ciertos tipos de buque).

Capítulo VI: procedimientos e instrucciones de trabajo en cuanto a las siguientes operaciones: a) seguridad; b) manejo de embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y botes de rescate rápidos; c) lucha contra

incendios, d) primeros auxilios y cuidados médicos.

Capítulo VIII: procedimientos e instrucciones de trabajo para prevenir la fatiga y organizar las guardias.

Modelo Propuesto:

a) Nivel Funcional: la función de recursos humanos, para cada uno de los procesos de trabajo de la empresa, particularmente los que se desarrollan a bordo y los que se solapan entre a bordo y tierra, en los que se efectúen actividades que puedan afectar la calidad, seguridad y protección ambiental: a) preparará procedimientos documentados para cada puesto de trabajo y para cada actividad que sean consistentes con los requerimientos de las normas mínimas de competencia STCW-95 y con lo estipulado por la política de gestión de recursos humanos, b) vigilará la implementación efectiva de los procedimientos documentados en cada uno de los procesos, actividades, tareas y puestos de trabajo.

Esta labor será realizada en plena coordinación con las restantes funciones organizacionales, particularmente la función de operaciones. Se procurará que todos los procesos de trabajo a bordo y los solapados tierra/a bordo, sean diseñados en plena concordancia con las normas mínimas de competencia establecidas en el STCW-95.

Se documentarán procedimientos e instrucciones de trabajo para: a) diseñar los procesos de trabajo en plena concordancia con la ejecución de funciones humanas; b) diseñar las actividades y tareas de cada proceso de trabajo en plena concordancia con las competencias humanas requeridas, c) definir la responsabilidad de cada puesto de trabajo dentro del universo de procesos, actividades y tareas, d) delimitar la medida en la cual el resultado de cada proceso, actividad y tarea depende de las competencias humanas especificadas, e) gestionar la aplicación de las competencias humanas especificadas (ver 4.2.2.b.).

b) Nivel Empresarial: La empresa, en materia de los procesos de gestión de recursos humanos: a) preparará procedimientos documentados consistentes con los requerimientos de las normas y con lo estipulado en la política de calidad, y b) implementará efectivamente el sistema de calidad y sus procedimientos documentados. El rango y detalle de los procedimientos que forman parte del **sub-sistema de calidad de gestión de recursos humanos** dependerán de la complejidad del trabajo, los métodos utilizados, y las habilidades y adiestramiento requeridos por el personal involucrado en el desempeño de cada actividad, así como de la magnitud de su influencia sobre la calidad, seguridad y protección ambiental del servicio prestado por la empresa. Los procedimientos documentados de gestión de recursos humanos pueden hacer referencia a instrucciones de trabajo que definan cómo se ejecuta una actividad.

Habrá que definir procedimientos e instrucciones de trabajo para: a) selecci3n (externa y planeaci3n sucesoral) y contrataci3n; b) gesti3n del desempeño (planeaci3n, orientaci3n y adiestramiento, evaluaci3n); c) compensaci3n (remuneraci3n, incentivos); y d) gesti3n del desarrollo (valoraci3n de potencial, planeaci3n de carrera).

4.2.3. Planificaci3n de la Calidad: Se definirá y documentará c3mo serán satisfechos los requerimientos específicos para la calidad de productos, proyectos y contratos, tomando en cuenta, según sea aplicable, las siguientes actividades: a) preparaci3n de planes de calidad, b) identificaci3n y adquisici3n de cualesquiera controles, procesos, equipos (incluyendo los de inspecci3n y ensayo), instalaciones, recursos y habilidades que sean necesarios para lograr la calidad requerida, c) asegurar la compatibilidad de los procesos de producci3n, instalaci3n, servicio, inspecci3n y ensayo y la documentaci3n aplicable, d) la actualizaci3n, cuando sea necesario, del control de calidad, t3cnicas de inspecci3n y ensayo, incluyendo el desarrollo de nuevos instrumentos, e) la identificaci3n de cualquier requerimiento de medici3n que involucre capacidades que excedan el estado del arte, con tiempo suficiente para que tales capacidades sean desarrolladas, f) la identificaci3n de verificaciones adecuadas en los estados apropiados durante la realizaci3n del producto, g) la clarificaci3n de los estándares de aceptabilidad para todas las características y requerimientos, incluyendo aquellos que contengan elementos subjetivos, h) la identificaci3n y preparaci3n de registros de calidad.

Vinculaci3n STCW-95:

Estándares Aplicables: todos los cuadros de normas mínimas de competencia incluidos en el cuerpo capitular del Convenio.

Modelo Propuesto:

Definiciones:

Debe aclararse que a efectos del modelo propuesto un **sistema** es un conjunto de procesos, un **proceso** es un conjunto de actividades, y una **actividad** es un conjunto de tareas. Una **tarea** es una ejecuci3n concreta. Un **puesto de trabajo** se define como un conjunto de "binomios tarea-competencia". Por su parte, una **competencia** se define como: "la capacidad manifiesta de un empleado para ejecutar según un estándar establecido las instrucciones de trabajo especificadas en el plan de calidad para su respectivo puesto de trabajo". Es posible introducir esta conceptualizaci3n de las competencias gracias a la detallada sistematizaci3n de las mismas que existe en el STCW-95 para cada puesto de trabajo a bordo; sistematizaci3n que, por otra parte, puede convenientemente orientar la labor de elaboraci3n de las instrucciones de trabajo para las diferentes tareas ejecutadas a bordo (ver 4.2.2.a.).

a) Nivel Funcional: El plan para garantizar la calidad de las competencias humanas aplicadas en los diferentes procesos de la empresa se definirá para cada puesto de trabajo a bordo, especificando en cada uno de ellos: a) procesos de trabajo en los que participa (tiene responsabilidad), b) actividades en las que participa, c) tareas específicas que desempeña, incluyendo las respectivas referencias a las instrucciones de trabajo documentadas para cada tarea; d) competencias mínimas requeridas según los estándares STCW-95, detalladas en matriz de triple entrada (ver 4.4.), incluidas las relativas a aptitud física; e) competencias adicionales requeridas, detalladas en matriz de triple entrada (ver 4.4.), incluida la especificación de los niveles mínimos de experiencia (práctica) en el ejercicio de cada tarea, los motivos personales, los rasgos de carácter, el concepto de sí mismo, y las capacidades cognoscitivas y de conducta (esto es preciso hacerlo dado que el STCW-95 únicamente especifica las competencias que consisten en contenidos de conocimientos técnico-profesionales); f) los criterios y procedimientos para medir la aplicación de las competencias, detallados en matriz de tareas x competencias (**indicadores de transferencia**, ejercicio de la competencia como tal), incluida la especificación de los niveles de desempeño subestándar, niveles de desempeño aceptable y niveles de desempeño superior; g) los criterios y procedimientos para medir los resultados esperados de la aplicación de las competencias (**indicadores de impacto**, resultados de la tarea una vez aplicadas las competencias), detallados en matriz de tareas x resultados, incluida la especificación de los niveles de resultado subestándar, los niveles de resultado aceptable y los niveles de resultado superior.

b) Nivel Empresarial: El **plan de calidad del puesto de trabajo** especificará también: a) criterios y procedimientos para seleccionar a la persona que habrá de aplicar las competencias estipuladas para el puesto de trabajo (**proceso de selección**), incluidos los relacionados con la identificación de las personas dentro de la empresa más aptas para ocupar los puestos de mayor valor añadido (planes de sucesión, sub-proceso de selección interna); b) criterios y procedimientos para designar definitivamente a la persona que habrá de aplicar las competencias estipuladas para el puesto de trabajo, incluidos los procedimientos de familiarización a bordo e inducción al sistema de calidad, seguridad y protección ambiental (**proceso de inducción, ensayo a la entrada y contratación**); c) criterios y procedimientos para planificar (por intervalo temporal, o por cantidad de viajes) los niveles de resultado que se espera de la persona designada en términos de indicadores de impacto, tanto globales para el puesto de trabajo como detallados en matriz de tareas x resultados (**proceso de planificación de resultados esperados**); d) criterios y procedimientos para orientar y adiestrar en su puesto de trabajo

permanentemente a la persona designada durante la ejecución misma de cada tarea, a fin de apoyarle para que logre cumplir con su respectivo plan de resultados esperados (**proceso de orientación y adiestramiento permanente en el puesto de trabajo**); e) criterios y procedimientos para verificar permanentemente la aplicación de las competencias que la persona designada ejerce en su puesto de trabajo en términos de indicadores de transferencia, tanto globales para el puesto de trabajo como detallados en matriz de tareas x competencias (**proceso de evaluación continua de la aplicación de competencias**), a fin de:

e.1) retroalimentar permanentemente a la persona designada, a sus compañeros de equipo de trabajo y a su supervisor inmediato, para que, sobre la marcha misma del desempeño en el puesto de trabajo, y ante la detección de una desviación inaceptable respecto a los estándares establecidos, se tomen las **acciones correctivas inmediatas** (mayor orientación, designación de tutor permanente para una intensificación del adiestramiento en el puesto de trabajo, menor carga de trabajo para garantizar un adecuado nivel de descanso, redistribución de tareas dentro del equipo de trabajo, suspensión temporal de la persona designada, etc.),

e.2) retroalimentar a la función de recursos humanos, para que se analice el comportamiento de las desviaciones detectadas y, en función de los resultados encontrados, se efectúe la correspondiente investigación de causa-efecto, según la cual se tomarán las **acciones correctivas mediatas** (detección de necesidades de consolidación de competencias y concomitante formulación de un **plan correctivo de consolidación de competencias**, que puede consistir en un programa de adiestramiento fuera del puesto de trabajo, la adopción de medidas especiales para el adiestramiento permanente en el puesto de trabajo, etc.; así mismo, el análisis de causa-efecto puede arrojar resultados ajenos al dominio de las competencias, tales como: necesidad de mejorar las condiciones de remuneración y/o motivación, necesidad de mejorar el ambiente de trabajo, necesidad de introducir cambios en los modos de realización de las tareas, necesidad de rediseñar los procesos de trabajo, necesidad de aplicar cabalmente los recursos necesarios para la ejecución de las tareas, etc.), y e.3) recopilar mediciones que alimenten el proceso de remuneración; f) criterios y procedimientos para introducir acciones correctivas y preventivas según deficiencias detectadas durante el proceso de evaluación continua del desempeño (**proceso de mejora continua de la aplicación de competencias**), tal como se expuso en el punto anterior, pero incluyendo una permanente labor de detección de oportunidades de mejora (acciones preventivas) por parte de la función de recursos humanos; g) criterios y procedimientos para evaluar los resultados obtenidos por la persona designada según su respectivo plan de resultados esperados (**proceso de evaluación de resultados**); h) criterios y procedimientos para remunerar a la persona designada, en función de la información

proporcionada por el proceso de evaluación continua de la aplicación de competencias y el proceso de evaluación de resultados (**proceso de remuneración**); i) criterios y procedimientos para: i.1) medir el potencial de desarrollo de la persona designada para ocupar puestos de mayor valor añadido dentro de la empresa, i.2) identificar a la persona designada como candidato apto para el plan de sucesión de los puestos de mayor valor añadido respectivos, i.3) elaborar un plan de carrera para la persona designada en función de su capacidad potencial para adquirir las competencias diferenciadoras de los puestos de destino, i.4) ejecutar el plan de carrera (envío a cursar programas de formación, designación a diferentes puestos de trabajo, asignación de funciones y cometidos especiales, etc.) (**proceso de desarrollo**).

El **plan de calidad del puesto de trabajo**, tal como ha sido descrito (el cual debe elaborarse para cada puesto de trabajo, o familias de puestos de trabajo, debido a que en cada uno habrá especificidades que lo diferencian de los restantes puestos de trabajo), constituye el **plan de gestión de recursos humanos**, que contempla todo lo relacionado con: a) planificación de recursos humanos, b) selección y contratación basadas en competencias (tanto externa como según planeación sucesoral), c) gestión del desempeño basado en competencias (planificación, orientación y adiestramiento, supervisión, control y evaluación), d) remuneración basada en competencias, e) gestión del desarrollo basado en competencias (valoración de potencial, planeación de carrera). Puede elaborarse un **plan maestro de calidad de gestión de recursos humanos**, en el que se especifiquen todos los procesos, procedimientos e instrucciones de trabajo que serán de aplicación común a todos los puestos de trabajo, o se planteen de manera genérica; y luego, para cada puesto de trabajo, elaborar un plan de calidad específico. La figura del plan maestro o general de gestión de recursos humanos es importante, debido a su necesaria vinculación con el plan de calidad de la empresa.

4.3. Revisión de Contrato

Vinculación STCW-95:

Estándares aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: no aplica para el modelo propuesto.

4.3.1. General: Se establecerá y mantendrá procedimientos para revisión de contratos y coordinación de estas actividades.

4.3.2. Revisión: Antes de firmar una factura, contrato u orden (declaración de requerimiento), la misma será

revisada para que la empresa se asegure de que: a) los requerimientos están adecuadamente definidos y documentados, b) sea resuelta cualquier discrepancia entre los requerimientos del contrato u orden y los de la factura, y c) la empresa tiene la capacidad de satisfacer los requerimientos del contrato u orden.

4.3.3. Enmiendas a un contrato: Se identificará cómo hacer una enmienda contractual y transferirla correctamente a las funciones correspondientes en la organización de la empresa.

4.3.4. Registros: Se mantendrán registros de las revisiones de contrato (ver 4.16.).

4.4. Control de Diseño: No aplica para la norma ISO 9002.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: de acuerdo al modelo propuesto por el autor, que se centra en el **proceso de gestión de recursos humanos**, si aplica el “control de diseño”. Esta cláusula (incluida en la norma ISO 9001) se refiere al diseño del producto, que para el caso del proceso de gestión de recursos humanos, el autor define como: “la aplicación, dentro de los diferentes procesos de la empresa, de las competencias humanas requeridas de acuerdo a las especificaciones establecidas para cada tarea”. Por lo tanto, el “diseño de las competencias” debe sujetarse a control. Dicho diseño se vincula estrechamente, como es natural, con el concomitante diseño de las tareas en las que aplica la competencia en cuestión. Existe un diseño estándar para los puestos de trabajo a bordo (definidos como un conjunto de “binomios tarea-competencia”, ver 4.2.3.), que consiste en todas las especificaciones, para cada función, establecidas en las normas mínimas de competencia del STCW-95. Ese “diseño estándar” de las competencias debe complementarse y hacerse plenamente consistente con los procedimientos e instrucciones de trabajo que se definan para cada tarea, según la competencia y nivel de responsabilidad (ver 4.2.3.). Una tarea a bordo requiere normalmente la participación de varios individuos y puede requerir también la aplicación de diferentes competencias; se forma así una **matriz de triple entrada:** tarea x competencia x nivel de responsabilidad. La matriz de triple entrada constituye un formato útil para organizar la labor de elaboración de las instrucciones de trabajo para cada tarea dentro de un proceso de trabajo. Mediante la medición de los “parámetros de diseño” (características de calidad de las competencias - instrucciones de trabajo), se facilita la mejora continua de los procesos de trabajo de la empresa. El control de diseño tiene como propósito evaluar si la especificaciones de diseño son adecuadas para lograr los **objetivos establecidos por la política** de calidad, seguridad, y protección ambiental de la empresa (ver 4.1.1.).

4.5. Control de Documentación y Datos

4.5.1. General: Se establecerá y mantendrá procedimientos documentados para controlar todos los documentos y datos, impresos y/o electrónicos, que se relacionen con los requerimientos de la norma, los de documentos de origen externo -como estándares- y las especificaciones del cliente.

Vinculación ISM Code:

11.1. La empresa establecerá y mantendrá procedimientos para controlar todos los documentos y datos relevantes del SGS.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables:

Regla I/14, p. 1.3: (La empresa deberá garantizar) que la documentación y los datos pertinentes de toda la gente de mar empleada a bordo de sus buques se conservan y están fácilmente disponibles, incluida, por ejemplo, la relativa a su experiencia, formación, aptitud física y competencia para desempeñar las funciones que le han sido asignadas.

Regla I/11, p. 5: al objeto de actualizar los conocimientos de los capitanes, de los oficiales y radiooperadores, cada Administración hará que en los buques con derecho a enarbolar su pabellón se encuentren disponibles los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones nacionales e internacionales sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

Modelo Propuesto: el sistema de control de emisión y modificaciones a la documentación para el caso de todos los documentos y datos requeridos por el sistema de gestión de recursos humanos, será el mismo que la empresa establezca para el control de la documentación del sistema de calidad en general. Naturalmente, debido a la especificidad funcional, la ejecución de los controles que se estipule estará a cargo del personal de recursos humanos, en relación a los documentos y datos relativos a los procesos de gestión de recursos humanos (ver 4.2.3.). Buena parte de la documentación y datos pertinentes al proceso de aplicación de competencias humanas (gestión de recursos humanos) deberán ser llevados por el personal adscrito a las diferentes funciones empresariales, particularmente a la función de operaciones (registros de desempeño a bordo, de adiestramiento a bordo, de acciones correctivas tomadas a bordo, etc.).

4.5.2. Emisión y aprobación de documentos y datos: Antes de ser emitidos, los documentos y datos serán revisados y aprobados por personal autorizado. Para prevenir el uso de documentos inválidos u obsoletos se

mantendrá un registro maestro de todos, identificando el estado de revisión actual. Este control garantizará que: a) los documentos necesarios están disponibles en todos los lugares donde se desempeñen operaciones esenciales para el funcionamiento efectivo del sistema de calidad, b) se elimina con prontitud o se evita la utilización de los documentos inválidos y/u obsoletos, c) se identifica inequívocamente todos los documentos obsoletos que se conservan por motivos legales y/o preservación del conocimiento.

Vinculación ISM Code:

11.2.3. La empresa se asegurará de que los documentos obsoletos sean prontamente eliminados.

11.2.1. La empresa se asegurará de que los documentos válidos estén disponibles en todos los lugares relevantes.

6.6. La empresa deberá establecer procedimientos por los cuales el personal de a bordo reciba información relevante sobre el SGS, en un lenguaje de trabajo o lenguajes que sean comprensibles para el mismo.

4.5.3. Cambios en documentos y datos: Los cambios en documentos y datos serán revisados y aprobados por las mismas funciones organizacionales que efectuaron la revisión y aprobación original, a menos que específicamente se designe a otras instancias. Las instancias designadas tendrán acceso a la información antecedente pertinente en la que basarán la revisión y aprobación. Si es práctico, se identificará en el documento la naturaleza del cambio efectuado y las apropiadas enmiendas.

Vinculación ISM Code:

11.2.2. La empresa se asegurará de que los cambios a los documentos sean revisados y aprobados por personal autorizado.

4.6. Compras

4.6.1. General: Se establecerá y mantendrá procedimientos documentados para asegurar que el producto comprado (ver 3.1.) es conforme con los requerimientos especificados.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: en la gestión de recursos humanos, conforme al modelo gerencial propuesto, se presentan dos casos genéricos en los que aplica el control de la conformidad del producto comprado:

1) Cabe controlar la conformidad del “producto a la entrada” adquirido por la función de recursos humanos; el

referido “producto” es el recurso humano que se contrata para que aplique sus competencias en un determinado puesto de trabajo. Los procedimientos para verificar la conformidad de ese producto adquirido por la empresa son los mismos que se formulan para el proceso de selección y el proceso de inducción, ensayo a la entrada y contratación (ver 4.2.3.), pues la misión de ambos procesos es garantizar el suministro oportuno de las competencias humanas requeridas por la empresa, que satisfagan los requerimientos establecidos (calidad de las competencias).

2) Cabe controlar la conformidad del “producto recibido” en el caso de contratación de centros de formación, directa o indirectamente, para las decisiones de gestión de recursos humanos relativas al desarrollo del personal ya designado a sus puestos de trabajo. La empresa puede enviar a un empleado a participar en un programa de formación, a hacer un curso de actualización o a recibir adiestramiento de diversa naturaleza (cursillos, seminarios, grupos de encuentro, etc.), dependiendo de la competencia o competencias (conductas, actitudes, motivos, etc.) que está previsto desarrollar y/o consolidar en el empleado según su respectivo plan de carrera o de acuerdo a la adopción de acciones correctivas mediatas (ver 4.2.3.). En tal sentido, la función de recursos humanos debe definir procedimientos e instrucciones de trabajo, según sea conveniente, para verificar el resultado de las acciones de formación emprendidas. Cuando se envía al empleado a una acción de formación en un centro de formación externo a la empresa, dicha verificación consiste en determinar si el “producto recibido” satisface los requerimientos estipulados para la acción de formación (mejora de la aplicación de competencias en el puesto de trabajo, adquisición de nuevas competencias relacionadas con el plan de carrera, etc.). Una herramienta útil para controlar la calidad de la formación recibida es elaborar el denominado **pliego de condiciones**, en el cual se especifican con precisión (en base a indicadores medibles) las competencias que debe exhibir el empleado una vez culminada la acción de formación. Aparte de revisar los resultados de las evaluaciones durante el proceso de formación (calificaciones obtenidas, resultados concretos demostrados en el proceso de enseñanza-aprendizaje, etc.), la empresa deberá establecer un margen de tiempo para que el empleado comience a aplicar las nuevas competencias, una vez transcurrido el cual acometerá una evaluación de competencias en el puesto de trabajo (según **indicadores de transferencia**), así como una evaluación de los resultados obtenidos en el desempeño en el puesto de trabajo (**indicadores de impacto**). En función de esas mediciones, se analiza la conformidad del “producto recibido” (nuevas competencias) con relación a los requerimientos establecidos (pliego de condiciones).

4.6.2. Evaluación de subcontratistas: La empresa: a) evaluará y seleccionará sub-contratistas según su

capacidad para satisfacer los requerimientos estipulados en el sub-contrato, incluyendo el sistema de calidad y cualquier requerimientos específico para el aseguramiento de la calidad; b) definirá el tipo y extensión de los controles ejercidos por la empresa sobre los sub-contratistas, lo cual dependerá del tipo de producto, el impacto del producto sub-contratado sobre la calidad final del producto y, cuando sea aplicable, sobre los informes de auditoría de calidad y/o registros de calidad de la capacidad y desempeño previamente demostrados de los sub-contratistas; c) establecerá y mantendrá registros de calidad de los sub-contratistas aceptables (ver 4.16.).

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: La base de datos establecida para los procesos de selección, e inducción, ensayo a la entrada y contratación (ver 4.2.3.) permite tomar decisiones respecto a la calidad del empleado seleccionado (“producto a la entrada”).

En el caso de sub-contratistas para acciones de formación (centros de formación externos a la empresa), se debe establecer un procedimiento para clasificar la “calidad de prestación de servicio del sub-contratista”, para lo cual se mantendrá el correspondiente registro o expediente de cada sub-contratista, en el que se indicará: a) récord de los empleados enviados a acciones de formación en ese sub-contratista, con los pliegos de condiciones correspondientes y los resultados de las mediciones de indicadores de transferencia e indicadores de impacto, b) resultado evaluativo de la calidad de la acción de formación en cada caso, c) clasificación del sub-contratista en una escala de “calidad de servicio”, d) recomendaciones formuladas al sub-contratista para que mejore su calidad de servicio conforme a las premisas de la empresa. Adicionalmente, en virtud de la exigencia que establece el STCW-95 en relación a la implantación de un sistema de calidad para sub-contratistas de formación, dentro del rango de aplicación del Convenio, la función de recursos humanos de la empresa deberá establecer procedimientos para acometer, según proceda, auditorías al sistema de calidad del sub-contratista, particularmente en los casos en que dicho sub-contratista no disponga de una certificación de calidad reconocida y/o en el caso de nuevos sub-contratistas a ser incluidos en el listado de sub-contratistas de la empresa.

4.6.3. Datos para compras: Los documentos de compra contendrán datos que describan con claridad el producto ordenado, incluyendo, donde aplique: a) el tipo, clase, grado u otra identificación precisa; b) el título u otra identificación positiva, y la emisión aplicable de especificaciones, directrices, requerimientos de procesamiento, instrucciones de inspección y otros datos técnicos relevantes, incluyendo requerimientos para la aprobación o cualificación del producto, procedimientos, equipos de procesamiento y personal; c) el título,

número y emisión del estándar del sistema de calidad a ser aplicado. La empresa revisará y aprobará los documentos de compra antes de ser emitidos, para asegurar el adecuado cumplimiento de los requerimientos especificados.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: los datos para “compras” se establecerán en los respectivos formatos del proceso de selección, formatos del proceso de inducción, ensayo a la entrada y contratación, formatos de seguimiento a acciones correctivas mediatas, formatos de auditoría de calidad del sub-contratista, etc. (ver 4.6.1. y 4.6.2.).

4.6.4. Verificación del producto comprado:

4.6.4.1. Verificación del proveedor bajo las premisas del sub-contratista: Cuando la empresa se proponga verificar el producto comprado, bajo las premisas de los sub-contratistas, especificará en los documentos de compra los arreglos para dicha verificación y el método de aceptación del producto.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: ver 4.6.2. y 4.6.1.

Las premisas del sub-contratista deben quedar claramente incluidas en el pliego de condiciones. Para cada requerimiento demandado por la empresa, el sub-contratista debe evaluar su propia capacidad para cumplirlo e indicar en qué medida va a cumplirlo. Esa información sirve luego de base para juzgar la calidad de prestación del servicio ofrecido por el sub-contratista, tanto en relación a los requerimientos de la empresa como en relación a las premisas de cumplimiento del sub-contratista, ambos reflejados en el pliego de condiciones. Para no recargar el sistema de documentación, no es necesario establecer un documento aparte para asentar el compromiso del sub-contratista en cuanto al cumplimiento de sus propias premisas, esto puede hacerse directamente en el pliego de condiciones.

4.6.4.2. Verificación del producto sub-contratado por parte del cliente: Cuando lo especifique el contrato, el cliente de la empresa o su representante tendrá el derecho de verificar, bajo las premisas del sub-contratista, que el producto sub-contratado es conforme con los requerimientos especificados. Esta verificación no podrá ser utilizada por la empresa como evidencia de un efectivo control de calidad por parte del sub-contratista. Tampoco absolverá a la empresa de su responsabilidad para suministrar un producto aceptable, ni impedirá un posterior

rechazo por parte del cliente.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: no aplica.

4.7. Control de Productos Suministrados por el Cliente: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para el control de la verificación, almacenaje y mantenimiento de los productos suministrados por el cliente para su incorporación dentro de los productos finales o para actividades relacionadas. Cualquiera de estos productos que se pierda, dañe o no sea en cualquier caso utilizable, será registrado y reportado al cliente (ver 4.16.). La verificación por parte de la empresa no absuelve al cliente de su responsabilidad para proveer productos aceptables.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: no aplica.

4.8. Identificación y Seguimiento del Producto: Donde sea apropiado, la empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para identificar el producto, por medios adecuados, desde su recepción y durante todos los estados de producción, despacho e instalación. Donde, y en la medida en que, el seguimiento sea un requerimiento especificado, la empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para la inequívoca identificación de cada producto individual o lote de productos. Esta identificación será registrada (ver 4.16.).

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: será preciso llevar varios registros de seguimiento del producto dentro del sistema de gestión de recursos humanos, entre otros posibles: a) historial de puestos ocupados por cada empleado, b) historial de desempeño de cada empleado tanto en aplicación de competencias como en cumplimiento de los planes de resultados esperados (ver 4.2.3.), c) estado de potencial para planes de sucesión, d) estado dentro del plan de carrera, etc.

