

# PORTADA

**UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARITIMA DEL CARIBE  
VICERRECTORADO ACADEMICO  
DIRECCION DE INVESTIGACION Y POSTGRADO**

**DIRECTOR**

José Gaitán Sánchez

**SUBDIRECTOR**

Guillermo Alvarez Arráiz

**COORD.ACADEMICO**

José Gaitán Sánchez

**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**

Rafael Cárdenas

Reynaldo Montes de Oca

Carlos Ramírez

Gerardo Vivas

## EDITORIAL

En el primer año del siglo XXI la Marina Mercante Venezolana ha visto cristalizar y florecer la naciente Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UMC), de la cual ya todos nos sentimos orgullosos. Pese a las dificultades que desde el ambiente externo se le imponen, por la escasez de recursos financieros y las graves limitaciones económicas y sociales que aquejan actualmente al país y al Estado Vargas en particular, la transformación institucional ha sido sustancial en un sentido muy positivo. La remodelación y reacondicionamiento de la planta física son abrumadores. El proceso de expansión del personal docente y de investigación, así como los programas de actualización, mejoramiento y profesionalización, constituyen ahora nuestro principal activo de cara al futuro. El proceso de aprobación e incorporación de nuevas carreras marcha según el cronograma inicialmente previsto. El terreno para la modernización tecnológica está abonado... En medio de toda esta espiral de transformaciones institucionales hacia el logro de la excelencia académica e investigativa, DOCTUM no podía quedarse atrás. Fiel al espíritu de ensanchamiento de los horizontes de formación e investigación dentro de la UMC, la Dirección de Investigación y Postgrado ha decidido, a partir del presente número, modificar la estructura de secciones que hasta ahora había tenido la revista, la cual no se prestaba para el tratamiento de ciertos temas que, aun cuando no específicamente marítimos, sí guardan estrecha relación con programas y líneas de investigación de profunda raigambre dentro de esta Casa de Estudios, tales como el comercio internacional, la logística de distribución física internacional, el transporte multimodal, el derecho comercial internacional, entre otros muchos. Las secciones de la revista son ahora las siguientes: Actualidades (antes Actualidad del Sector Marítimo), Comercio, Logística y Transporte (antes Gestión del Transporte Marítimo), Derecho (antes Derecho Marítimo) e Institucionales. Esperamos que la comunidad de investigación y postgrado acoja con beneplácito estos cambios, que seguramente sólo serán los primeros de una larga lista en procura de mantener siempre los estándares de excelencia a que ya tenemos acostumbrados a nuestros lectores.

Mery Rosales Ovalles

# DOCTUM

Revista Marítima Venezolana de Investigación y Postgrado  
Volumen 4, No. 1, Enero – Junio 2001

---

## DIRECCION

José Gaitán

## COORDINACION GENERAL

Mery Rosales Ovalles

## REVISION Y ESTILO

Luis Enrique Gavazut Bianco

## ARBITRAJE

Mery Rosales Ovalles

José Gaitán Sánchez

Argelis Rojas Lugo

Rafael Cárdenas Torres

---

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

---

## CORRESPONDENCIA:

Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe  
Dirección de Investigación y Postgrado.  
3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Chacao,  
Dpto. Federal, 1060 - 027, Venezuela.

**Depósito Legal: pp 199802DF400 / Copyright: UMC**  
**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. Debe agregarse una versión en inglés. Al final debe 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 3½. 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 UMC, 3ra. Av. con 10ma. Transv., Los Palos Grandes, Chacao, Dtto. Federal, 1060 - 027, Venezuela. También podrán ser entregados en la propia sede o enviarse a través de correo electrónico a la siguiente dirección: [esupmarmer@etheron.net](mailto:esupmarmer@etheron.net).



# Contenido

Vol. 4, No. 1

REVISTA MARITIMA VENEZOLANA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

---

<b>Actualidades</b>	<b>7</b>
Conflicto Colombo-Venezolano en relación con el Transporte Terrestre de Mercancías Isabel Cristina Aular Orellana .....	9
<b>Comercio, Logística y Transporte</b>	<b>31</b>
Control Total de Calidad: Un Marco Teórico y Metodológico para Gestionar la Seguridad en la Industria del Transporte Marítimo <i>Adolfo A. Carrillo Vivas</i> .....	33
Exposición de la Empresa Naviera al Riesgo Financiero Jorgue E. Alvarado R. ....	69
<b>Derecho</b>	<b>91</b>
El Remolque <i>Freddy J. Belisario</i> .....	93
Análisis Jurídico de la Responsabilidad del Piloto en Venezuela <i>Gustavo Adolfo Omaña Parés</i> .....	137
Aspectos de la Cobertura de los Riesgos en el Seguro Marítimo <i>Ana María Perfetti H.</i> .....	151
Análisis de los Convenios de la OMI Ratificados o Adheridos por Venezuela <i>María del Cielo Sánchez Froilán</i> .....	171

Régimen Jurídico del Transporte Marítimo de Hidrocarburos en Venezuela <i>Ramón Antonio Castro Cortez</i> .....	193
<b>Institucionales</b>	<b>237</b>
Calidad Educativa en las Instituciones Universitarias <i>Pedro Rodríguez Sivira</i> .....	239

---



# Actualidades





Conflicto Colombo-Venezolano en relación con el Transporte  
Terrestre de Mercancías §

Por: Isabel Cristina Aular Orellana ♣

**ABSTRACT**

Columbo-Venezuelan Conflict related to Land Transport of Goods

In this study it is analyzed the columbo-venezuelan conflict related to land transport of goods, which is actually in a unilateral restriction situation on behalf of Venezuela. The purpose of the work consist in determining, from economic and social viewpoint, the convenience of services trade's binational liberalization, specifically the service provided by land transporters of goods, and from there evaluate the rationality of the transshipment at frontier unilateral measure adopted by Venezuela, as well as the general implications of this problematic to the andean integration process. The results obtained allow to conclude that the reasons argued by venezuelan transporters for the transshipment measure are not valid, since, before it entered in force, the 85% of binational trade exchange was carried out on colombian trucks, due to the better organization of colombian transport companies, some consolidated precisely to the next markets opening, in front of the dispersion in smaller and expensive units on venezuelan side.

KEYWORDS: Liberalization of Services Commerce, Land Transhipment

---

§ Extractos del Trabajo de Grado titulado “Aplicación del Acuerdo de Cartagena en el Transporte Terrestre de Mercancías entre Venezuela y Colombia” presentado por la autora ante la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Marítima del Caribe, en marzo de 2001, para optar al Grado Académico de Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo.

♣ Abogado. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo.

at Frontier, Columbo-Venezuelan Border Conflict, Andean Integration Process.

## RESUMEN

En este estudio se analiza el conflicto colombo-venezolano en relación con el transporte terrestre de mercancías, el cual se encuentra actualmente en situación de restricción unilateral por parte de Venezuela. El propósito del trabajo consiste en determinar, desde el punto de vista económico y social, la conveniencia de la liberalización binacional del comercio de servicios, específicamente el servicio prestado por los transportistas terrestres de mercancías, y de allí evaluar la racionalidad de la medida unilateral de trasbordo en la frontera implementada por Venezuela, así como las implicaciones generales de esta problemática para el proceso integracionista andino. Los resultados obtenidos permiten concluir que las razones esgrimidas por los transportistas venezolanos en pro de la medida de trasbordo no son valederas, dado que antes de que la misma entrara en vigencia, el 85% del intercambio comercial binacional se efectuaba sobre camiones colombianos, debido a la mejor organización de las empresas de transporte colombiano, algunas consolidadas precisamente para la apertura de mercados vecinos, frente a la dispersión en unidades más pequeñas y costosas en el lado venezolano.

**PALABRAS CLAVE:** Liberalización del Comercio de Servicios, Traslado Terrestre en la Frontera, Conflicto Fronterizo Colombo-Venezolano, Proceso Integracionista Andino.

## INTRODUCCION

Recientemente, el gobierno venezolano fue demandado por el gobierno colombiano ante la Secretaría General de la Comunidad Andina por el caso de los transportistas terrestres de mercancías. Este sector económico fue liberado mediante la Decisión 439 de la Comunidad Andina, promulgada el 11 de junio de 1998. La liberalización, como ha ocurrido en muchos otros sectores a lo largo de la historia integracionista andina, se produjo de manera inmediata sin mayor consideración al principio de la equidad en la selección y asignación de los competidores.

De tal manera que casi inmediatamente a su promulgación, a finales

de ese mismo año 1998, los transportistas terrestres venezolanos, mucho menos competitivos que los colombianos, fueron a la huelga, trancaron las vías de comunicación terrestre binacionales y paralizaron el comercio de bienes bilateral por vía terrestre, exigiendo al gobierno venezolano la anulación de la Decisión 439 de la Comunidad Andina.

Tras algunas negociaciones se logró postergar el conflicto unos pocos meses más hasta principios de 1999, cuando se produjo una segunda huelga de transportistas del Estado Táchira, a la cual se sumaron los transportistas de pasajeros, los transportistas de combustible y los transportistas del Estado Zulia, generando una crisis en esas regiones debido a la escasez de combustible y a la nueva paralización del comercio binacional por vía terrestre.

Fue entonces cuando el gobierno venezolano decidió promulgar la Resolución Conjunta de los Ministerios de Relaciones Interiores No. 73, Ministerio de Hacienda No. 102, Ministerio de Industria y Comercio No. 346 y Ministerio de Transporte y Comunicaciones No. 142, de fecha 12 de mayo de 1999, publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.699 de la misma fecha, referente al transporte internacional de mercancías por carretera.

Esa resolución instrumentó una medida proteccionista a favor de los transportistas venezolanos y en contra de los colombianos, por la vía del “cierre del mercado”, es decir, la prohibición de operar libremente en el mercado de transporte venezolano. Esta medida se conoce con el nombre de “transbordo en frontera”, el cual debe realizarse desde entonces por diversos métodos, tales como el cambio de chuto.

La Secretaría General de la Comunidad Andina, con fecha 3 de junio de 1999, envió una Nota de Observaciones al Gobierno de Venezuela por posible incumplimiento de obligaciones emanadas de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, en particular el Artículo 5 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena **(1)**, y de las Decisiones 327 **(2)**, 399 **(3)** y

---

<sup>1</sup> Tratado de Creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena, Artículo 5: “Créase el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina como órgano jurisdiccional de la misma, con la organización y las competencias que se establecen en el presente Tratado, y sus Protocolos

439 (4) de la Comisión.

---

Modificatorios. El Tribunal tiene su sede en la ciudad de Quito, Ecuador”.

**2** Decisión 327, Artículo 9: “Los Países Miembros, con arreglo a los procedimientos establecidos en la presente Decisión, permitirán la circulación de las mercancías en régimen de tránsito aduanero internacional: a) Originarias de un País Miembro con destino a otro País Miembro, u otro tercer país en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del de la aduana de partida”.

**3** Decisión 399, Artículo 3: “La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación, igualdad de tratamiento legal; libre competencia; y, nación más favorecida”.

**4** Decisión 439, Artículo 6: “Cada País Miembro otorgará a los servicios y a los prestadores de servicios de los demás Países Miembros, acceso a su mercado, a través de cualquiera de los modos de prestación establecidos en la definición sobre comercio de servicios contenida en el artículo 2, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 del presente Marco General”. Artículo 7: “Cada País Miembro otorgará inmediata e incondicionalmente a los servicios y a los prestadores de servicios de los demás Países Miembros, un trato no menos favorable que el concedido a los servicios y prestadores de servicios similares de cualquier otro país, miembro o no de la Comunidad Andina”. Artículo 8: “Cada País Miembro otorgará a los servicios y a los prestadores de servicios de los demás Países Miembros, un trato no menos favorable que el otorgado a sus propios servicios o prestadores de servicios similares, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 del presente Marco General”. Artículo 10: “Los Países Miembros se comprometen a no establecer nuevas medidas que incrementen el grado de disconformidad o que incumplan los compromisos contenidos en los artículos 6 y 8 del presente Marco General, a partir de la entrada en vigencia del mismo. Este compromiso abarcará todas las medidas adoptadas por los Países Miembros que afecten al comercio de servicios, tanto las provenientes del sector público, central, regional o local, como las provenientes de aquellas entidades delegadas

El gobierno venezolano se defendió en esa oportunidad alegando una situación de emergencia y que la medida fue tomada para preservar el orden público y salvaguardar la vida de los transportistas venezolanos, quienes protestaron por la inseguridad extrema de las carreteras colombianas debida a las acciones violentas de la guerrilla, la cual también les viene cobrando “vacuna”, es decir, peaje ilegal.

De acuerdo con el argumento sostenido por los transportistas venezolanos, se ha producido una situación de competencia desleal debido a que en el tramo venezolano los transportistas colombianos pueden operar con seguridad, mientras que en el tramo colombiano los transportistas venezolanos no pueden hacerlo con la misma seguridad.

Pese a la solidez de los argumentos esgrimidos por el gobierno venezolano en su contestación a la Nota de Observaciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina, esta última promulgó, con fecha 12 de julio de 1999, la Resolución 254 (5) de la Comunidad Andina, contentiva del Dictamen 26-99 de Incumplimiento por parte del Gobierno de Venezuela al restringir el comercio de servicios de transporte internacional de

---

para ello”.

**5** Resolución 254, Artículo 1: “(Resuelve) Dictaminar que el Gobierno de la República de Venezuela, al establecer la Resolución Conjunta de los Ministerios de Relaciones Interiores, de Hacienda, de Industria y Comercio, y de Transporte y Comunicaciones, del 14 de mayo de 1999, la misma que fue publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.703 de fecha 18 de mayo de 1999, por la cual “dictó una serie de medidas aplicables al Transporte Internacional de Mercancías por Carreteras”, que tiene por efecto prohibir, restringir y limitar la libre prestación de servicios de transporte internacional de carga por carretera de origen subregional, ha incurrido en incumplimiento de normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, particularmente el artículo 5 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia, y las Decisiones 327, 399 y 439 de la Comisión”. Artículo 2: “De conformidad con lo establecido en el literal f) del artículo 65 de la Decisión 425, se concede al Gobierno de Venezuela un plazo de treinta (30) días calendario contados a partir de la fecha de publicación de la presente Resolución para que ponga fin al incumplimiento dictaminado”.

carga por carretera, conminándole en un plazo no mayor de 30 días a desmontar totalmente la medida proteccionista.