4.9. Control de Procesos: La empresa identificará y planificará los procesos de producción, instalación y

servicio que afecten directamente a la calidad, y se asegurará de que estos procesos se ejecuten bajo condiciones controladas, incluyendo las siguientes: a) procedimientos documentados que definan las formas de producción, instalación y servicio, cuando la ausencia de los mismos pueda afectar adversamente a la calidad; b) uso de equipos adecuados para la producción, instalación y servicio, y un adecuado ambiente de trabajo; c) cumplimiento con los estándares/códigos de referencia, planes de calidad y/o procedimientos documentados; d) monitoreo y control de los parámetros adecuados del proceso y las características del producto; e) la aprobación de los procesos y equipos, según sea apropiado; f) **criterios respecto a las destrezas**, los cuales serán estipulados de la manera más clara y práctica (por ejemplo, estándares escritos, ejemplos o ilustraciones representativas); g) mantenimiento adecuado de los equipos para asegurar la continua capacidad el proceso. Cuando los resultados de los procesos no pueden ser completamente verificados por una posterior inspección y ensayo del producto y donde, por ejemplo, las deficiencias de procesamiento se hagan evidentes sólo después de que el producto está en uso, los procesos serán ejecutados por **operarios calificados** y/o requerirán el continuo monitoreo y control de sus parámetros, para asegurar que los requerimientos especificados se cumplen. Los requerimientos sobre cualquier calificación de las operaciones del proceso, incluyendo equipo y **personal asociado** (ver 4.18.) serán especificados. Se mantendrán registros de los procesos calificados (especiales), equipos y personal (ver 4.16.).

Vinculación ISM Code:

7. Desarrollo de Planes para las Operaciones del Buque: la empresa establecerá procedimientos para la preparación de planes e instrucciones para las operaciones clave del buque concernientes a la seguridad del mismo y a la prevención de la contaminación. Las diversas tareas involucradas deberán definirse y ser asignadas a personal calificado.

10.1. La empresa establecerá procedimientos para garantizar que el buque es mantenido de conformidad con lo estipulado por las normas y regulaciones relevantes y por cualesquiera requerimientos adicionales que pueda establecer la empresa.

10.4. Las inspecciones mencionadas en 10.2. así como las mediciones referidas en 10.3. deberán estar integradas dentro de la rutina de mantenimiento operacional del buque.

10.2.1. Para satisfacer los requerimientos de mantenimiento, la empresa garantizará que: 1) se efectúan inspecciones a intervalos apropiados, 2) se reporta cualquier no conformidad, con su posible causa, si es conocida, 3) se toma la apropiada acción correctiva, 4) se mantienen registros de estas actividades.

8. Preparación para Emergencias:

8.1. La empresa establecerá procedimientos para identificar, describir y responder a situaciones del buque de emergencia potencial.

8.2. La empresa establecerá programas para simulacros y ejercicios de preparación para las acciones de emergencia.

8.3. El SGS proveerá medidas para garantizar que la organización de la empresa puede responder en cualquier momento a los riesgos, accidentes y situaciones de emergencia que involucren al buque.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables:

Regla I/6, p. 1.2.: Cada Parte garantizará que los responsables de la formación y de la evaluación de la competencia de la gente de mar, según lo prescrito en el Convenio, están debidamente cualificados conforme a las disposiciones de la sección A-I/6 para el tipo y nivel correspondientes de formación o de evaluación.

Regla I/8, p. 1.1.: Cada Parte se asegurará de que de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/8 del Código de Formación, todas las actividades de formación, evaluación de la competencia, titulación, refrendo y revalidación, realizadas bajo su autoridad por organizaciones o entidades no gubernamentales, se supervisan y verifican en todo momento, en el marco de un sistema de normas de calidad, para la consecución de los objetivos que se hayan determinado, incluidos los relativos a la cualificación y experiencia de los instructores y evaluadores.

Modelo Propuesto: todos los procesos especificados en el Plan de Gestión de Recursos Humanos (ver 4.2.3.), así como los procedimientos e instrucciones de trabajo relativos al desempeño de las normas mínimas de competencia especificadas en el Convenio (ver 4.2.2.), deberán someterse a control, cuyo propósito es evaluar si el producto (competencias aplicadas en el puesto de trabajo) cumple con las **especificaciones de diseño** (ver 4.4.). Los dos estándares del Convenio enunciados anteriormente aluden exclusivamente al control de calidad de procesos de formación y evaluación de competencias. Cabe acotar, sin embargo, que la empresa puede acometer directamente ciertos procesos de formación de los contemplados por el Convenio (sobre todo en lo que atañe a familiarización de seguridad, actualización, etc.); pero más importante, debe acometer una permanente **evaluación de competencias**, en el marco del **proceso de gestión del desempeño** (ver 4.2.2.).

4.10. Inspección y Ensayo

4.10.1. General: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para las actividades de inspección y ensayo, a fin de verificar que los requerimientos especificados para el producto se cumplen. La requerida inspección y ensayo, y los registros a ser llevados, se detallarán en el plan de calidad o en procedimientos documentados.

Vinculación ISM Code:

10.3. La empresa establecerá procedimientos en su SGS para identificar los equipos y sistemas técnicos cuya imprevista falla operacional pueda resultar en situaciones de riesgo. El SGS estipulará medidas específicas destinadas a promover la confiabilidad de dichos equipos y sistemas. Estas medidas deberán incluir la comprobación regular del estado de funcionamiento de los dispositivos, equipos y sistemas técnicos que no se utilizan continuamente.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: aplicaría aquí todo lo concerniente a las técnicas, métodos y procedimientos utilizados para evaluar las competencias del personal de a bordo, en el marco del proceso de gestión del desempeño (ver 4.2.2.). Téngase en mente que en el modelo gerencial sugerido por el autor de este estudio el “producto” del **proceso de gestión de recursos humanos** se define como “la aplicación, dentro de los diferentes procesos de la empresa, de las competencias humanas requeridas de acuerdo a las especificaciones establecidas para cada puesto de trabajo”. En tal sentido, hay que efectuar mediciones y ensayos a dicho “producto” de manera continua a lo largo del proceso (proceso de evaluación de la aplicación de competencias, ver 4.2.3.).

4.10.2. Inspección y ensayo a la recepción

4.10.2.1.: La empresa se asegurará de que un producto entrante no se utiliza o procesa (excepto en las circunstancias descritas en 4.10.2.3.) hasta que haya sido inspeccionado, o en cualquier caso verificado como conforme con los requerimientos especificados. Esta verificación será acorde al plan de calidad y/o procedimientos documentados.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: La inspección y ensayo de recepción aplica para el caso del personal nuevo designado para desempeñar un puesto de trabajo (tanto si se trata de un candidato externo a la empresa, como si procede del

interior de la empresa a través de un plan de sucesión dado). A grandes rasgos, esta inspección y ensayo de recepción deberá efectuarse a través del siguiente esquema: a) selección, b) inducción al candidato de familiarización con la empresa, familiarización a bordo, familiarización con el sistema de gestión de calidad, seguridad y protección ambiental, familiarización con el puesto de trabajo asignado, etc., c) margen de espera (período de prueba) para que el candidato aplique sus competencias al puesto de trabajo asignado, d) evaluación de la aplicación de competencias al final del período de prueba (ensayo a la entrada o de recepción).

Dependiendo de los resultados del ensayo a la entrada, podrán tomarse las siguientes decisiones genéricas: a) designación (contratación) definitiva del candidato para aplicar las competencias en el puesto de trabajo asignado, sin observaciones; b) igual que el punto anterior, pero con plan de consolidación de competencias anexo (ver 4.2.3.), c) rechazo (no contratación) del candidato.

4.10.2.2.: Al determinar la cantidad y naturaleza de la inspección en recepción, se tomará en cuenta la cantidad de control ejercido bajo las premisas del sub-contratista y la evidencia de conformidad que proporcione.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: como parte del proceso de selección, sin que por ello se suprima lo especificado en 4.10.2.1., se tomará en cuenta las siguientes evidencias de conformidad proporcionadas por el aspirante o candidato para el puesto de trabajo: a) verificación del título, b) verificación de los certificados médicos, c) verificación del tiempo de servicio, d) verificación del tiempo distanciado del servicio a bordo (según la regla I/11 del STCW-95), e) verificación de la certificación de calidad reconocida de la institución donde recibió formación, f) aplicación de entrevistas, cuestionarios, pruebas, etc.

4.10.2.3.: Cuando un producto entrante sea utilizado para propósitos de producción urgente, antes de su verificación, será positivamente identificado y registrado (ver 4.16.), a fin de permitir su inmediata ubicación y reemplazo, en caso de no conformidad con los requerimientos especificados.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: no se permitirá esta excepción, en ningún caso ni circunstancia, para los niveles de responsabilidad de gestión y operacional a bordo. La función de recursos humanos deberá establecer

procedimientos documentados para permitir la excepción prevista en esta cláusula en los casos de extrema urgencia y cuando se trate únicamente de personal con nivel de responsabilidad de apoyo (marineros).

4.10.3. Inspección y ensayo durante proceso: La empresa: a) inspeccionará y probará el producto según sea requerido por el plan de calidad y/o procedimientos documentados; b) retendrá el producto hasta que la inspección y pruebas requeridas sean completadas o los reportes necesarios hayan sido recibidos y verificados, excepto cuando el producto se utilice bajo procedimientos de retiro-positivo (ver 4.10.2.3.). La utilización bajo procedimientos de retiro-positivo no exime de las actividades indicadas en 4.10.3.a.

Vinculación ISM Code:

10.2.1. Para satisfacer los requerimientos de mantenimiento del buque, la empresa se asegurará de que se lleven a cabo inspecciones a intervalos apropiados.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: ver 4.2.3. (proceso de evaluación continua de la aplicación de competencias).

4.10.4. Inspección y ensayo final: La empresa efectuará todas las inspecciones y ensayos finales según el plan de calidad y/o procedimientos documentados, para completar la evidencia de conformidad del producto final a los requerimientos especificados. El plan de calidad y/o procedimientos documentados para la inspección y ensayo final requerirán que todas las inspecciones y ensayos, incluidos los de recepción y procesamiento, se hayan efectuado y sus resultados satisfagan los requerimientos especificados. Ningún producto será despachado hasta que todas las actividades especificadas en el plan de calidad y/o procedimientos documentados se completen satisfactoriamente y los datos y documentos asociados estén disponibles y autorizados.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: El producto del proceso de gestión de recursos humanos no tiene un estado final, es siempre un producto en proceso, desde dos ángulos: a) proceso de aplicación de competencias humanas en los diferentes procesos de la empresa, particularmente los que se ejecutan a bordo y los que se solapan entre tierra y a bordo, y b) proceso de adquisición, consolidación y perfeccionamiento continuo de las competencias humanas. En tal sentido, no aplica la cláusula de inspección y ensayo final.

4.10.5. Registros de inspección y ensayo: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos

documentados para proporcionar evidencia de que el producto ha sido inspeccionado y/o probado. Estos registros mostrarán claramente si el producto ha pasado o fallado las inspecciones y/o ensayos de acuerdo a definidos criterios de aceptación. Donde el producto falle en cualquier inspección y/o ensayo, se aplicarán los procedimientos para el control de no conformidades (ver 4.13.). Los registros identificarán la autoridad de inspección responsable por la aprobación del producto (ver 4.16.).

Vinculación ISM Code:

10.2.4. Para satisfacer los requerimientos de mantenimiento del buque, la empresa se asegurará de que se mantengan registros de las actividades de inspección realizadas, reportes de no conformidades y sus causas, y las acciones correctivas tomadas.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: aplican aquí todos los registros de calidad relacionados con la inspección y ensayo a la entrada y la evaluación continua de la aplicación de competencias (ver 4.10.2.1., 4.10.2.2. y 4.2.3.).

4.11. Control de Equipos de Inspección, Medición y Ensayo

4.11.1. General: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para controlar, calibrar y mantener los equipos de inspección, medición y ensayo (incluyendo el software para pruebas), utilizados por la empresa para demostrar la conformidad del producto a los requerimientos especificados. Estos equipos se utilizarán con pleno conocimiento del margen de confianza de la medición, y éste será consistente con la capacidad de medición requerida.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: la función de recursos humanos deberá establecer procedimientos para construir, validar, aplicar, normalizar y estandarizar instrumentos y procedimientos de evaluación de desempeño basado en competencias. La gama de instrumentos dependerá de la gama de indicadores de transferencia e indicadores de impacto que se utilicen. Las mediciones siempre se harán contra una norma de referencia establecida en el respectivo plan de calidad para el puesto de trabajo (ver 4.2.3.). Debe procurarse el perfeccionamiento continuo de los instrumentos y técnicas de medición de la conducta manifiesta en el puesto de trabajo, recurriendo, en la medida de lo posible, a las modernas tecnologías, tales como el uso de paquetes de simulación por computadora

a bordo. También debe hacerse particular énfasis al aspecto relativo a costos de los procedimientos de medición (en especial los que se utilicen en el proceso de evaluación continua de la aplicación de las competencias, ver 4.2.3.), así como en relación a la factibilidad de aplicación en tiempo real, a fin de que la medición no afecte negativamente la calidad, seguridad o protección ambiental (por ocupar excesivo tiempo y/o demandar excesiva atención de parte del personal que desempeña responsabilidades a bordo). Pese a las dificultades de medición, la empresa no escatimará esfuerzos de investigación y desarrollo para asegurar el cumplimiento de los requerimientos de inspección y ensayo a la entrada, así como de evaluación continua de la aplicación de competencias y evaluación de resultados (ver 4.2.3.), pues si esto no se realiza, con un nivel de validez científicamente aceptable, es imposible integrar la gestión de recursos humanos al sistema de gestión de calidad de la empresa. La medición válida es consustancial a todo sistema de calidad.

4.11.2. Procedimiento de control: La empresa: a) determinará las mediciones a realizar y la precisión requerida, y seleccionará los equipos adecuados; b) identificará todos los equipos de inspección, medición y ensayo que puedan afectar la calidad del producto, los calibrará y ajustará a intervalos preestablecidos o antes de su utilización, conforme a estándares reconocidos, o mediante bases de calibración documentadas; c) definirá los procesos empleados para la calibración; d) identificará los equipos con un indicador adecuado o registro aprobado de identificación para mostrar su estado de calibración; e) mantendrá registros de calibración de los equipos (ver 4.16.); f) evaluará y documentará la validez de los resultados de inspecciones y ensayos anteriores, cuando se detecte que los equipos están fuera de calibración; g) se asegurará que las condiciones ambientales son adecuadas para la calibración, inspecciones, mediciones y ensayos realizados; h) se asegurará de que el manejo, conservación y almacenamiento de los equipos sean tales que se mantenga su precisión; i) salvaguardará los equipos de cualquier ajuste que pueda invalidar su calibración.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: ver 4.11.1.

4.12. Estado de Inspección y Ensayo: El estado de inspección y ensayo del producto será identificado por medios adecuados, lo cual indicará su conformidad o no conformidad respecto a la inspección y ensayos efectuados. La identificación del estado de inspección y ensayo se mantendrá a lo largo de la producción, instalación y servicio, según sea definido por el plan de calidad y/o procedimientos documentados; a fin de garantizar que sólo los productos que han pasado las inspecciones y ensayos establecidos (o se han utilizado

bajo una concesión autorizada, ver 4.13.2.) sean despachados, usados o instalados.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: el estado de inspección y ensayo estará asentado de manera actualizada en todos los registros de calidad respectivos (ver 4.10.5.).

4.13. Control de Productos No Conformes

4.13.1. General: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para precaverse de utilizar o instalar cualquier producto no conforme. Este control proporcionará identificación, documentación, evaluación, segregación (cuando aplique), disposición del producto no conforme, y notificación a las funciones organizacionales concernientes.

Vinculación ISM Code:

9.1. El SGS incluirá procedimientos que garanticen que las no conformidades, accidentes y situaciones riesgosas se reportan a la empresa, y son investigados y analizados con el objetivo de mejorar la seguridad y la prevención de la contaminación.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: la conformidad de las competencias aplicadas en los diferentes procesos de la empresa se monitoreará continuamente (ver 4.2.3., proceso de evaluación continua de la aplicación de competencias) a fin de evitar que se apliquen competencias no conformes, mediante la toma de acciones correctivas inmediatas y mediatas (ver 4.2.3.). Así mismo, el proceso de selección y el proceso de inducción, ensayo a la entrada y contratación constituyen mecanismos de control para impedir que se apliquen competencias no conformes en los diferentes puesto de trabajo.

Ver 4.6., 4.10. y 4.2.3.

4.13.2. Revisión y disposición de productos no conformes: La responsabilidad para revisar y la autoridad para disponer de productos no conformes deberán definirse. Los productos no conformes serán revisados de acuerdo a procedimientos documentados, y podrán ser: a) reprocesados para satisfacer los requerimientos establecidos; b) aceptados con o sin reparación, por concesión; c) recalificados para aplicaciones alternativas; o

d) rechazados o eliminados Cuando sea requerido por el contrato, la proposición de usar un producto reparado (ver 4.13.2.b.) no conforme con los requerimientos especificados será reportado al cliente o su representante para concesión. La descripción de las no conformidades que han sido aceptadas, y sus reparaciones, serán registradas para denotar su condición actual (ver 4.16.). Un producto reparado y/o reprocesado será reinspeccionado de acuerdo con el plan de calidad y/o procedimientos documentados.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: Ver 4.10.2.1. y 4.2.3.

4.14. Acción Correctiva y Preventiva

Vinculación ISM Code:

9.2. La empresa deberá establecer procedimientos para la implementación de acciones correctivas.

4.14.1. General: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para implementar acciones correctivas y preventivas. Cualquier acción correctiva o preventiva para eliminar las causas de no conformidades actuales o potenciales será tomada en una medida apropiada a la magnitud de los problemas y de los riesgos encontrados. Se implementará y registrará cualquier cambio a los procedimientos documentados que resulte de acciones correctivas o preventivas.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: Ver 4.2.3.

4.14.2. Acción correctiva: Los procedimientos para acción correctiva incluirán: a) el efectivo manejo de los reclamos del cliente y reportes de las no conformidades del producto; b) la investigación de la causa de no conformidades relativas al producto, proceso y sistema de calidad, y el registro de los resultados de la misma (ver 4.16.); c) determinación de la acción correctiva necesaria para eliminar la causa de no conformidades; d) aplicación de controles para asegurar que se tome la acción correctiva y que la misma sea efectiva.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: Ver 4.2.3.

4.14.3. Acción preventiva: Los procedimientos para acción preventiva incluirán: a) el uso de apropiadas fuentes de información, tales como procesos y operaciones de trabajo que puedan afectar la calidad del producto, concesiones, resultados de auditorías, registros de calidad, reportes de servicio y reclamos del cliente, para detectar, analizar y eliminar las causas potenciales de no conformidades; b) determinación de los pasos necesarios para encargarse de cualquier problema que amerite acción preventiva; c) iniciar la acción preventiva y aplicar los controles que aseguren su efectividad; d) asegurar que la información relevante sobre acciones preventivas se somete a revisión por parte de la gerencia (ver 4.1.3.).

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables:

Regla I/11, p. 1.1: todo capitán, oficial y radiooperador que posean un título expedido o reconocido en virtud de un capítulo del Convenio distinto de su capítulo VI y que estén prestando servicio embarcados o se propongan volver a hacerlo tras un período de permanencia en tierra, habrán de demostrar a intervalos regulares que no excedan de cinco años que siguen reuniendo las condiciones necesarias para prestar servicio a bordo a saber: 1) aptitud física, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/9, 2) la debida competencia profesional, conforme a lo prescrito en la sección A-I/11 del Código de Formación.

Modelo Propuesto: Ver 4.2.3.

4.15. Manejo, Almacenamiento, Empaque, Conservación y Despacho

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: no aplica.

4.15.1. General: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para el manejo, almacenamiento, empaque, conservación y despacho del producto.

4.15.2. Manejo: La empresa proporcionará métodos para el manejo del producto que prevengan su daño o deterioro.

4.15.3. Almacenamiento: La empresa utilizará espacios de almacenamiento designados o almacenes para prevenir el daño o deterioro de productos, pendientes de uso o entregados. Se estipulará métodos apropiados para recibir y despachar desde esos espacios. A fin de detectar el deterioro, la condición del producto

almacenado se evaluará a intervalos apropiados.

4.15.4. Empaque: La empresa controlará los procesos del empaque, embalaje y marcaje (incluyendo los materiales utilizados), en la medida que sea necesario para asegurar la conformación con los requerimientos especificados.

4.15.5. Conservación: La empresa aplicará métodos apropiados para la conservación y segregación de productos, mientras se encuentren bajo su control.

4.15.6. Despacho: La empresa dispondrá lo necesario para la protección de la calidad del producto después de la inspección y ensayo final. Cuando se especifique en el contrato, esta protección se extenderá para incluir el transporte hasta el lugar de destino.

4.16. Control de Registros de Calidad: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para la identificación, compilación, clasificación, acceso, llenado, archivo, mantenimiento y disposición de los registros de calidad. Estos serán mantenidos para demostrar la conformidad con los requerimientos especificados y la operación efectiva del sistema de calidad. Los registros pertinentes de calidad del sub-contratista serán un elemento de estos datos. Todos los registros de calidad serán legibles y estarán archivados y listos para ser consultados, así como contenidos en dispositivos que prevengan su daño, deterioro o pérdida. Se establecerán y registrarán los lapsos de retención de los registros. Cuando esté acordado en el contrato, los registros de calidad estarán disponibles para su evaluación por parte del cliente o su representante, durante el período acordado. Los registros podrán llevarse por cualquier medio impreso o electrónico.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: de acuerdo al modelo gerencial propuesto, se requiere un conjunto de **registros de calidad** para demostrar la conformidad con los requerimientos especificados y para garantizar la operación efectiva del sistema de gestión de recursos humanos. A lo largo de las cláusulas anteriores se han comentado los diferentes registros requeridos.

4.17. Auditorías Internas de Calidad: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para planificar e implementar auditorías internas de calidad, a fin de verificar si las actividades de calidad y sus respectivos resultados cumplen con los arreglos planeados, y para determinar la efectividad del sistema de calidad. Estas auditorías se programarán en base al estatus e importancia de cada actividad a ser auditada, y las

realizará personal que sea independiente de quienes tienen la responsabilidad directa por la actividad auditada. Los resultados de las auditorías serán registrados (ver 4.16.) y se harán conocer al personal responsable en el área auditada. El personal gerencial responsable del área auditada deberá tomar oportunamente las acciones correctivas sobre las deficiencias encontradas durante la auditoría. Las subsiguientes actividades de auditoría verificarán y registrarán la implementación y efectividad de las acciones correctivas tomadas (ver 4.16.). Los resultados de las auditorías internas de calidad forman parte integral de los insumos para las actividades de revisión por parte de la gerencia (ver 4.1.3.).

Vinculación ISM Code:

12.1. La empresa llevará a cabo auditorías internas de seguridad para verificar si las actividades de seguridad y prevención de la contaminación cumplen con el SGS.

12.3. Las auditorías y posibles acciones correctivas deberán llevarse a cabo de acuerdo a procedimientos documentados.

12.5. Los resultados de las auditorías y revisiones deberán ponerse a disposición del personal responsable del área involucrada.

12.6. El personal gerencial responsable del área involucrada deberá tomar las oportunas acciones correctivas sobre las deficiencias encontradas.

12.4. El personal encargado de efectuar las auditorías deberá ser independiente del personal responsable del área auditada, a menos que ello no sea posible debido al tamaño y la naturaleza de la empresa.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: A fin de proporcionar el insumo necesario para la actividad descrita en 4.1.3. (Revisión Gerencial), la empresa habrá de acometer auditorías internas del sistema de gestión de recursos humanos, verificando a intervalos regulares el desempeño de los procesos, actividades y tareas especificados en el respectivo Plan de Gestión de Recursos Humanos (ver 4.2.3.).

4.18. Adiestramiento: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para identificar necesidades de adiestramiento y proporcionar adiestramiento a todo el personal que desempeñe actividades que afecten la calidad. El personal que desempeñe tareas específicamente asignadas deberá calificarse sobre la base de una apropiada educación, adiestramiento y/o experiencia, según se requiera. Se mantendrá registros

apropiados del adiestramiento (ver 4.16.).

Vinculación ISM Code:

6.3. La empresa deberá establecer procedimientos para asegurarse de que el nuevo personal y el personal transferido a nuevas asignaciones relacionadas con la seguridad y la protección del ambiente se familiarice apropiadamente con sus deberes. Deberá identificarse, documentarse y suministrarse las instrucciones que sea esencial transmitir antes emprender el viaje.

6.4. La empresa se asegurará de que todo el personal involucrado con el SGS tenga una adecuada comprensión de las normas, regulaciones, códigos y directrices relevantes.

6.5. La empresa establecerá y mantendrá procedimientos para identificar cualquier adiestramiento que pueda requerirse en apoyo del SGS, y asegurar que dicho adiestramiento sea suministrado a todo el personal concerniente.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: todos los cuadros de normas mínimas de competencias del Convenio.

Modelo Propuesto: Ver 4.2.3. y 4.6. En el expediente de cada empleado se mantendrá un registro de calidad detallado de todas las acciones de formación (adiestramiento permanente en el puesto de trabajo, adiestramiento según plan de consolidación de competencias, formación según plan de carrera) y sus resultados (efectividad).

Por otra parte, el personal encargado de gestionar y operar los sub-procesos de gestión de recursos humanos deberá ser competente para el desempeño de tales funciones.

4.19. Servicio Post-Venta: Cuando el servicio sea un requerimiento especificado, la empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para desempeñar, verificar y reportar que el servicio cumple con los requerimientos especificados.

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: no aplica.

4.20. Técnicas Estadísticas

Vinculación STCW-95:

Estándares Aplicables: ninguno.

Modelo Propuesto: se adoptarán los procedimientos y medidas que estipule el manual de calidad, seguridad y protección ambiental de la empresa.

4.20.1. Identificación de necesidades: La empresa identificará la necesidad de utilizar técnicas estadísticas requeridas para el establecimiento, control y verificación de la capacidad de los procesos y las características de los productos.

4.20.2. Procedimientos: La empresa establecerá y mantendrá procedimientos documentados para implementar y controlar la aplicación de las técnicas estadísticas identificadas en 4.20.1.

DEFINICIONES Y ACLARATORIAS

Si bien la última columna del cuadro anterior se redactó en suficiente detalle para describir el modelo gerencial propuesto, en esta sección se ha considerado conveniente exponer ciertas definiciones y aclaratorias con fines de mayor comprensión.

- Cuando se alude a **nivel funcional** y **nivel empresarial** se significa la diferencia que existe entre las actividades de gestión de recursos humanos (nivel empresarial) y los resultados o salidas que deben generar los procesos que la integran (nivel funcional).
- Las normas mínimas de competencia contenidas en el Convenio STCW-95 se refieren al individuo y no al puesto de trabajo, no son descripciones de procesos, actividades o tareas; pero han sido elaboradas en función de procesos, actividades y tareas. De allí que el STCW-95 es una guía tanto para el diseño de los **modelos de competencia** de los puestos de trabajo como para el diseño de los **procesos, actividades y tareas** a bordo. Esta vinculación entre la tarea y la competencia requerida para su desempeño conforma lo que el autor ha denominado un “**binomio tarea-competencia**”. Si la empresa establece procedimientos e instrucciones de trabajo para la tarea, entonces la competencia para esa tarea vendrá dada por el cumplimiento o apego a dichos procedimientos e instrucciones de trabajo; es por ello que en el modelo propuesto se ha definido como **competencia**: “la capacidad manifiesta de un empleado para ejecutar según un estándar establecido las instrucciones de trabajo especificadas en el plan de calidad para su respectivo puesto de trabajo”. Obviamente, la competencia existe o no, independientemente de que se hayan documentado instrucciones de trabajo para las tareas donde aplica; pero si se elaboran dichas instrucciones, cuando menos para las **tareas críticas** del puesto de trabajo, se dispone de una herramienta importante para los procesos de gestión del desempeño, y también para el mejoramiento continuo del proceso donde intervienen tales tareas.
- Por tarea se ha definido una ejecución concreta, lo cual significa que se trate de acciones concretas, pues puede tratarse de acciones abstractas. Una tarea dentro de un proceso o

actividad dada puede requerir acciones a nivel de apoyo, a nivel operacional y a nivel de gestión, que representan niveles de responsabilidad a bordo y también niveles de abstracción de las tareas ejecutadas.

- El STCW-95 orienta en la elaboración de los modelos de competencia de los puestos de trabajo en lo que atañe a competencias mínimas de conocimientos, comprensión y aptitud (contenido de conocimientos); sin embargo, es preciso que la empresa acometa la identificación de las competencias diferenciadoras de ese mismo tipo (contenido de conocimientos), así como las competencias mínimas y diferenciadoras de otra naturaleza (como motivos, rasgos de carácter, etc.).

En relación a la elaboración del **plan de calidad del puesto de trabajo**, elemento central del modelo propuesto, pueden resultar de utilidad los siguientes diagramas:

Proce- sos	Activi- dades	Tareas	Compe- tencias	Niveles	Puestos de Tra- bajo	Mode- los de Compe- tencias
1 . . N	1 . . N	1 . . N	1	1	A	A
				2	B	
				N	C	
			2	1	A	
				2	B	
				N	C	
			N	1	A	
				2	B	
				N	C	

Figura 2: Diseño del Modelo de Competencias a partir de los Procesos

FUENTE: Elaboración propia.

Puestos de Trabajo	Proce- sos	Activi- dades	Tareas	Compe- tencias STCW- 95	Otras Compe- tencias	Mode- los de Compe- tencias	
A . . Z	1	1	1	1	1	A	
				2	2		
				N	N		
	2	.	.	2	1		1
					2		2
					N		N
	N	N	N	N	1		1
					2		2
					N		N

Figura 3: Diseño del Modelo de Competencias a partir del Puesto de Trabajo

FUENTE: Elaboración propia.

PUESTO DE TRABAJO "A"			
	Competencia 1	Competencia 2	Competencia N
Tarea 1			
Tarea 2			
Tarea N			

Figura 4: Tabla de Criterios y Procedimientos para Medir la Aplicación de las Competencias (Indicadores de Transferencia)

FUENTE: Elaboración propia.

PUESTO DE TRABAJO “A”

	Resultado Esperado 1	Resultado Esperado 2	Resultado Esperado N
Tarea 1			
Tarea 2			
Tarea N			

Figura 5: Tabla de Criterios y Procedimientos para Medir los Resultados Esperados (Indicadores de Impacto)

FUENTE: Elaboración propia.

Usualmente, el plan de calidad se representa mediante un flujograma que indica la secuencia de actividades u operaciones que conducen a los resultados deseados (de calidad). En el modelo propuesto también se ha hecho así, representando los sub-sistemas de gestión de recursos humanos como un proceso de etapas sucesivas (proceso de gestión de recursos humanos). Dicho proceso se aplica a cada uno de los puestos de trabajo, con elementos que serán comunes a todos, elementos que serán particulares a una familia de puestos de trabajo, y elementos que serán específicos o únicos de cada puesto de trabajo.

En el siguiente diagrama se ilustra genéricamente el plan de calidad del puesto de trabajo:

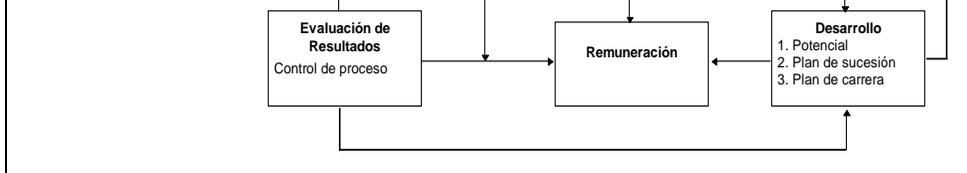


Figura 6: Plan Genérico de Calidad del Puesto de Trabajo

FUENTE: Elaboración propia.

Ese plan de calidad, correspondiente a los sub-sistemas de gestión de recursos humanos bajo el enfoque o modelo de competencias, permite cumplir no solamente con la cláusula relativa a “sistema de calidad”, sino también con las diversas cláusulas de inspección, ensayo, diseño, control de proceso, control de producto no conformante, compras, acción correctiva y preventiva, etc. La Figura 6 sintetiza diagramáticamente el modelo gerencial propuesto y resulta de utilidad al momento de leer los detalles presentados en la última columna del Cuadro 2.

CONCLUSIONES

- 1º La gestión de recursos humanos, concebida como un sistema, está integrada por sub-sistemas o procesos que, al margen de las aparentes diferencias existentes entre distintos autores, definen un conjunto de actividades claramente establecidas. La integración de la gestión de recursos humanos al sistema de gestión de calidad de la organización no puede desconocer esas actividades fundamentales de la administración de personal. Bajo el enfoque tradicional o bajo el enfoque de gerencia de calidad total, la administración de recursos humanos debe ocuparse de actividades que le son consustanciales, tales como reclutamiento, selección, remuneración, desarrollo, etc. La denominación de cada sub-sistema, sub-función, proceso o grupo de actividades es más una cuestión de gusto personal de cada autor que el reflejo de diferencias de fondo.
- 2º Las diferencias entre el enfoque tradicional y el enfoque de calidad total estriba en los métodos que se utilizan para gestionar los sub-sistemas de recursos humanos. En el enfoque tradicional, por ejemplo, la recompensa es preponderantemente económica y se establece en función de los resultados de la evaluación del desempeño individual; mientras que en el enfoque

de calidad total la recompensa es tanto económica como psicológica y se fundamenta en los resultados del sistema organizacional total para satisfacer las exigencias de los clientes, al propio tiempo que la evaluación del desempeño individual se hace en base a sus contribuciones al proceso y con finalidad fundamentalmente de retroalimentación para el mejoramiento. En ambos enfoques, sin embargo, la gestión de recursos humanos debe ocuparse tanto de la recompensa, como de la evaluación de desempeño.

- 3º Las enmiendas efectuadas en 1995 al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, (STCW-95), se fundamentan en el concepto de competencias. Sin embargo, el alcance de las competencias mínimas estipuladas en el STCW-95 se limita a conocimientos, comprensión y aptitudes, no contemplándose otros importantes elementos que también forman parte de las competencias para desempeñar exitosamente un puesto de trabajo dado.
- 4º En rigor, el enfoque de las competencias es un modelo o teoría explicativa de la actuación en el puesto de trabajo.
- 5º La gestión integrada de recursos humanos en base a competencias: **a)** abarca los mismos sub-sistemas de recursos humanos mencionados por todos los autores consultados en este estudio; **b)** cohesiona todos los sub-sistemas en torno a una unidad de análisis (el puesto de trabajo) y a un elemento nuclear (el modelo de competencias del puesto de trabajo); **c)** orienta la gestión de recursos humanos al logro de las metas organizacionales, a través del desempeño exitoso en los puestos de trabajo; **d)** es compatible con los conceptos aceptados de gestión de recursos humanos, una vez se adopta como eje del sistema los modelos de competencias de los puestos de trabajo; **e)** es el basamento conceptual del Nuevo Código de Formación STCW-95; **f)** es compatible con el enfoque de calidad total.
- 6º Puesto que el sistema de aseguramiento de la calidad se centra en las fases del ciclo de vida del producto, su configuración final dependerá de cuál sea el producto. Si el producto se define como el producto final de la organización, por ejemplo, es diferente a si el producto se define como la selección de un empleado óptimo para desempeñar un puesto de trabajo. Lo elegante de las normas de aseguramiento de la calidad

centradas en el ciclo de vida del producto es que su aplicabilidad es universal, independientemente de si el producto es final o intermedio, o si se trata de un resultado de un proceso interno que insume a otro proceso interno. De allí también la potencia del denominado **modelo de proceso**, que consiste en la transformación de un conjunto de entradas en un conjunto de salidas.

- 7º Cuando se plantea integrar un determinado aspecto de la organización al sistema de aseguramiento de la calidad, lo que debe hacerse es definir con precisión cuáles son los procesos que conforman dicho aspecto y proceder a aplicar las cláusulas de aseguramiento de la calidad una a una, tomando como producto a las salidas de los procesos, sea cual sea su naturaleza.
- 8º Las cláusulas de la norma ISO 9000 constituyen un modelo de gestión de calidad, una representación abstracta de las actividades gerenciales que se necesitan para alcanzar la calidad deseada. De igual manera, la propuesta presentada en este estudio constituye un modelo gerencial, pues representa esquemáticamente las actividades de gestión de recursos humanos que contribuyen al logro de la calidad organizacional.
- 9º Las normas mínimas de competencia contenidas en el Convenio STCW-95 se refieren al individuo y no al puesto de trabajo, no son descripciones de procesos, actividades o tareas; pero han sido elaboradas en función de procesos, actividades y tareas. De allí que el STCW-95 es una guía tanto para el diseño de los **modelos de competencia** de los puestos de trabajo como para el diseño de los **procesos, actividades y tareas** a bordo.

RECOMENDACIONES

- 1º Sea cual sea el modelo o teoría de gestión de recursos humanos que se adopte, siempre será preciso abarcar un conjunto de actividades universales, representadas por los típicos sub-sistemas o procesos de la administración de personal: selección, contratación, remuneración, adiestramiento, desarrollo, etc. Sin embargo, por su potencia integradora y su vinculación con el enfoque conceptual del STCW-95, se recomienda adoptar el

modelo de la gestión integrada de recursos humanos en base a competencias.

- 2º Gestionar los recursos humanos bajo enfoques tradicionales o bajo el enfoque de calidad total no representa una diferencia importante a efectos de integrar dicha gestión dentro de un sistema de aseguramiento de la calidad basado en las normas ISO 9000. Conferir poder a los subalternos, eliminar la evaluación de desempeño o desvincular de ésta las decisiones sobre remuneración no necesariamente garantizan la calidad de los recursos humanos de la empresa, aun cuando los autores que abogan por esos métodos reportan evidencias científicas en su favor. Pero la evidencia en contrario también es abundante, ya que muchas empresas con sistemas tradicionales de gestión de recursos humanos reflejan resultados organizacionales altamente satisfactorios. En cierto sentido, las sugerencias del enfoque de calidad total constituyen mecanismos que influyen en el ser humano y gracias a los cuales éste puede desempeñarse mejor en su puesto de trabajo. Se recomienda que la empresa no tome este tipo de decisiones *a priori*, sino que las mismas emanen del propio proceso de acción preventiva, y sujeto a los respectivos análisis de beneficio-costos.
- 3º En relación a las actividades gerenciales, obviamente se recomienda adoptar el modelo de aseguramiento de la calidad ISO 9000. Para el proceso de gestión de recursos humanos el modelo contractual ISO 9001 es aplicable, particularmente por lo que toca a la cláusula de “control de diseño”.
- 4º El STCW-95 orienta en la elaboración de los modelos de competencia de los puestos de trabajo en lo que atañe a competencias mínimas de conocimientos, comprensión y aptitud (contenido de conocimientos); sin embargo, es preciso que la empresa acometa la identificación de las competencias diferenciadoras de ese mismo tipo (contenido de conocimientos), así como las competencias mínimas y diferenciadoras de otra naturaleza (como motivos, rasgos de carácter, etc.).
- 5º El mayor esfuerzo debe concentrarse en: **a)** la definición de los modelos de competencias de los puestos de trabajo, **b)** la construcción de instrumentos y diseño de procedimientos para la medición y ensayo; **c)** la elaboración de procedimientos e instrucciones de trabajo documentados.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ABS Marine Services (1994).** ISM e ISO directamente vinculados. (Material mimeografiado).
- ABS Marine Services (1994).** Marine Management and Ship Operation Guideline ISO 9002 / ISM Code. (Folleto).
- Alves P., C. (1987).** Modelo para la Sistematización de la Administración de Recursos Humanos. En: Investigación y Gerencia, vol. IV, No. 2.
- Arias G., F. (1993).** Administración de Recursos Humanos. México: Trillas.
- Bertou, P. (1985).** Manual para la realización de trabajos de investigación y tesis de grado. Caracas: Universidad Nacional Experimental Simón Rodríguez (UNESR).
- Calderón, H. (1982).** Manual para la administración del proceso de capacitación del personal. México: Limusa.
- Chiavenato, I. (1988).** Administración de Recursos Humanos. (1ra. ed. en español). México: McGraw-Hill.
- Chruden, H.J. y Sherman, A.W. (1977).** Administración de Personal. (1ra. publicación en español). México: Continental.
- Davis, K.R. y McKeown, P.G. (1986).** Modelos cuantitativos para administración. México: Grupo Editorial Iberoamérica.
- Dessler, G. (1991).** Administración de personal. (4ta. ed.). México: Prentice-Hall.
- Devia, J.E. (1992).** Círculos de creatividad: una alternativa para mejorar la productividad y la competitividad de las empresas. En Investigación y Gerencia, Revista Venezolana de Gestión, vol. IX, No. 1, pp. 19-25. Caracas, Venezuela.
- Ducheschi, M. (1970).** Técnicas de Dirección de Personal. (2da. ed.). Madrid: Ediciones Ibérico-Europeas.
- Fiol, M. (1992).** La formación gerencial: una cuestión de saber ser. En Investigación y Gerencia, Revista Venezolana de Gestión, vol. IX, No. 4, pp. 177-181. Caracas, Venezuela.

- Graig, R. (1989).** Manual de entrenamiento y desarrollo de personal. México: Diana.
- Harrington, H.J. (1991).** Cómo aumentar la calidad-productividad en su empresa. (1ra. ed. en español). México: McGraw-Hill.
- Hay McBer (s/f).** Planificación de Carrera Basada en Competencias. (Taller). Caracas: autor.
- International Standards Organization (ISO) (1994).** Estándar Internacional ISO 9000-1: Estándares para la Gerencia de Calidad y el Aseguramiento de Calidad - Parte 1: Guías Genéricas para la Selección y Uso. (1ra. ed.). Londres: autor.
- Ishikawa, K. (1988).** ¿Qué es el control total de calidad?. (1ra. ed. en español, 9na. reimpresión - 1994). Colombia: Norma.
- Jurán, J.M. (1990).** Jurán y el liderazgo para la calidad: Un manual para ejecutivos. (1ra. ed. en español). Madrid: Díaz de Santos.
- Krygier, A. (1992).** Los retos del liderazgo ante la globalización. En Investigación y Gerencia, Revista Venezolana de Gestión, vol. IX, No. 2, pp. 61-65. Caracas, Venezuela.
- Maddux, G.A.; Amos, R.W. y Wyskida, A.R. (1991, september).** Organizations can apply quality function deployment as strategic planning tool. Industrial Engineering. 23,9.
- Mariño, H. (1993).** Planeación Estratégica de la Calidad Total. (1ra. ed.). Madrid: TM Editores.
- Martínez, J. (1989).** Gerencia por objetivos. (Material mimeografiado). Caracas.
- McGehee, W.M. y Thayer, P.W. (1976).** Capacitación, Adiestramiento y Formación Profesional. México: Limusa.
- Mendoza, A. (1986).** Manual para determinar necesidades de capacitación. México: Trillas.
- Miller, L.M. (1991, July).** 12 paradigm shifts to world-class quality. Notebook, American P&Q Center. 8,1.

- Mitrani, A. (1994).** Las competencias clave para una gestión integrada de los recursos humanos. Bilbao: Deusto.
- Molina, M.; Cordero, M.; Laydera C., I.; Mora, J.L. y Urbina, R. (1994).** Subsistema de Adiestramiento y Desarrollo. (Material Mimeografiado). Caracas.
- Molina, M. (1996).** Entrevista personal concedida al 1er. Of. Guillermo Alvarez por parte de la Profesora Maritza Molina (MSc.), experta en Ciencias Administrativas de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante (EESMM), en noviembre de 1996.
- Nava B., J. (1996).** Entrevista personal concedida al 1er. Of. Guillermo Alvarez por parte del Gerente de Recursos Humanos de la empresa Transportes Férreos de Venezuela, C.A. (Transferven, C.A.), en noviembre de 1996.
- Nogueroles, J.M. (1988).** La competitividad: factor de éxito en un mundo cambiante. En Investigación y Gerencia, Revista Venezolana de Gestión, vol. VI, No. 2, pp. 91-92. Caracas, Venezuela.
- Oficina Central de Personal (OCP) (1990).** Programa de Tecnología del Adiestramiento para la Administración Pública Nacional. Caracas: autor.
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1993).** International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management -ISM-Code). Resolución A.741(18) adoptada el 4 de noviembre de 1993. Décimo Octava Sesión de la Asamblea. Londres.
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1995a).** Enmiendas al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978. (Texto aprobado durante la Conferencia Diplomática celebrada en Londres del 26 de junio al 07 de julio de 1995 y entrará en vigor a partir del 01 de febrero de 1997). Londres: autor.
- Organización Marítima Internacional (OMI) (1995b).** Nuevo Código Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1995. (Texto aprobado durante la Conferencia Diplomática celebrada en Londres del 26 de junio al 07 de julio de 1995 y entrará en vigor a partir del 01 de febrero de 1997). Londres: autor.

- Páez, T.; Gómez, L. y Raydan, E. (1992).** Nueva Gerencia de Recursos Humanos. (2da. ed.). Caracas: FIM Productividad.
- Pérez A., J.A. (1996).** Entrevista personal concedida al 1er. Of. Guillermo Alvarez por parte del Gerente de Operaciones de la empresa Transportes Férreos de Venezuela, C.A. (Transferven, C.A.), en octubre de 1996.
- Porter, M. (1990).** Competitive strategy: Techniques for analyzing industries and competitors. Nueva York: Free Press.
- Real Academia Española (1970).** Diccionario de la Lengua Española. (19ª ed.). Madrid: autor.
- Rodríguez M., L. (1992).** Gerencia Estratégica y Perfiles de Personalidad: un caso de gerencia "espasmódica". Investigación y Gerencia. 9,1:27-34.
- Sáenz, A. (1992).** El desarrollo de la persona visto por un empresario. Ponencia ante el Congreso Mundial de Dirección de Personal, Madrid; publicado por Editorial Deusto: La Dimensión Humana de la Empresa del Futuro. Madrid. pp. 169-178.
- Sánchez, B. (1985).** Métodos de investigación. Caracas: Eneva.
- Strauss, G. y Sayles, L.R. (1981).** Personal. Problemas humanos de la administración. (1ra. ed. en español). México: Prentice-Hall.
- Tanaglia, M. y Noonan, P. (1992, marzo-abril).** "Scenario-based Strategic Planning: A Process for building Top Management Consensus". Planning Review, 20:2.
- Terry, G.R. (1980).** Principios de Administración. (1ra. publicación en español). México: C.E.C.S.A.
- Transportes Férreos de Venezuela, C.A. (Transferven, C.A.) (1996).** Manual de Gestión de Calidad y Seguridad Transferven. Documento MGCS-01, con vigencia al 01/07/96. Puerto Ordaz: autor.
- Ulrich, D. y Lake, D. (1990).** Organizarse mejor para competir con ventaja. Buenos Aires: Javier Vergara Editor.
- Villegas, J.M. (1991).** Desarrollo Gerencial. Enfoque Conceptual y Metodológico. (1ra. ed.). Caracas: Ediciones Vega.
- Werther, W.B. y Davis, K. (1991).** Administración de personal y recursos

humanos. (3ra. ed.). México: McGraw-Hill.

Zairi, M. (1993). Administración de la calidad total para ingenieros. (1ra. ed. en español). México: Panorama.

Derecho Marítimo

La Limitación de Responsabilidad del Armador. Proyectos de Convenios Internacionales relativos a: i) “Obligatoriedad de Seguros” y ii) “Responsabilidad por los Daños Causados por el Combustible de los Buques” (*Ship’s Bunkers*)

Por: Rafael Reyero Alvarez 

RESUMEN

En este ensayo se discute el principio jurídico de la responsabilidad civil objetiva del armador frente a los daños causados por el buque, la carga y, más recientemente, el combustible, bien sea a personas naturales o jurídicas o al medio ambiente, haciendo énfasis en las fórmulas que limitan dicha responsabilidad, a la luz del Convenio Sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, que entró en vigencia el 01 de diciembre de 1986. Vista la obsolescencia de dicho Convenio, fundamentalmente en cuanto a los límites de responsabilidad, se ha venido proponiendo a nivel internacional la modificación del mismo, lo que se encuentra actualmente bajo estudio por el órgano encargado de su tutela, la Organización Marítima Internacional (OMI). A lo largo de este trabajo, se discuten las principales enmiendas contenidas en el borrador de Protocolo de 1996, entre otros elementos pertinentes que derivan finalmente en la convicción de que urge actualmente la promulgación de un Convenio Internacional General sobre la Limitación de la Responsabilidad, que englobe los diferentes límites en atención a los diferentes daños que se puedan causar.

 Abogado, Universidad Católica Andrés Bello, 1973. Postgrados: Navegación, The London School of Foreign Trade, 1976; Derecho Marítimo, London University, 1977. Ex Gerente de Seguros y Reclamos y Consultor Jurídico de la C.A. Venezolana de Navegación (CAVN). Ex Gerente para Asuntos Legales Comerciales de Petroquímica de Venezuela, S.A. (PEQUIVEN). Ex Gerente Legal Internacional de PDV Marina, S.A.. Profesor de Seguro Marítimo en la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad Civil, Responsabilidad Objetiva, Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, Armador, Seguro Marítimo.

DESARROLLO

Un principio universal del Derecho es que “aquel que con intención, negligencia o por imprudencia, ha causado un daño está obligado a repararlo”. El mismo es reconocido tanto por la doctrina nacional como por la internacional, bajo la denominación de "responsabilidad civil", que comprende, por una parte, la responsabilidad civil contractual, derivada de una obligación contractual, y la **responsabilidad civil extra-contractual**, que nace por daño que causa el ejecutante o agente del daño a la víctima, sin que medie entre ellos ningún vínculo contractual. Conocido es, que los elementos que configuran esa fuente de obligaciones son: el daño, la culpa y la relación de causalidad entre el acto culposo y el perjuicio ocasionado; desprendiéndose de ello la máxima “no hay responsabilidad si no hay culpa”.

Accidente, según el Diccionario de la Lengua Española, significa, entre otras acepciones: “suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o cosas”. **Siniestro**, a su vez, es definido como: “avería grave, destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad”. Ambos conceptos parecieran acomodarse a la definición de fuerza mayor o acto de Dios. Dentro de esta esfera, la conducta humana quedaba fuera de cualquier clasificación de culpabilidad. No había culpa de nadie en caso de un accidente o siniestro (tal como maremoto). El siniestro, accidente o desastre se manifestaba como la excepción a la regla de responsabilidad por los actos propios. “Sin voluntad no había culpa” que, como anotado, es uno de los tres elementos que configuran la responsabilidad. Este principio permaneció inalterable hasta el siglo XIX, al producirse una innovación radical del concepto de responsabilidad, sustentado hasta entonces en la subjetividad, para dar paso al concepto de **responsabilidad objetiva** -sin culpa-, o como también se le conoce, **responsabilidad por el riesgo creado** (*Strict Liability*, en el Sistema Anglosajón).

En el caso líder *Rylands vs. Fletcher* (Inglaterra 1869), se determinó la responsabilidad por daños a pesar de haberse ejercido el debido

cuidado y sin haber mediado culpa o falta del agente: la responsabilidad se aplica sin tomar en cuenta la conducta humana.

Así como se ha desarrollado, en el de venir del tiempo, el concepto de responsabilidad, así mismo se han buscado fórmulas para **limitarla**. Un ejemplo de ello es el Artículo 623 de nuestro Código de Comercio: “Los propietarios de naves son responsables civilmente de los actos del Capitán y de las obligaciones que contraigan con relación a la nave y a la expedición; pero podrán libertarse de esa responsabilidad haciendo abandono de su interés en la nave...”.

La problemática de la limitación de la responsabilidad y la subsecuente indemnización por parte del propietario o armador de un buque ha conllevado a organizaciones de rango internacional a legislar, en busca de la tan ansiada uniformidad en tan delicada materia. El 19 de noviembre de 1976, se aprueba el **Convenio Sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo** (“El Convenio”), que entró en vigencia el 01 de diciembre de 1986. “El Convenio” del 76 sustituye al Convenio Internacional Relativo a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Navegación Marítima, firmado en 1957, y con vigor desde 1968.

Vista la obsolescencia, fundamentalmente en cuanto a los límites de responsabilidad, se ha propuesto la modificación de “El Convenio”, lo que ha venido siendo estudiado por el órgano encargado de su tutela, la Organización Marítima Internacional (OMI). Las principales enmiendas contenidas en el borrador de protocolo del 96, se pueden resumir así:

i.-) Artículo 3º a)

Su actual fraseología es: “Artículo 3º: Las reglas del presente Convenio no serán de aplicación en los casos de: a) reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa...”. Se propone el total remplazo de la letra a) por el siguiente texto: a) reclamaciones por salvamento, incluyendo cualquier reclamo por compensación especial de acuerdo con el Artículo 14º del Convenio Internacional sobre Salvamento de 1989, como modificado, o contribuciones en la avería gruesa”.

Se sugiere que esta excepción a limitar la responsabilidad, se extienda para cubrir las reclamaciones por parte de los salvadores de

conformidad con lo estipulado en el citado Artículo 14º de la Convención sobre Salvamento. Como sabemos, el Artículo 14º le permite a un salvador, que ha ejecutado operaciones de salvamento en un buque que amenaza con contaminación, solicitar compensación en caso de no obtener “premio” derivado de los servicios de salvamento, como puede ser la pérdida total del buque. La compensación, que es pagadera por el propietario del buque, es equivalente a los gastos incurridos aumentados hasta un 100%, esto a discreción del Tribunal que conoce del asunto. Es de acotar, que el mencionado Artículo 14º establece la compensación sólo si y hasta que tal compensación sea mayor a cualquier premio recuperable por el salvador sobre la base del principio “no cure - no pay”, establecido en el Artículo 13º, de la citada Convención de Salvamento.

Representantes de los Clubes de Protección e Indemnización, han cuestionado el tecnicismo en cuanto a tratar la “compensación especial” estipulada en el Artículo 14º, como equivalente al premio ganado bajo los servicios de salvamento, haciendo de ello una nueva excepción al principio de limitación de responsabilidad. Consideramos así debe ser, y que el tecnicismo expresado por los P & I, es meramente teórico, pues lo importante es inducir a que mayor y mejor gente de mar se incorpore a los labores de salvamento y prevención de desastres ambientales. Siendo esta la situación, sería de interés público considerar sobre lo apropiado de colocar la excepción a la limitación de responsabilidad a los salvadores-reclamantes del Artículo 14º para recibir una debida compensación por sus esfuerzos para prevenir daños causados por la contaminación.

ii.-) Artículo 6º

Se aspira la modificación de este Artículo, contentivo de los límites generales de responsabilidad, aumentando la constitución del “Fondo” respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales y respecto de toda otra reclamación. Sin duda alguna, los límites actuales establecidos en 1976 se han visto menoscabados por el efecto inflacionario. El Grupo Internacional de Clubes de P & I y el Mercado Asegurador Internacional referente a responsabilidades, deberán producir evidencias de la capacidad que tiene dicho mercado para absorber el impacto en el aumento de los límites y tratarán de reducir dicho aumento.