Hasta la fecha de elaboración del presente trabajo, Venezuela no había desmontado la medida, razón por la cual la Secretaría General de la Comunidad Andina formuló cargos a Venezuela ante el Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena, el cual, para esa misma fecha, todavía no había dictado sentencia. Todo parece indicar que la sentencia sería acorde a la posición de la Secretaría General, cuyos argumentos son contundentes y claramente demostrativos de la violación por parte de Venezuela del ordenamiento jurídico comunitario. En tal caso, Venezuela sería sancionada con diversas medidas que ese mismo ordenamiento jurídico prevé.

Sin embargo, es criterio de la autora de este estudio que, más allá de las consideraciones estrictamente jurídicas, es preciso analizar en mayor detenimiento este caso, ya que importantes razones sociales, económicas y políticas han sido esgrimidas por el gobierno venezolano en su defensa y, más importante aún, no se trata de un caso aislado, ya que varios años atrás, cuando le tocó el turno a la liberalización del transporte marítimo (Decisiones 288 y 314 de la Comunidad Andina), también se hizo con ligereza, sin tomar en cuenta el principio de la equidad en la selección y asignación de los competidores. Lamentablemente, en aquella ocasión, los transportistas marítimos venezolanos no protestaron y el gobierno no fue presionado para tomar medidas proteccionistas, lo que, al cabo, determinó su desplazamiento casi total, insólitamente no por transportistas marítimos andinos, sino por transportistas marítimos extra-comunitarios.

Desde el punto de vista de los transportistas terrestres venezolanos, la medida adoptada por el gobierno venezolano procura restituir la regla de oro de la integración: competencia con equidad. Pero, desde el punto de vista de los transportistas colombianos, con esa medida justamente se quebranta dicha regla de oro. ¿Quién tiene la razón?

La respuesta no puede ser sólo jurídica, como es lógico que así haya sido considerada por la Secretaría General de la Comunidad Andina, la cual únicamente atiende al derecho comunitario para evaluar y juzgar la medida adoptada por el gobierno venezolano. La respuesta tiene que considerar la raíz económica, social y hasta histórica del problema, ya que pudiera estar reflejando la comisión de un error sistemático por parte de la Comunidad Andina en la evolución de su proceso integracionista, lo



cual estaría atentando contra el éxito mismo del proceso, no porque se produzca una natural y conveniente redistribución de la eficiencia económica multinacional, sino porque se estaría violentando el principio básico de equidad.

De allí la importancia y justificación de haber realizado un estudio científico de este problema, cuyas implicaciones trascienden el caso aislado de la medida proteccionista que en esta ocasión ha tomado el Gobierno de Venezuela y apuntan hacia los propios fundamentos conceptuales del proceso integracionista andino.

### ANTECEDENTES

El 14 de mayo de 1999, la Secretaría General de la Comunidad Andina recibió un escrito firmado por la Doctora Angela María Orozco Gómez, Viceministra de Comercio Exterior de Colombia, Encargada de las funciones de Ministra de Comercio Exterior, a través del cual puso en conocimiento de la Secretaría General la expedición de la Resolución Conjunta de los Ministerios de Relaciones Interiores No. 73, Ministerio de Hacienda No. 102, Ministerio de Industria y Comercio No. 346 y Ministerio de Transporte y Comunicaciones No. 142, de fecha 12 de mayo de 1999, publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.999 de la misma fecha, referente al transporte internacional de mercancías por carretera y solicitó la intervención de ese organismo por considerar que dicha norma constituía un incumplimiento del ordenamiento jurídico andino.

De conformidad con lo establecido en los artículos 59 y 60 de la Decisión 425 **(6)**, la Secretaría General abrió la correspondiente investigación

---

**6** Decisión 425, Artículo 59: "Dentro de los cinco días hábiles siguientes a la recepción de una solicitud o denuncia sobre un posible incumplimiento de normas del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, la Secretaría General deberá analizar la documentación presentada, a los fines de determinar si la misma cumple con los requisitos exigidos en el artículo anterior. En caso contrario, notificará por escrito al País Miembro solicitante y, en su caso, al particular denunciante, sobre cualquier omisión o insuficiencia en el escrito. En caso de omisiones o insuficiencias en una solicitud o denuncia, la Secretaría General concederá un plazo de

por un posible incumplimiento de normas del ordenamiento jurídico andino por parte del Gobierno de Venezuela, mediante fax No. SG/AJ/2.3/F-499/99 de fecha 20 de mayo de 1999.

Durante el transcurso de la investigación, el Gobierno de Venezuela, mediante comunicación DM/99/1213 de fecha 23 de mayo de 1999, informó a la Secretaría General de la adopción el 14 de mayo de 1999 de la Resolución Conjunta de los Ministerios de Relaciones Interiores, de Hacienda, de Industria y Comercio, y de Transporte y Comunicaciones, la misma que fue publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.703 de fecha 18 de mayo de 1999, por la cual "dictó una serie de medidas aplicables al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera". Dicha Resolución derogó la Resolución Conjunta de fecha 12 de mayo de 1999, publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.999 de la misma fecha. La aludida norma invoca, como sustento legal, el tercer párrafo del artículo 108 del Acuerdo de

---

quince días hábiles para la corrección de las omisiones o insuficiencias observadas. Si el País Miembro solicitante o, en su caso, el particular denunciante, no aportase los documentos exigidos o éstos fueren aún insuficientes, la Secretaría General podrá decidir desestimar la solicitud o denuncia. La Secretaría General se pronunciará, mediante una simple providencia, dentro de los tres días hábiles siguientes a la presentación de los nuevos documentos o, cuando éstos no se presenten, al vencimiento del plazo concedido, y notificará inmediatamente al solicitante o denunciante. En caso de que la Secretaría General decida desestimar una solicitud o denuncia, por omisiones o insuficiencias en el escrito, la providencia que se adopte podrá ser recurrida de conformidad con lo previsto en el artículo 37 del presente Reglamento. Artículo 60: "Una vez que la Secretaría General encuentre que la solicitud cumple con los requisitos contemplados en el artículo 58 del presente Reglamento, dará inicio a la investigación. La Secretaría General podrá igualmente iniciar investigaciones de oficio, cuando disponga de información con respecto a posibles incumplimientos de normas del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina. Las solicitudes o denuncias respecto de un incumplimiento originado en la aplicación de un gravamen o restricción previamente declarado, serán admitidas automáticamente".

Cartagena (7).

Mediante Fax No. SG/2.1/F-500-99 de 2 de junio de 1999, la Secretaría General emitió la correspondiente Nota de Observaciones, en la que consideró que la Resolución Ministerial Conjunta adoptada por el Gobierno de Venezuela el día 14 de mayo de 1999 se apartaría de lo dispuesto en la Decisión 399 sobre transporte internacional de mercancías por carretera, en la Decisión 327 sobre tránsito aduanero internacional, y en la Decisión 439 sobre liberalización del comercio de servicios; por lo que confirió al Gobierno de Venezuela un plazo para responder no mayor de treinta (30) días calendario, contados a partir de su recepción.

Mediante comunicación No. DMI/99/282, recibida por la Secretaría General el 2 de julio de 1990, el Gobierno de Venezuela, dentro del plazo señalado, cumplió con presentar sus descargos y responder la mencionada Nota de Observaciones.

En su respuesta, el Gobierno de Venezuela hace una remisión a los hechos que motivaron la expedición de las normas nacionales objeto de controversia, haciendo referencia al primer y segundo paro de transportistas venezolanos en la frontera con Colombia, las reuniones bilaterales sostenidas con Colombia y a la declaratoria de estado de emergencia en la zona fronteriza. Asimismo, alega cuestiones de seguridad y de competencia desleal, así como de orden público y protección de la vida de los transportistas, lo que en concepto del Gobierno de Venezuela harían que la aplicación de la medida dictada no se considere como desproporcionada.

Con relación a las posibles violaciones al ordenamiento jurídico andino a las que se refiere la Nota de Observaciones de la Secretaría General, el Gobierno de Venezuela argumenta con relación a los artículos 3, 14 y 169 de la Decisión 399 que habida cuenta de la desigualdad de condiciones para la prestación del servicio de transporte existente entre Colombia y Venezuela, se han quebrantado los principios de equidad y

---

7 Acuerdo de Cartagena, Artículo 108, Tercer Párrafo: “Cuando los perjuicios de que trata este artículo sean tan graves que exijan providencias inmediatas, el País Miembro afectado podrá aplicar medidas correctivas provisionalmente y con carácter de emergencia, sujetas al posterior pronunciamiento de la Secretaría General”.

de libertad de operación previstos en dicha norma comunitaria.

Las razones expuestas por el Gobierno de Venezuela referidas al primer y segundo paro de transportistas venezolanos en la frontera con Colombia que dieran lugar a la declaratoria de estado de emergencia en la zona fronteriza; a la situación de seguridad; de orden público y de protección de la vida de los transportistas, si bien respetables y atendibles, corresponden a criterio de la Secretaría General a un ámbito distinto al marco regulatorio andino del transporte internacional de mercancías por carretera y no justifican legalmente la adopción de medidas que supongan un incumplimiento de dicho marco.

Estos aspectos, a criterio de la Secretaría General, pueden ser abordados por otros cauces de cooperación que permitan superar constructivamente la problemática planteada, manteniendo y fortaleciendo la normativa comunitaria.

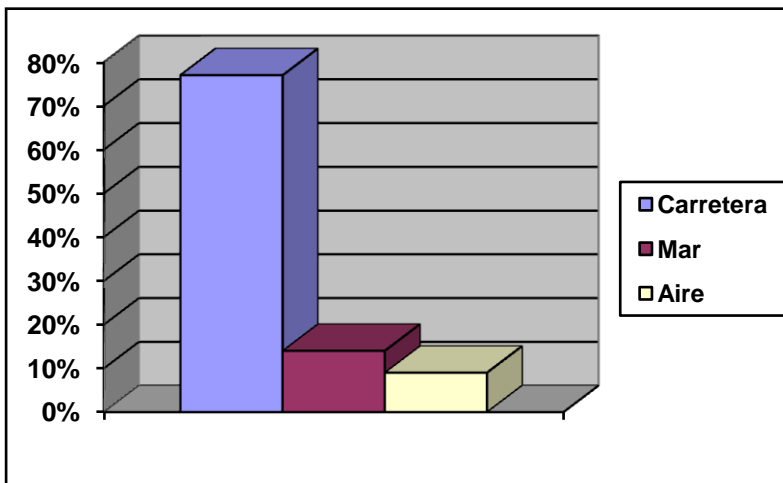
Por esas y muchas otras razones de hecho y de derecho expuestas por la Secretaría General en su Resolución 254, la misma dictaminó el 12 de julio de 1999 que el Gobierno de la República de Venezuela, al establecer la Resolución Conjunta de los Ministerios de Relaciones Interiores, de Hacienda, de Industria y Comercio, y de Transporte y Comunicaciones, del 14 de mayo de 1999, publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.703 de fecha 18 de mayo de 1999, por la cual "dictó una serie de medidas aplicables al Transporte Internacional de Mercancías por Carreteras", que tiene por efecto prohibir, restringir y limitar la libre prestación de servicios de transporte internacional de carga por carretera de origen subregional, ha incurrido en incumplimiento de normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, particularmente el artículo 5 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia, y las Decisiones 327, 399 y 439 de la Comisión.

Y, de conformidad con lo establecido en el literal f) del artículo 65 de la Decisión 425, se concedió al Gobierno de Venezuela un plazo de treinta (30) días calendario contados a partir de la fecha de publicación de la Resolución 254 para que pusiese fin al incumplimiento dictaminado. Hasta la fecha de elaboración del presente trabajo, la medida de transbordo obligatorio en la frontera terrestre colombo-venezolana se mantenía en vigencia.

## ANALISIS DE LA MEDIDA

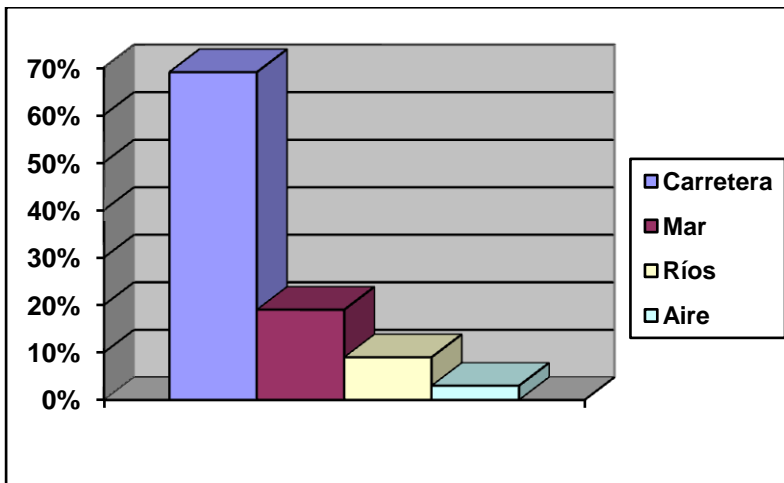
El actual estado de las relaciones binacionales, además de preocupar, exige pronta atención de gobiernos y empresarios porque nadie puede desconocer la importancia del comercio entre Colombia y Venezuela, que los ubica como socios de primer orden.

Las exportaciones colombianas hacia Venezuela durante los últimos tres años se realizaron por carretera en un 77% promedio, mientras el 14% se efectuó por mar y el 9% por vía aérea. De igual manera, las exportaciones de Venezuela hacia Colombia durante el mismo período se realizaron en un 69% por carretera, por vía marítima el 19%, el 9% a través de los ríos y el 3% por transporte aéreo.



**Gráfico 1: Modos de Transporte de las Exportaciones de Colombia hacia Venezuela (1998-2000)**

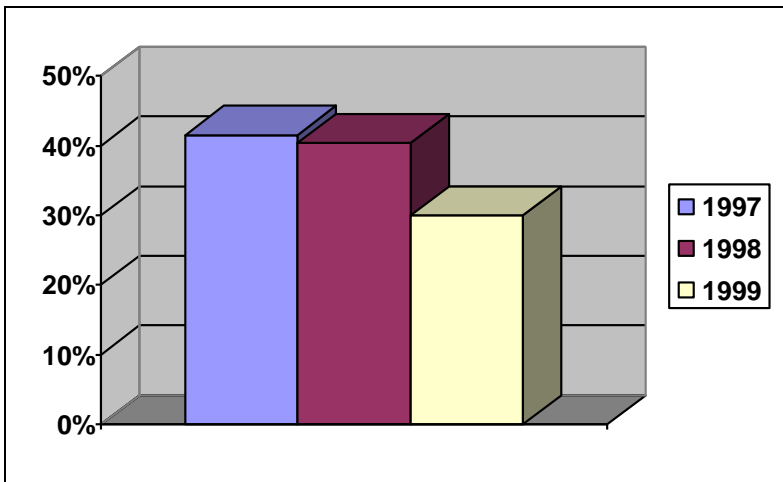
FUENTE: Confecamaras.