Los límites generales de responsabilidad están basados en un

mínimo de 500 toneladas. El protocolo del 96 lo modifica, incrementándolo a 2.000 toneladas. Los límites generales estarían por el siguiente orden:

1. Respecto a reclamaciones por muerte o lesiones personales:

- Buques cuyo arqueo no exceda de 2 mil ton.: 2 millones DSG ¹.
- Buques mayores a 2.000 ton., los siguientes montos en adición al mínimo establecido: **a)** Entre 2.001 y 30.000 ton.: 800 DSG per ton. **b)** Entre 30.001 y 70.000 ton.: 600 DGS per ton. **c)** Por buque en exceso de 70.000 ton.: 400 DSG per ton.

2. Respecto de toda otra reclamación:

- Buques cuyo arqueo no exceda de 2 mil ton.: 400 DSG per ton.
- Buques mayores a 2 mil ton., los siguientes montos en adición al mínimo establecido: **a)** Entre 2.001 y 30.000 ton.: 400 DSG per ton. **b)** Entre 30.001 y 70.000 ton.: 300 DSG per ton. **c)** Para buque en exceso de 70.000 ton.: 300 DSG per ton.

iii.-) Artículo 7º

Contiene este Artículo el límite para las reclamaciones vinculadas a pasajeros, que actualmente se ubica en 46,666 unidades de cuenta multiplicado por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar, hasta el límite de 25 millones de unidades de cuenta. El monto que se ha puesto a consideración es de 175.000 SDR (aproximadamente US\$ 262.000). Es de hacer notar que la modificación propuesta excluye la frase "...que no exceda de 25 millones de unidades de cuenta". La eliminación de este techo significará que el "Fondo" disponible para las reclamaciones referentes a pasajeros será calculado multiplicando los 175.000 SDR por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar, sin aplicación de un límite máximo.

¹ Derechos Especiales de Giro.

iv.-) Artículo 15º

Se añade un nuevo párrafo, a solicitud del Japón, mediante el cual se le permite a un Estado contratante ignorar el límite establecido en el Artículo 7º (referente a pasajeros) y regular las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de conformidad con su Legislación Nacional. Se establece que el límite en la Legislación Nacional no deberá ser menor al especificado en “El Convenio”.

v.-) Artículo 18º 11)

Por medio de esta modificación se le permite a cualquier Estado contratante, después que haya adoptado la Convención Internacional Sobre la Contaminación y otros Daños Causados por Sustancias Peligrosas y Nocivas (Convención HNS), a aplicar el límite mayor establecido en esta Convención (la HNS) a una reclamación sujeta a la Convención HNS, en vez del límite menor aplicable de acuerdo con “El Convenio” de 1976. Lo que se busca con tal disposición es favorecer el proceso de ratificación del Convenio HNS.

vi.-) Artículo 8º

Se quiere con este Artículo simplificar, para el futuro, y agilizar el método por el cual se pueda modificar los límites de responsabilidad de “El Convenio”.

Ahora bien, la tendencia a la entrada del siglo XXI, es la de mantener tanto la responsabilidad objetiva del propietario (fletador, operador, agente, armador) del buque, como el límite de su responsabilidad, salvo que pueda probar lo contrario, y sólo basado en causales específicas de exoneración de responsabilidad, tales como: actos de guerra, hostilidades, insurrección; daño causado totalmente por un tercero, o por la negligencia de cualquier Gobierno o por la persona que sufrió dichos daños, etc.

El asunto, así planteado, está en que la víctima reciba la debida indemnización por los daños sufridos. El mismo concepto de riesgo en seguros -evento posible e incierto de existencia objetiva previsto en el contrato de seguro de cuya realización depende el vencimiento de la obligación **para atender la necesidad económica del asegurado,**

trasladado al hecho ilícito, como fuente de obligaciones y que engendra la responsabilidad civil extra-contractual, a la cual hiciéramos referencia *supra*, conlleva que ese tercero que ha sufrido daños, sea debidamente colocado en la misma situación en la cual se encontraba antes de la ocurrencia de ese hecho ilícito, siempre y cuando el “Fondo” que se constituya, previa limitación de responsabilidad del propietario de la nave, satisfaga el total de la reclamaciones, al menos que la conducta del propietario lo excluya de su derecho a limitación, ya que, por ejemplo, el siniestro ha sido ocasionado por su acción u omisión y que incurrió en esto con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y ha sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio (“El Convenio”- Art. 4º).

Es así, como en octubre de 1446, el Comité Legal de la OMI acordó considerar el asunto de **Seguros Obligatorios**, después del accidente del buque-ferry ESTONIA y a recomendación del Comité de Seguridad de la misma organización. La decisión fue tomada en respuesta a la creciente preocupación de que ciertos daños que afectan el interés público son causados por embarcaciones cuyos propietarios se encuentran imposibilitados de afrontar su responsabilidad. La problemática planteada tiene estrecha relación con el desarrollo de las “Compañías-Buque”, donde el valor de la nave puede ser insuficiente para generar la cantidad de dinero necesaria para compensar a las víctimas, pudiendo el propietario ejercer su derecho de limitar su responsabilidad haciendo abandono de la nave. Un número existente de Convenciones Internacionales cubren la responsabilidad del armador; sin embargo, ninguna de ellas impone la obligatoriedad de seguros; tal es el caso de “El Convenio” de 1976, al cual hemos hecho referencia; o la imponen para ciertos tipos de reclamaciones, como lo son las Convenciones de Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC-69), y el recién adoptado Convenio Internacional Sobre la Contaminación y Otros Daños Causados por Sustancias Peligrosas y Nocivas (*Convention on Pollution and Other Damages from Hazardous and Noxious Substances - HNS*).

No es aceptable que una basta mayoría de armadores responsables, estimado en un 90% del tonelaje mundial, que voluntariamente aceptan el costo de la cobertura de responsabilidad civil frente a terceros, sean obligados a competir con una pequeña minoría que no lo aceptan. El Reino Unido, quien ha llevado el liderazgo en este asunto, cree que el

derecho de la víctima inocente debe ser considerado, incluyendo comunidades costaneras afectadas por accidentes contaminantes y pasajeros de Ferrys. Se desea que el Comité Legal desarrolle una *Free-Standing International Convention*, que requiera a los armadores mantener prueba de su habilidad para pagar sus reclamaciones concernientes a su **responsabilidad frente a terceros**. La obligatoriedad de seguros debe ser interpretada, al igual que en la CLC-69, en el Convenio HNS y en la OPA-90, en forma amplia para incluir otras formas de garantía, como lo puede ser una garantía bancaria, fianza, etc.

Cinco categorías (de responsabilidades) han sido propuestas para ser incluidas en esta nueva Convención sobre la obligatoriedad de seguros, a saber:

- Responsabilidades tipificadas en la legislación o establecidas por una Corte competente;
- Daños a la propiedad y otras pérdidas causadas a terceros no relacionados con el buque por contaminación, explosión o colisión;
- Responsabilidades vinculadas a pasajeros;
- Responsabilidades hacia la tripulación, y
- Costo de salvamento, incluyendo aquellos relacionados a la protección ambiental.

Se ha expresado que no existe “solapamiento” con existentes Convenciones que regulan la limitación de la responsabilidad; no nuevas responsabilidades deben ser creadas, y el propietario mantendrá su derecho a limitar su responsabilidad tal cual como está concebido hoy ese límite (Convenciones del 24, 57 y 76; CLC-69; Convenio HNS; y en EE.UU, OPA-90, a nivel federal). El que debe suministrar la cobertura debe ser el propietario registral, pero con la posibilidad de pasar esa responsabilidad al operador, fletador o administrador del buque.

Ante la propuesta del establecimiento a nivel internacional de tal sistema, la Cámara Internacional de Armadores ha expresado que el costo de administrar un sistema de seguros obligatorio estará por encima de los beneficios. El número de embarcaciones no aseguradas es tan pequeño que una nueva Convención Internacional estaría fuera de proporción con el problema. Ello simplemente resultará en elevadas

primas y costos adicionales para armadores responsables.

El tema de la “Obligatoriedad de Seguros” fue considerado por el Comité Legal de la OMI en el contexto de la proposición de una **Convención Internacional Sobre la Responsabilidad por Daños Causados por el Combustible de los Buques** (*International Convention For Damage Caused By Ships' Bunkers*). El Protocolo de 1992 del Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, sólo cubre los **derrames** de petróleo causados por los “Combustibles de Tanqueros” (*Bunkers*) en los procesos de carga o descarga (hay que recordar que la CLC-69 sólo cubría los daños ocasionados durante las operaciones de descarga de tanqueros). La experiencia ha demostrado que los derrames provenientes de los *Bunkers*, debido a su persistencia y su alta viscosidad, pueden y causan un desproporcionado número de daños.

El borrador de Convención propuesto ha sido preparado dándosele prioridad y está basado, como es la tendencia, en la **responsabilidad objetiva del propietario de la nave**, limitación de su responsabilidad y bajo el régimen de seguros obligatorios, al cual se hizo referencia.

El proyecto de Convención en cuestión, establece en su Artículo 2º, que se aplicará exclusivamente:

- a) A cualquier reclamación ocurrida en el territorio de un Estado contratante, incluyendo su mar territorial;
- b) A cualquier reclamación por contaminación al ambiente causado en la zona económica exclusiva;
- c) A cualquier reclamación, que no sea por contaminación ambiental, causada fuera del territorio, incluyendo el mar territorial, si ese daño ha sido causado por hidrocarburos cargados en buques registrados en un Estado miembro o, en el caso de un buque no registrado, a bordo de un buque que pueda enarbolar la bandera de un Estado miembro y,
- d) Para ejercer acciones preventivas.

El Artículo 3º del proyecto, referente a la “Responsabilidad del

Propietario” (definido como la(s) persona(s) registrada(s) como propietario o, en el caso de no registro, la(s) persona(s) dueña(s) del buque), establece que éste, al momento del siniestro, será responsable por los daños causados por hidrocarburos a bordo del buque, pero en el caso de un incidente consistente en una serie de ocurrencias, teniendo el mismo origen, la responsabilidad se remontará al tiempo de la primera ocurrencia. **Hidrocarburos**, de acuerdo con el proyecto, significa todo hidrocarburo usado o con la intención de usarse para la operación o propulsión del buque, incluyendo residuos de tales hidrocarburos.

No habrá responsabilidad si el propietario prueba que:

- a) Los daños fueron el resultado de actos de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección, o debidos a un fenómeno natural excepcional y de inevitable naturaleza, o
- b) Los daños fueron totalmente causados por un acto u omisión intencional de un tercero para causar daño, o
- c) Los daños fueron totalmente causados por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

Si el propietario prueba que los daños resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad frente a esa persona. No reclamaciones por compensación se harán contra el propietario que no estén de acuerdo con lo establecido en el proyectado Convenio.

Salvo aquellas acciones que pueden ser ejercidas por el propietario en contra de un tercero, no se podrán ejecutar reclamaciones contra:

- a) Dependiente o agente del propietario o miembros de la tripulación;
- b) El Piloto Oficial o cualquier otra persona que, sin ser un miembro de la tripulación, ejecute servicios para el buque;
- c) Cualquier fletador, incluyendo un arrendador a casco desnudo,

administrador u operador del buque (a no ser que el contrato con el propietario expresa o implícitamente establezca lo contrario);

- d) Cualquier persona que ejecute operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o por instrucciones de un órgano público competente;
- e) Cualquiera persona que tome medidas preventivas; y
- f) Los dependientes o agentes de las personas nombradas en (c), (d) y (e); a menos que los daños resulten por actos personales u omisión, realizados con la intención de causar tales daños y con el conocimiento de que tales daños podrían resultar.

El Artículo 5º del mencionado proyecto de Convención se refiere al “Limite de Responsabilidad del Propietario”, estipulando que tiene el derecho a tal limitación de acuerdo con la Convención Internacional aplicable o de conformidad con la Legislación Nacional de un Estado cuya Corte tenga jurisdicción de acuerdo con lo establecido en el Artículo 8º, numeral 5 del Convenio. Este numeral dispone que una vez constituido el “Fondo” por el propietario o por la persona que provea la garantía, el Tribunal del Estado donde se haya constituido dicho “Fondo” tendrá la exclusiva jurisdicción para determinar toda cuestión relativa al prorrato y a la distribución del “Fondo”.

El Artículo 6º contempla la “Obligatoriedad de Obtener Seguros”. Tal como está redactado el proyecto, el propietario, de acuerdo con estipulaciones y estándares internacionales adoptados a través de la Organización Marítima Internacional, deberá mantener cobertura de seguros u otra garantía financiera, como la garantía de un Banco, para cubrir su responsabilidad por los daños amparados por este Convenio. Prueba de tal cobertura debe estar a bordo del buque. Así mismo se establece que cada Estado contratante se asegurará, de acuerdo con su legislación que el seguro u otra garantía financiera esté en vigencia en relación con cualquier buque, fuese cual fuese su lugar de registro, entrando o saliendo de un puerto de su territorio, o arribando o zarpando de un terminal costa afuera ubicado en su mar territorial.

Se establece un lapso de caducidad (Art. 7º), en el sentido de que la acción por compensación se extingue a menos que ésta sea ejercida dentro de los tres (3) años siguientes contados a partir de la **ocurrencia**

del daño. Pero, a todo evento, esa acción no podrá intentarse después de los seis (6) años, a contar de la **fecha del accidente** que ocasionó el daño.

Como fue acotado, el proyecto de Convenio Internacional Sobre la Responsabilidad por Daños Causados por el Combustible de los Buques, viene a cubrir una esfera de reclamaciones que cada día aumentan cuantitativamente, así como el de establecer un límite de responsabilidad para tales reclamaciones. Retomando el tema de El Convenio Sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 76, y el proyecto de protocolo de 1996, y a cuyas principales enmiendas nos hemos referido anteriormente, se debe concluir que los “Límites” y a los “Procedimientos Modificatorios”, no aprovechándose la oportunidad para introducir reformas que creemos son necesarias, tales como:

- El Artículo 3º b) ², referente a las reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación, excluye las reclamaciones por daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en la CLC- 69 (que el reclamo sea consecuencia de *Oil Pollution*). En consecuencia, independientemente de si el reclamo es presentado bajo la CLC y contra el propietario (definido en la "CLC" como la persona dueña del barco y la única parte que puede limitar su responsabilidad bajo la CLC), no se tendrá derecho a limitar la responsabilidad bajo “El Convenio” del 76. Esto conlleva a que una reclamación por contaminación presentada contra una parte, que no sea el propietario (definido en “El Convenio” del 76 como propietario, fletador, gestor naval o armador), no le permitirá a esa parte, ni bajo la CLC, ni bajo “El Convenio” del 76, limitar su responsabilidad. Ejemplarizando lo expuesto, tenemos que un

² Artículo 3º. “Las reglas del presente Convenio no serán de aplicación en los casos de: (...) b) Reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969, y en toda enmienda o Protocolo correspondiente al mismo que esté en vigor.

fletador que ocasione daño por contaminación no podría hacer uso a su derecho de limitación, ya que no es, de acuerdo con la CLC, “Propietario”, y los daños resultantes por contaminación es una de las exclusiones, en cuanto a su aplicabilidad, de El Convenio Sobre Limitación de Responsabilidad del 76.

- El mismo Artículo 3º requiere ser revisado para incluir, igualmente, una referencia al “Convenio HNS”, como lo hace con la CLC-69.
- El fletador, de acuerdo con el Artículo 1º, numeral 2) de “El Convenio”, es una de las personas con derecho a limitar su responsabilidad: “...el fletador, ...de un buque de navegación marítima”. En los últimos tiempos se ha desarrollado la figura del *Slot Charterer*, que son fletadores de cierto espacio de un buque. En el servicio contenedorizado, el *Slot* es el espacio donde encaja el contenedor. Pero, ¿podrá esta clase de fletadores limitar su responsabilidad bajo “El Convenio”? Tal como aparece redactado el citado numeral 2), pareciera que no.
- Una pregunta que nos hemos hecho reiteradamente es el por qué de restringir la aplicación de “El Convenio” a los buques de navegación marítima (*Seagoing Ships*). Pareciera que tal restricción no tiene razón de ser. Algunos países, como el Reino Unido, han extendido su aplicación a otros buques que no se dedican a la navegación marítima.
- “Cuando una persona con derecho a limitación de responsabilidad en virtud de las reglas del presente Convenio pueda hacer valer frente al titular de una reclamación otra reclamación **originada por el mismo acontecimiento**, se contrapondrán la cuantías de ambas reclamaciones, y lo dispuesto en el presente Convenio será aplicable solamente a la diferencia que pueda haber” (“**El Convenio**”, **Artículo 5º**) (enfaticado propio). Este Artículo, conocido como el “Tojo Maru”, redactado con la finalidad de dilucidar situaciones como la presentada con este buque, donde el salvador salvó el buque, pero en las operaciones de salvamento le causó graves daños, y al reclamar su premio por lo servicios prestados, se encontró con una reclamación del propietario del buque “Tojo Maru”. La intención, entonces, de este Artículo es la de contraponer los montos de ambas reclamaciones y lo dispuesto en “El Convenio” -Limitación de Responsabilidad-, será aplicable solamente a la diferencia que pueda haber, o sea, si realizada la compensación entre ambas reclamaciones, el salvador le queda a

deber al propietario del buque, aquél está en su derecho de limitar su responsabilidad en relación a la diferencia debida; empero, esta cadena de reclamo contra reclamo y limitación en la diferencia debida, sólo se aplica si la reclamación es **originada por el mismo acontecimiento**. En consecuencia, de presentarse una situación como la del “Tojo Maru”, la solución que pretende dar el Artículo 5º *in comento*, pareciera no clara, pues el propietario reclamará basándose en un acto negligente del salvador, y el reclamo de este último por la remuneración debida, estará fundamentado en un contrato de salvamento, por lo tanto las reclamaciones no son originadas por el mismo acontecimiento (*the same occurrence*), encontrándose el salvador en la misma situación en la cual se encontró el del “Tojo Maru”, donde se decidió que el derecho a limitación, en caso de una contrademanda, deberá ser aplicado antes de determinarse si el balance es favorable al buque salvado o al salvador, y no después. Este asunto se clarificaría si se añade la palabra “transacción” a continuación de la frase “por el mismo acontecimiento” (“por el mismo acontecimiento o transacción” / *same occurrence or transaction*).

CONCLUSION / RECOMENDACION

El asunto de la limitación de la responsabilidad por daños derivados del uso de los buques, además de complejo, está diseminado en varios Convenios Internacionales, tomados en diferentes momentos históricos (Convenios sobre Limitación de Responsabilidad del 24, 57 y 76) y, en los últimos tiempos, de acuerdo a los diferentes “Tipos de Daños” que pueda causar la carga transportada (CLC-69; HNS, etc.) y, ahora, la propuesta para cubrir los causados por el propio combustible (*Bunkers*) de los buques, aplicándose los límites, en unos casos, sólo al propietario registral de la nave; en otros, extendiéndose a los fletadores, operadores, armadores, etc. Ante esta realidad, nos preguntamos si estarían en disposición los Estados en buscar una solución a esta dispersión de regímenes y de normas, aunando esfuerzos para lograr lo que podríamos llamar un **Convenio Internacional General sobre la Limitación de la Responsabilidad**, que englobe los diferentes límites en atención a los diferentes daños que se puedan causar y, en consecuencia, tengamos un sólo texto donde hablemos de limitación en caso de daños causados por hidrocarburos, sustancias peligrosas o nocivas, sustancias nucleares, daños a pasajeros y tripulantes y a sus bienes y, por qué no, incluir en ella la limitación de responsabilidad del

armador derivada por el transporte de mercadería (Reglas de la Haya, Haya-Visby y Reglas de Hamburgo).

La Organización Marítima Internacional, el Comité Marítimo Internacional, la Cámara Internacional de Armadores, las Naciones Unidas, entre otros organismos internacionales, tienen por delante una ardua tarea.

Las Empresas Suministradoras de Recursos Humanos
en los Puertos Venezolanos

Por: José Alfredo Sabatino Pizzolante

RESUMEN

El presente trabajo analiza la figura de las Empresas Suministradoras de Recursos Humanos (ESRH), actualmente en funcionamiento dentro de los puertos venezolanos. Es la opinión del autor que la poca atención prestada a estas empresas, por parte de las autoridades portuarias regionales, ha traído como consecuencia que la mano de obra portuaria no haya logrado significativas mejoras desde el punto de vista de su capacitación, bienestar social y condiciones de empleo. Lo anterior supone un obstáculo para la prestación de servicios de calidad y el desarrollo armónico de las relaciones laborales en el negocio portuario.

El tema objeto de análisis tiene como antecedentes el proceso de privatización de servicios portuarios, iniciado el año 1991 con la entrada en vigencia de la Resolución 419, dictada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones; la organización de los Registros de Empresas de Servicios Portuarios, para luego abordar el estudio particular de las ESRH como una categoría específica dentro de tales Registros.

☞ Ponencia presentada en la Jornada Internacional de Derecho Laboral Portuario, celebrada en Caracas los días 30 y 31 de julio de 1998, en el Auditorium del Banco Central de Venezuela.

☞ Abogado, Master (MSc) en Administración de Puertos, Universidad de Gales. Master (LL.M) en Derecho Marítimo, Universidad de Gales. Socio de la firma SABATINO PIZZOLANTE DESPACHO DE ABOGADOS. Gerente de CONSULTORES MARITIMOS ASOCIADOS, C.A. Miembro de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Miembro de la *International Bar Association*. Miembro del *Chartered Institute of Transport (MCIT)*. Miembro de la *International Association of Maritime Economists*. Miembro de la Asociación Internacional de Expertos Portuarios (Chile). Profesor de la Cátedra de Administración Portuaria en la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante (Caracas).

Es en este contexto que el autor formula críticas al establecimiento y funcionamiento de tales empresas, expone algunas recomendaciones que redundarían en su beneficio y advierte sobre las consecuencias que podrían resultar de la no implantación de los correctivos sugeridos.

LA PRIVATIZACION DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

El año 1991 marca para Venezuela el punto final de una larga campaña que buscaba terminar con la burocracia, corrupción y poder sindical que hacían vida común en los puertos públicos de uso comercial, ocasionando grandes pérdidas a la nación. Esto significó la liquidación del Instituto Nacional de Puertos (INP), un ente autónomo creado por ley el año 1975, el cual asumió la administración, organización, conservación y operación de los puertos venezolanos correspondiendo a ella, además, la prestación de los servicios de estiba, caleta o acarreo, almacenaje, recepción y entrega de mercancías.

A diferencia de otros países de la región, el mecanismo legal conforme al cual se adelantó la reforma portuaria en nuestro país, no consistió en una ley portuaria específica, en la que se establecieran los lineamientos maestros de la nueva organización administrativa a implantarse. Por el contrario, la descentralización portuaria tiene lugar por aplicación de una ley genérica de descentralización administrativa, es decir, la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público bautizada rápidamente por el público como la ley DDT, instrumento éste que permitió que se transfiriera a los Estados la competencia exclusiva sobre la "administración y mantenimiento de puertos y aeropuertos públicos de uso comercial", previo el cumplimiento de las formalidades de ley.

Para el momento en que se sancionan estas leyes regionales de puertos, sin embargo, el Instituto Nacional de Puertos aún se encontraba operando, pero con sujeción a una Resolución Ministerial que preveía el régimen legal transitorio que habría de regir durante la transferencia de las operaciones de manos del INP a las diferentes regiones. Se trataba de la Resolución Ministerial No. 319, más tarde reformada por la No. 419, de fecha 1-10-91, relativa a las normas sobre Servicios Portuarios y Tarifas, que establecería las bases para la privatización de los servicios, que en lo sucesivo serían ejecutados por las Empresas de Servicios Portuarios, debidamente registradas en cada puerto, de acuerdo al procedimiento previsto en la mencionada resolución.

A decir verdad, con este instrumento administrativo lo que se hizo fue reconocer legalmente una situación que de hecho venía ocurriendo, ya que la crisis del INP era tal que las empresas privadas ejecutaban las operaciones con su propio personal, pero al mismo tiempo debían cancelar esos servicios a los obreros del INP. La Resolución No. 419, establecía en su Art. 1, lo siguiente:

Los servicios portuarios de carga, descarga, transferencia, llenado y vaciado de contenedores y, en general, la movilización de la carga, la recepción y entrega de mercancías; el pesaje de la carga, el almacenamiento; el suministro de equipos móviles, el amarre y desamarre de buques; el suministro de agua, combustible, víveres y afines a los buques; la seguridad industrial, las reparaciones menores, el suministro de la mano de obra; y otros servicios de naturaleza semejante, sólo podrán ser prestados por las sociedades mercantiles inscritas en el Registro de Empresas de Servicios Portuarios del Puerto adscrito al Instituto Nacional de Puertos en el que la empresa desee prestar sus servicios.

Surgen, entonces, las Empresas de Servicios Portuarios. Como quiera que sea, dicha Resolución continúa vigente para algunos puertos de uso comercial, como por ejemplo el Puerto de La Guaira; pero, en la mayoría de los casos, las normas allí previstas han sido adoptadas por el resto de los puertos regionales mediante reglamentos o resoluciones administrativas. De allí que la misma sea de obligada referencia al hablar del tema.

Es indudable que la presencia del sector privado dentro de los puertos venezolanos, a través de las Empresas de Servicios Portuarios, ha introducido mejoras substanciales en la prestación de los servicios portuarios, tales como una reducción considerable en el tiempo de estadía de los buques, un incremento en la productividad, etc.; no obstante, la implantación del nuevo modelo ha supuesto la adaptación a una nueva realidad que día a día, impone la necesidad de evaluar la actuación de dichas Empresas para optimizar sus actividades, lo que, lógicamente, revertiría a los puertos permitiéndoles adquirir una imagen de confiabilidad, y comercialmente más atractiva.

LAS EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS

Como ya lo hemos señalado, las normas relativas a las Empresas de Servicios Portuarios se encontraban inicialmente contenidas en la Resolución No. 419 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, cuyo contenido, con ligeras variantes, ha sido trasladado a diferentes reglamentos o resoluciones administrativas regionales.

Aun cuando no es nuestra intención analizar aquí la Resolución No. 419 en detalles, resulta necesario señalar que, conforme a la Resolución en cuestión (o su equivalente), cada puerto lleva un Registro de Empresas de Servicios Portuarios, el cual contiene tres categorías, a saber:

1. Empresas Operadoras Portuarias: tienen a su cargo los servicios de carga, descarga, transferencia, llenado y vaciado de contenedores y, en general, cualquier otra operación que involucre la movilización de carga entre naves y recintos portuarios, o dentro de ellos, así como los servicios de almacenamiento.
2. Empresas Suministradoras de Recursos: proveen a las anteriores de recursos humanos y materiales, al tiempo que dan en arrendamiento equipos móviles.
3. Empresas de Servicios Suplementarios: comprenden servicios de limpieza, mantenimiento, reparaciones menores, amarre y desamarre de buques, abastecimiento de agua, víveres y vituallas para las naves, de combustible, grasas y lubricantes, el pesaje de la carga mediante romanas, balanzas y básculas, la seguridad industrial, y cualquier otro servicio complementario.