**Gráfico 2: Modos de Transporte de las Exportaciones de Venezuela hacia Colombia (1998-2000)**

FUENTE: Confecamaras.

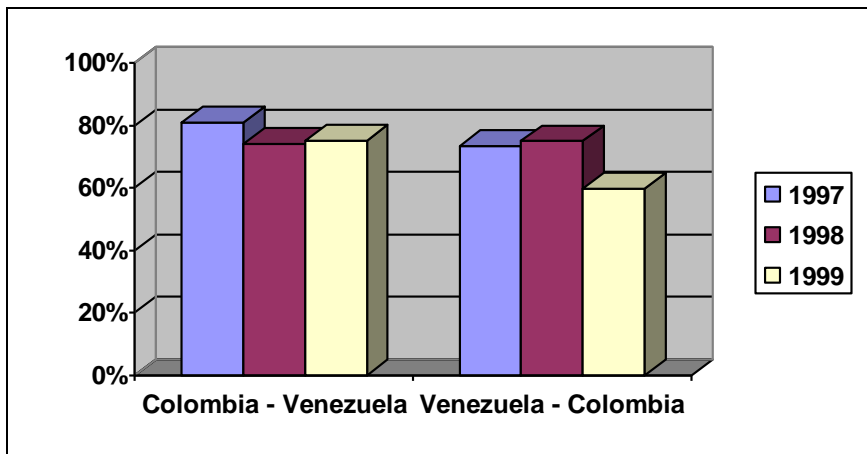
Colombia es el único mercado para las exportaciones de Venezuela, al cual puede acceder por vía terrestre. Con relación a los demás miembros de la CAN, solamente exporta por este medio el 0,1% a Ecuador, hecho que evidencia la importancia del flujo de fronteras en el comercio internacional venezolano. Del total de exportaciones de Venezuela a la comunidad andina, las que realiza por carretera a Colombia han representado el 41,5% en 1997, 40,4% en 1998 y 30% en 1999.



**Gráfico 3:** Proporción de las Exportaciones Venezolanas por Carretera hacia Colombia, respecto del total exportado por Venezuela hacia la Comunidad Andina (1997-1999)

FUENTE: Confecamaras.

De lo anterior se puede colegir fácilmente que al insistir Venezuela en esta forma de bloqueo resulta ser el principal país afectado. En 1997 las exportaciones colombianas hacia Venezuela, por carretera, significaron el 81,1% del total de exportaciones, en el 98 fue el 74,1% y en el 99 el 75,3%. En cambio las exportaciones venezolanas a Colombia por vía terrestre significaron el 73,3%, el 75% y el 59,6% en los mismos años. Esta caída confirma el efecto negativo de tales medidas para nuestro país. Además, la venta de bienes y servicios de Venezuela a Colombia genera más de 250 mil empleos, y con el bloqueo pierde su mercado natural y los puestos de trabajo que tanto necesita.



**Gráfico 4: Exportaciones Binacionales por Carretera (1997-1999)**

FUENTE: Confecamaras.

El presidente de la Cámara de Integración Económica Venezolano-Colombiana (Cavecol), Juan González, ha advertido que los productos andinos perderán margen de competitividad ante los de terceros países "si no se promueve la transitoriedad de la medida de trasbordo en la frontera". En opinión de ese experto, la medida encarece el costo de las mercancías, por lo que es preciso defender la necesidad de dejar esta medida sin efecto en un plazo prudencial.

Es conveniente, en tal sentido, apoyar la propuesta de modificar la cláusula 399 del Acuerdo de Cartagena, ya que hacer lo contrario sería institucionalizar el sistema de transbordo en todos los países de la CAN (Comunidad Andina de Naciones), una de cuyas consecuencias sería un enorme retroceso con respecto a los avances alcanzados por la integración andina en los últimos 25 años.

Cavecol ha propuesto la creación de una empresa de transporte que



se responsabilice de los productos y servicios desde el lugar de origen hasta el de destino, lo que sería una medida viable porque permitiría resolver el conflicto del transporte fronterizo. Esta nueva empresa crearía más puestos de empleo y se vincularía con el proceso de inversiones entre ambos países.

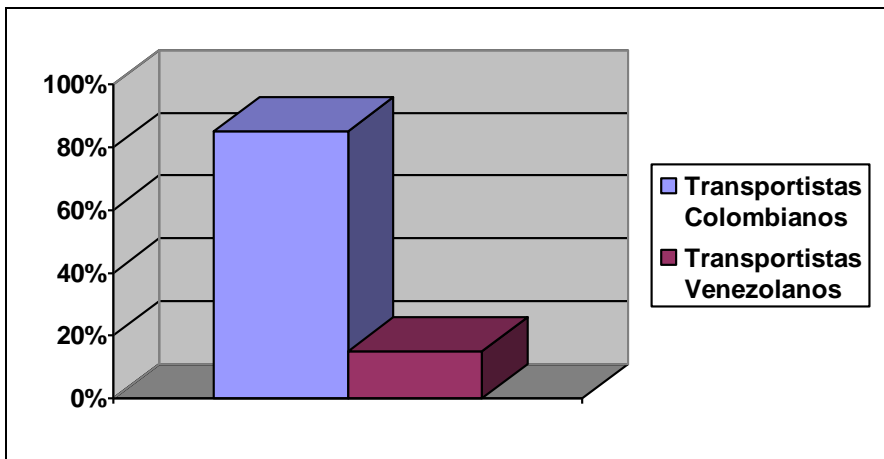
El intercambio comercial entre Venezuela y Colombia cerró el año 2000 en 2.100 millones de dólares, lo que ha generado más de 200.000 empleos directos en la nación venezolana. Por otra parte, las inversiones binacionales están en el orden de los 100 millones de dólares al año.

El Tribunal de la CAN ha instado a Venezuela a levantar el transbordo fronterizo, medida que adoptó a principios del año 1999 para prohibir el libre paso de camiones colombianos al país, luego de una huelga de transportistas venezolanos que se quejaban de la inseguridad de las carreteras colombianas.

Venezuela tenía plazo hasta el 3 de noviembre de 2000 para decidir si mantenía o no la medida de transbordo en la frontera con Colombia y en caso de ratificación, como en efecto ha sido el caso, podrá ser objeto de retaliación por parte de los demás países de la CAN, los cuales todavía no han decidido nada al respecto, pero ya se han pronunciado en el sentido de conminar a Venezuela al cumplimiento de sus compromisos con la CAN.

Si se llegara a materializar sanciones en contra de Venezuela, ello obligaría al establecimiento de una sobretasa de 5 por ciento en los principales rubros de importación del país.

Antes de que la medida entrara en vigencia, el 85% del intercambio comercial binacional se efectuaba sobre camiones colombianos, debido a la mejor organización de las empresas de transporte colombiano, algunas consolidadas precisamente para la apertura de mercados vecinos, frente a la dispersión en unidades más pequeñas y costosas en el lado venezolano.



**Gráfico 5: Distribución del Comercio Terrestre Binacional antes de la Medida de Transbordo en la Frontera**

FUENTE: Zambrano (1999).

Los transportistas venezolanos, sin embargo, invocaron "falta de reciprocidad" en Colombia, dada principalmente, según sus tesis, por la inseguridad de sus camiones por causa de la guerrilla, paramilitares y delincuencia común cuando transitan por vías colombianas; argumento que se cae por su propio peso, no porque tal situación no sea cierta, sino porque en todo caso quienes se veían afectados por dicha situación eran los transportistas colombianos, quienes se encargaban del 85% de todo el transporte terrestre binacional de cargas.

A todas luces, es evidente que la protesta de los transportistas venezolanos se funda en razones de desplazamiento económico competitivo por parte de los transportistas colombianos, más eficientes, y no en razones de seguridad de la vida humana y la propiedad.

No obstante la claridad del análisis anterior, la posición oficial esgrimida por el Presidente de la Cámara Nacional del Transporte de Venezuela, Carlos Fernández, sigue siendo que la problemática suscitada por la inseguridad existente en la frontera colombo-venezolana ha obligado a los transportistas venezolanos a exigir al Gobierno Nacional que se man-

tenga la medida de transbordo implantada desde el año 1999.

En opinión de ese experto, los transportistas venezolanos no aceptarán que se levante esa medida, y eso podría conducir una vez más al cierre de la frontera. De acuerdo con Jacinto Marín, director del gremio de transportistas venezolanos, es un problema de orden comercial y como tal tendría que estar un poco al margen de la excesiva intervención de los gobiernos y dejar que sean los propios empresarios los que se pongan de acuerdo, para que sean los empresarios los que lleguen a un arreglo conveniente para ambas partes. No se puede mantener estrictamente bajo la rigidez de la norma, porque ello hace que los transportistas, los empresarios se abstengan de participar en las discusiones, y ellos son los más importantes porque son los que ejecutan las operaciones. Marín estima que al reunirse los empresarios de Colombia y Venezuela pueden llegar más rápidamente a una solución conveniente. Las reglas de juego las impondrían los agentes económicos. El gobierno está enfrascado en una confrontación desde el punto de vista normativo. No se han hecho gestiones efectivas para que se pudieran establecer acuerdos o alianzas entre los transportistas colombianos y venezolanos.

Aun cuando Cavecol hizo intentos, no hubo un seguimiento y todo quedó en buenos propósitos. La vía es la del entendimiento entre empresarios, tal como está ocurriendo con los brasileños, que ya están llegando a Venezuela en busca de alianzas con los transportistas venezolanos.

Las negociaciones comerciales continúan normalmente entre Colombia y Venezuela a pesar de las dificultades políticas. El pasado 7 de diciembre unos 25 empresarios colombianos estuvieron en Caracas, acompañados de delegados gubernamentales, para buscar un acuerdo sobre el transbordo obligatorio de mercancías en la frontera.

Al parecer, el transbordo significa un sobre costo de 30 millones de dólares anuales para los transportistas colombianos, a pesar de lo cual se ha logrado un crecimiento en las exportaciones hacia Venezuela por el orden del 40%; cifras estas que evidencian que, aun cuando la medida es inconveniente, la misma no atenta contra el comercio binacional ni, mucho menos, lo compromete en lo absoluto.

## CONCLUSIONES

Desde el punto de vista de los transportistas terrestres venezolanos, la medida adoptada por el gobierno venezolano procura restituir la regla de oro de la integración: competencia con equidad. Pero, desde el punto de vista de los transportistas colombianos, con esa medida justamente se quebranta dicha regla de oro.

De acuerdo a los resultados obtenidos en este estudio, puede concluirse que la razón la tienen los transportistas colombianos, dado que antes de que la medida entrara en vigencia, el 85% del intercambio comercial binacional se efectuaba sobre camiones colombianos, debido a la mejor organización de las empresas de transporte colombiano, algunas consolidadas precisamente para la apertura de mercados vecinos, frente a la dispersión en unidades más pequeñas y costosas en el lado venezolano.

Los transportistas venezolanos, sin embargo, invocaron "falta de reciprocidad" en Colombia, dada principalmente según sus tesis por la inseguridad de sus camiones por causa de la guerrilla, paramilitares y delincuencia común cuando transitan por vías colombianas; argumento que se cae por su propio peso, no porque tal situación no sea cierta, sino porque en todo caso quienes se veían afectados por dicha situación eran los transportistas colombianos, quienes se encargaban del 85% de todo el transporte terrestre binacional de cargas.

Más allá de las consideraciones estrictamente jurídicas, es preciso analizar en mayor detenimiento este caso, ya que importantes razones sociales, económicas y políticas han sido esgrimidas por el gobierno venezolano en su defensa y, más importante aún, no se trata de un caso aislado, ya que varios años atrás, cuando le tocó el turno a la liberalización del transporte marítimo (Decisiones 288 y 314 de la Comunidad Andina), también se hizo con ligereza, sin tomar en cuenta el principio de la equidad en la selección y asignación de los competidores. Lamentablemente, en aquella ocasión, los transportistas marítimos venezolanos no protestaron y el gobierno no fue presionado para tomar medidas protectionistas, lo que, al cabo, determinó su desplazamiento casi total, insólitamente no por transportistas marítimos andinos, sino por transportistas marítimos extracomunitarios.

No cabe duda de que la integración implica necesariamente la incidencia de situaciones como las de los transportistas venezolanos en

competencia directa con los transportistas terrestres colombianos. Pese a que los argumentos de seguridad de la vida humana y la propiedad son sólidos, debido a la incuestionable situación de violencia guerrillera, militar, paramilitar y de delincuencia y narcotráfico que se vive cotidianamente en Colombia, sin embargo más importante es el proceso de integración, en este caso, de los servicios de transporte terrestre de cargas intracomunitarios, cuya libertad de prestación está consagrada en las Decisiones de la Comunidad Andina, pero que Venezuela unilateralmente ha decidido desconocer.

Si los transportistas venezolanos tuviesen el mismo nivel de competitividad internacional que sus contrapartes colombianas, o si el comercio terrestre binacional se distribuyese realmente en partes equivalentes entre ambos grupos (colombianos y venezolanos), entonces los argumentos de deslealtad en la competencia debido a razones de inseguridad serían válidos. Pero, frente a una situación de franca y abierta desventaja de los transportistas venezolanos en la competencia libre y limpia por el mismo tipo de servicio, el cual es de mayor calidad, mayor confiabilidad y menor precio por parte de los transportistas colombianos en comparación con los venezolanos, tales argumentos lucen traídos por los cabellos y francamente hostiles al proceso integracionista.

Es, por lo tanto, a juicio de la autora de este estudio, inadmisibile, intolerable y lamentable que el gobierno venezolano, pese a propugnar abiertamente a nivel mundial sus intenciones integracionistas latinoamericanas, atente justamente contra sus propios principios en materia de política exterior al promulgar y tercamente mantener una medida que favorece a unos pocos transportistas ineficientes, pero perjudica en cambio con ello a una multiplicidad de exportadores e importadores que deben pagar mayores fletes y recibir un servicio de peor calidad, aparte de las graves repercusiones de esta situación para la buena marcha del proceso integracionista andino.

### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

**Andic, S. y Teitel, S (1977).** "Integración Económica". Lecturas del Timestre Económico, No. 19, México: Fondo de Cultura Económica.

- Balassa, B. (1961).** The theory of economic integration. Homewood, Illinois: R.D. Irwin Inc.
- Balassa, B. (1965).** El desarrollo económico y la integración. México: Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos.
- Blaug, M. (1980).** La Metodología de la Economía. Madrid: Alianza Universidad.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (1991).** Las barreras no arancelarias a las exportaciones latinoamericanas en la Comunidad Económica Europea. LC/R.978 del 22 de marzo de 1991.
- Comunidad Andina. Comisión del Acuerdo de Cartagena. Decisión 327: Tránsito Aduanero Internacional. 22 de octubre de 1992.
- Comunidad Andina. Comisión del Acuerdo de Cartagena. Decisión 399: Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257. 17 de enero de 1997.
- Comunidad Andina. Comisión del Acuerdo de Cartagena. Decisión 439: Marco General de Principios y Normas para la Liberalización del Comercio de Servicios en la Comunidad Andina. 11 de junio de 1998.
- Comunidad Andina. Secretaría General. Nota de Observaciones del Secretario General de la Comunidad Andina al Ministro de Industria y Comercio sobre el Problema del Transporte Fronterizo. 3 de junio de 1999.
- Comunidad Andina. Secretaría General. Resolución 254. Dictamen 26-99 de Incumplimiento por parte del Gobierno de Venezuela al restringir el comercio de servicios de transporte internacional de carga por carretera. 12 de julio de 1999.
- Comunidad Andina. Secretaría General. Resolución 300: Reglamento de la Decisión 399 (Transporte internacional de mercancías por carretera).
- Comunidad Andina de Naciones (CAN) (1999).** Plan de Trabajo de Transporte Terrestre Año 2000. II Reunión Extraordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, efectuada el 2 de diciembre de 1999.

- Cooper, R. (1976).** "Worldwide versus Regional Integration: is there an optimum size of the integrated area?", en Machlup, F. (Ed.) Economic Integration, Worldwide, Regional, Sectorial, Proceedings of the IV Congress of the IEA. London: The Macmillan Press.
- Chenery, H.B. (1981).** "Políticas de Desarrollo y Ventajas Comparativas", en French D., R. (Comp.): "Intercambio y Desarrollo", Lecturas del Trimestre Económico, Tomo I, No. 38, México: Fondo de Cultura Económica.
- French D., R. (1980).** "Distorsiones del mercado y teoría de las Uniones Aduaneras". Integración Latinoamericana, No. 44, Buenos Aires: BID-INTAL.
- Halperin, M. (1987).** "Las medidas de salvaguardia en el GATT y en esquemas de integración económica entre países industrializados". Revista Integración Latinoamericana, INTAL, octubre 1987, p. 42 y ss.
- Jacqué, J.P. (1993).** "Aspectos institucionales y jurídicos de la integración". Ponencia preparada para la conferencia organizada por el CEFIR (Centro de Formación para la Integración Regional), Montevideo, 9 al 12 de marzo de 1993.
- Kitamura, H. (1964).** "La Teoría Económica y la Integración Económica de las Regiones Subdesarrolladas", en Wionczek, M. (Ed.): Integración Latinoamericana - Experiencias y Perspectivas. México: Fondo de Cultura Económica.
- Pelkmans, J. (1989).** "Un nuevo enfoque de las teorías de la integración económica", en Salgado, G. (Comp.): Economía de la Integración Latinoamericana - Lecturas seleccionadas, Tomo I, Buenos Aires: BID-INTAL.
- Perez O., J. (1993).** "Principios esenciales de un ordenamiento jurídico comunitario". Boletín de Integración Latinoamericana del Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil, enero-marzo 1993, p. 8 y ss.
- República de Venezuela. Nota del Ministro de Industria y Comercio a la Secretaría General de la Comunidad Andina sobre el Problema del Transporte Fronterizo. Comunicación No. DMI/99/282, 2 de julio de 1990.

- República de Venezuela. Resolución Conjunta de los Ministerios de Relaciones Interiores No. 73, Ministerio de Hacienda No. 102, Ministerio de Industria y Comercio No. 346 y Ministerio de Transporte y Comunicaciones No. 142. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.999, 12 de mayo de 1999.
- Robson, P. (1980).** The Economics of International Integration. London: George Allen & Unwin.
- Salgado, G. (Comp.) (1989).** Economía de la Integración Latinoamericana - Lecturas Seleccionadas. Buenos Aires: BID-INTAL.
- Samuelson, P. y Nordhaus, F. (1990).** Economía. (3ra. ed.). México: McGraw-Hill.
- Weiss, C.H. (1991).** Investigación evaluativa: Métodos para determinar la eficiencia de los programas de acción. (2da. ed. en español). México: Trillas.
- Zambrano, J. (1999).** "Transporte le quita velas al pastel aniversario". Boletín Integración Comunidad Andina, 22 de mayo de 1999.
- Zelada C., A. (1996).** Solución de controversias en el derecho internacional económico y en el derecho de la integración económica regional. Sucre: Universidad Andina Simón Bolívar.



# Comercio, Logística y Transporte



Control Total de Calidad: Un Marco Teórico y Metodológico  
para Gestionar la Seguridad en la Industria del Transporte Marítimo §

Por: Adolfo A. Carrillo Vivas ♣

**ABSTRACT**

Total Quality Control: A Theoretical and Methodological Framework  
to Manage Safety in Maritime Transport Industry

The profusión of standards as regards security in maritime transport industry demands a complex and intricate effort on the part of shipping companies, in order to give them accurate execution. In order to summarize, systematize and provide guidelines to that effort, in this article it is approached the study of maritime transport industrial security, area of great complexity because the causal factors are many numerous and interact in different ways. A method which permit to manage that complexity is **total quality control**, from which the author starts to formulate an interesting maritime transport security conceptualization. This work is part of the theoretical development of a higher extent study oriented to making a proposal of a model to the industrial security's master plan development applicable to shipping companies, which include not only the contemplated ISM Code aspects, but also the STCW-95 convention stipulations, as well as the numerous additional normatives and recommenda-

---

§ Extractos del Trabajo de Grado titulado "Propuesta de un Modelo para el Desarrollo de un Plan Maestro de Seguridad Industrial Aplicable a Empresas Navieras, de Acuerdo a las Vigentes Normativas Nacionales e Internacionales en la Materia", presentado por el autor ante la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, actual Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Marítima del Caribe, en 1997, para optar al Grado Académico de Magíster en Gestión del Transporte Marítimo.

♣ Capitán de Altura, Licenciado en Ciencias Náuticas, Magíster en Gestión del Transporte Marítimo.

tions as regards accidents prevention and occupational health on board ships and at ports.

**KEYWORDS:** Total Quality Control, Total Safety Control, Maritime Transport Industry.

## RESUMEN

La profusión de normativas en materia de seguridad en la industria del transporte marítimo demanda un esfuerzo complejo e intrincado por parte de las empresas navieras, a fin de dar cabal cumplimiento a las mismas. Con el objeto de compendiar, sistematizar y proporcionar lineamientos para dicho esfuerzo, en este artículo se aborda el estudio de la seguridad industrial en el transporte marítimo, área de gran complejidad debido a que los factores causales son muy numerosos e interactúan de diversas maneras. Un método que permite gestionar esa complejidad es el **control total de calidad**, del cual parte el autor para formular una interesante conceptualización de la seguridad en el transporte marítimo. Este trabajo forma parte del desarrollo teórico de un estudio de mayor alcance dirigido a la elaboración de una propuesta de modelo para el desarrollo de un plan maestro de seguridad industrial aplicable a las empresas navieras, el cual abarca no solamente los aspectos contemplados en el ISM Code, sino también las estipulaciones del convenio STCW-95, así como de las numerosas normativas y recomendaciones adicionales en materia de prevención de accidentes y salud ocupacional a bordo de los buques y en los puertos.

**PALABRAS CLAVE:** Control Total de Calidad, Control Total de la Seguridad, Industria del Transporte Marítimo.

En el **control de calidad** lo que se procura básicamente es mantener bajo rangos de variabilidad controlada (límites de control) a todos los factores que se ha establecido como causas de la variabilidad de las características de calidad del producto final generado por el sistema de recursos económicos. Naturalmente, no pueden controlarse todos los factores causales reales, ya que ni siquiera es posible, dado el estado del arte, identificar la totalidad de los mismos, y por otra parte, no es económicamente factible mantener bajo control una cantidad demasiado grande de

factores causales. De allí que lo importante radica en identificar cuáles son los factores causales que: a) determinan individualmente una elevada proporción de la variabilidad de la característica de calidad deseada para el producto, b) son susceptibles de medición razonablemente válida y confiable, y c) pueden controlarse permanentemente a un costo aceptable.

La **seguridad** constituye, sin lugar a dudas, una **característica de calidad** del producto final que genera la industria del **transporte marítimo**: a) los dueños de la carga esperan enviar o recibir sus mercancías de manera íntegra y sin daños; b) la gente de mar a bordo espera llegar a buen puerto sanos y salvos; c) el dueño del buque espera que éste arribe sin daños en sus superestructuras o equipamiento; d) la sociedad espera que los mares no sean contaminados.

Bajo esta perspectiva no es extraño que la Organización Marítima Internacional (OMI) haya promovido la inclusión de un Capítulo IX en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974), que obliga a las empresas navieras a implantar un sistema de gestión de la seguridad (Código Internacional de Gestión de la Seguridad, ISM Code) enmarcado claramente en las normas de aseguramiento de la calidad ISO 9000 (las cuales se fundamentan sustancialmente en los principios del control de calidad).

Las Normas Industriales Japonesas definen el **control de calidad** como “un sistema de métodos de producción que económicamente genera bienes o servicios de calidad, acordes con los requisitos de los consumidores. El control de calidad moderno utiliza métodos estadísticos y suele llamarse control de calidad estadístico” (c.p. **Ishikawa, 1988, p. 40**).

En la **gestión de calidad total**, la calidad no solamente se refiere al producto, que es su acepción más estrecha y es la que normaliza la serie ISO 9000, sino también se refiere a la calidad del trabajo, la calidad del servicio, la calidad de la información, del proceso, de la división, de los trabajadores, de los gerentes, del sistema, de la empresa, de los objetivos, etc. Es decir, la calidad total: controlar la calidad en todas sus manifestaciones, no únicamente en lo que atañe a las características de calidad del producto (**Ishikawa, 1988**).

Si visualizamos la calidad del producto final como una acumulación sucesiva de “ingredientes” de calidad, entonces la diferencia que establece Ishikawa entre control de calidad del producto y control de calidad

de factores es errónea. Para controlar la calidad de las características del producto final que satisfacen las necesidades y expectativas de los clientes del sistema, es preciso identificar y mantener bajo límites de variabilidad controlada a todos los factores causales que comprobadamente influyen sobre las características de calidad del producto final. Puesto así, ese universo de factores causales abarca el trabajo, el servicio, la información, el proceso, la división, los trabajadores, los gerentes, el sistema, la empresa, los objetivos...

En otras palabras, la empresa que emprenda un esfuerzo serio (científico) de control de calidad de las características del producto final, al cabo termina estableciendo el **control total de calidad**.

Todo “ingrediente” que influye sobre el producto final, bien sea formando parte física del mismo o transformando los materiales, debe mantenerse dentro de límites de control establecidos, los cuales definen la “calidad del ingrediente”. Si el “ingrediente” sobrepasa, por defecto o por exceso, los límites de control, pierde su calidad y, consecuentemente, afecta la calidad del producto final.

Un trabajador fatigado está fuera de límites de control y, como “ingrediente” del producto final, afectará su calidad. Una característica de calidad mal definida (establecida al margen de las necesidades y expectativas del cliente) está fuera de los límites de control (el rango de variabilidad tolerable respecto a las necesidades y expectativas del cliente) y como “ingrediente” del producto final, afectará su calidad. Una política incompatible (“deben seguirse todos los procedimientos establecidos para garantizar la seguridad, pero el trabajo hay que terminarlo la semana que viene”) está fuera de sus límites de control (el rango tolerable de incompatibilidad de las políticas) y, siendo un “ingrediente” del producto final, afectará su calidad (fallas en la seguridad y/o retraso en la fecha de entrega).

Naturalmente, mientras mayor sea la cantidad de elementos que se incluyen dentro de la definición de “cliente”, mayor será la diversidad de características de calidad que debe satisfacer el producto final, y mayor será el control de calidad ejercido.

Lo que sí constituye una diferencia entre el enfoque clásico del control de calidad, e incluso el más moderno de control de calidad estadístico, y el control total de calidad, es que en el primer caso existe una definición restringida del “cliente” (sólo son clientes los consumidores finales del producto), mientras que en el segundo caso los clientes son muy di-

versos (consumidores finales, empleados, gerentes, la sociedad, etc.).

El control total de calidad identifica la **red de procesos** que conforman el sistema y para cada uno define sus clientes, en función de los cuales establece las características de calidad del producto o servicio generado por el proceso. Debe existir una armonía total entre las características de calidad de todos los productos y servicios generados por el universo de procesos que interactúan para generar el producto final. Y el marco para establecer esa armonía lo constituyen las características de calidad del producto final. Toda característica de calidad de un "ingrediente" debe contribuir ciertamente a la calidad de las características del producto final.

En atención a lo discutido, el autor se permite formular, dentro del paradigma de control total de calidad, la siguiente definición de **control de calidad**:

El control de calidad es un conjunto de actividades cuyo propósito es mantener la homeostasis en el universo de variables interactuantes que determinan las características de calidad del producto generado por un sistema de recursos económicos.

El control de calidad consiste en mantener una variable dada dentro de límites establecidos, o sea, procura mantener la homeostasis de la variable. El termostato de un calentador de agua es un mecanismo de control que permite mantener la temperatura (variable) oscilando permanentemente dentro de límites establecidos; cuando la temperatura del agua desciende más allá del límite de control inferior, el termostato se enciende (acción correctiva), y cuando asciende más allá del límite de control superior, el termostato se apaga (acción correctiva). La característica de calidad del producto final (agua *tibia*) satisface plenamente a los clientes al momento de tomar su ducha diaria. El termostato es un mecanismo homeostático clásico. La naturaleza está plagada de mecanismos como ese, y también las sociedades humanas y gran parte de sus mecanismos tecnológicos. La homeostasis es un principio conceptual presente en muchas ciencias, nacido en el seno de la biología, y de extrema utilidad práctica para el desarrollo de los ingenios tecnológicos humanos. Seguidamente se transcribe la definición de homeostasis según se entiende en las ciencias biológicas:

Los fenómenos metabólicos son regulados de modo de mantener el medio interno de la célula tan constante como sea posi-

ble. Los cambios en el medio ambiente externo tienden a producir cambios comparables en el medio ambiente interno de la célula. Los cambios, si son externos en el citoplasma significan la muerte de la célula. Los organismos vivos disponen de complejos sistemas que se oponen a los efectos de estos cambios, manteniendo así constante el medio intracelular. Muchos de estos sistemas suponen el principio de **regulación por “retroalimentación”**, en el cual el aumento del producto de una reacción significa disminución de la velocidad de ésta, y la disminución del producto con aceleración de su formación. Esta tendencia a la constancia se llama **homeostasia**. Durante la evolución, los organismos superiores han creado mejor regulación homeostática que los inferiores (**Villee, 1983, p. 12**).