Podría decirse que no hay limitación alguna para inscribirse en las Categorías que conforman el Registro que lleva cada puerto, incluso una empresa puede optar por inscribirse en todas, si así lo desea. No obstante, a la luz del Art. 11, aquéllas deberán presentar los siguientes recaudos:

- a) Copia certificada del documento constitutivo y estatutos sociales de la empresa, y sus reformas si las hubiere.
- b) Copia de los documentos que acreditan la representación de los administradores y demás personas que actúan en nombre de la compañía.
- c) Registro de información fiscal.
- d) Estados financieros, debidamente auditados por un contador

público independiente, de los últimos tres ejercicios económicos de la empresa.

- e) Copia de las constancias de estar inscritos en registros especiales, tales como los registros de armadores nacionales y agentes navieros llevados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y el registro de agentes de aduana llevado por el Ministerio de Hacienda.

Los requisitos inicialmente exigidos por la Resolución No. 419, claro está, han sido, a la fecha, ampliados e incluso modificados por los instrumentos reglamentarios que fueron posteriormente adoptados por los puertos descentralizados.

Independientemente de la inscripción en el Registro, que tiene una duración de dos años, y el subsecuente pago del derecho de inscripción, cada empresa de servicio portuario ha de suscribir con el puerto en donde desea operar un Contrato de Autorización, en el que quedan muy bien determinados los derechos y obligaciones de las partes.

Por otra parte, las Empresas Operadoras Portuarias tienen la opción, según el puerto de que se trate, de arrendar determinadas áreas de patio para el establecimiento de terminales de uso particular. Esto se hace a través de un contrato de adjudicación de patio, que generalmente tiene una duración de cinco años, y por el que la empresa operadora paga al puerto una contraprestación mensual, tomando en cuenta el tamaño del área adjudicada.

LAS EMPRESAS SUMINISTRADORAS DE RECURSOS HUMANOS EN LOS PUERTOS VENEZOLANOS

Las Empresas Suministradoras de Recursos Humanos (ESRH) tienen su origen, como lo señaláramos, en la Resolución No. 419. Su justificación no fue otra que la de agrupar a la masa laboral cesante, tras la liquidación del Instituto Nacional de Puertos, en unidades organizadas que habrían de prestar sus servicios a las empresas de estiba. Unidades estas que, además, velarían por el bienestar socioeconómico y técnico de sus agremiados.

Así, toda empresa que deseaba prestar servicios de mano de obra a las Empresas Suministradoras Portuarias (Estibador) debía inscribirse en la categoría de Empresas Suministradoras de Recursos, previo el

cumplimiento de los requisitos exigidos. Recordemos que en los términos de la Resolución No . 419 estas empresas "Proveen a las anteriores [Empresas Operadoras Portuarias] de recursos humanos y materiales, al tiempo que dan en arrendamiento equipos móviles..." (corchetes propios).

Sin embargo, el punto más importante a ser resaltado es que la misma Resolución No. 419 establecía, expresamente, que "Estas empresas [Empresas Operadoras Portuarias) deberán prestar sus servicios con personal permanente, y no podrán subcontratar personal para dichas funciones..." (corchetes propios). Es decir, que como fue ideado el sistema, éste suponía el uso por parte de las Empresas Operadoras Portuarias de personal permanente, y en caso de subcontratarlo debía tomar el personal de las ESRH.

Lamentablemente, los resultados obtenidos con la aparición de las ESRH no han sido los más alentadores, pues la negligencia de las autoridades portuarias y la inescrupulosidad de algunos empresarios, han reducido a estas empresas a meros proveedores de mano de obra que, en muchos casos, no disponen de los beneficios laborales que el esquema se suponía les garantizaría. Así, ha ocurrido que las ESRH - que en un principio se esperaba constituirían un *pool* de obreros portuarios, los cuales recibirían todos los beneficios sociales y laborales de ley- se han convertido en algunos casos en entes explotadores de aquéllos. Lo más grave, no obstante, fue que la falta de control por parte de algunas autoridades portuarias, trajo como consecuencia el que las Empresas Operadoras Portuarias contrataran obreros a destajo o eventuales, no pertenecientes a ninguna de las ESRH debidamente registradas, lo que prácticamente las condenó al fracaso.

Un rápido vistazo a la situación de las ESRH en los puertos venezolanos nos revela, para nuestro asombro, que las autoridades portuarias no han prestado la debida atención a aquéllas, en su condición de entes administradores de tales puertos. Más interesante aún resulta observar la existencia de sindicatos, los cuales se suponían extinguidos con la liquidación del personal obrero del INP y la desbandada del Sindicato Unico que agrupaba esa monstruosa masa laboral.

Por ejemplo, en el Puerto de La Guaira para ejecutar los servicios de estiba, las Empresas Operadoras Portuarias que requieran contratar personal, deberán contratarles de un personal sindicalizado. A tal efecto existe lo que se denomina en el argot portuario de dicho puerto, un "*Pool*

Naviero", el cual consiste en un grupo de trabajadoras portuarios reunidos bajo un esquema laboral/sindical para desarrollar las actividades de **estiba** (personal obrero calificado como grueros, wincheros, chequeadores, tomadores de tiempo y cualquier otro personal obrero no calificado, necesario para las actividades de estiba). La contratación del personal requerido para el resto de las actividades portuarias queda al libre albedrío de la EOP, quien puede usar personal no perteneciente al *Pool*. El control ejercido por el PLC, S.A. sobre las ESRH se limita a verificar si las mismas cumplieron o no con los requisitos exigidos para su inscripción, pero un funcionario allí alegaba, para nuestra sorpresa, que "son empresas independientes y que su política es no inmiscuirse en los asuntos laborales de las mismas".

La situación en el puerto de Puerto Cabello es totalmente diferente, toda vez que, por sorprendente que parezca, allí no existe sindicato alguno que agrupe al personal obrero. Las EOP, según la reglamentación del IPAPC, deben operar con personal obrero permanente o con personal contratado de las ESRH -este personal obrero comprende supervisores, caporales, operadores de montacargas, grúas y wincheros, chequeadores o tomadores de tiempo, despachadores/receptores, jefes de bodegas y obreros de muelle y de a bordo-, requerimiento este que a decir verdad nunca fue debidamente controlado por el ente administrador, lo que incidió definitivamente en el fracaso del esquema.

Muy al contrario de lo deseado, en el caso concreto de Puerto Cabello nos consta que al no controlar debidamente el IPAPC la obligatoriedad en el uso de los obreros pertenecientes a las ESRH, algunas EOP comenzaron a utilizar personal eventual, el cual era provisto de documentación falsa del Seguro Social, esto para burlar al IPAPC y poder obtener los pases correspondientes.

Algunos de los vicios trataron de ser corregidos entre 1995 y 1996 cuando al autor le correspondiera desempeñarse como Consultor Jurídico del referido puerto, esto mediante la exigibilidad de la obligación de utilizar el personal obrero de las ESRH, la depuración de las ESRH inscritas en el puerto y la redacción de un Contrato de Autorización (ver Anexo) por medio del cual se pretendía incluir algunos mecanismos que aseguraran la capacitación y la efectividad de estas empresas. A manera de ilustración, una de las obligaciones contractuales exigidas por el IPAPC a las ESRH, a la luz de este nuevo contrato, es la de llevar adelante programas de entrenamiento y capacitación del personal cuyos servicios oferte, para cuyo cumplimiento el IPAPC debe requerir a estas

empresas los programas anuales de capacitación dirigidos al personal de recurso humano portuario que agrupa, debiendo estas empresas acatar las recomendaciones que le sean formuladas por el IPAPC. Desafortunadamente, esta obligación contractual no se cumple en la actualidad, toda vez que el IPAPC no hace el requerimiento a las empresas y la gran mayoría de estas no tienen tales programas de adiestramiento.

La exigencia de la forma 14-02 del Seguro Social por parte del IPAPC, además, no ha garantizado *per se* ninguna protección para el obrero portuario. Veamos por qué: para la emisión de los pases necesarios para el ingreso de los obreros portuarios al recinto portuario, se encuentra la exigencia de la forma 14-02 expedida por el Seguro Social. Esto se hizo originalmente con la intención de darles protección social y de evitar la subcontratación de la mano de obra portuaria. Así, hay casos en los cuales estos trabajadores, quienes aparecen en nómina de algunas empresas (y poseen su 14-02 por la empresa de la cual son hijos), una vez obtenido el pase, trabajan en su gran mayoría como temporeros o eventuales para otras empresas, lo cual acarrea ciertas irregularidades a la hora de ocurrir algún accidente con lesionados o muertes. Tenemos un caso reciente en el que un trabajador permanente de una empresa operadora se encontraba en su día libre realizando trabajo eventual subcontratado por otra empresa y resultó gravemente herido durante la ejecución de este trabajo, muriendo posteriormente. La empresa a la cual pertenecía este trabajador alegó que el mismo no se encontraba laborando para dicha empresa, y la empresa que lo subcontrató ese día alegó que no era un trabajador de su nómina y, por lo tanto, ninguna de las dos se hacía responsable de los gastos médicos de dicho trabajador.

Otra de las exigencias del IPAPC para la inscripción en el Registro de Empresas de Servicios Portuarios, esto como mecanismo para proteger a los trabajadores u obreros, es la de Póliza Empresarial con un anexo en el que se señale que la misma ampara al Instituto, en caso de alegada una posible responsabilidad solidaria con la empresa por accidentes en los que resulten trabajadores lesionados o muertos. Estas pólizas son sólo para trabajadores permanentes o de nómina de las empresas y, según la prima y el monto asegurado, cubren:

...la indemnización que esté obligada a efectuar la empresa a cualquiera de sus trabajadores en virtud de lo establecido en la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente del Trabajo, por las consecuencias de enfermedades y

accidentes profesionales ocurridos durante la vigencia de la póliza, en los cuales tenga responsabilidad, y que le causen al trabajador la muerte o la incapacidad absoluta y permanente, o incapacidad absoluta y temporal, o incapacidad parcial permanente, o incapacidad parcial temporal, o vulneren la facultad humana más allá de la simple pérdida de la capacidad de ganancias, alterando la integridad emocional y psíquica del trabajador lesionado...

Como podemos ver, estas pólizas, según el condicionado de las mismas, cubren a los trabajadores sólo en caso de accidentes, catástrofes, enfermedades profesionales, etc., y no por gastos médicos de enfermedades, lo cual deja desamparado al trabajador en este aspecto.

La situación se ha tornado tan delicada en Puerto Cabello que en la actualidad existen "empresas de maletín" no inscritas en el puerto, pero que igualmente operan en el mismo, reclutando obreros en la calle o en el propio muelle. Esta situación se presenta por no ser dichos obreros, en su mayoría, trabajadores permanentes de las empresas suministradoras, a excepción de algunos grueros y wincheros, sino que por conveniencia o políticas de dichas empresas y, muchas veces a solicitud de los mismos trabajadores (esto debido a que son muy mal remunerados y el ser eventuales les permite trabajar varias jornadas), se les contrata como personal eventual, no inscritos por ante el Seguro Social, sino asegurados a través de una póliza flotante contratada a tal efecto -que les ampara sólo en caso de accidente y/o muerte, quedando desprotegidos para la asistencia médica por cualquier enfermedad y no gozando de otros beneficios-, todo lo cual escapa a la vigilancia y control de las autoridades portuarias.

En relación a la capacitación del obrero portuario, no existe por parte de IPAPC, y nos atrevemos a decir en ningún puerto venezolano, programa de adiestramiento alguno para estas empresas, así como tampoco existe control sobre la capacitación y adiestramiento de obreros al que están obligadas estas últimas. Son muy pocas las empresas (2 o 4 a lo sumo), que tienen un programa de capacitación y adiestramiento de obreros portuarios. "Recursos Humanos Portuarios" es una de las pocas empresas que se preocupa en darle capacitación al personal obrero que utiliza, pero es un programa de capacitación "tímido", el cual no cumple las expectativas requeridas para el adiestramiento de este tipo de personal, que en un porcentaje del 20% al 30% son analfabetas o semianalfabetas.

Tomando en consideración que existe aproximadamente de 800 a 1.000 obreros portuarios pertenecientes a las ESRH, el programa de capacitación de los mismos sólo cubre un 20% de éstos, y por iniciativas aisladas de algunas empresas. Han existido proyectos de cooperación para el adiestramiento por parte del INCE, pero todos fallidos. El IPAPC posee un programa de capacitación que va dirigido sólo al personal de empresas operadoras con cierta capacidad o conocimientos técnicos, que posean un grado de instrucción de bachilleres o TSU. Estos son cursos básicos y avanzados dictados por el personal de Seguridad Integral del IPAPC, sobre temas tales como Primeros Auxilios, Seguridad Industrial, Brigadista Industrial, Manejo Preventivo, Identificación de Material Peligroso, Principios para la Supervisión y Educación Ambiental, los cuales son dictados dos veces al año cada uno (según las exigencias de las empresas), con un promedio de 20 personas por cada curso, por lo que podríamos resumir que el programa de capacitación del IPAPC para el personal obrero de las EOP y las ESRH es deficiente, limitándose a ofrecer las denominadas “charlas de 5 minutos a pie de buque”, las cuales consisten en una pequeña inducción sobre los implementos y equipos de seguridad necesarios para la actividad, a los obreros que van a ejecutar operaciones de estiba.

La falta de capacitación y adiestramiento, aunado a la mala remuneración de dichos obreros, quienes se ven obligados a laborar jornadas extraordinarias en varias empresas, terminando un turno en una y comenzando otro turno seguido, sin descansar, tiene como consecuencia que el 80% de los accidentes ocurridos en la zona portuaria sean producto de actos inseguros por parte de los obreros y fallas de equipos por falta de supervisión de los mismos (no utilización de equipos de seguridad, inobservancia de normas, mal manejo de equipos, cansancio, etc.).

CONCLUSIONES

Es cierto que los puertos venezolanos han disfrutado de una paz laboral sin precedentes, lo que no deja de asombrar cuando se tiene presente los profundos cambios ocurridos en el sector el año 1991. Podría decirse que se trata de un caso de excepción no sólo en Latinoamérica, sino también en muchos países desarrollados. No obstante, es nuestra opinión que, de no implantarse correctivos al esquema actualmente en uso para el suministro de la mano de obra que garanticen verdaderos beneficios socio-económicos y de capacitación para la masa obrera, se estará fomentando un malestar que podría desencadenar conflictos laborales y alentar el nacimiento y fortalecimiento de organizaciones sindicales.

Existe, entonces, la necesidad de revisar los mecanismos conforme a los cuales las ESRH operan en la actualidad, demandando de las autoridades portuarias una mayor injerencia en su funcionamiento, particularmente en el control y supervisión de los programas de capacitación. Al mismo tiempo, deben explorarse otros mecanismos que garanticen efectiva protección a los obreros portuarios, diferentes de la exigencia casi simbólica de la 14-02. Por ejemplo, un mecanismo que podría brindarle a los obreros portuarios ciertos beneficios sociales, tales como hospitalización y cirugía, es la contratación por parte de las empresas de una póliza colectiva declarativa de HCM, las cuales, a un costo muy bajo, dependiendo, claro está, del número de trabajadores y sueldo de éstos, cubren por concepto de gastos médicos de enfermedades, hospitalización y cirugía. En estos casos, si una empresa contrata a 100 obreros (eventuales o permanentes) y adquiere para proteger a los mismos una de estas pólizas, en el caso de que 50 de estos obreros renuncien o sean despedidos, los restantes obreros quedarían amparados por la póliza y el seguro le hace una devolución al patrono de cierto porcentaje de la prima por el egreso de esos trabajadores. Son pólizas que funcionan en base al ingreso y egreso de nómina de los trabajadores, las cuales resultan sumamente beneficiosas para los mismos y económicas para las empresas.

Todo lo anterior, en consecuencia, nos debería llamar a la reflexión (muy especialmente a las autoridades portuarias y empresas privadas) sobre esta problemática, para la formulación de soluciones que redunden en beneficio de las ESRH y optimización de las operaciones portuarias en general.

ANEXO

CONTRATO EMPRESAS SUMINISTRADORAS DE RECURSOS HUMANOS INSTITUTO AUTONOMO DE PUERTO CABELLO (IPAPC)

OBJETO DEL CONTRATO

PRIMERA: "EL INSTITUTO" autoriza a "LA EMPRESA" para proveer a las Empresas Operadoras Portuarias registradas en este puerto, de los recursos humanos necesarios para la carga, descarga, almacenamiento, transferencia, llenado y vaciado de contenedores y, en general, cualquier otra operación que involucre la movilización de carga entre naves y patios o almacenes, o dentro de ellos, así como el servicio de almacenamiento en áreas de acopios y estacionamiento de maquinarias y equipos utilizados durante las operaciones.

PARAGRAFO UNICO: a los fines de prestar los servicios objeto del presente contrato, "LA EMPRESA" deberá contar con personal permanente y propio; por lo que no podrá subcontratar personal para dichas funciones.

RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL

SEGUNDA: "LA EMPRESA" prestará los servicios objeto de este Contrato bajo su responsabilidad exclusiva, en consecuencia, es responsable de:

- a) Los daños, pérdidas o deterioros que sufran las mercancías, por parte del personal o equipos de "LA EMPRESA", durante las operaciones que involucren las actividades objeto del presente contrato.
- b) Los daños y deterioros que se causen en las instalaciones e infraestructuras portuarias de "EL INSTITUTO", por causas imputables al personal de "LA EMPRESA".
- c) Las actividades señaladas en la Cláusula Primera de este Contrato.

DEL PERSONAL

TERCERA: "LA EMPRESA" es responsable plenamente por las acciones u omisiones de sus trabajadores. Dichos trabajadores no dependerán, ni directa ni indirectamente, de "EL INSTITUTO"; por lo tanto, sus sueldos, salarios, bonificaciones, prestaciones sociales y cualquier otra obligación laboral, no serán en ningún caso por cuenta de "EL INSTITUTO".

OBLIGACIONES DE "LA EMPRESA"

CUARTA: "LA EMPRESA" debe participar a la Dirección de Puerto de "EL INSTITUTO", acompañando los documentos respectivos, cualquier cambio de dirección, modificación significativa del documento Constitutivo y Estatutos Sociales de "LA EMPRESA", nombramiento de sus representantes y administradores y/o cualquier otro elemento que modifique la información suministrada en la solicitud de inscripción formulada por "LA EMPRESA".

QUINTA: "LA EMPRESA" prestará sus servicios, sin preferencias de ningún género y en igualdad de condiciones, a todos los usuarios que lo requieran.

SEXTA: "LA EMPRESA" se obliga a cumplir y hacer cumplir todas las Leyes, Normas, Reglamentos y Disposiciones vigentes en la República de Venezuela, especialmente las Normas de Seguridad Industrial y de Prevención de Accidentes. Así mismo, se obliga a dar estricto cumplimiento a los requisitos exigidos por la Ley Orgánica del Ambiente, Ley Penal del Ambiente y Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo; con las disposiciones y Reglamentos de Seguridad y Protección que sobre personas y bienes dicte "EL INSTITUTO". Si la movilización, almacenamiento, descarga, transferencia,

llenado y vaciado de carga que realice el personal de "LA EMPRESA" se refiere a sustancias químicas, se exige que dicho personal esté especializado para el manejo de dichas sustancias.

PARAGRAFO UNICO: "LA EMPRESA" se obliga a tener dentro de su personal, un representante de Seguridad Industrial con documentación que acredite su capacidad y conocimiento en el área.

GARANTIA

SEPTIMA: "LA EMPRESA" deberá presentar para garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones que asume o pueda llegar a tener con "EL INSTITUTO", en razón de las actividades autorizadas por este Contrato, Póliza de Responsabilidad Civil a favor de terceros con una cobertura de UN MILLON DE BOLIVARES (Bs. 1.000.000,00). El monto de la referida garantía estará sujeta a revisión por parte de la Junta Directiva. Así mismo, las condiciones y términos de la misma estarán vigentes por periodos de un (1) año. Queda entendido que "LA EMPRESA" estará obligada a presentar las correspondientes extensiones en la oportunidad exigida por "EL INSTITUTO".

CONTRAPRESTACION

OCTAVA: la contraprestación que "LA EMPRESA" pagará a "EL INSTITUTO" por concepto de Derecho de Registro, será de TRESCIENTOS MIL BOLIVARES (Bs. 300.000,00), los cuales deberán ser cancelados en su totalidad en dinero efectivo o cheque de gerencia, depositados en la cuenta corriente bancaria que para tales efectos tenga "EL INSTITUTO". Dicha contraprestación estará sujeta a revisiones periódicas por parte de "EL INSTITUTO".

TERMINO

NOVENA: este Contrato tendrá una vigencia de dos (2) años, contados a partir de su inscripción en el Registro de Empresas de Servicios Portuarios de "EL INSTITUTO".

SUSPENSION

DECIMA: "EL INSTITUTO" procederá de pleno derecho a suspender las actividades de "LA EMPRESA" por las siguientes causales:

- a) Existencia de competencia desleal.
- b) Celebración de convenios de cualquier naturaleza que tiendan a evitar la libre competencia.
- c) Cuando existan condiciones de colusión, actos de soborno y cualquier otra irregularidad sancionada por la Ley como delito.
- d) Cuando se compruebe incumplimiento reiterado de las obligaciones que le impone la Ley del Trabajo.
- e) Cuando así lo decida la Junta Directiva.

RESCISION

DECIMO PRIMERA: "EL INSTITUTO" se reserva el derecho de rescindir unilateralmente y de pleno derecho por escrito el presente contrato, cuando convenga a sus intereses; por las causas establecidas en la Ley, y especialmente por las circunstancias siguientes:

- a) Cuando "LA EMPRESA" realice en las instalaciones portuarias, actividades distintas a las especificadas en el presente Contrato, o se exceda de la Autorización aquí concedida.
- b) Por incumplimiento de las obligaciones que se deriven del presente Contrato.
- c) Cuando "EL INSTITUTO" lo considere conveniente a sus intereses, con o sin falta de "LA EMPRESA".

- d) Por incumplimiento reiterado de las obligaciones que le impone la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo.

CESIONES

DECIMO SEGUNDA: “LA EMPRESA” no podrá ceder, traspasar o subcontratar total o parcialmente los derechos y obligaciones derivados del presente Contrato, ni del Acto de Registro. Tampoco podrá asociarse con terceros para la realización de las actividades que se imponen en la Cláusula Primera, salvo autorización expresa de “EL INSTITUTO”.

OBLIGACIONES DE “EL INSTITUTO”

DECIMO TERCERA: “EL INSTITUTO” promoverá la libre competencia entre las Empresas de Servicios Portuarios y velará por el funcionamiento del Puerto las veinticuatro (24) horas del día y todos los días del año.

DOMICILIO

DECIMO CUARTA: para todos los efectos del presente Contrato, así como sus consecuencias y derivados, las partes declaran elegir como domicilio especial la ciudad de Puerto Cabello, Estado Carabobo, a la jurisdicción de cuyos Tribunales declaran expresamente someterse, renunciando a cualquier otro domicilio que pudiera corresponderle de acuerdo a la Ley.

REVISIONES

DECIMO QUINTA: “EL INSTITUTO” se reserva el derecho de revisar los términos y cláusulas del presente Contrato, cuando así lo requieran sus intereses.

DISPOSICIONES GENERALES

DECIMO SEXTA: el presente Contrato consta de un (1) documento principal y de los siguientes documentos que forman parte integrante del mismo:

- a) Copia certificada del Documento Constitutivo de la empresa contratante.
- b) Fianza Contractual.
- c) Póliza de Responsabilidad Civil a favor de terceros.
- d) Cartas de Solicitud de Registro y Carta Compromiso.
- e) Estados Financieros.
- f) Copia del Registro de Información Fiscal.
- g) Recibo de depósito por concepto de cancelación de Derecho de Registro.

CIERRE

DECIMO SEPTIMA: se hacen dos (2) ejemplares de un mismo tenor y a un sólo efecto, en Puerto Cabello a los _____ días del mes de _____ de _____.

“POR EL INSTITUTO”

“POR LA EMPRESA”

Sentencia en Alzada del Caso
NAVIERA IMPARCA - SEGUROS CARACAS 📄

REPUBLICA DE VENEZUELA
EN SU NOMBRE
EL JUZGADO SUPERIOR QUINTO EN LO CIVIL Y MERCANTIL DE LA
CIRCUNSCRIPCION JUDICIAL DEL DISTRITO FEDERAL Y ESTADO
MIRANDA, CONSTITUIDO CON ASOCIADOS

Vistos, con Informes de las partes: Por la demandada Dres. SERGIO HIDALGO CH. e IDA ALCIRA CASTRO DE TORRES; y, por la actora apelante, Dr. TOMAS A. MEJIAS MARTINEZ; y las observaciones de este último.

El Superior repartidor asignó este expediente para revisar la apelación del Dr. TOMAS MEJIAS MARTINEZ, apoderado de la empresa INVERSIONES NAVIERA IMPARCA, C.A., interpuesta contra la sentencia de fecha 30 de mayo de 1988 y su aclaratoria del 2 de junio del mismo año, dictadas por el Juzgado Segundo de primera Instancia en lo Mercantil de esta Circunscripción Judicial en el juicio que, por incumplimiento de contrato sigue dicha empresa contra la C.A. VENEZOLANA DE SEGUROS CARACAS; en la sentencia se declara “sin lugar las pretensiones de la demandada, y se condena en costas a la parte actora por haber sido totalmente vencida en la litis”; y en la aclaratoria se rectificó el dispositivo en el sentido de que la frase correcta es que se declara sin lugar las pretensiones de la demandante. Pidió Asociados la apoderada de la empresa aseguradora demandada; constituido, se designó ponente, por la suerte, a la Asociada Dra. OMAIRA RODRIGUEZ DE LAREZ, cuyo proyecto de sentencia no logró mayoría; se designó entonces ponente a otro Asociado Dr. JOSE GUTIERREZ PACHECO; pero tampoco hubo mayoría para su ponencia; el Juez Titular preparó un proyecto que recoge en lo posible, lo preparado por ellos, y hoy, fuera de lapso para decidir, se observa:

El Apoderado apelante e informante sustituyó en est sede el poder conferídole por al empresa actora, en los Dres. LUIS FELIPE BLANCO

📄 Jurisprudencia selecta proporcionada por el Profesor Julio Sánchez Vega.

S., HUMBERTO MENDOZA D'PAOLA y RITA GUILARTE.

Alega la demandante que su embarcación, la M/N TEREPAIMA, en fecha 1 de febrero de 1980, llegó al puerto de Charleston, South Carolina, U.S.A., procedente de Puerto Cabello, Venezuela, que una vez en el referido puerto se detectó una inundación en la sala de máquinas y contaminación del aceite del motor principal con agua de mar, seguidamente el 4 de febrero del mismo año, la nave fue objeto de una medida judicial preventiva y su capitán es hospitalizado simultáneamente, inmediatamente se dio aviso de la avería al asegurador a través de la firma Frank B. Hall.

El 19 de febrero de 1980, cuando el capitán obtuvo licencia para abandonar el hospital, fue cuando se inspeccionó detenidamente la motonave encontrándose una serie de averías que se describen en el libelo.