Lejos de la intención del autor está que se piense intenta reducir la administración a los principios de la biología. Sin llegar al reduccionismo, existen sin embargo mecanismos y principios verificados en otras ciencias que pueden, **por analogía**, extrapolarse a ciencias que se ocupan de fenómenos ubicados en niveles más complejos (organizados) de la realidad.

La homeostasis es uno de esos principios, tal como puede apreciarse en la siguiente conceptualización proveniente de las ciencias de la conducta, que lo extrapolaron a partir de la fisiología:

...existe un considerable número de pruebas, de varias clases y venidas de distintas fuentes, que sugieren la existencia de procesos equilibrantes en la conducta (por ejemplo, la búsqueda de equilibrio, la estabilización o la búsqueda de constancia). Podría deducirse que la existencia de tales constancias ejemplifica (y apoya) una teoría homeostática (**Cofer y Appley, 1982, p. 318**).

Más aún, la evidencia parece confirmar que en niveles inferiores de organización de la materia (como el fisiológico) los mecanismos homeostáticos son **reactivos**, mientras que a otros niveles (como el psicológico), dichos mecanismos son **preventivos**. En una homeostasis reactiva, el sistema (célula) reacciona ante la ocurrencia de una perturbación, mientras que en la homeostasis preventiva, el sistema (cerebro) anticipa la perturbación antes de que ésta ocurra y toma acciones que impidan un eventual desequilibrio. ¿Al lector no le ha venido a la mente en este mo-

mento los famosos principios de “acción correctiva” y “acción preventiva” utilizados en el control de calidad?

Nótese, por otra parte, que tanto la célula (biología), el ser humano (psicología) y la organización empresarial (administración), son conceptuados como **sistemas abiertos**, es decir, sistemas que interactúan (influyen sobre y son influidos por) con el ambiente o entorno externo que les rodea.

Para producir agua (producto final) con calidad es preciso procurar su característica de calidad (“temperatura tibia”), lo cual se logra controlando el sistema de recursos económicos (gente, materiales, tecnología), a fin de mantener la homeostasis en el universo de variables interactuantes que la generan.

Son recursos económicos porque están sujetos al principio universal de la escasez (un concepto fundamental de la economía) y a las leyes de la productividad, particularmente la ley de los rendimientos decrecientes (**Samuelson y Nordhaus, 1990**).

La naturaleza económica de los recursos, elementos o factores que conforman el sistema generador del producto final, hace imprescindible que el control se establezca “en la medida de lo posible”, es decir, a un costo tolerable.

De allí que **Ishikawa (1988)** postula que hacer control de calidad no solamente significa emplear el control de calidad como base, sino paralelamente, hacer el control integral de costos, precios y utilidades.

Esto se entiende con claridad al establecer los límites de control. Para establecer dichos límites el elemento decisorio no solamente es contribuir a maximizar la calidad final del producto, sino además que ello se haga considerando los recursos disponibles.

Cada vez que se estrechan más los límites de control, mayor cantidad de recursos es preciso aplicar. Si la ganancia resultante de ello (mayor calidad del producto) no compensa, como mínimo, los recursos aplicados, no debe procurarse estrechar los límites de control. Esto dependerá del volumen de ingresos adicionales que representa para la empresa el incremento de la calidad (más allá de la ya alcanzada). Naturalmente, el proceso decisorio debe hacerse en un horizonte de largo plazo (considerando los efectos a largo plazo).

El criterio económico (de costos) no solamente priva para establecer



los límites de control de una variable, sino también para decidir cuáles y cuántas de las variables causales serán sometidas a control, y así mismo para decidir cuántas y cuáles características de calidad serán consideradas en el diseño del producto final.

El alcance del control de calidad que pueda ejercerse se ve obviamente restringido por el estado del arte de los conocimientos básicos, de los dispositivos tecnológicos y de los métodos y técnicas.

Por ello, aparte de las restricciones debidas al costo (recursos disponibles), también existen restricciones debidas al estado del arte de la ciencia y la tecnología que establecen límites respecto a las variables a controlar, las características de producto a generar y el grado o nivel de control que es factible alcanzar.

Cuando se dice que el ser humano utiliza solamente el 10% de su capacidad cerebral, se alude al hecho de que el estado del arte de las ciencias de la educación no ha podido sobrepasar ese límite aún, y por lo tanto, el recurso humano disponible para generar las características de calidad del producto debe aplicarse tomando en cuenta esa limitación. Es inútil tratar de exigir a una persona que se conduzca más allá de sus limitaciones, máxime cuando no existen aún técnicas que permitan aprovechar sus capacidades potenciales.

De particular relevancia para el control de calidad resulta el estado del arte de las técnicas de medición; aspecto este que **Ishikawa (1988)** destaca expresamente:

En resumen, hay tres pasos importantísimos que se deben seguir en la aplicación del Control de Calidad: 1. Entender las características de calidad reales (características de calidad del producto final). 2. Fijar métodos para medirlas y probarlas (...). 3. Descubrir características de calidad sustitutas (variables causales interactuantes) y entender correctamente la relación entre éstas y las características de calidad reales (**p. 44**). (Comentarios entre paréntesis propios).

El lector habrá sin duda caído en cuenta de que esos “tres pasos importantísimos” resumen un método: el método científico. En breve: a) definir el fenómeno (características de calidad), b) observar el fenómeno (medirlo), c) formular hipótesis explicativas acerca del fenómeno (variables causales), d) verificar las hipótesis explicativas, e) formular una teoría explicativa del fenómeno (entender correctamente la relación entre las

características de calidad sustitutas -factores causales- y las características de calidad reales).

A lo cual habría que añadir otra característica fundamental del método científico: aplicar la teoría explicativa con fines útiles (mantener la homeostasis en el universo de variables interactuantes que determinan las características de calidad reales).

De allí que hacer control de calidad es, en cierto sentido, hacer ciencia: investigar la realidad para encontrar explicaciones sobre el comportamiento de las características de calidad del producto. Si las características de calidad de un producto concreto se consideran como un fenómeno, entonces el control de calidad es la ciencia que se encarga del estudio de ese fenómeno: lo observa y mide, analiza su variabilidad, investiga las causas de dicha variabilidad y propone acciones para manipularla. Los modos de manipulación de los factores causales de las características de calidad no competen al control de calidad, sino a las diversas tecnologías, técnicas y herramientas que son aplicables al proceso productivo.

Nada extraño tiene conceptuar al control de calidad como método científico. En la literatura sobre calidad total se alude a él como paradigma, enfoque, modelo, filosofía gerencial, etc. A efectos del presente estudio se entenderá por control de calidad un método que sigue la pauta general de la investigación científica.

En el ámbito de la **seguridad industrial**, el autor postula que

El control de calidad es el conjunto de actividades cuyo propósito es mantener la homeostasis en el universo de variables interactuantes que determinan la ausencia de peligro para los recursos del sistema y su entorno, a lo largo de su vida funcional.

Recuérdese que por seguridad hemos adoptado la definición en este estudio de “ausencia de peligro”, y se ha establecido también que la seguridad es una característica de calidad del servicio prestado por la industria del transporte marítimo.

En muchas industrias la seguridad industrial no es una característica de calidad del producto final. Por ejemplo, en el caso de la industria manufacturera de automóviles, existen características de seguridad del producto final que sí son características de calidad (por ejemplo, “sistema de frenos confiable”), pero la seguridad del obrero de una planta de ensam-

blaje de automóviles no satisface directamente las expectativas y necesidades de los consumidores del producto final (si bien, indirectamente, como variable dentro del universo determinista interactuante, sí contribuye a la calidad final del producto).

En la industria del transporte marítimo, la seguridad industrial no solamente satisface indirectamente las expectativas del consumidor final, sino también lo hace de manera directa. Utilizando la terminología de **Is-hikawa (1988)**, en la industria del automóvil la seguridad industrial es una característica de calidad sustituta, mientras que en el transporte marítimo es una característica de calidad real.

Para ser más precisos, la seguridad industrial en el transporte marítimo es de cuatro tipos principales:

- Seguridad de la Carga: a) clientes: los dueños de la carga, b) producto final: ausencia de peligro para la carga; c) tipo respecto al servicio de transporte marítimo: característica de calidad real.
- Seguridad de la Vida Humana en el Mar: a) clientes: todo el personal a bordo (suponiendo ausencia de pasajeros); b) producto final: ausencia de peligro para el personal a bordo; c) tipo respecto al servicio de transporte marítimo: característica de calidad sustituta; d) tipo respecto a los clientes específicos: característica de calidad real.
- Seguridad del Buque y Todos sus Constituyentes: a) clientes: los accionistas de la empresa propietaria del buque; b) producto final: ausencia de peligro para el buque y sus constituyentes; c) tipo respecto al servicio de transporte marítimo: característica de calidad sustituta; d) tipo respecto a los clientes específicos: característica de calidad real.
- Seguridad del Medio Ambiente: a) clientes: la comunidad internacional; b) producto final: ausencia de peligro para el medio ambiente; c) tipo respecto al servicio de transporte marítimo: no es una característica de calidad, ni sustituta ni real; d) tipo respecto a los clientes específicos: característica de calidad real.

Si la empresa conceptúa su universo de clientes, exclusivamente como los clientes directos del servicio final generado por el sistema, entonces la seguridad de la carga es lo único que importa. Pero al ampliar el universo de clientes, la seguridad industrial es lo que importa, es decir, la

seguridad de todos los recursos del sistema y de su entorno a lo largo de la vida funcional del sistema.

Y, remontándonos a la discusión inicial de esta sección, si la empresa acomete un esfuerzo serio (científico) para controlar la calidad (seguridad) de la carga, terminará al cabo controlando la calidad (seguridad) de todos sus recursos y de su entorno (pues éstos son factores que interactúan para causar el resultado final: ausencia o presencia de peligro para la carga).

De allí que los costos de controlar la seguridad del personal, del buque y del medio ambiente, habrán de verse compensados por los beneficios de mayores ingresos (menores pérdidas por concepto de accidentes, demandas, indemnizaciones, pérdida de imagen, etc.).

El costo de invertir en seguridad industrial del transporte marítimo es muy elevado, mucho más que en otras industrias; pero los beneficios de los efectos lo compensan con creces. Y la dimensión para la toma de decisiones debe ser de largo plazo. Un armador que tenga 30 años en el negocio y no ha invertido en seguridad industrial, puede perder toda su fortuna acumulada si al día siguiente uno de sus buques sufre un accidente de graves consecuencias para el personal, el buque, la carga y el medio ambiente. Recuérdese el caso de la Corporación Exxon, que casi va a la quiebra porque uno de sus buques sufrió un lamentable accidente de gravísimas consecuencias (las pérdidas para la empresa fueron de más de 11.000 millones de dólares).

Entre los cuatro tipos de seguridad que genera la industria del transporte marítimo (que conviene considerarlos a todos como características de calidad reales del servicio de transporte marítimo), es preciso establecer la importancia relativa, dado que se dispone del mismo conjunto de recursos limitados para alcanzarlos todos (varias metas que compiten por los recursos escasos).

A tal efecto resultan de utilidad los siguientes conceptos expuestos por **Ishikawa (1988, p. 46)**:

- Defecto Crítico: aquella característica de calidad que se relaciona con la vida y la seguridad. Por ejemplo: llantas que se sueltan del automóvil o frenos que no funcionan.
- Defecto Grande: aquella característica de calidad que afecta seriamente el funcionamiento de un producto. Por ejemplo: el motor

de un automóvil no funciona.

- Defecto Menor: aquella característica de calidad que no afecta el funcionamiento del producto, pero que no gusta a los clientes. Por ejemplo: una rayadura en un automóvil.

Los defectos y fallas en cuanto a calidad descritos antes, se llaman *calidad retrógrada*. En cambio, la “buena aceleración” y la “facilidad de conducción” son características que pueden convertirse en argumentos de venta, y se denominan *calidad progresista*. Para vender un producto, hay que hacer hincapié en esta calidad progresista con argumentos de venta muy claros (Ishikawa, 1988, pp. 46-7).

La seguridad de la carga, la seguridad del personal, la seguridad del buque y la seguridad del medio ambiente son todas características que, en el caso del transporte marítimo, se convierten en argumentos claros de venta. Y ello obedece a que, en definitiva, no puede haber la una sin la otra (con excepción quizás de la seguridad del medio ambiente, pero para ésta el cliente final de la empresa no es el dueño de la carga, sino la comunidad internacional). Un buque inseguro no puede garantizar la calidad ni de la carga ni del personal; un personal inseguro, no puede garantizar la seguridad ni del buque ni de la carga; y una carga insegura (cargas peligrosas), no puede garantizar la seguridad ni del personal ni del buque (y por tanto de sí misma). Y lo propio hay que decir respecto a la seguridad del medio ambiente (sólo que ésta no constituye, en estricto apego a los criterios comerciales, un argumento de ventas, salvo que sea la carga misma el agente que produce el daño al ambiente, pues en tal caso se trataría de una pérdida de carga).

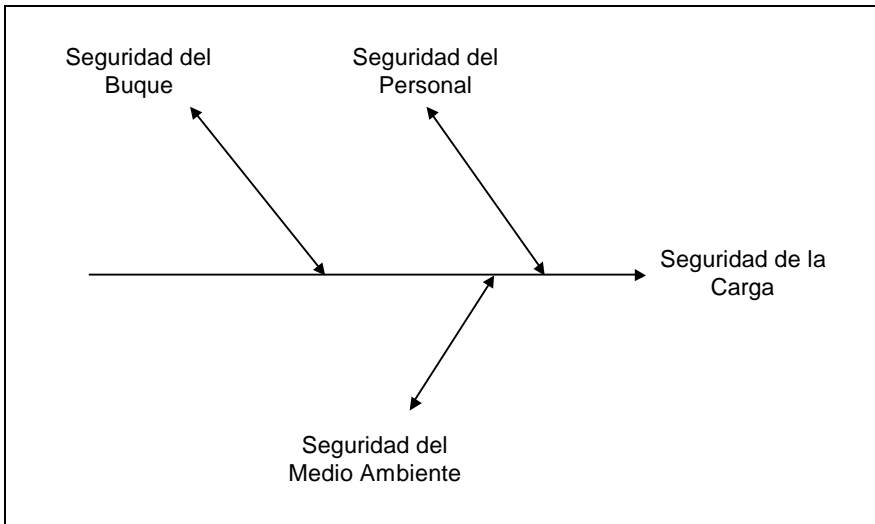
Nótese que la carga, el personal, el buque y el medio ambiente, a la par que son susceptibles de recibir daños, también son agentes causantes de daños. El medio ambiente puede generar un accidente (mar embravecida), el personal puede generar un accidente (no maniobró correctamente), el buque puede generar un accidente (la máquina propulsora principal falló en medio de una tormenta), y la carga misma puede generar un accidente (el crudo que se derrama al mar contamina el ambiente).