Efectuadas las reparaciones correspondientes, la motonave emprende su regreso a Venezuela en fecha 17 de marzo de 1980, pero tiene que devolverse porque la maquinaria presentó daños de consideración que impidieron el viaje, seguidamente se realizaron las inspecciones y posteriores reparaciones ascendiendo los daños a la cantidad de TRES MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA MIL BOLIVARES (Bs. 3.655.000), y como la demandante tenía suscrito el contrato de seguros con Seguros Caracas, C.A.V., antes señalado, que amparaba los daños que sufrieren tanto el casco como la maquinaria del TEREPAIMA incluyéndose en la referida póliza las cláusulas del Instituto Americano de fecha 2 de junio de 1977 y la cláusula de Negligencia y Defecto Latente, las cuales amparaban igualmente cualquier daño que le ocurriera a la motonave tanto a su casco como a la maquinaria como consecuencia de los riesgos derivados del mar o de la fortuna de mar, vale decir, de las vicisitudes originadas durante su travesía, incluyendo los derivados de la negligencia, impericia o mala intención del capitán o de la tripulación y por cuanto el monto asegurado fue de OCHO MILLONES DE BOLIVARES (Bs. 8.000.000,00) procedió a demandar a SEGUROS CARACAS C.A.V., para que le pague la suma de TRES MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL BOLIVARES (Bs. 3.655.000,00), que es la cantidad equivalente al valor de los daños sufridos por la motonave TEREPAIMA. A tal efecto la demandante acompaña a su libelo los siguientes recaudos: la póliza en cuestión, los recibos de pago de prima, protesta de avería de fecha 19 de febrero de 1980, formulada ante el Notario Público de Charleston, Carolina del Sur, Estados Unidos de América, debidamente traducida, y su posterior

ratificación ante el Cónsul venezolano en Savannah, Georgia, Estados Unidos de América, cartas dirigidas recíprocamente entre asegurado y asegurador relacionadas con el accidente, constancia de hospitalización del Capitán de la nave, notificación pormenorizada del siniestro enviada a la aseguradora por el Agente Naviero del asegurado y dos (2) informes de avalúos dirigidos a la aseguradora por Inversiones Navieras Imparca, C.A.

II

Admitida la demanda en fecha 17 de julio de 1980, reformada y admitida nuevamente ésta en fecha 15 de octubre de 1980, y no habiéndose podido practicar la citación de la demandada personalmente se ordenó la citación por carteles recayendo el nombramiento de Defensor Ad-Litem en la persona del Dr. LEOPOLDO LOVERA PAESANO, Apoderado Judicial de la empresa demandada SEGUROS CARACAS C.A.V., según consta en autos, por lo que practicada la citación de la demandada, tuvo lugar, en fecha 4 de mayo de 1981, el acto de contestación al fondo de la demanda, mediante la cual la parte demandada alegó en su descargo las siguientes exenciones: 1) Que el hecho del embargo practicado sobre la motonave el día 4 de febrero de 1980 debió serle participado a la aseguradora a tenor de lo dispuesto en los artículos 873 y 568 ord. 5 del Código de Comercio; 2) que cuando se aprecia la contaminación del aceite del carter del motor principal la nave no está en posesión del propietario ni de su representante por lo que el daño se debió al hecho de personas extrañas al contrato; 3) Que no se deduce que hubiese ocurrido ningún accidente derivado de algún hecho de la naturaleza ni de una maniobra inexperta o negligencia náutica del Capitán; y 4) Que la cobertura de la Póliza se limita a la cantidad de DOS MILLONES DE BOLIVARES (Bs. 2.000.000,00) (página No. 5 y su vuelto del escrito de contestación de la demanda; folio 127 y vuelto del expediente).

III

Planteada en estos términos la litis se abrió el juicio a prueba y durante su lapso solamente la parte actora promovió y evacuó pruebas, a saber: el diario de navegación de puerto, en cuyos folios 002 al 110, aparecen los asientos correspondientes a los daños sufridos por la motonave TEREPAIMA; carta suscrita por el Jefe del Departamento de Transporte de Seguros Caracas C.A.V., mediante la cual le informa a la demandante que a través de Frank B. Hall & Co. of Florida,

representante de Inversiones Navieras Imparca, C.A., en Estados Unidos de América, fue notificada del siniestro ocurrido el 4 de febrero de 1980 a la motonave TEREPAIMA (folio 135 del Expediente); testimoniales de los ciudadanos MARIO VEGA HERRERA, Presidente de la firma de Corretaje que actuó como intermediaria en el contrato de seguro, base de la demanda que dio origen a este juicio y de JESUS ANTONIO FERNANDEZ, las cuales fueron rendidas en sus respectivas oportunidades. Mediante la utilización del término extraordinario de pruebas concedido por el a quo se incorporaron a los autos, las deposiciones de los testigos LASSE MOE, representante de la empresa Golten Marine C., firma que reparó la motonave y las de GERHARDT SCHREIBER, representante de Rodson Shipping Company, empresa evaluadora de los daños de la referida motonave. Se solicitó la prueba de exhibición de una comunicación que no fue evacuada en su oportunidad por lo cual fue declarado desierto el acto.

La demandada se opuso a la admisión de la prueba ultramarina y apeló del auto de admisión, por lo que el Juzgado superior Cuarto en lo Civil y Mercantil de esta misma Circunscripción Judicial tuvo que decidir la cuestión planteada declarando sin lugar la apelación, y consecuentemente quedó debidamente admitida la solicitud del lapso extraordinario de pruebas. En fecha 30 de mayo e 1988, el Tribunal de la causa constituido con asociados dictó sentencia en este juicio declarando Sin Lugar la demanda, por lo que la actora ejerció su recurso de apelación razón por la cual este Tribunal de alzada está conociendo la presente causa. En fecha 8 de agosto de 1988, se constituyó el Tribunal con asociados a pedimento de la demandada (folio 428); y por auto de fecha 7 de mayo de 1990, se designó nuevo ponente.

IV

Este Tribunal para decidir pasa a analizar las probanzas que corren a los autos y, en primer lugar, examina las que fueron acompañadas al libelo de la demanda, las cuales fueron: 1) La póliza o contrato de seguros con sus anexos; 2) Constancia de hospitalización del Capitán de la nave; 3) Protesto de avería formulada por ante una autoridad extranjera debidamente traducido al castellano; 4) Recibos de pago de las primas del seguro en cuestión; 5) Comunicación de la demandada por medio de la cual rechaza el pago de siniestros; 6) Ratificación del protesto efectuado ente el Cónsul venezolano, en Savannah, Georgia, Estados Unidos de América; 7) Comunicación de la firma intermediaria Serviseguros, C.A., dirigida a la demandante informándole que la

aseguradora procederá a reconsiderar la reclamación; 8) Comunicación de la aseguradora según la cual rechaza definitivamente el pago del siniestro; 9) Informe detallado de las averías dirigido a la aseguradora por la firma Frank B. Hall. A este respecto se observa que la demandada en la página No. 3 de la contestación de la demanda (folio 125 del expediente) expresa que “formalmente desconocemos los producidos con el libelo de la demanda... como anexos marcados “F”, “1A2”, “1B”, “1C” y “1D”,...”, es decir, los dos (2) avalúos antes mencionados, la comunicación de Serviseguros, C.A., la protesta del capitán y las constancias de hospitalización del Capitán. El Tribunal observa que tales documentos no pueden ser objeto de desconocimiento por la demandada a tenor de lo dispuesto en el artículo 444 del Código de Procedimiento Civil, ni bajo la disposición similar del Código de Procedimiento Civil derogado, ya que los mismos no fueron emanados de la demandada ni de ningún causante suyo, según consta en autos. Por consiguiente, los referidos documentos a excepción del escrito contentivo de la protesta del Capitán resultan irrelevantes ya que no fueron ratificados oportunamente en juicio por las personas de las cuales dimanaron. Sólo la protesta de mar surte efectos en el juicio porque a tenor de lo dispuesto en el último aparte del artículo 649 del Código de Comercio, su contenido sólo puede ser desvirtuado por la prueba en contrario, lo cual no se produjo en el presente caso y así se declara.

Por otra parte, conforme a lo expuesto por la demandada en la página No. 2 de su escrito de contestación (folio 124 del expediente) se aprecia que conviene en que existe la póliza de seguro base de la demanda; que la referida póliza cubre los daños que sufran las embarcaciones producidas por accidentes derivados por riesgo de mar o de la navegación incluyendo aquellos producidos por negligencia del Capitán, pero en ningún momento los causados por los armadores, Administradores o terceros; que el período de cobertura se extendió al día 20 de febrero de 1980 y sólo disiente en cuanto a la suma asegurada, que según ella, el límite de dicha suma es de DOS MILLONES DE BOLIVARES (Bs. 2.000.000,00) por lo que los anteriores puntos no son objeto del debate, por cuanto las partes están de acuerdo.

En cuanto a los demás instrumentos acompañados al libelo, a saber, la póliza, los recibos de pago de prima y las comunicaciones emanadas de la aseguradora, surten plena prueba a tenor de lo dispuesto en el artículo 444 del Código de Procedimiento Civil, por cuanto no fueron desconocidos ni impugnados por la demandada y así se declara.

El Tribunal, en segundo lugar, pasa a examinar las probanzas

promovidas por la actora durante el lapso probatorio, lo cual hace del siguiente modo: Como pruebas instrumentales se promovieron el Diario de Navegación y de Puertos, señalándose que en sus páginas 002 y 110, aparecen asentadas las averías ocurridas a la motonave y comunicación de fecha 18 de abril de 1980, emitida por la demandada mediante la cual informa al demandante que ha sido notificada por la firma Frank B. Hall del accidente ocurrido a la motonave en fecha 4 de febrero de 1980. Por consiguiente, tales instrumentos no fueron impugnados en forma alguna por la demandada con lo cual han quedado reconocidos y de conformidad con lo establecido en el artículo 856 del Código de Comercio hace plena prueba lo expresado en el Libro Diario de Navegación antes aludido y conforme al artículo 444 del Código de Procedimiento Civil también surte plena prueba la confesión contenida en la comunicación referida, por cuanto dicho documento no fue desconocido y además constituye una confesión con arreglo a lo establecido en el artículo 1.402 del Código Civil, por lo que resultan plenamente comprobados los daños ocurridos al motor de la embarcación TEREPAIMA en fecha 4 de febrero de 1980 y el hecho de haber sido notificada de los mismos la empresa aseguradora.

Con respecto a las testimoniales de MARIO VEGA y JESUS ANTONIO FERNANDEZ, ambos coinciden en declarar que la máquina o motor de la embarcación TEREPAIMA sufrió una avería (particular 7º del interrogatorio de MARIO VEGA [folio 188 del expediente] y 9º y 12º de JESUS ANTONIO FERNANDEZ [folio 175 del expediente]) y ambos declararon que tal conocimiento lo tienen porque, el primero, por haber sido intermediario en el seguro contenido en la póliza base de la demanda que dio inicio a este juicio y a través del cual se gestionó la indemnización reclamada, y el segundo, le consta por haber estado en calidad de pasajero en el momento del accidente, por lo que al no haber contradicción en sus dichos, pese a las repreguntas que se le formularon al primero de los nombrados, y por cuanto sus deposiciones concuerdan con las pruebas instrumentales analizadas, tales como el protesto de mar y su ratificación y con el contenido del Libro de Navegación, en el sentido de que el buque en cuestión sufrió una avería en su motor una vez llegado al Puerto de Charleston, Carolina del Sur, Estados Unidos de América, en fecha 4 de febrero de 1980, el Tribunal los aprecia, el primero de los nombrados, por haber ejercido la profesión de intermediario en el Contrato de Seguros cuyo cumplimiento aquí se demandó, y al segundo por la circunstancia de haber sido pasajero del buque al momento en que ocurrió el accidente, cuestión que no aparece desvirtuada en autos, por lo que de conformidad con el artículo 508 del

Código de Procedimiento Civil, sus dichos surten plena prueba y así se declara.

Respecto a las testimoniales evacuadas en los Estados Unidos de América, este Tribunal observa: Que si bien es cierto que las mismas se produjeron fuera del lapso extraordinario de pruebas, con lo cual se tornan extemporáneas, no menos cierto es que tales probanzas se realizan por la vía consular sin que las partes tengan participación decisiva en la celeridad de su evacuación y como los referidos testigos, según lo expresado en el Capítulo V del escrito de promoción de pruebas de la demandante, fueron promovidos a los fines de que reconocieran en su contenido y firma los documentos emanados de esos mismos testigos que se acompañaron al libelo, el Tribunal los aprecia como indicios favorables al actor de conformidad con el artículo 510 del Código de Procedimiento Civil, ya que las testimoniales referidas tienen concordancia con los instrumentos emanados de ellos y que además se reconocen como autores de los mismos, o sea, los anexos "2A" y "1B" que se acompañaron al libelo, además de que se observa que estos anexos guardan sintonía con las demás probanzas de autos, por lo que conforme a la sana crítica prevista en el artículo 507 del Código de Procedimiento Civil, este Juzgado aprecia las mencionadas deposiciones como indicios en favor del demandante y así lo decide.

V

La parte demandada, como ya se dijo, no promovió ni evacuó prueba alguna que la favoreciera sino que se limitó a argüir las exenciones arriba referidas (folio 127 y su vuelto del expediente) y al respecto el Tribunal observa: que el alegato acerca de no haber sido informada de la medida de embargo recaída sobre la motonave TEREPAIMA, se establece que tal medida de suyo no constituye siniestro alguno amparado por la póliza ni fue causa de la pretensión contenida en el libelo que dio inicio al presente juicio, pues en el mismo no se hace abandono del buque sino que se demanda la indemnización derivada de los daños acaecidos a la maquinaria del buque TEREPAIMA causados por riesgos del mar, por lo que corresponde a la demandada la carga de probar que no son de los amparados por la póliza. Es ilustrativo advertir que como bien lo afirma la actora en sus informes, el presupuesto del artículo 873 del Código de Comercio, alegado por la demandada, pertenece a la institución del abandono, lo cual es un procedimiento de excepción distinto al caso sub iudice, es decir, que una cosa es la acción por abandono cuando la pérdida es total y otra es la acción por avería

cuando la pérdida es parcial, como en el caso concreto. Con respecto al segundo argumento de que el daño fue causado por personas extrañas al contrato, se trata de un alegato que invierte la carga de la prueba, pues la demandada debió probar, conforme a lo expresado en el artículo 506 del Código de Procedimiento Civil, en concordancia con el artículo 1.354 del Código Civil, según el cual, quien pretenda librarse de una obligación debe probar su pago o su extinción, con lo cual resulta claro que debió probar que los daños fueron causados por personas extrañas al contrato según lo dispuesto en el artículo 842, ordinal 7 del Código de Comercio, citado por la misma demandada, lo cual no hizo.

En cuanto a la tercera exención de que “no se deduce que hubiese ocurrido ningún accidente derivado de algún hecho de la naturaleza, ni de una maniobra inexperta o negligencia náutica del capitán...”, se observa que en la cláusula de riesgos Cubiertos de la póliza en cuestión (folio 19 del expediente) dice: “por lo que se refiere a las contingencias y riesgos que los aseguradores convienen en asumir y correr, estos son los de los mares...” y en la cláusula de Cobertura (folio 36 del expediente) se expresa: “Este seguro cubre solamente: Pérdida total (efectiva o virtual) de la embarcación, causada directamente por riesgos de mar...”, y el artículo 816 del Código de Comercio define los riesgos de mar así: “En el seguro marítimo se entiende por riesgos de mar los que corren las cosas aseguradas por tempestad, naufragio, varamiento con rotura o sin ella, abordaje fortuito, cambio forzado de ruta, de viaje o de nave, echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, retención por orden de algún gobierno, represalias y, generalmente, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar, salvo lo exceptuado literalmente en la póliza” (subrayado de este Tribunal). La póliza antes que excluir, amplía los riesgos cubiertos, tal como se evidencia de la llamada Cláusula de Riesgos Adicionales (INCHMA REE) - Página 4 de la Póliza - (folio 20 del expediente) donde establece: “sujeto a las condiciones de esta póliza, este seguro también cubre la pérdida de o el daño a las embarcaciones causadas directamente por... falla de los motogeneradores o de otra maquinaria eléctrica y de sus conexiones eléctricas, reventón de calderas, roturas de ejes, o cualquier defecto latente en la maquinaria o en el casco (excluyéndose el costo y el gasto de restituir o reparar la parte defectuosa” (subrayado del Tribunal). De lo expuesto se colige que todo daño que sufra durante su travesía la embarcación sea en su casco como en su máquina se considera riesgo de mar, por lo que en el caso planteado el asegurado debe ajustarse a lo dispuesto en el artículo 856 del Código de Comercio, ordinal 4, es decir, demostrar la pérdida o deterioro de las cosas aseguradas, mediante los

medios probatorios permitidos en nuestra legislación, o sea, que sólo debe demostrar el daño y ni siquiera el valor del mismo tal como se desprende de lo dispuesto en el encabezamiento del artículo 249 del Código de Procedimiento Civil, el cual establece que cuando el Juez, según las pruebas existentes en autos, no pudiere estimar los daños, se dispondrá que la estimación la hagan peritos, por lo cual se desestima el alegato de la demandada, según el cual niega que la avería se produjo por riesgo de mar sin producir prueba alguna que lo sustente, y así se decide.

En relación a la cuarta y última exención consistente en el hecho de que el límite de la suma asegurada es de DOS MILLONES DE BOLIVARES (Bs. 2.000.000,00) se desestima igualmente por cuanto corre en autos la póliza con sus recibos de pago de prima donde se evidencia que la suma fue de OCHO MILLONES DE BOLIVARES (Bs. 8.000.000,00) cifra esta no desvirtuada por la demandada, antes bien, tanto la póliza como sus anexos en donde consta dicha suma no fueron desconocidos ni tachados en su oportunidad, y así se decide.

En fuerza de los anteriores razonamientos este Tribunal desestima las defensas o exenciones analizadas y que fueron opuestas por la demandada.

VI

Por las anteriores consideraciones, este Juzgado Constituido en Asociados, Administrando Justicia en nombre de la República de Venezuela y por Autoridad de la Ley DECLARA CON LUGAR LA APELACION INTERPUESTA POR LA PARTE DEMANDANTE y, por consiguiente, revoca el fallo dictado por el Juzgado a que integrado por Jueces Asociados, ya que, el mismo no se atuvo a lo alegado y probado en autos conforme lo establece el artículo 12 del Código de Procedimiento Civil.

En consecuencia, se condena a la demandada, SEGUROS CARACAS C.A.V., representada por el Abogado LEOPOLDO LOVERA P., a pagar a la actora INVERSIONES NAVIERAS IMPARCA, C.A., representada por el Abogado TOMAS MEJIAS MARTINEZ, la cantidad de TRES MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL BOLIVARES (Bs. 3.655.000,00) por concepto del valor de los daños ocurridos a la motonave TEREPAIMA arriba indicada y cuyas pérdidas se hallaban amparadas por la póliza base de la demanda que originó este juicio.

Por la naturaleza revocatoria de esta decisión, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 del Código de Procedimiento Civil, no se impone las costas del recurso a parte alguna.

Publíquese, regístrese y agréguese al expediente No. 6.324. Líbrese boleta para notificar a las partes la publicación de esta decisión; y, al hacerse la última de las notificaciones, se esperará diez días consecutivos de despacho para solicitar aclaratoria o anunciar recurso de Casación. Dada, firmada y sellada en la Sala de Despacho del Juzgado Superior Quinto en lo Civil y Mercantil de la Circunscripción Judicial del Distrito Federal y Estado Miranda, constituido en Asociados, en Caracas, a los dieciocho días del mes de enero de mil novecientos noventa y uno. Año 180 de la Independencia y 131 de la Federación.

El Juez,

Dr. Antonio José Pérez Alemán (fdo. ilegible).

Asociado,

Dr. José Gutiérrez Pacheco (fdo. ilegible).

Asociado,

Dra. Omaira Rodríguez de Lárez (fdo. ilegible).

El Secretario,

Juan A. Rodríguez H. (fdo. ilegible).

La suscrita, Dra. OMAIRA RODRIGUEZ DE LAREZ, en su carácter de Juez Asociado en la presente causa, disiente del criterio de la mayoría sustentado en la anterior sentencia, y, en consecuencia, salva su voto por los motivos siguientes:

El contrato es ley entre las partes y, por ende, un contrato de seguro es la ley que rige a los intervinientes en el mismo, lo que significa que las relaciones de ambos están enmarcadas o limitadas por esa configuración jurídica que la voluntad de ellos le quisieron imprimir. Una de las características del contrato aludido es ser bilateral o lo que es lo mismo genera obligaciones recíprocas y la no observancia de ellas acarrea sanciones y en el caso concreto analizado se determina específicamente el resultado del incumplimiento; al efecto, tenemos que las Condiciones Generales de la Póliza de Seguro de Casco de Nave No. 2.746, celebrada entre la Compañía Anónima Venezolana

“SEGUROS CARACAS” e “INVERSIONES NAVIERAS IMPARCA, C.A.”, bajo el sub-título: Procedimiento al ocurrir un siniestro, se establecen las obligaciones a cargo del asegurado y en el literal a) del número 1, textualmente dice: “Ocurrido un siniestro el Asegurado se obliga a: a) Informarle de inmediato a la Compañía por teléfono, cable o telegráficamente, confirmándolo de inmediato por carta con acuse de recibo de la Compañía por escrito”; y en el c) “Remitir a la Compañía dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de recibido carta reclamación escrita, notificación administrativa o judicial o citación que reciba” luego describe otras obligaciones y el final el mencionado número 1, dispone: “La falta de cumplimiento de cualesquiera de las obligaciones señaladas anteriormente, dará lugar a la anulación de toda responsabilidad de la Compañía respecto al siniestro” (subrayado mío). Lo antes transcrito no es más que una confirmación de la estipulación contenida en el numeral 5º del artículo 568 del Código de Comercio que establece: “El asegurado está obligado:...5º) A hacer saber al asegurado en el menor término posible después de la recepción de la noticia, el advenimiento de cualquier incidente que afecte su responsabilidad, expresando claramente las causas y circunstancias del incidente ocurrido”; es lo que se denomina declaración del riesgo durante la vigencia del contrato y este aviso es necesario para que el asegurador pueda precaverse, por su parte, contra las consecuencias del siniestro, de investigar sus causas, de comprobar su alcance y de tomar a su vez las medidas oportunas destinadas a restringir aún más, si fuera posible la importancia del daño o a conservar los derechos de recursos contra terceros” (Daniel Danjon, Tratado de Derecho Marítimo, Tomo IV, pág. 448).

Entre las diversas acepciones que tiene el término “inmediato” encontramos “que sucede de seguidas, sin tardanza”, o que significa que el asegurado ha debido ser diligente en el cumplimiento de la obligación que le impone la ley, de notificar el siniestro; la circunstancia antes anotada fue reconocida expresamente en comunicación emanada de la demandada y fechada en esta ciudad el 18 de abril de 1990, suscrita por el Jefe del Departamento de Transporte, acompañada como anexo al libelo de la demanda y no desconocida, lo que significa que debe ser apreciada en todo su valor a tenor de lo dispuesto en el artículo 1.402 del Código Civil; esta situación es corroborada con la respuesta dada por el testigo MARIO VEGA, al particular décimo del interrogatorio respectivo, cuando dice: “Debo aclarar que la participación nuestra a Seguros Caracas fue con una carta de fecha 30 de abril, la cual fue entregada a Seguros Caracas” y donde queda claramente establecido que la parte actora infringió el clausulado pertinente, cuya consecuencia -por expresa

disposición del mismo- es la relevancia de responsabilidad por parte de la empresa aseguradora, además de que dados los progresos tecnológicos en el área de comunicaciones, es posible pensar que un siniestro ocurrido el 04 de febrero de 1980 pueda ser conocido por el asegurado en cuestión de horas y no de meses como consta en autos. Cuando la empresa aseguradora señala que no le fue comunicado de inmediato la medida de embargo, lo hace no referido a la institución del abandono regulada en el Código de Comercio sino como una infracción del asegurado del deber contractual que tenía derivado de la suscripción de la Póliza.

En segundo lugar, la demandada alegó que estaba exonerada de responsabilidad por cuanto la ocurrencia del siniestro tuvo lugar cuando la nave estaba en posesión del órgano jurisdiccional de Estados Unidos, en razón de la medida de embargo practicada y no bajo el dominio del armador o propietario, ni de su representante, el Capitán, como lo establece el artículo 627 del Código Comercial. Considera este Asociado que con todos los elementos cursantes en autos queda evidentemente demostrada la circunstancia antes mencionada, puesto que se trataba de un bien sustraído del control del Capitán, y por lo tanto, perfectamente puede presumirse que el siniestro fue producido por personas extrañas al contrato.

En tercer lugar, con las probanzas de autos, concretamente con la respuesta del testigo MARIO VEGA a la repregunta cuarta, puede también establecerse que el daño sufrido por la nave TEREPAIMA es un vicio oculto, detectado en otros viajes realizados, y por ende, no cubierto por la cláusula Inchmaree, cuyo alcance fue definido en el texto del fallo del cual disiento.

Por lo tanto, estimo que el Tribunal de Asociados ha debido declarar sin lugar la demanda incoada por estar exonerada de responsabilidad la firma aseguradora.

Caracas, fecha ut supra.

El Juez,

Dr. Antonio José Pérez Alemán (fdo. ilegible).

Asociado,

Dr. José Gutiérrez Pacheco (fdo. ilegible).

Asociado,

Dra. Omaira Rodríguez de Lárez (fdo. ilegible).

El Secretario,

Juan A. Rodríguez H.(fdo. ilegible).

Análisis del Derrame Nissos Amorgos 📄

Autores: Kevork Adyounian
Magaly Capriles
Thamara García
Franklin Jiménez
Miguel Mora

Coordinador: Dr. Rafael Cárdenas Torres

RESUMEN

En este trabajo se describe la secuencia de acontecimientos que derivaron en el lamentable incidente del buque tanque de bandera griega Nissos Amorgos, el cual ocasionó daños ecológicos y económicos de considerable magnitud en el Sistema del Golfo de Venezuela y sus inmediaciones, debido a su varadura en el canal de navegación del lago de Maracaibo y consecuente derrame de hidrocarburos persistentes en una cantidad estimada, con modestia, en alrededor de 25.000 barriles de crudo. Particular interés se presta a las medidas cautelares y judiciales dictadas en contra de la empresa armadora y el Capitán del buque tanque, sirviendo ello de contexto apropiado para la evaluación de la validez jurídica de las sanciones aplicadas a la luz del vigente Derecho Internacional Marítimo suscrito por Venezuela, específicamente por medio de los Convenios CLC-69 y FONDO-71. Los resultados del estudio llevaron a los autores a concluir que las medidas intentadas por la República de Venezuela contra el Fondo de 1971 no estuvieron ajustadas a derecho, debido a que este último no cubre daños ecológicos, sino únicamente económicos; al igual que tampoco fue acertada la aplicación de la Ley Penal el Ambiente que, de conformidad con la jerarquía de las leyes, no puede privar sobre sendos Convenios Internacionales Marítimos ratificados por la República, como son el CLC-69 y el FONDO-71.

PALABRAS CLAVE: CLC-69, FONDO-71, Responsabilidad por

📄 Trabajo monográfico elaborado por alumnos cursantes de la Especialización en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, EESMM, Cátedra de Jurisprudencia Marítima, bajo coordinación del Profesor Rafael Cárdenas Torres.

Contaminación, Ley Penal del Ambiente, Derrame de Hidrocarburos.

INTRODUCCION

En el mes de febrero de 1997 se produjo en aguas del Lago de Maracaibo, el encallamiento del tanquero petrolero "Nissos Amorgos", derramando 25.406 barriles de petróleo, lo cual originó daños ecológicos en la Zona Norte del Estado Zulia. Ante la gravedad de la situación que se planteó, varios organismos tomaron acciones y efectuaron declaraciones oficiales por los medios de comunicación, contradiciéndose en la mayoría de las veces. Algunos de esos organismos, entre otros, fueron:

- Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Minas.
- Cámara de Diputados del Congreso Nacional.
- Petróleos de Venezuela.
- Gobernación del Estado Zulia.
- Ministerio de Transporte de Comunicaciones.
- Capitanía de Puerto de Maracaibo.
- Instituto para la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo.
- Instituto Nacional de Canalizaciones.
- Asamblea Legislativa del Estado Zulia.
- Asociación de Pescadores del Estado Zulia.
- Guardia Nacional.
- Comandancia de la Armada Venezolana.
- Asociación Ecológica Internacional "Greenpeace".
- PDV Marina.
- Fiscalía General de la República.

Con el caso del buque griego "Nissos Amorgos" se puso en evidencia

la improvisación con la que se manejan en nuestro país situaciones de esa índole. A pesar de que Venezuela es un país exportador de petróleo, de cuyos terminales de embarque del Estado Zulia salen diariamente miles de barriles de petróleo, lo que significa que estamos expuestos a ese tipo de accidentes, quedó demostrado el desconocimiento sobre la materia y eso nos perjudicó a nivel internacional. El presente trabajo tratará de abarcar los distintos aspectos de la problemática que significó el accidente del "Nissos Amorgos", y en las conclusiones se expresarán las experiencias alcanzadas con el fin de no incurrir, en el futuro, en los mismos errores.

ANTECEDENTES

A las 23:00 horas del día 28 de febrero de 1997, el buque de bandera griega "Nissos Amorgos", transportando una carga de 474.615 barriles de petróleo, mientras navegaba por el canal exterior de navegación (Golfo de Venezuela), a tres (03) cables de las boyas B-20 y B-22, perdió el gobierno de la embarcación encallando fuera del canal de navegación en el talud oriental. Como consecuencia de la varadura se produjo un derrame de crudo proveniente de la carga transportada en algunos de los tanques de proa. Según el informe presentado por el Comité de Valuación y Seguimiento del derrame petrolero, el programa de inspección aérea detectó, en horas de la mañana del día 1º de marzo de 1997, cantidades considerables de petróleo hacia las costas de Caimare Chico y San Carlos. Durante los primeros días de ocurrido el accidente, el área afectada por el derrame de crudo se extendía en una longitud de 17,5 kilómetros entre las zonas de San Carlos y Caimare Chico donde se registró una acumulación importante de petróleo, pero en la mayoría del sector afectado el petróleo se observaba en forma intermitente y en pequeñas capas que se acumulaban en la arena, siendo afectados, posteriormente, más de 40 kilómetros.

De acuerdo con el trabajo realizado por el Ministerio de Energía y Minas, para detectar la cantidad de crudo derramado, quedó determinado que éste consistió en 25.406 barriles, de la cual se estimó que en la zona del accidente se pudieron haber liberado entre 15.000 y 16.000 barriles; el resto del petróleo fue descargándose lentamente durante el recorrido del barco hasta el puerto de Guaranao en Paraguaná, Estado Falcón, y mientras se reparaban las zonas afectadas del buque.

Varias horas después de la varadura y posterior derrame de petróleo del tanquero "Nissos Amorgos", Petróleos de Venezuela (PDVSA), implementó su Plan de Contingencia contra Derrames Masivos de Hidrocarburos en Aguas (PNC), con el fin de: 1º) Contrarrestar los daños físicos, químicos, biológicos, sociales y económicos que puedan ocasionar los derrames de grandes volúmenes de petróleo en costas y ríos venezolanos; 2º) Optimizar el uso de los recursos materiales y humanos comprometidos con el control de derrames; 3º) Garantizar operaciones eficientes e implementar políticas adecuadas para la administración, selección y compra de equipos; y 4º) Promover el establecimiento de programas de cooperación e intercambio con otras empresas petroleras internacionales y países vecinos.

Este Plan de Contingencia está diseñado para combatir derrames que involucren entre 100 y 60.000 barriles de crudo o de productos de hidrocarburos, pero su tardía aplicación incidió en que las consecuencias del derrame se hiciesen incuantificables debido a que no sólo se dañó al medio ambiente y al sistema ecológico en general, sino que también se afectó a un gran número de personas que directa o indirectamente recibieron el impacto de lo acontecido.

LAS VARADURAS DEL BUQUE

A las 20:45 horas del día 28 de febrero de 1997 se chequea la hora de la marea en el canal exterior, determinándose que la misma será a las 22:29 horas, con una amplitud de 03,6 pies. Siendo las 22:25 horas, el B/T "Nissos Amorgos" se encontraba navegando a través de la Isla de San Carlos.

A las 23:00 horas, el buque tanque "Nissos Amorgos" (hora de la marea alta), perdió velocidad y gobernabilidad, varándose, inicialmente, al Sur de la boya 22 y, posteriormente, su Capitán y el Piloto Oficial logran desvararlo pero al no poder recuperar la velocidad, dada la resistencia del viento y la corriente reinante en la zona, vuelve a vararse al Norte de la boya 22, quedando a tres cables (03) de las boyas B-20 y B-22, en situación geográfica latitud 11^o 02' 08" Norte y Longitud 71^o 35' 04" Oeste, indicando haber navegado el último tramo del canal exterior bajo un fuerte viento del noroeste de aproximadamente 40 nudos de velocidad. Se reporta varado a la capitanía de Puerto.

EL DERRAME DE HIDROCARBUROS EN LA ZONA DEL CANAL

A las 23:12 horas locales, el Primer Oficial que se encuentra en la proa del buque inspeccionando las zonas cercanas al buque por la proa, detecta una mancha de petróleo por lo que procede a chequear los tanques de carga de proa Nos. 01 y 02, logrando determinar que los mismos derraman parte de su contenido, por lo que procede, según los principios del Reglamento, Sección III, 3.2, aparte 3.2.1. del Manual de la Organización Consultiva Intergubernamental, a informar a la Torre de Puerto Miranda del derrame de hidrocarburos persistente en las aguas del Lago de Maracaibo, para que se active el Plan de Contingencia de PDVSA, conjuntamente con el Guardacostas de la Armada Venezolana y las Autoridades de las jurisdicciones marítimas involucradas (Capitanía de Puerto de Maracaibo), dando como resultado que a la 1:30, hora local, del 1º de marzo de 1997, zarpan de Puerto Miranda los remolcadores "ZULIANO VIII" y "ZULIANO XI", para asistir al reflotamiento del buque tanque "NISSOS AMORGOS", en la zona próxima a las boyas B-20 y B-22 del canal exterior del Lago de Maracaibo. A las 4:50, hora local, zarpan los remolcadores "PALMAREJO" y "TOAS", para asistir en las maniobras de reflotamiento y Plan de Contingencia Nacional. A las 6:30 comenzaron las maniobras de reflotamiento del buque tanque "Nissos Amorgos", que concluyeron a las 7:15, hora local, del día 1º de marzo de 1997.

ASPECTOS TECNICOS

Procedimientos Marítimos de Reparaciones

El capitán de Puerto de Maracaibo (Autoridad Marítima de la Jurisdicción) envía a las 8:00, hora local, notificación al Director General Sectorial de Transporte Acuático, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, sobre la novedad de la varadura, reflotamiento y derrame de hidrocarburos persistentes por parte del buque tanque griego "Nissos Amorgos", recomendando detener la nave en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Las Piedras para establecer las responsabilidades por el derrame.

Procedimientos de Inspección de los Daños

En la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Las Piedras, el día

domingo 4 de marzo de 1997, a las 4:30, hora local, se inspeccionó el casco de la nave, encontrándose los siguientes daños, según el informe provisional de daños, a saber:

- Tanque de carga Nº 01: un orificio con bordes hacia arriba de 30 x 45 centímetros, otro orificio de 16 x 12 centímetros y raspón de 50 centímetros de largo.
- Tanque de carga Nº 02: apertura de 10 centímetros de largo por 02 centímetros de espesor y un raspón de 20 centímetros, con abertura de 07 centímetros de largo por 02 de ancho. Un orificio de 30 centímetros por 25 con los bordes hacia adentro.
- Tanque de carga Nº 07: un orificio en forma de media luna de 06 centímetros de largo y 2 centímetros de espesor.

ASPECTOS LEGALES

En fecha 11 de marzo de 1997, el Juzgado Séptimo de Primera Instancia en lo Penal y Salvaguarda con competencia en Materia Ambiental de la jurisdicción de Cabimas, Estado Zulia, dictó un auto comisionando al Comandante de la Zona Naval de Occidente, como órgano de Policía Ambiental, para que ejecutara la medida precautelativa de embargo sobre el B/T "Nissos Amorgos", IMO No. 6323472, Siglas SVPV, Eslora: 235,52 metros, Tipo: Oil Tanker, Color del casco: anaranjado, todo de conformidad con lo establecido en el artículo 24 ordinal 7º de la Ley Penal del Ambiente, en concordancia con el artículo 16 *ejusdem* y con sujeción a las normas supletorias previstas en los artículos 585 y 586 del Código de Procedimiento Civil.

El Juez de la causa fundamentó su decisión en el artículo 24 ordinales 6º y 7º de la Ley Penal del Ambiente, en los cuales se establece lo siguiente:

El Juez podrá adoptar, de oficio o a solicitud de parte o del órgano administrativo denunciante, en cualquier estado o grado del proceso, las medidas precautelativas que fuesen necesarias para eliminar un peligro, interrumpir la producción de daños al ambiente o a las personas o evitar las consecuencias degradantes del hecho que se investiga, las cuales podrán consistir:

Ordinal 6º: La inmovilización de vehículos terrestres, fluviales,

marítimos o aéreos capaces de producir contaminación atmosférica o sónica.

Ordinal 7º: Cualesquiera otras medidas tendentes a evitar la continuación de los actos perjudiciales al ambiente.

El artículo 585 del Código de Procedimiento Civil, establece:

Las medidas preventivas establecidas en este Título las decretará el Juez, sólo cuando exista riesgo manifiesto de que quede ilusoria la ejecución del fallo y siempre que se acompañe un medio de prueba que constituya presunción grave de esta circunstancia y del derecho que se reclama.

El artículo 586 eiusdem, prevé lo que sigue:

El Juez limitará las medidas de que trata este Título, a los bienes que sea estrictamente necesario para garantizar las resultas del juicio. A tal fin, si se comprueba que los bienes afectados exceden la cantidad de la cual se decretó la medida, el Juez limitará los efectos de ésta a los bienes suficientes, señalándolos con toda precisión. En este caso, se aplicará lo dispuesto en el artículo 592, Capítulo II del presente Título.

El artículo 588 ibidem, establece lo que de seguidas se copia:

En conformidad con el artículo 585 de este Código, el Tribunal puede decretar, en cualquier estado y grado de la causa, las siguientes medidas:

- 1º El embargo de bienes muebles.
- 2º El secuestro de bienes determinados.
- 3º La prohibición de enajenar y gravar bienes inmuebles.

Podrá también el Juez acordar cualesquiera disposiciones complementarias para asegurar la efectividad y resultado de la medida que hubiere decretado.

Parágrafo Primero: además de las medidas preventivas anteriormente enumeradas, y con estricta sujeción a los requisitos previstos en el artículo 585, el Tribunal podrá acordar las providencias cautelares que considere adecuadas, cuando hubiere fundado temor de que una de las partes pueda causar

lesiones graves o de difícil reparación al derecho de la otra. En estos casos para evitar el daño, el Tribunal podrá autorizar o prohibir la ejecución de determinados actos, y adoptar las providencias que tengan por objeto hacer cesar la continuidad de la lesión.

Parágrafo Segundo: cuando se decrete alguna de las providencias cautelares previstas en el Parágrafo Primero de este Artículo, la parte contra quien obre la providencia podrá oponerse a ella, y la oposición se sustanciará y resolverá conforme a lo previsto en los artículos 602, 603 y 604 de este Código.

Parágrafo Tercero: el Tribunal podrá, atendiendo a las circunstancias, suspender la providencia cautelar que hubiere decretado, si la parte contra quien obra diere caución de las establecidas en el Artículo 590. Si se objetare la eficacia o suficiencia de la garantía, se aplicará lo dispuesto en el único aparte del Artículo 589.

Por aplicación de las normas antes transcritas, en el caso bajo estudio, se decretó y ejecutó medida de embargo sobre el buque "Nissos Amorgos", se prohibió el zarpe de la nave y se solicitó la descarga de los tanques averiados y la reparación de los mismos en la jurisdicción de la detención.

Se aprecia en el desglose de las medidas aplicadas, que el caso del buque "Nissos Amorgos" se enfocó desde el punto de vista penal, con fundamento en las sanciones.

Además en el artículo 117 de la Ley de Navegación se dispone lo siguiente: "Las acciones u omisiones que constituyan delito o falta y tengan lugar en o con ocasión de la navegación, serán sancionados de acuerdo con el artículo del Código Penal o la ley aplicable" (Artículos 4 del Código Penal y 1, 2, 8, 8a,12, 20, 23 y 24 del Código de Enjuiciamiento Criminal).

Por tanto, se observa que se tomó como ley aplicable la Ley Penal del Ambiente. Sobre la base de la Constitución de la República, la Ley Orgánica del Ambiente y la Ley Orgánica de la Ordenación del Territorio, se puede afirmar que el Estado venezolano ha sido previsorio en la declaración de los lineamientos de una política general para la Administración Ambiental nacional, que se perfila dentro del Derecho Ambiental Integral.

En efecto, nuestra Carta Fundamental, en el preámbulo, expresa: "Con el propósito de mantener (...) La integridad territorial de la Nación (...) amparar la dignidad humana, promover el bienestar general (...) lograr la participación equitativa en el disfrute de la riqueza...". Y luego, en los artículos 7, 43, 50, 76, 106 y 136 ordinal 10, establece los lineamientos fundamentales orientados hacia el derecho ambiental integral.

Estas disposiciones contemplan los derechos inherentes al ser humano, derivados del orden natural, como lo son el derecho a respirar aire puro, disponer de agua potable continua para el consumo, el de ocupar el espacio vital, el de ser protegido contra los riesgos y peligros de daños que puedan sobrevenir de las fuerzas naturales, de igualdad de oportunidad permanente para obtener suficiente alimento sano, de disfrutar de las amenidades de los escenarios naturales, de gozar en este sentido de todo lo que no esté prohibido por la ley o perturbe el orden público y el derecho a ser amparado en el goce y ejercicio de estos derechos.

Tenemos así que, dentro de los derechos sociales contemplados en la Constitución, vale la pena mencionar, en relación con el caso bajo estudio, el derecho a la protección de la salud; dentro de los derechos económicos, el artículo 106 prevé que "El Estado atenderá a la defensa y conservación de los recursos naturales de su territorio, y la explotación de los mismos estará dirigida primordialmente al beneficio colectivo de los venezolanos".

Asimismo, dentro de las disposiciones generales, en el artículo 136 ordinal 10, se establece que "El régimen y administración de las minas e hidrocarburos, salinas, tierras baldías y ostrales de perlas; y la conservación, fomento y aprovechamiento de los montes, aguas y otras riquezas naturales del país".

De estos preceptos se infiere una serie de deberes por parte del Estado y una serie de derechos exigibles por parte de los administrados, en cuanto al beneficio colectivo de la explotación de la naturaleza y en la prevención de daños, riesgos y peligros que atenten contra la salud física y mental.

El problema aparece como preocupación mundial en el momento en que se enfrentan los defensores del desarrollo económico ilimitado de las naciones, a expensas del aprovechamiento sostenido de los insumos primarios extraídos del sustrato natural, contra los precursores del movimiento ambientalista internacional, quienes advierten la degradación

y agotamiento de los recursos naturales, junto al proceso de contaminación desencadenado en la atmósfera, aguas y suelos, con graves perjuicios para la humanidad, mediando en ello la representación oficial de los Estados dispuestos a lograr la conciliación de los intereses en conflicto entre un desarrollo sostenible y la protección ambiental en cada país del planeta.

APLICACION ERRONEA DE LA NORMATIVA LEGAL

La aplicación de los artículos del Código de Procedimiento Civil y los de la Ley Penal del Ambiente, transcritos *supra*, son aplicables siempre y cuando no colidan con las disposiciones de los Convenios Internacionales firmados y ratificados por la República de Venezuela, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 del Código Procesal vigente, que expresa la jerarquización en la aplicación de las normativas legales del Derecho Internacional Privado.

Los Convenios CLC-69 y FONDO-71 son leyes de la República, publicados en la Gaceta Oficial No 4.340 Extraordinaria, de fecha 28 de noviembre de 1991, por lo cual Venezuela es reconocida como Estado parte de los mismos desde el 1º de enero de 1992. En este orden de ideas, el Convenio CLC-69 se aplica al territorio del país por los daños causados por el derrame de hidrocarburos persistentes (crudos no refinados), como sucedió en el caso bajo estudio, y el FONDO-71 se aplica sólo a los buques tanque cargados y después de ocurrido el siniestro, y lo no regulado por el Convenio Internacional debe ser materia a regular por las leyes venezolanas.

El Convenio FONDO-71 tiene cuatro excepciones:

- 1º** Los actos de guerra.
- 2º** Los sabotajes a buques e instalaciones petroleras costa afuera.
- 3º** Defectos en las ayudas a la navegación (boyas, balizas, canales).
- 4º** Los buques no identificados como causantes del derrame de petróleo.

En caso de que los daños causados se deban a la negligencia del Gobierno o de las Autoridades Nacionales, el armador o propietario de la

nave podrá solicitar la exoneración de su responsabilidad. Así sucedió en el caso del "Nissos Amorgos", cuando el armador, en la sesión No. 54 del FIDAC, se reservó el derecho de ser exonerado de responsabilidad por los daños causados por el derrame de petróleo, amparado en el artículo III de la Convención de Responsabilidad Civil de 1969 (CLC-69).

Según los Convenios indicados y el artículo 12 de la Ley de Pilotaje Venezolana, las acciones legales deben dirigirse y ejecutarse sólo en contra del Armador de la nave y nunca en contra de los empleados de éste, el Capitán de la nave, su tripulación, el Piloto Oficial de la zona o el Capitán de Puerto, por lo que las medidas judiciales dictadas en contra de ellos (la detención del Capitán del buque, además de las medidas solicitadas por el representante estatal del MTC, en contra del Piloto y del Oficial de Guardia en la Capitanía de Puerto de Maracaibo, ante la Oficina Ministerial de Personal en la sede principal del Ministerio de Transporte y Comunicaciones) no están ajustadas a derecho. Es oportuno señalar que, en este caso, se pretendió aplicar, a los funcionarios del MTC las disposiciones de la Ley de Carrera Administrativa y su Reglamento, lo cual no es procedente por ser contrarias a las disposiciones establecidas en el Convenio Internacional CLC-69 y a las de la Ley de Pilotaje (artículos 1, 3 y 12), que versan sobre las funciones a desempeñar por el Piloto Oficial a bordo de los buques nacionales o extranjeros, brindar asesoramiento al Capitán de la nave sobre el rumbo a seguir y las maniobras más convenientes para fondear, levar, atracar, etc.

COMENTARIOS SOBRE LA DEMANDA INCOADA POR LA REPUBLICA DE VENEZUELA CONTRA EL FONDO 71

El 17 de abril de 1997, el Director del FONDO-71 presentó en el período de sesiones No. 53 del Comité Ejecutivo del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, en la ciudad de Londres, los documentos 71 FUND/EXC. 53/7 y FUND/EXC. 53/7/ADD.1, en los cuales se expresaba que el Gobierno de Venezuela había demandado al Fondo por 20 millones de

dólares americanos contra el Armador y el Capitán del buque "Nissos Amorgos", y contra el grupo asegurador "Gard Club". Posteriormente, el abogado Tulio Alvarez Ledo, demandó por 40 millones de dólares americanos al Armador y al grupo asegurador con el propósito de pedir una garantía financiera, más seis (6) millones de dólares por concepto de gastos legales y procedimientos tendientes a evitar el embargo del B/T "Nissos Amorgos". Esa demanda fue presentada por ante el Juzgado Distribuidor de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Area Metropolitana de Caracas, en fecha 2 de abril de 1997.

La demanda intentada por el abogado Tulio Alvarez, actuando en nombre de la República de Venezuela, contraviene lo estipulado en los Convenios CLC-69 y FONDO-71, por cuanto en la misma se reclama una indemnización por daños al ecosistema. En este orden de ideas, el Director del Fondo, señor Matt Jacobsson, y el Consejero Legal del Fondo, abogado José Maura, señalaron que el Fondo contempla sólo los gastos económicos en que se incurra por la limpieza del mar y las costas afectadas por el derrame, así como la indemnización de aquellas personas que hayan dejado de percibir un beneficio económico por causa del derrame, tales como los pescadores, operadores turísticos, marinas recreacionales, etc. Sobre la base de esos razonamientos, el Fondo consideró que los argumentos en que se apoyó la demanda son inadmisibles y, por tanto, no se acordó pago alguno para la República de Venezuela.

En cuanto a la fianza solicitada, se presentó una segunda garantía sin sujeción a condición alguna y en términos aceptables para la República de Venezuela.

En el ámbito de los miembros del FONDO-71, la detención del buque y el arresto del Capitán del mismo fueron calificados de inaceptables por ir en flagrante contravención de las disposiciones del CLC-69 y FONDO-71, convenios internacionales que fueron ratificados por Venezuela. En tal sentido, la delegación de observadores de "Intertanko" estimó que la actuación de las autoridades venezolanas era intolerable a la luz de las pautas de los convenios internacionales, antes citados, de los cuales Venezuela era Parte.

DEMANDA PRESENTADA POR FETRAPESCA Y LA PROCURADURIA GENERAL DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA

El Comité Ejecutivo del Fondo precisó que las demandas presentadas por la Procuraduría General de la República y por Fetrapesca estaban basadas en criterios imprecisos, que fueron rechazados por la FIDAC (Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos - Fondo 92).

INVESTIGACION INDEPENDIENTE DEL ACCIDENTE SOLICITADA POR EL COMITE EJECUTIVO DEL FONDO-71 A PETICION DEL ARMADOR DEL B/T "NISSOS AMORGOS"

El Comité Ejecutivo del Fondo instruyó a su Director para que se efectuara una investigación independiente del accidente. Este punto es muy delicado, pues, si de esa investigación resultara que la varadura se produjo por el indebido mantenimiento del canal de navegación, tanto el Armador como el Fondo pudieran alegar, de conformidad con las previsiones del artículo 4.3 del FONDO-71, la exoneración del pago por el derrame de hidrocarburos en el mar territorial venezolano quedando ilusorio el fallo por los daños causados por este accidente.

LA MEDIDA DICTADA POR EL JUZGADO SEPTIMO DE PRIMERA INSTANCIA EN LO PENAL DE LA CIRCUNSCRIPCION JUDICIAL DEL ESTADO ZULIA

La medida de restringir el tránsito en el Canal de Maracaibo sólo a buques que cumplieran con el requisito del doble casco, de tecnología moderna, fue tan erráticamente aplicada que, posteriormente, se suspendió durante cinco (5) años por el propio juez que la dictó. Dicha medida causó alarma en la empresa venezolana exportadora de crudos, PDVSA, debido a que esta tecnología es de data reciente y son pocos los buques que han sido construidos con ese sistema, por lo cual nuestro principal producto de exportación tendría limitada su salida al exterior al verse PDVSA imposibilitada de conseguir en el mercado arrendador suficientes buques tanqueros que cumplan con el requisito del doble casco.

DE LA SUSPENSION DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS DE EMBARGO Y PROHIBICION DE ZARPE DECRETADAS CONTRA EL BUQUE “NISSOS AMORGOS”

En fecha 4 de junio de 1997, o sea, cuatro meses después de haberse efectuado la detención del buque, el Juzgado Séptimo de Primera Instancia en lo Penal y Salvaguarda del Patrimonio Público suspendió las medidas preventivas de embargo y prohibición de zarpe que pesaban sobre la nave causante del derrame, todo ello de conformidad con lo dispuesto en los artículos V y VII del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de la Aguas del Mar por Hidrocarburos Persistentes y su Protocolo de 1976, previa constitución de una garantía bancaria prevista en el Convenio, planteando que no debían permitirse nuevas medidas judiciales en contra de la embarcación.

CONCLUSIONES

De todo lo antes expuesto se evidencian varias lamentables conclusiones:

- 1º El desconocimiento que existe sobre el manejo de las convenciones internacionales que han sido suscritas por Venezuela, lo que incidió directamente sobre la manera correcta de proceder en casos como el del Nissos Amorgos.
- 2º La improvisación manifiesta con la que se actuó en este caso.
- 3º Las contradicciones en las que incurrieron las diversas autoridades y funcionarios que opinaron sobre el asunto por todos los medios de comunicación.
- 4º Venezuela quedó muy mal ante la comunidad internacional, por la manera en que se afrontó la situación planteada, denotando poca seriedad en los planteamientos que se hicieron ante el Fondo.
- 5º Se dio a conocer, internacionalmente, la problemática que existe en el Canal de Navegación del Lago de Maracaibo gracias a las acusaciones mutuas que se hicieron los distintos organismos involucrados, tales como: MTC, Instituto Nacional de Canalizaciones, Autoridades Marítimas, entre otros.

Institucionales

Proyecto de Incorporación de las Tecnologías Avanzadas
de Enseñanza-Aprendizaje en la Educación de Postgrado
de la Marina Mercante

Por: Luis Enrique Gavazut Bianco

RESUMEN

Mediante el proyecto de incorporación de tecnologías avanzadas de enseñanza-aprendizaje en la educación de postgrado de la EESMM, se persiguen los siguientes fines sociales e institucionales: **a)** construir y mantener una biblioteca virtual de información científica náutica en la diversidad de áreas que abarcan los estudios de postgrado de la marina mercante, accesable por nuestros alumnos, docentes, relacionados y público en general, a nivel nacional e internacional, a través de la Internet; **b)** construir y mantener un mapa de navegación en el Web Site de la EESMM (<http://www.eesmm.edu>) que contenga una compilación depurada de hipervínculos marítimos en la Internet, de utilidad científica y tecnológica, disponible para cualquier persona que visite nuestro Web Site; **c)** convertir todas nuestras asignaturas de postgrado a formato electrónico, como plataforma para la enseñanza virtual y a distancia, las cuales estarán disponibles en el Web de Asignaturas del Web Site de la EESMM, y nutrirán la biblioteca virtual de marina mercante con

Extractos adaptados del Proyecto del mismo nombre elaborado por Luis Enrique Gavazut Bianco que fue presentado a la consideración de la Gerencia de Información Técnica del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICIT) en fecha 4 de noviembre de 1998, Expediente N° 98000742, encontrándose actualmente en proceso de reformulación para su aprobación definitiva, bajo la denominación de Proyecto para el Desarrollo y Difusión de Productos de Información Científica y Técnica en el Campo de la Marina Mercante.

Presidente de la firma Servicios Corporativos NeoAnálisis, C.A. Editor del Web Site de la EESMM en la Internet. Co-editor de la Revista DOCTUM. Coordinador Externo de Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje en la EESMM.

conocimientos de cuarto nivel generados en Venezuela; **d)** poner a disposición de nuestros alumnos y docentes, en la sede de la EESMM, una sala de computación con acceso a Internet y paquetes diversos que permitan apoyar eficazmente todos los trabajos de investigación en marcha (tesis de grado, trabajos de ascenso y proyectos especiales).

PALABRAS CLAVE: Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje, Biblioteca Virtual, Mapa de Navegación Virtual, Educación a Distancia.