Entonces, en transporte marítimo, todos los recursos y el entorno del sistema son, en materia de seguridad, tanto una “víctima” como un “vic-

timario”. Y de allí que no puede pretenderse alcanzar la una sin alcanzar la otra.

No se trata de características (metas) de calidad independientes entre sí. Forman parte del mismo sistema interactuante de variables y, en tal sentido, no es posible establecer prioridades entre ellas. O se logran todas a la vez, o no se logra ninguna, porque cualquiera que quede fuera de control es un “victimario” potencial, tanto de sí mismo como de los restantes elementos del sistema.

En la terminología de **Ishikawa (1988)**: la seguridad de un elemento es una característica de calidad real para dicho elemento, pero al propio tiempo es una característica de calidad sustituta de los restantes tres elementos. Diagramáticamente:



**Figura 1:** Diagrama de Causa-Efecto de la Seguridad del Transporte Marítimo

FUENTE: Elaboración propia.

Queda establecido entonces que la meta de la gestión de seguridad

industrial en el transporte marítimo es maximizar la seguridad (ausencia de peligros) para los cuatro elementos principales del sistema ilustrados en la Figura 1. Hacerlo así, permite satisfacer al máximo las necesidades y expectativas de todos los clientes de la empresa y, con perspectiva de largo plazo, representa una decisión altamente rentable.

Si bien no han de existir prioridades entre los cuatro elementos del sistema, sí hay que establecer dichas prioridades para los tipos de defectos que pueden presentarse en cada uno de ellos.

La **seguridad del personal** puede verse disminuida por dos grandes grupos de **defectos**: a) enfermedades profesionales, b) lesiones. Entre las enfermedades profesionales, existirán a su vez las críticas (crónicas), las grandes (agudas) y las menores (leves o afecciones), tanto de índole orgánica, como de índole psicológica. Entre las lesiones, de igual manera, habrá las críticas (accidentes mortales, incapacidad total permanente, incapacidad parcial permanente), las grandes (incapacidad parcial temporal) y las menores (no afectan la capacidad funcional del sujeto).

Nótese que la importancia relativa de los defectos de la seguridad del personal, es diferente si se trata de un efecto o si se trata de una causa (ver Figura 1). La jerarquización expuesta en el párrafo anterior corresponde al enfoque de la seguridad del personal como efecto. Al enfocarla como causa (de los restantes tres elementos de seguridad del sistema), una lesión o enfermedad menor puede ser una causa de un defecto grande o crítico de la seguridad de alguno de los otros tres elementos del sistema. Por ejemplo, si el oficial a cargo de la guardia de navegación se desmaya (defecto **menor** de seguridad del personal) durante una maniobra en un canal estrecho, el buque puede encallar abriéndose un boquete al compartimiento de carga (defecto **grande** de seguridad del buque), la cual produce un grave daño al ambiente (defecto **crítico** de seguridad del medio ambiente).

Conviene reflexionar mucho esto a la hora de que el armador (o la compañía gestora del buque) tome sus decisiones respecto a qué defectos les dará importancia para ser incluidos dentro del sistema de **control total de la seguridad**. Conviene que realice cuidadosos estudios científicos de causalidad multivariable, antes de tomar cualquier decisión al respecto que, al cabo, pueda resultar dramáticamente desacertada.

Intento que nos hace caer en cuenta de la enorme complejidad de la realidad. Complejidad que emana no tanto de la existencia de innumerables causas, sino de las rutas ("*path*") que cada una de ellas tiene a lo

largo del camino hacia la característica de calidad final. Y complejidad incrementada también por el hecho de que en un sistema como el de **control total de la seguridad**, el pequeño defecto para la seguridad de un elemento puede ser la causa del enorme defecto para la seguridad de otro, pero la seguridad de todos los elementos a la vez es la meta a alcanzar. Puesto así, luce una labor imposible; pero no lo es. Es la labor de hacer ciencia, de construir el árbol de conocimientos que le permita a la empresa alcanzar su meta. Y es esa labor hercúlea, la que **Ishikawa (1988)** considera que no puede ser realizada por especialistas, profesionistas o gerentes (“gurús”), sino por la totalidad absoluta de la gente que forma parte del sistema.

Si los defectos de cada elemento fuesen efectos solamente (resultados finales), la labor sería más sencilla; pero hemos visto que opera la recurrencia, el efecto de un elemento puede constituirse en la causa de otro, e incluso, en la causa de un efecto ulterior del mismo elemento (una ligera hipertensión arterial puede irse agravando hasta producir la muerte, un desmayo puede producir una caída que resulte en una incapacidad permanente).

La única respuesta exitosa del hombre frente a la complejidad del mundo que le rodea ha sido conocerle cada vez más, a fin de comprenderlo y poder así controlarlo para sus fines particulares. El conocimiento es acumulativo y se perfecciona en la medida en que se emprende un esfuerzo continuado. Los hallazgos de verdadera utilidad se acumulan gradualmente, y muy ocasionalmente de golpe. Pero el esfuerzo no es privativo de una empresa en particular, la construcción del conocimiento es una labor colectiva, para beneficio de la Humanidad.

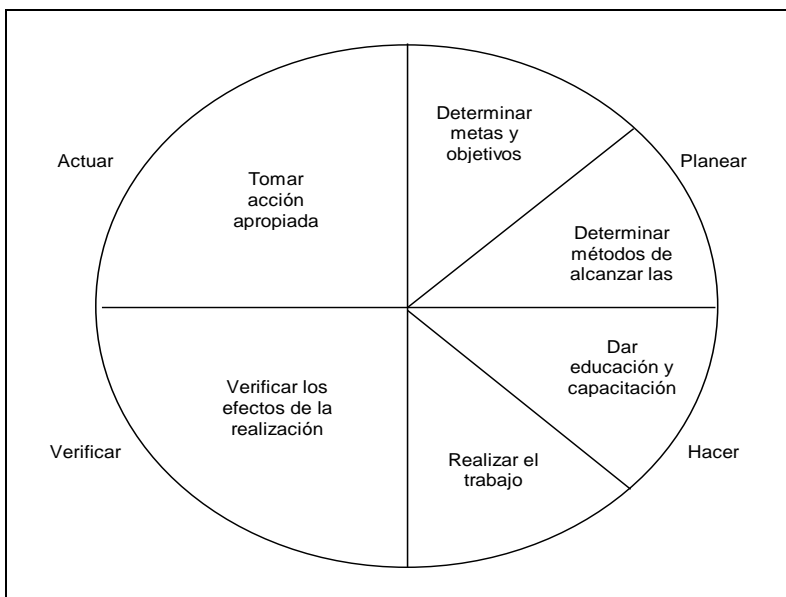
Y prueba de ello, en el caso particular del fenómeno de la seguridad en el transporte marítimo, es la acumulación gradual de un conjunto de normativas, lineamientos y directrices, algunos de obligatorio cumplimiento y otros con carácter de recomendación, que son patrimonio de todos (ver Capítulo I). Constituyen conocimientos acumulados, previamente verificados (a veces en la cruda realidad de una tragedia) y por ello mismo validados, que son de utilidad para cualquier empresa dentro de la industria.

Las normas reconocidas son de gran utilidad, pero existen todavía muchos factores no identificados, no ponderados en su justa medida y, lo que es peor, algunos que ni siquiera son normalizables o acaso controlables en alguna medida.



De allí que lo mejor que se puede hacer es montar un sistema dentro de la empresa que permita generar conocimiento acumulado en materia de seguridad, y esa ha sido probablemente la intención del Capítulo IX del Convenio SOLAS, 1974 (ISM Code): obligar a la empresa a montar un sistema de gestión de la seguridad, bajo el paradigma del control de calidad, o sea, lo que el autor de este estudio denomina como un **sistema de control total de la seguridad**.

**Ramírez (1994)** plantea cuatro elementos que debe abarcar la política de seguridad industrial: a) interés por la seguridad, b) investigación de causas, c) evaluación del accidente, d) acción correctiva. Estos elementos se asemejan, aunque de manera incompleta, al denominado Círculo de Control, que se ilustra en la siguiente figura:



**Figura 2: Círculo de Control**

FUENTE: tomado de **Ishikawa, K. (1988)**. ¿Qué es el control total de calidad?. (1ra. de. en español, 9na. reimpresión - 1994). Colombia: Norma. p. 55.

Seguidamente se explica brevemente cada uno de los pasos involucrados en el control, de acuerdo a **Ishikawa (1988)**:

- Determinar metas y objetivos: consiste en fijar políticas y traducirlas en metas concretas expresadas de manera cuantitativa. Las metas se establecen con base en problemas que la empresa debe resolver, a fin de asegurar la cooperación entre todas las divisiones involucradas en el problema. La meta consiste en asegurar que el efecto del sistema sea la característica de calidad que satisfará las expectativas de los clientes.
- Determinar métodos para alcanzar las metas (normalización del trabajo): equivale a la definición de métodos para realizar el trabajo, y una vez demostrada su efectividad, plasmarlos en procedimientos e instrucciones de trabajo escritas. Los métodos se perfeccionan continuamente y tienen por objeto lograr que todos los factores causales se mantengan bajo los límites de control que el diseño del producto y las normas técnicas establecen como necesarios para asegurar que la característica resultante reúna la calidad requerida. Habla aquí Ishikawa de que el universo de factores causales interactuantes que determinan la característica de calidad se denomina “proceso”. El proceso global de la empresa está integrado a su vez por sub-procesos, y éstos por otros sub-procesos; esto se conoce como la “red de procesos”. Al controlar el proceso (conjunto de factores causales) se previenen los problemas y se evitan antes de que ocurran, lográndose con ello mejores productos y efectos. Aplica aquí también el “principio de Pareto” (los pocos importantes y los muchos triviales), según el cual en cada proceso habrá de someterse a control estricto de dos a tres factores causales, que son los que determinan la mayor proporción de varianza del efecto (salida) del proceso. Buena parte de la labor de control del proceso radica en normalizar todas las operaciones que rigen para esos factores causales clave.
- Dar educación y capacitación: consiste en educar al personal que se encargará de operar el factor causal normalizado, a fin de asegurar, sin necesidad de excesiva supervisión, que el mismo desempeñe el trabajo acertadamente.
- Realizar el trabajo: es la ejecución misma de las tareas y actividades normalizadas para el proceso.

- Verificar los efectos de la realización: consiste en constatar que el trabajo se está realizando sin tropiezos dentro del proceso, para lo cual se investigan las “excepciones” (salidas del proceso que no se ajustan a los límites de control establecidos, y métodos de trabajo que no se ajustan a las normas establecidas). Al verificar por medio de las causas (que los métodos se ajusten a las normas establecidas, que los diversos factores causales se encuentren dentro de los límites de control establecidos), hay que definir los llamados “puntos de verificación” y verificarlos mediante listas de chequeo o instrumentos de similar utilidad. Al verificar por medio de los efectos (salidas del proceso que no se ajustan a los límites de control establecidos), hay que definir los llamados “puntos de control”, a través de diversos indicadores que se monitorean continuamente en gráficas de control.
- Tomar la acción apropiada: cuando algún factor causal o alguna característica de calidad resultante presentan un “estado de excepción”, es preciso investigar las causas de ello y tomar las acciones para eliminarla y prevenir su repetición. Ishikawa habla del síntoma, la causa y la causa fundamental. Eliminar el síntoma (acción correctiva) no es eliminar la causa, a la cual subyace generalmente una causa fundamental más certera que se ubica en el sistema de gestión, de allí que la eliminación de la causa fundamental guarda relación directa con las mejoras en la administración y en las normas importantes (acción preventiva).

Bajo el paradigma del control de calidad, lo que **Ramírez (1994)** denomina “interés por la seguridad” y atribuye como responsabilidad a la alta gerencia, equivaldría a la fase del círculo de calidad denominada “dar educación y capacitación”, que no se refiere solamente a aspectos cognoscitivos, sino también al desarrollo de actitudes y motivaciones en el individuo, y para lo cual se requiere que la educación y capacitación se realicen en el puesto de trabajo de cada quien (por parte del supervisor inmediato); una vez alcanzado el nivel deseado de educación y capacitación, puede delegarse autoridad en el subalterno y dejarlo en libertad para realizar su trabajo.

La “investigación de causas” equivale, por una parte, a la “normalización de los métodos de trabajo” y a la “verificación por medio de las causas” y, por otra parte, a la implantación de mediciones que permitan “verificar los efectos de la realización”. La “evaluación de accidentes” equi-

vale a la “verificación por medio de los efectos”. Finalmente la “acción correctiva” equivale a “tomar la acción apropiada”.

Puede decirse entonces que los elementos de la política de seguridad industrial definidos por **Ramírez (1994)** equivalen a las fases del círculo de control definidas por **Ishikawa (1988)**, las cuales permiten asegurar la calidad final de las salidas del proceso.

De allí que el sistema de control total de la seguridad puede diseñarse siguiendo el esquema de las fases del círculo de control.

El sistema consta así de: **1)** metas y objetivos, **2)** métodos de trabajo para alcanzar dichas metas (incluyendo los métodos de medición y registro), **3)** educación y capacitación continua directamente en el puesto de trabajo a fin de garantizar que se sigan los métodos establecidos (normalizados), **4)** realización misma del trabajo (sujeta a supervisión flexible y orientación constante), **5)** verificar el apego de la realización a los métodos y normas establecidos (por medio de las causas), **6)** verificar el apego de los efectos a los parámetros de calidad establecidos (por medio de los efectos), y **7)** emprender las acciones necesarias para impedir que ocurran o se repitan las excepciones detectadas en cuanto a cumplimiento de los métodos normalizados y/o salidas indeseables del proceso.