ANTECEDENTES

La Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante (EESMM) es la única institución que imparte estudios de cuarto nivel para marina mercante en Venezuela y Latinoamérica, contando actualmente, desde el 05 de diciembre de 1997, con cuatro programas de postgrado acreditados por el Consejo Nacional de Universidades, lo cual la coloca a nivel nacional en una posición de elevado prestigio institucional, ya que, según cifras reportadas por el Consejo Consultivo Nacional de Postgrado, en sus Boletines No. 16 y 17, de los 1.323 programas de postgrado que se imparten actualmente en Venezuela (al 31/12/97), tan sólo 187 están acreditados por el CNU (al 31/04/98), 4 de los cuales son de la EESMM. Recientemente, hemos abierto nuestro curso de Maestría en Gestión del Transporte Marítimo, el cual se viene desarrollando a plena satisfacción de nuestras más exigentes expectativas, y cuya acreditación esperamos recibir a mediano plazo. Debido a una evolución natural de nuestra mística institucional, así como por exigencias mandatorias derivadas del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), en sus enmiendas de 1995, del cual Venezuela es Estado Parte, la EESMM emprendió el titánico esfuerzo de implantar un sistema de aseguramiento de la calidad bajo la modalidad contractual ISO 9002, el cual ha sido finalmente, en octubre de 1998, certificado por la prestigiosa y reconocida empresa internacional Bureau Veritas Quality International. El documento que mejor describe nuestra organización, estructural y funcionalmente, es nuestro Manual de Aseguramiento de la Calidad, Norma Convenin ISO – 9002.

Todo lo comentado es tanto más significativo, cuanto que la EESMM es una institución perteneciente a la Administración Pública, adscrita específicamente a la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático (DGSTA) del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC),

recibiendo en la actualidad una asignación presupuestaria de apenas 14 millones de bolívares anuales.

En fiel cumplimiento del Mandato de Autogestión emanado del Ejecutivo Nacional para todos los organismos adscritos a la Administración Pública Nacional, la EESMM es una institución que sobrevive triunfante a la severa crisis económica del país, mediante la más depurada gestión financiera, percibiendo ingresos propios por concepto de matrícula, cursos de extensión, organización de foros y eventos académicos y profesionales diversos, entre otras actividades de valor agregado; ocupando una posición de elevado prestigio y reconocimiento dentro de la comunidad marítima nacional, la cual abarca, entre otros, a los siguientes públicos: a) empresas navieras, b) empresas de suministros y apoyo naviero, c) Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), d) agentes navieros, e) puertos, f) entes gubernamentales centralizados y descentralizados de la Administración Marítima Nacional (Comando de Guardacostas, Capitanías de Puerto, Bomberos Marítimos, Policía Marítima...), g) profesionales de la marina mercante (oficiales, capitanes de altura, peritos navales...) que hoy día superan ya la cifra de 20.000 profesionales económicamente activos, h) organismos gremiales y sindicales de los profesionales de la marina mercante; i) abogados especializados en el área de Derecho Marítimo; j) ingenieros navales; k) empresas aseguradoras y reaseguradoras; l) consultores gerenciales navieros; y, en general, toda persona, institución, organismo y empresa vinculada al mundo del transporte marítimo, el comercio marítimo internacional, y la ciencia y tecnología náuticas. Convidamos gentilmente al lector a visitar nuestro Web Site publicado en la Internet, donde suministramos información detallada sobre esta Casa de Estudios (<http://www.eesmm.edu>).

La EESMM es una institución perfectamente adecuada y absolutamente pertinente para albergar un proyecto de información, ya que su misma razón de ser es la generación y difusión del conocimiento científico y tecnológico altamente especializado en las áreas relacionadas con la náutica, el transporte marítimo y el comercio marítimo internacional, áreas estas que abarcan ciencias básicas, ciencias aplicadas y tecnologías, tales como: física, termodinámica, mecánica, ingeniería naval, ciencias náuticas, ecología, sociología, economía, ciencias administrativas, psicología, comportamiento organizacional, estadística descriptiva e inferencial, derecho, investigación de operaciones, entre otras muchas.

En cuanto a las condiciones físicas para albergar un proyecto de

información, la EESMM dispone de un espacio que ya ha sido asignado para el proyecto, específicamente la actual Aula 6, que tiene un área de 24 metros cuadrados, dotación de aire acondicionado, instalación eléctrica autónoma (en proceso) y módulos para computadores (en proceso de recuperación).

La ubicación geográfica de la EESMM no es un factor de relevancia para considerar la factibilidad o pertinencia del proyecto, sino más bien la posesión de una población estudiantil de postgrado de aproximadamente 180 alumnos que varias veces por semana concurren en nuestra sede y a los cuales debe prestarse con urgencia servicios de apoyo de valor agregado para el proceso de enseñanza-aprendizaje y la investigación; así como una población distribuida en diversas localidades del interior del país que no tienen la posibilidad de trasladarse a la sede de Caracas y, por ello mismo, no cuentan con la facilidad de biblioteca e intercambio profesional indispensable para mantener nuestros estándares de excelencia en la generación de trabajos de investigación (tesis de grado). De allí que, tanto física como virtualmente, la EESMM es un espacio comunitario de postgrado óptimo para albergar un proyecto de información como el que nos ocupa.

La EESMM ha desarrollado dos proyectos en el campo de la información que están en marcha con excelentes resultados y que dan cuenta de nuestra experiencia para acometer el presente proyecto: a) construcción y mantenimiento del Web Site de la EESMM (<http://www.eesmm.edu>); y b) construcción y mantenimiento de la Intranet Institucional, con un servidor que interconecta en red de área local (LAN) a las distintas funciones organizacionales (Planificación, Administración, Docencia, Investigación, Extensión y Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje).

El autor del presente artículo ha sido designado como responsable del proyecto que nos ocupa. Cabe mencionar que la EESMM ha establecido una estrecha relación con el autor, quien ha sido institucionalmente designado como Responsable de la Función de Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje, actuando bajo la moderna modalidad gerencial y operacional conocida como "Outsourcing".

La EESMM es una organización pequeña, con una única sede física ubicada en la Urbanización Los Palos Grandes, Caracas. Por su reducido espacio físico disponible, se ha visto obligada a mantener volúmenes de matrícula igualmente reducidos, los cuales alcanzan para

el término en curso la cantidad de 183 inscritos en Caracas; sin embargo, la demanda potencial insatisfecha es muy superior a esa cifra. Con la finalidad de procurar un mayor volumen matricular, a fin de satisfacer la demanda existente a nivel nacional, la EESMM ha celebrado los siguientes Convenios Interinstitucionales: a) Colegio de Abogados del Estado Zulia, sede Maracaibo, para impartir el curso de Especialización en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, iniciado por primera vez en septiembre de 1998 (matrícula actual: 45 inscritos); b) Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello, sede Puerto Cabello, para impartir el curso de Especialización en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Marítimo, iniciado por primera vez en enero de 1997 (matrícula actual: 55 inscritos), y en enero de 1999 se abrirá también la Mención de Derecho Marítimo con una matrícula aproximada de 25 alumnos; c) Colegio de Abogados del Estado Carabobo, sede Valencia, para impartir desde marzo de 1999 el curso de Especialización en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, a una matrícula inicial de 35 alumnos; d) Universidad Francisco de Miranda, Estado Falcón, sede Punto Fijo, para impartir desde enero de 1999 el curso de Especialización en Inspecciones Navales, a una matrícula inicial de 30 alumnos; e) Puerto Guanta, sede Puerto La Cruz, para impartir desde marzo de 1999 el curso de Especialización en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Marítimo, a una matrícula inicial de 30 alumnos; f) Colegio de Abogados del Estado Anzoátegui, sede Puerto La Cruz, para impartir desde marzo de 1999 el curso de Especialización en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, a una matrícula inicial de 30 alumnos. Gracias a esos convenios interinstitucionales, la matrícula de la EESMM en cursos impartidos a nivel nacional superará en 1999 al volumen matricular de Caracas, siendo el volumen de inscritos previsto de aproximadamente 430 alumnos en total para marzo de 1999.

En parte por la necesidad de seguir expandiendo nuestro volumen matricular, así como por la concomitante necesidad de prestar todos los servicios de apoyo al proceso de enseñanza-aprendizaje e investigación de cuarto nivel, sobre todo a los alumnos del interior del país, hemos trazado como estrategia de desarrollo institucional la transformación de la EESMM en una organización completamente virtual, a través, básicamente, de la enseñanza asistida por computadora, Internet y biblioteca virtual; razones que, evidentemente, han motivado la formulación del Proyecto de Incorporación de las Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje en la Educación de Postgrado de la EESMM.

El proyecto que nos ocupa es una experiencia única, que no duplica esfuerzos existentes en nuestra institución, ya que constituye la evolución natural de los proyectos mencionados anteriormente, beneficiándose de éstos, los cuales le proporcionan la plataforma tecnológica (Web Site EESMM e Intranet) para el lanzamiento de los servicios de apoyo a la educación de postgrado de esta Casa de Estudios representados por las Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje.

SITUACION ACTUAL

Tal como se señaló anteriormente, existe ya una plataforma tecnológica creada en la EESMM para el lanzamiento del proyecto que nos ocupa: Web Site de la EESSM e Intranet Institucional.

El Proyecto va dirigido institucionalmente a promover la elaboración de materiales de apoyo electrónicos por parte de todos los docentes, y así ir acumulando una base electrónica de documentos que luego pueden, con el tiempo, constituir la plataforma para la educación a distancia. Por otra parte, el Proyecto implica la construcción de una biblioteca virtual que permita: a) la compilación de documentos de distribución gratuita en la Internet; b) la suscripción a publicaciones periódicas (journals electrónicos) especializadas en las áreas del conocimiento de interés para los programas de postgrado impartidos; c) la compilación de información científico-técnica especializada, generada por los docentes, alumnos y demás públicos relacionados.

Para construir una biblioteca virtual que posibilite la alimentación, catalogación, almacenamiento y consulta de sus contenidos informativos se requiere elaborar un programa de computación a la medida para la EESMM, el cual está siendo desarrollado actualmente por el autor para el Proyecto.

Para poder involucrar al personal docente en el proceso de incorporación de las tecnologías avanzadas de enseñanza-aprendizaje en la educación de postgrado de la EESMM, elemento crucial del Proyecto, se precisa vencer la resistencia al cambio y la aversión a la tecnología informática, para lo cual es imprescindible acometer un titánico esfuerzo de orientación y adiestramiento en computación y las herramientas del Proyecto, que amerita disponer en nuestra sede de Caracas de una sala de computación para ejecutar tales actividades, proveer acceso a Internet, difundir la biblioteca virtual y que sirva de

plataforma para actividades directas de enseñanza asistida por computadora. Igual esfuerzo de orientación y adiestramiento se requiere para el caso de los alumnos, muy especialmente mediante la que hemos denominado Navegación Dirigida, que consiste en orientar al alumno para la navegación provechosa y fructífera en la Internet durante la realización misma de dicha navegación en la sala de computación. El Outsourcer de Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje posee la plena capacidad de proceso para acometer las actividades mencionadas, pero no se dispone todavía de los equipos de computación necesarios para crear la sala de computación, motivo fundamental de nuestras peticiones al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICIT).

La biblioteca virtual, para que tenga sentido institucional y alcance social, debe poder consultarse por parte de cualquier persona interesada desde cualquier computador que tenga acceso a la Internet. Para ello se precisa conectar a la EESMM como nodo de la Internet y colocar la biblioteca virtual en el servidor. Sin embargo, como transición intermedia, se ha optado por utilizar una modalidad combinada de distribución del software de usuario (para correr en el computador de cada usuario) y publicación de la base de datos en el Web Site de la EESMM. El usuario, al introducir su clave de acceso, podrá entonces consultar la biblioteca virtual de la EESMM. Para esto, ya contamos con el Web Site publicado, y la posibilidad de utilizar las extensiones de servidor de Front Page, lo cual constituye uno de los aportes de la EESMM para el Proyecto.

La EESMM igualmente aportará la infraestructura e instalaciones requeridas para el Proyecto, específicamente para la sala de computación.

El Mapa de Navegación es otro elemento componente del Proyecto que se encuentra actualmente en proceso de construcción y publicación en el Web Site de la EESMM. La creación y mantenimiento del mapa de navegación (compilación depurada de hipervínculos de comprobada utilidad para la consulta de información científica, técnica y profesional relacionada con nuestros programas de postgrado y actividades diversas de marina mercante) será otro de los aportes fundamentales y permanentes del Outsourcer de Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje; de la misma manera que lo será el denominado Web de Asignaturas (en proceso), zona del Web Site de la EESMM destinada a la enseñanza gestionada por computadora y la educación a distancia.

SITUACION DESEADA

A) SITUACION IDEAL DE LAS COMPONENTES DEL PROYECTO

Como parte del proceso de implantación de la gerencia de calidad en la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, ha cobrado un rol protagónico la incorporación de las denominadas Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje, particularmente las relacionadas con el aprovechamiento de los recursos que brinda la Internet y las redes de área local, focalizados al proceso de enseñanza-aprendizaje.

Tanto la docencia como la investigación, funciones fundamentales de la EESMM, pueden beneficiarse sustancialmente de las potencialidades que esas alternativas tecnológicas representan.

El diseño de los sistemas de área local de la Escuela en base a la recopilación, procesamiento, almacenamiento y distribución de información de relevancia para las diferentes asignaturas de los cursos impartidos, así como para la realización de los diversos proyectos de investigación, con una interface amigable al usuario y coherente con los típicos navegadores de la Internet, deriva de manera lógica y natural en la implantación de una Intranet de corte académico.

A través de la Intranet, los alumnos podrían consultar en terminales ubicados en las instalaciones de la Escuela, así como en sus propios computadores personales, el contenido de la Biblioteca Electrónica (e-biblio), las publicaciones científicas que estuviesen disponibles, los trabajos de grado en formato electrónico y, más importante aún, los diversos materiales de consulta que cada docente elaborase en apoyo de su respectiva asignatura.

La Escuela está próxima a finalizar la publicación en la Internet de su Web Site, mediante el cual se proyecta que cada asignatura pueda contar con una presencia específica destinada a facilitar y dinamizar el proceso de enseñanza-aprendizaje. De igual manera, se tiene como meta que cada docente y cada alumno cursante dispongan de una dirección de correo electrónico (e-mail) propia, mediante la cual estarían en posibilidad de mantener comunicación permanente y recibir asistencia individualizada, así como solicitar en la Internet información y otros recursos de utilidad para el proceso de enseñanza-aprendizaje.

También se ha diseñado una sección del Web Site destinada a los alumnos, a través de la cual se espera que éstos puedan intercambiar

opiniones, experiencias e información, al estilo de los grupos de discusión típicos de la Internet, e incluso, cada alumno egresado de la Escuela dispondría de una página Web personal vitalicia donde estarían publicados sus datos personales, intereses profesionales, curriculum vitae, datos de localización, dirección e-mail, entre otras.

Con la finalidad de facilitar la búsqueda, localización y consulta de información de interés en la Internet, el Web Site de la Escuela contará también con un Mapa de Navegación donde se están incluyendo los hipervínculos a los principales lugares de la red donde comprobadamente se encuentra información de utilidad para el ámbito marítimo, y se está construyendo la biblioteca virtual, donde se irán almacenando documentos cargados desde numerosos puntos de la Internet y que estarán disponibles de manera fácil e inmediata para la consulta de todos los usuarios, sin necesidad de invertir largas y costosas horas en búsquedas individuales en la Internet.

Este ambicioso proyecto, cuya fase Internet está a punto de culminar, implica pasar seguidamente a la fase Intranet, para lo cual se requiere, como es natural, recursos económicos necesarios para la inversión tecnológica y el mantenimiento y perfeccionamiento permanente de todo el sistema, incluyendo el adiestramiento y actualización del personal docente en el uso y aprovechamiento de las Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje para impartir su respectiva asignatura.

B) METODOS DE ACTUALIZACION DEL PROYECTO Y SU VIGENCIA EN EL TIEMPO

El interés del Proyecto para la EESMM no es generar recursos para aumentar su presupuesto, sino prestar el servicio de acceso a Internet a sus alumnos, así como gestionar todo su e-mail, mantener actualizado y funcional su Web Site, construir una base de materiales didácticos electrónicos y construir un sistema de documentación e información científica y tecnológica, y todo ello sin pechar para nada el presupuesto actual. Y, adicionalmente, el Proyecto generará recursos excedentarios que permitirán mantenerlo en funcionamiento permanente, ir mejorándolo progresivamente y avanzar decididamente hacia el uso intensivo de las tecnologías avanzadas de enseñanza-aprendizaje en la EESMM.

El Proyecto, una vez instalado y en funcionamiento, justificará el cobro a cada alumno inscrito de la EESMM de un monto por los servicios

tecnológicos que formará parte integral de la matrícula, y que constituirá la fuente de ingresos que el Proyecto permite generar, ya que proporciona el valor agregado necesario en servicios de apoyo al proceso de enseñanza-aprendizaje y la investigación que justifican el cobro en cuetión que, en el momento actual, no es factible cobrar porque no hay contraprestación que lo justifique. Los recursos excedentarios de la EESMM por concepto del Proyecto serán destinados a un fondo de reinversión en procura de fases cada vez más ambiciosas de modernización de nuestra educación de postgrado.

Los recursos excedentarios permitirán acumular el suficiente dinero para conectar a la EESMM como nodo de la Internet y, entonces, el Proyecto será capaz de generar, adicionalmente a lo especificado en el párrafo anterior, recursos económicos considerables por la venta de cuentas de acceso remoto a Internet. La factibilidad de esta evolución del proyecto está garantizada por el hecho de que las actividades académicas y de investigación en esta Casa de Estudios demandará la exigencia obligatoria, a todo aspirante a ingreso, de disponer de una cuenta propia de acceso a Internet, así como su propio computador personal, tal como se exige en diversas instituciones de educación superior como parte de los requisitos obligatorios de admisión. Esto permite elevar considerablemente la calidad de la educación de postgrado. En un estudio de mercado realizado en julio de 1998, se comprobó que el 67,74% de los alumnos inscritos en la sede de Caracas no posee cuenta de conexión personal o profesional (en su trabajo) para el acceso a Internet, y dicho porcentaje es todavía mayor para el caso de los alumnos inscritos en los cursos impartidos en el interior del país, lo cual indica la existencia de suficiente demanda potencial insatisfecha para las cuentas de acceso a Internet.

Lo expuesto anteriormente permite garantizar, financieramente, la vigencia en el tiempo del Proyecto. Por otra parte, la relación contractual formal que se va a establecer entre la EESMM y el Outsourcer de Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje, permitirá garantizar dicha vigencia desde el punto de vista técnico, gerencial y operacional. El contrato de outsourcing establecerá, conforme a su propia naturaleza, una relación contractual de largo plazo entre ambas partes.

JUSTIFICACION

La importancia de la incorporación de las tecnologías avanzadas de enseñanza-aprendizaje en la educación de postgrado de la EESMM, se

desprende de los siguientes puntos principales: **a)** no contamos con una biblioteca que reúna los estándares mínimos exigidos por las normas de calidad y excelencia educativa; **b)** en Venezuela no existe una biblioteca de información científico-técnica náutica y de marina mercante adecuada para difundir y avanzar el conocimiento; **c)** la información científico-técnica náutica y de marina mercante se encuentra muy dispersa y poco sistematizada en la Internet, lo cual garantiza un enorme valor agregado al Mapa de Navegación (en proceso), así como a las diferentes compilaciones que progresivamente se irán alimentando a la Biblioteca Virtual; **d)** la flexibilidad que nos proporciona el ser una institución pequeña, favorece el éxito de la transformación virtual total, lo cual constituirá, sin lugar a dudas, un hito en la historia de la educación superior en Venezuela y América Latina, como de hecho ya lo constituye el ser la primera y única institución de educación superior en Venezuela y América Latina que posee un sistema de aseguramiento de la calidad certificado internacionalmente; **e)** la biblioteca electrónica estará disponible no solamente para nuestros alumnos, sino también para cualquier persona interesada, especialmente los cursantes y docentes del postgrado en Derecho Marítimo impartido por la Universidad Santa María, y por los estudiantes y docentes del postgrado en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior impartido por la Universidad Central de Venezuela. Todas nuestras tesis de grado, cuya calidad ha sido objeto de especial reconocimiento por parte del Consejo Consultivo Nacional de Estudios para Graduados, estarán disponibles en la biblioteca virtual como aporte concreto de la EESMM en la difusión y generación de conocimiento náutico y de marina mercante altamente especializado. De no concretarse el Proyecto, la EESMM podría incluso verse obligada a cerrar sus puertas, ya que el Convenio Internacional STCW-95 nos exige tener una certificación de calidad reconocida internacionalmente, para lo cual es absolutamente indispensable contar con una biblioteca suficientemente dotada para garantizar la excelencia del proceso de enseñanza-aprendizaje y la investigación.

La creación y mantenimiento de una biblioteca virtual es la solución concreta a los problemas descritos en el párrafo precedente, y la biblioteca virtual es el núcleo fundamental de todo este Proyecto. Para concretar la biblioteca virtual se precisa la participación activa de todos los docentes, alumnos e investigadores de la EESMM, los cuales serán adiestrados para la catalogación de documentos a ser alimentados en la biblioteca virtual. El Proyecto será gestionado y operado por el Outsourcer de Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje, pero la expansión progresiva de la biblioteca virtual implicará la participación

(colaboración) de docentes, alumnos e investigadores, quienes, como parte de sus actividades cotidianas, estarán en capacidad de localizar información para su catalogación y almacenamiento en la biblioteca virtual, así como también estarán en capacidad de elaborar por sí mismos nuevos materiales informativos fruto de sus trabajos e investigaciones. Para esto se requiere, no obstante, de una sala de computación que permita la orientación y adiestramiento necesarios a docentes, alumnos e investigadores de la EESMM. De allí la necesidad de concretar el Proyecto y también de recibir el financiamiento por parte del CONICIT para los rubros de la inversión inicial que aún no tenemos cubiertos, principalmente los equipos para la sala de computación y la remuneración del Outsourcer de Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje durante la fase de instalación y puesta en marcha del Proyecto.

El problema ha tenido una evolución durante los últimos años que ha derivado en un punto crítico de no conformidad de la biblioteca de la EESMM con los estándares de excelencia propios de la educación de postgrado. La ausencia de información científica y técnica náutica y de marina mercante en Venezuela, compromete nuestros programas de postgrado y nos impide insertarnos en la comunidad internacional como país generador de avances científicos y tecnológicos en esas áreas. La Marina Mercante es una actividad que cada día más se rige por estándares científicos, los cuales requieren la actividad de postgrado como facilitadora de los conocimientos y promotora de la investigación. Venezuela es Estado Parte en muchos Convenios Internacionales Marítimos que le obligan a cumplir con normas y requerimientos que, de no disponer del personal profesional debidamente formado, ni del soporte investigativo necesario, comprometen al Estado Venezolano frente a la Comunidad Marítima Internacional y el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, elemento crucial para cualquier plan de desarrollo económico sustentable de la Nación.

La necesidad de una biblioteca virtual bien dotada y de los restantes elementos componentes del Proyecto ha sido manifestada expresamente por los alumnos y docentes, públicos que se benefician en última instancia de la realización del Proyecto.

La estrecha relación establecida con el Outsourcer de Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje, así como la disponibilidad de recursos de insumo al Proyecto, como el Web Site de la EESMM, la Intranet Institucional y la infraestructura e instalaciones para la sala de computación, son factores que favorecen la iniciación del Proyecto. Por

otra parte, el Proyecto ha venido siendo objeto de una campaña de difusión y promoción entre alumnos y docentes que ha generado una expectativa sumamente favorable en torno al mismo.

OBJETIVOS

A.- OBJETIVO GENERAL

Incorporar las Tecnologías Avanzadas de Enseñanza-Aprendizaje a la educación de postgrado de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.

B.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- 1º** Construir y mantener una biblioteca virtual de información científica náutica en la diversidad de áreas que abarcan los estudios de postgrado de la marina mercante, accesable por nuestros alumnos, docentes, relacionados y público en general, a nivel nacional e internacional, a través de la Internet.
- 2º** Construir y mantener un mapa de navegación en el Web Site de la EESMM (<http://www.eesmm.edu>) que contenga una compilación depurada de hipervínculos marítimos en la Internet, de utilidad científica y tecnológica, disponible para cualquier persona que visite nuestro Web Site.
- 3º** Convertir todas nuestras asignaturas de postgrado a formato electrónico, como plataforma para la enseñanza virtual y a distancia, las cuales estarán disponibles en el Web de Asignaturas del Web Site de la EESMM, y nutrirán la biblioteca virtual de marina mercante con conocimientos de cuarto nivel generados en Venezuela.
- 4º** Poner a disposición de nuestros alumnos y docentes, en la sede de la EESMM, una sala de computación con acceso a Internet y paquetes diversos que permitan apoyar eficazmente todos los trabajos de investigación en marcha (tesis de grado, trabajos de ascenso y proyectos especiales), así como posibilitar la expansión progresiva de la biblioteca electrónica y la enseñanza gestionada y asistida por computadora.

CRITERIOS DE EXITO

El éxito del Proyecto para el inicio de operaciones se establecerá de acuerdo a los siguientes criterios:

- 1º** Puesta en marcha de la Biblioteca Virtual a satisfacción de los usuarios y con una base de arranque de 1.000 documentos especializados descargados de la Internet, 10 journals electrónicos cuidadosamente seleccionados, el texto completo de 25 tesis de grado, y el universo de materiales didácticos de apoyo en formato electrónico que utilizan actualmente los docentes.
- 2º** Puesta en marcha del Mapa de Navegación publicado en el Web Site de la EESMM en Internet, con 100 hipervínculos marítimos depurados y comentados.
- 3º** Puesta en marcha de la Sala de Computación en la sede de la EESMM con 15 terminales de usuario, cada uno con acceso independiente a Internet.
- 4º** Asignación de e-mail a todos los alumnos y docentes.
- 5º** Adiestramiento debidamente impartido a los docentes para la elaboración de los materiales de apoyo electrónicos, enseñanza gestionada por computador y enseñanza asistida por computador.
- 6º** Puesta en marcha de la Web de Asignaturas publicada en el Web Site de la EESMM en Internet, con la estructura dinámica creada para todas las asignaturas de todos nuestros programas de postgrado.

ESTADO ACTUAL

El propósito del presente artículo ha sido difundir dentro de la Comunidad de Postgrado y público en general la naturaleza y objetivos que perseguimos con el Proyecto, omitiendo, por razones de espacio, los detalles técnicos y la información económico-financiera.

Para el momento en que fue escrito este artículo, el Proyecto se encuentra así:

- a) El autor está elaborando un proyecto de generación y difusión de

información de marina mercante más complejo e integral, el cual será sometido a la consideración del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICIT) en febrero de 1999.

- b) La EESMM y la empresa NeoAnálisis, C.A. están en proceso de afinar los detalles para la firma del contrato de “outsourcing” que habrá de regir el Proyecto.
- c) Mediante recursos propios se instalará la Sala de Computación en el Aula 6 en marzo de 1999 con ocho (8) terminales de usuario y se comenzará a ejecutar el Proyecto de conformidad con el calendario técnico y financiero establecido.
- d) Una vez que el CONICIT provea la subvención esperada, que se estima será entre abril y mayo de 1999, se acometerá de lleno el desarrollo del Proyecto, el cual se estima finalizar a plena capacidad para el año 2000.

Esta publicación se terminó de imprimir en
febrero de 1999,
en las prensas de
Magraphi Impresores, C.A.,
en la ciudad de
Caracas, Venezuela.