Para el caso del transporte marítimo, por ejemplo:

- Proceso: Elevación y Transporte Manuales de Carga.
- Metas y objetivos: la elevación y el transporte de objetos pueden parecer operaciones simples, pero muchas personas que trabajan a bordo de buques han padecido lesiones graves y persistentes de la espalda, así como otros daños, por levantar cargas de manera incorrecta. Por lo tanto, se establece como política evitar daños al personal por ese concepto, o en todo caso minimizarlos en la medida de lo posible. La tasa media de los últimos doce meses de lesiones menores de la espalda es de 6,6% (total de lesiones menores / total de viajes realizados en buques operados por la empresa), la de lesiones graves es de 1,1% y la de lesiones críticas es de 0,1%. Por concepto de tratamientos médicos, reposo laboral y un caso de indemnización por demanda, en los últimos doce meses el costo de la distribución de defectos críticos, grandes y menores ascendió a la suma de 40 millones de bolívares. Se establecen, por tales motivos, las siguientes metas para los

próximos doce meses: 1) disminuir la tasa de defectos menores a 5%, 2) disminuir la tasa de defectos grandes a 0,5%, y 3) disminuir la tasa de defectos críticos a 0,05%.

- Métodos para alcanzar las metas: **1)** Antes de levantar y transportar una carga, el individuo debe calcular cuánto pesa y examinar su tamaño y su forma, con especial atención también a las aristas cortantes, los clavos salientes, las astillas y las superficies gra-siantas, o a cualquier otra característica capaz de causar un accidente. **2)** El tamaño y la forma de la carga no son una indicación fiable de su peso verdadero. **3)** La superficie sobre la cual haya que desplazar la carga debe estar exenta de obstáculos y no ser resbaladiza. **4)** Para que la carga sea levantada en una postura lo más próxima a la vertical, la persona debe tener los pies bien apoyados y ligeramente separados, y no alejarse de la carga. **5)** Si la carga a levantar está situada a una altura inferior a la de las rodillas, debe ponerse en cuclillas, con las rodillas flexionadas pero la espalda recta, con el fin de que el esfuerzo recaiga en las piernas. **6)** La carga debe sujetarse con toda la mano. **7)** La carga debe mantenerse cerca del cuerpo y levantarse estirando las piernas. **8)** Cuando sea posible o cuando haya que levantar la carga a una altura elevada se debe: a) utilizar un banco u otro apoyo con el fin de levantar la carga en dos tiempos, y b) sujetar la carga de otro modo o en otro lugar, según convenga, para llevarla al segundo nivel. **9)** La carga debe transportarse de tal manera que no obstaculice la visión. **10)** Para bajar la carga, debe seguirse el procedimiento inverso, de modo que el esfuerzo del descenso lo hagan las piernas, con las rodillas flexionadas y la espalda recta, y manteniendo la carga cerca del cuerpo. **11)** Deben usarse zapatos o botas de protección. **12)** En la medida de lo posible, deben utilizarse aparatos o medios mecánicos, como poleas y polipastos. **13)** Al transportar cargas en el interior del buque, la persona debe tener en cuenta la situación ambiental, en especial si el buque está en el mar. **14)** Cuando dos o más personas transporten una carga, debe ponerse sumo cuidado en coordinar los movimientos (tomado de **OIT, 1996, pp. 80-1**).
- Educación y capacitación: por tratarse de un proceso sencillo y que se efectúa cotidianamente a bordo, no está previsto impartir adiestramiento fuera del lugar de trabajo. Los marineros supervisores de todos los buques de la empresa, de acuerdo a los resul-

tados de la revisión efectuada por la gerencia para los últimos doce meses, fueron reunidos y se les impartió una sesión de concientización a fin de que, más que inspeccionar constantemente porque se apliquen los métodos establecidos, acometan una labor permanente de orientación a bordo, a fin de asegurar que todos los marineros comprendan la importancia de cumplir los métodos y delegarles la autoridad para mejorarlos y la responsabilidad de monitorear sus resultados inmediatos. En esta labor, el mariner supervisor será apoyado por el oficial de seguridad de a bordo, el cual hará llegar al comité de seguridad cualquier irregularidad que le planteen los marineros (por ejemplo: recibir la orden de elevar y transportar cargas cuando las condiciones ambientales son riesgosas, evento que las verificaciones por medio de las causas han detectado con cierta frecuencia). De igual manera, la empresa ha informado suficientemente a todos sus marineros de que ellos disponen de la autoridad para controlar este proceso, lo cual incluye retroalimentar al mariner supervisor y a cualquier superior jerárquico a bordo en cuanto al cumplimiento de órdenes que puedan llevarles a transgredir los procedimientos normalizados para estas actividades.

- Realización del trabajo: el mariner supervisor debe incrementar su labor de concientización y orientación, particularmente en el caso de marineros nuevos o con insuficiente experiencia a bordo, educando paso a paso los procedimientos normalizados, cada vez que se presente una ocasión propicia para hacerlo, hasta estar suficientemente seguro de que puede relajar la supervisión de estos aspectos. El oficial de seguridad de a bordo se encargará de verificar por medio de las causas que el mariner supervisor cumpla este cometido y hará el asiento diario correspondiente en el registro de estratificación del proceso. El oficial de seguridad de a bordo también hará constar diariamente en dicho registro todas las observaciones que le formulen los marineros.
- Verificar por medio de las causas: esta labor será acometida permanentemente por los marineros, el mariner supervisor y el oficial de seguridad de a bordo, y se mantendrá al efecto un registro de estratificación del proceso, en el que quede establecido el comportamiento de los marineros al levantar y transportar cargas, con referencia a cada una de las 14 instrucciones específicas de trabajo. También se anotarán todas las circunstancias que acom-

pañan la realización del trabajo.

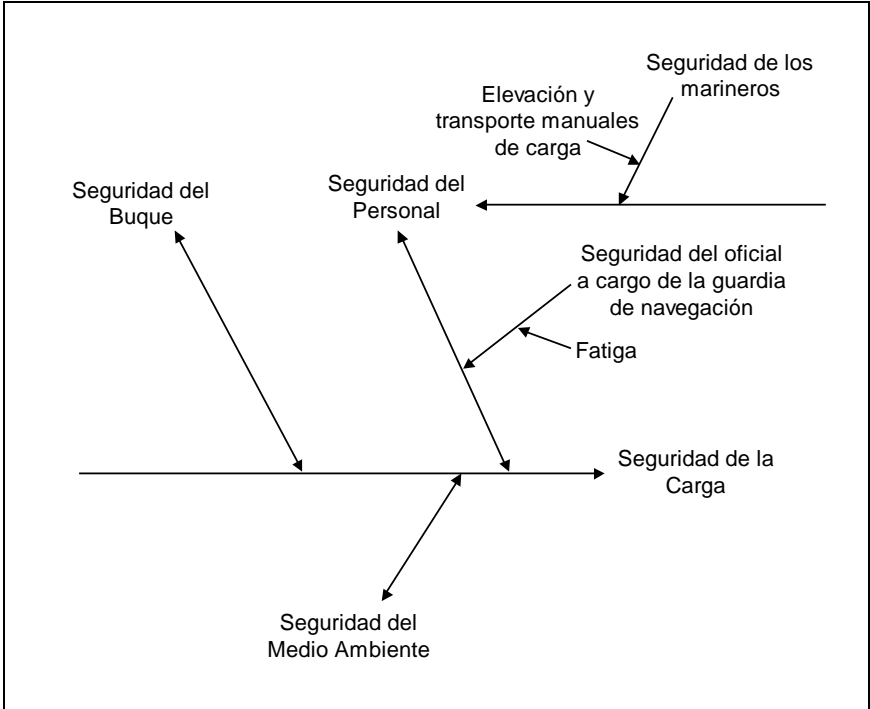
- Verificación por medio de los efectos: los marineros, el mariner supervisor y el oficial de seguridad a bordo deberán estar atentos a cualquier síntoma o señal que pueda indicar que algún mariner ha sufrido una lesión por haber levantado y transportado una carga. En esto se hará énfasis en la “autoinspección”, señalando a los marineros que el reportar sus propios síntomas no será jamás tomado como un incumplimiento o un error que contará para su evaluación de desempeño a bordo, sino que ello proporciona información útil para perfeccionar el sistema e impedir que se repitan los defectos, pudiendo así todos cumplir con las metas que la gerencia ha establecido para este proceso. Se investigarán las causas de todo defecto detectado de manera inmediata y se tomarán las acciones correctivas que permitan su repetición durante el viaje. Todo defecto detectado será debidamente registrado y en el proceso de investigación de las causas se recurrirá al registro de estratificación del proceso, así como a la información que sobre el defecto proporcione el mariner afectado, sus compañeros de trabajo, el mariner supervisor y el oficial de seguridad de a bordo. La investigación de todo defecto detectado será responsabilidad del comité de seguridad a bordo. Mensualmente, la gerencia de tierra analizará toda la información, a fin de detectar tendencias o patrones comunes que puedan permitir la detección de la causa y la causa fundamental, retroalimentando así al comité de seguridad a bordo, a fin de que proceda a emprender las acciones apropiadas.
- Emprender la acción apropiada: el comité de seguridad a bordo hará seguimiento a la adopción de acciones apropiadas.

Nótese que el círculo de control permite, al cabo, garantizar el cumplimiento de las metas para ese proceso en particular. Recuérdese, así mismo, que en el sistema global de recursos económicos existe una red de procesos. La gerencia de seguridad industrial deberá definir cuáles serán los procesos y sus interrelaciones que habrán de conformar la red de procesos de seguridad industrial, que se someterá a control. Dicha red constituirá el sistema de control total de la seguridad.

El proceso recién descrito a modo de ejemplo es un proceso de trabajo cotidiano a bordo y cuyos efectos (salidas) afectan exclusivamente al

personal, sin que probablemente tengan efecto o impacto alguno sobre la seguridad del buque, la carga y/o el medio ambiente.

Esto se ilustra fácilmente así:



**Figura 3: Diagrama de Causa-Efecto de la Seguridad del Transporte Marítimo: Aproximación a la Red de Procesos a ser Incluidos en el Sistema de Control Total de la Seguridad**

FUENTE: Elaboración propia.

Existen procesos que afectan sólo uno de los cuatro elementos del sistema que deben protegerse en el transporte marítimo (lesiones al elevar y transportar manualmente cargas a bordo), así como también otros que, al afectar a un elemento, pueden también afectar al resto de los elementos del sistema (fatiga del oficial encargado de la guardia de navegación).



El proceso a controlar en el caso de la fatiga (ver Figura 3) no corresponde a una tarea u operación concreta a bordo, razón por la cual se denominaría: “proceso de aseguramiento del descanso del oficial encargado de la guardia de navegación”. Resulta útil recurrir a la definición que hace **Ishikawa (1988)** de un proceso como un “conjunto de factores causales”, a fin de evitar caer en el error de tratar siempre de identificar o describir procesos de seguridad como procesos operacionales, o ligados a la secuencia de un proceso operacional.

La construcción de la red de procesos y sus interrelaciones (mediante diagrama de causa-efecto) constituye el despliegue de los elementos (procesos) que abarcará el sistema de control total de la seguridad, cuyo funcionamiento para cada sub-proceso y para el proceso global se ciñe al esquema de siete pasos del Círculo de Control.

Debe tomarse muy en cuenta, para el caso del transporte marítimo, las medidas especiales que el sistema debe prever en el caso de ocurrencia de incidentes o accidentes de graves consecuencias (una colisión, una explosión, un incendio, etc.). En estos casos, las acciones correctivas deben ser “inmediatamente preventivas” a fin de impedir la propagación del daño inicial hacia otros elementos del sistema, contener o confinar el riesgo, y minimizar lo más que se pueda el daño total resultante.

Es para la prevención de este tipo de accidentes o incidentes críticos que apuntan los convenios internacionales promulgados en el seno de la OMI sobre la seguridad del transporte marítimo, y de allí que un aspecto básico de la seguridad en el transporte marítimo son los denominados “planes de contingencia” y “preparación para emergencias”. Estos planes abarcan, sobrepasado cierto límite en el daño y ante la propagación del mismo, la toma de acciones conjuntas entre el buque, la empresa y organismos locales e internacionales (por ejemplo: el Plan Internacional de Búsqueda y Salvamento, normalizado por el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979, auspiciado por la OMI).

En cambio, los convenios y normas en general promulgadas por la OIT apuntan más hacia la prevención de daños que no necesariamente conducen a graves consecuencias para todos los elementos del sistema, específicamente en lo que se refiere a la prevención de los daños al elemento humano.

La empresa debe dar **prioridad** a todos los procesos que, afectando

un elemento específico del sistema, pueden traer efectos para los restantes elementos del mismo (la fatiga del oficial encargado de la guardia de navegación sería uno de esos procesos prioritarios, para el caso del elemento “personal”; y el mantenimiento de las condiciones operativas del radar o del equipo de radiocomunicaciones serían ejemplos de procesos prioritarios, para el caso del elemento “buque y sus constituyentes”), ya que el más mínimo defecto en los mismos puede desencadenar un daño de magnitudes sistémicas (o impedir que se logre evitar su propagación).

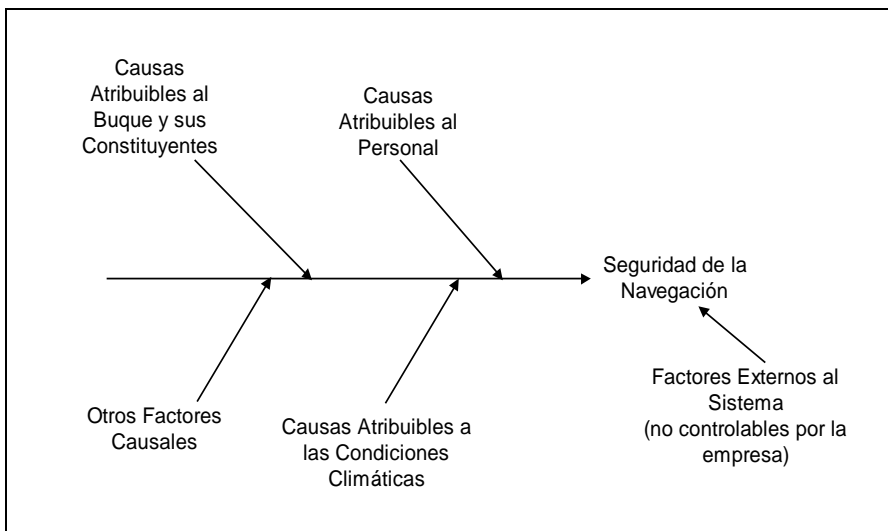
El proceso de “elevación y transporte manuales de carga” no sería prioritario (salvo que las pérdidas por incidencia de daños sean excesivamente elevadas para la compañía, o que la insatisfacción del personal por este concepto sea igualmente elevada), ya que incluso un defecto crítico en el mismo no es capaz de afectar la seguridad global del sistema.

La revisión de las prioridades dentro del sistema de control total de la seguridad es crucial para el éxito de la gestión de seguridad industrial (garantizar la seguridad a un costo que sea compensado por los beneficios que se obtenga), y es tarea permanente de la alta gerencia (a la cual debe pertenecer la gerencia de seguridad industrial, o gerencia de prevención de daños). Por ello, el control de costos (control vs. daño) debe instrumentarse a todo nivel dentro del sistema de control total de la seguridad.

Seguidamente se suministra un ejemplo de aplicación del Círculo de Control para el **proceso de seguridad de la navegación**. Este proceso abarca a los cuatro elementos del sistema (los elementos como *efectos*), ya que las fallas en el mismo (desequilibrio de la homeostasis del proceso), pueden conducir a un “daño de propagación sistémica”.

La lógica a utilizar para definir y delimitar los sub-procesos que deben incluirse en el control de la seguridad de la navegación es la interrelación causal de los elementos del sistema (los elementos como *causas*) para

controlar un **problema global** que la gerencia ha establecido como una de las **metas prioritarias** del sistema de control total de la seguridad.

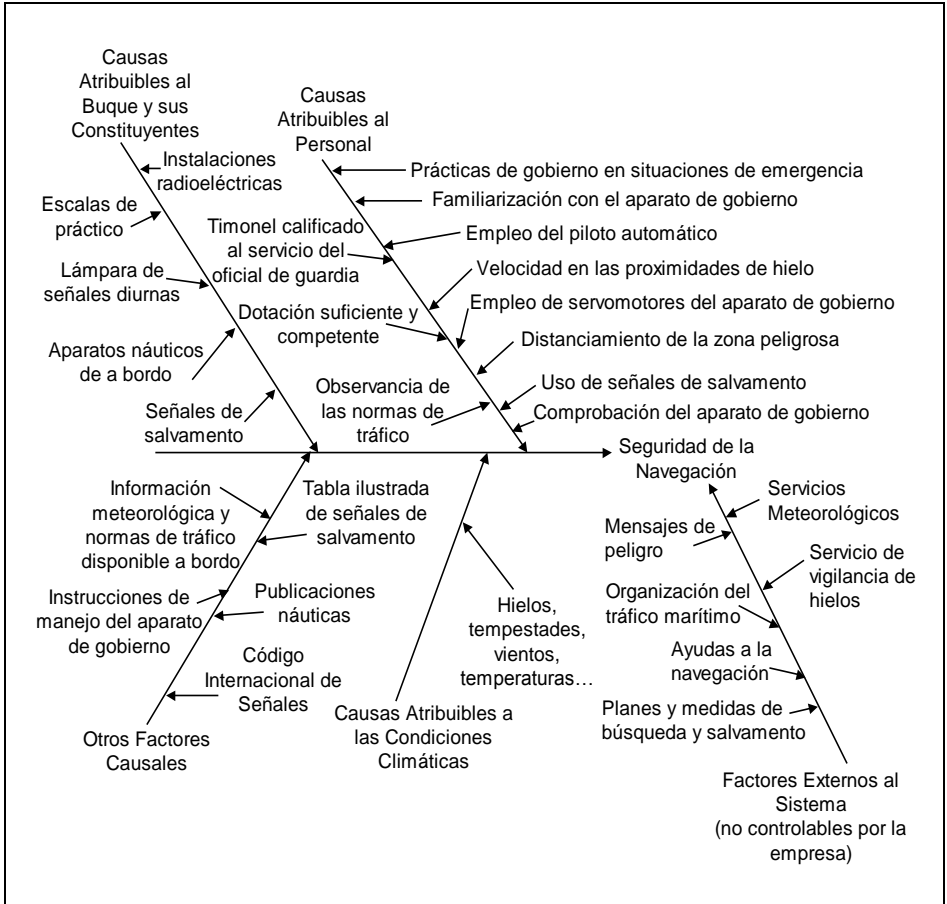


**Figura 4: Diagrama de Causa-Efecto del Proceso de Seguridad de la Navegación**

FUENTE: Elaboración propia.

Los factores que deben ser controlados y cómo deben controlarse están detallados en el Capítulo V del Convenio SOLAS, 1974. En dicho texto normativo no existe ningún aspecto que pueda relacionarse a la carga y, por lo tanto, en el proceso de seguridad de la navegación solamente interactúan los otros tres elementos del sistema (personal, buque y sus constituyentes, medio ambiente). Existen también otros factores que afectan la seguridad de la navegación que están en el entorno del sistema (relacionados con dispositivos y métodos que deben proveer los gobiernos y la Organización Marítima Internacional) y que escapan al control por parte de la empresa.

Con finalidad ilustrativa, en la siguiente figura se diagraman algunos detalles del proceso:



**Figura 5: Detalles del Proceso de Seguridad de la Navegación**

FUENTE: Elaboración propia.

Nótese que el proceso abarca el control no solamente de aquellos

factores que pueden impedir la ocurrencia de un daño de propagación sistémica (colisionar, encallar, etc.), sino también, una vez ocurrido el accidente, medidas para minimizar la propagación del daño, fundamentalmente a las personas (búsqueda y salvamento, preparación para emergencias).

El elemento medio ambiente, en el caso del proceso de seguridad de la navegación, no tiene factores que sean controlables por la empresa (condiciones climáticas), pero es en el medio ambiente donde se ubican las causas físicas del daño de propagación sistémica (vientos fuertes, hielos, etc.). Todas las medidas destinadas a proteger al sistema de esas causas potenciales de daño (agentes) se ubican a nivel del elemento personal, el elemento buque y sus constituyentes, y otros factores causales que podrían denominarse “elemento información”, que no depende del personal sino de la gerencia de tierra (si bien el personal gerencial de a bordo debe velar porque a bordo del buque se encuentre toda la información e instrucciones de trabajo escritas necesarias para garantizar una navegación segura).

Los factores de detalle diagramados en la Figura 5 corresponden a las normas contenidas en el Capítulo V del Convenio SOLAS, 1974. En otros capítulos de dicho Convenio existen normas que pueden complementar la seguridad de la navegación, pero se ubican dentro de otros procesos de seguridad como los “dispositivos y medios de salvamento” (Capítulo III), o el “compartimentado y estabilidad” del buque (Capítulo I). De igual manera, para cada factor ilustrado existen sub-factores de mayor detalle contenidos en la norma.

Anteriormente se dijo que la estructura del Círculo de Control sirve para gestionar el sistema de control total de la seguridad. En otras palabras, eso significa que el Plan de Seguridad debe especificar los elementos del Círculo de Control.

Especificado el proceso a controlar, es preciso definir las medidas que se tomarán para garantizar que todos los factores causales se mantengan dentro de los límites de control establecidos (apegados a las normas definidas para ellos que comprobablemente aseguran salidas de calidad, o sea, que comprobablemente permiten prevenir la ocurrencia de daños de propagación sistémica debidos a defectos de seguridad de la navegación):

- Proceso: Seguridad de la Navegación.

- Metas y objetivos: A fin de mantener los riesgos humanos y materiales suficientemente controlados a fin de prevenir posibles daños por la ocurrencia de defectos en la navegación, la empresa se propone maximizar las medidas de seguridad, habida cuenta de que tras la última revisión gerencial del proceso de Seguridad de la Navegación, han quedado de manifiesto las siguientes cifras durante los últimos doce meses:
  - Personal:
    - Prácticas de gobierno en situaciones de emergencia: 70% de cumplimiento conforme a los cronogramas establecidos para cada buque. Meta para el siguiente período: 85%.
    - Familiarización con el aparato de gobierno: 100% de cumplimiento en relación al curso de familiarización a bordo impartido a todo el personal nuevo de cada buque. Meta para el siguiente período: 100%.
    - Timonel calificado al servicio del oficial de guardia: 90% de cumplimiento en relación al total de guardias de navegación realizadas en momentos peligrosos de la travesía. Meta para el siguiente período: 95%.
    - Cambio del gobierno automático al gobierno manual: 85% de cumplimiento en cuanto a la ejecución o supervisión directa del oficial, en relación al total de cambios de gobierno registrados a bordo de los buques de la empresa en todos los viajes efectuados en el período, durante su tránsito por zonas de gran densidad de tráfico, condiciones de visibilidad limitada y demás situaciones registradas en los libros de a bordo como peligrosas para la navegación. Meta para el siguiente período: 90%.
    - Velocidad en las proximidades de hielo: la velocidad promedio durante todos los momentos de navegación de los buques de la empresa en condiciones de hielo excede el límite de control superior establecido. Meta para el siguiente período: igualar en promedio el límite superior de control (como mínimo).

- Comprobación del aparato de gobierno: 77% de comprobaciones efectuadas completamente de acuerdo al total de viajes realizados. Meta para el siguiente período: 90%.
- Buque y sus Constituyentes:
  - Lámparas de señales diurnas: 90% de los buques operados durante el período están dotados de lámpara de señales diurnas con fuente de energía autónoma. En la totalidad de viajes realizados durante el período por esos buques, se presentó un 7% de viajes donde la lámpara estuvo total o parcialmente infuncional, por motivos de mantenimiento, de acuerdo a los datos registrados en las listas de verificación de seguridad de a bordo (registros de estratificación del proceso). Meta para el siguiente período: 95% de buques dotados y 3% de infuncionalidad.
  - Aparatos náuticos de a bordo: 75% de los buques operados durante el período están completamente dotados de los equipos náuticos requeridos. Un 10% están parcialmente dotados. En la totalidad de viajes realizados durante el período por esos buques, se presentó un 15% de viajes donde alguno de los aparatos náuticos de rigor estuvo total o parcialmente infuncional (se anexa listado detallado por tipo de aparato náutico). Meta para el siguiente período: 85% de buques dotados completamente, 15% de buques dotados parcialmente, 10% de infuncionalidad.
- Información a Bordo:
  - Información meteorológica y normas de tráfico: del total de viajes realizados en buques de la empresa durante el período, el 17% de los mismos se inició sin disponerse a bordo de la información meteorológica actualizada proyectada para el viaje. Meta para el siguiente período: 10% de información actualizada no disponible al inicio del viaje.
- Métodos para alcanzar las metas: mantenimiento de equipos, comprobación de funcionalidad de equipos, mantenimiento de competencias de seguridad frente a emergencias (prácticas), concientización, mantenimiento del flujo de información actualizada necesario, equipamiento, etc.

- Educación y capacitación: es responsabilidad del oficial de seguridad de a bordo detectar las insuficiencias en este aspecto y señálaselas a cada supervisor a bordo (capitán respecto a los oficiales, primer oficial respecto al resto de los oficiales, oficiales respecto a marineros, marinero supervisor respecto a los restantes marineros, etc.).
- Realización del trabajo: a) trabajo de seguridad: el necesario para implementar las medidas descritas en el punto de “acción apropiada”; b) trabajo de navegación: las tareas relacionadas con la navegación ejecutadas por todo personal con funciones específicas a bordo en esta área (capitán, primer oficial, timonel, oficial encargado de la emisión de señales de salvamento, etc.), sujetas a registro, monitoreo, investigación de desviaciones y adopción de acciones apropiadas inmediatas (por ejemplo, realización de comprobaciones incompletas del aparato de gobierno).
- Verificar por medio de las causas: listas de chequeo, registros de seguridad, etc.
- Verificación por medio de los efectos: revisión gerencial periódica de acuerdo a los parámetros esbozados en el punto de “metas y objetivos” (salidas esperadas del control de cada factor causal del proceso de seguridad de la navegación).
- Emprender la acción apropiada: **1)** Adquisición e instalación de equipos; **2)** reforzar las medidas de mantenimiento de equipos; **3)** reforzar la labor de concientización del comité de seguridad a bordo para que se efectúen las prácticas de gobierno durante emergencias, y programar la realización de una mayor cantidad de prácticas durante el período; **4)** adopción de medidas amonestativas para el caso de timoneles que no asistan injustificadamente al oficial encargado de la guardia de navegación durante los momentos de navegación riesgosa del viaje; **5)** reforzar la labor de concientización por parte del tercer oficial de cubierta a bordo hacia el timonel en relación a su importante rol para garantizar la seguridad de la navegación en situaciones de riesgo; **6)** concientización por parte del Capitán y el primer oficial de cubierta en relación a los oficiales encargados de la guardia durante condiciones



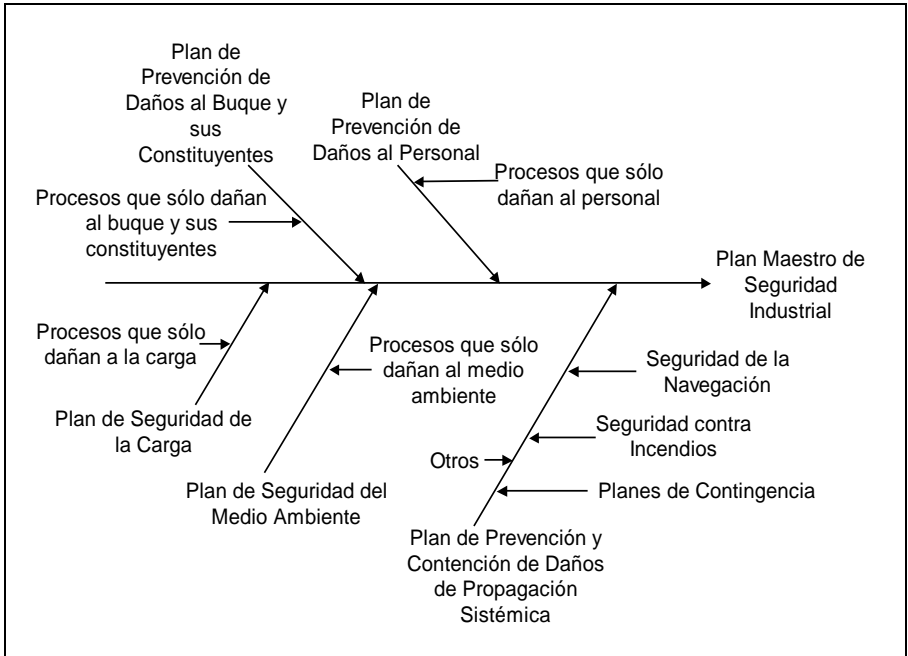
riesgosas para que solamente se efectúe el cambio de gobierno automático a manual bajo su vigilancia, y adopción de medidas amonestativas tanto al oficial como al subalterno que ejecute la actividad; **7)** formular quejas inmediatas a los servicios de meteorología que no suministren la información requerida; **8)** reforzar la labor de concientización del comité de seguridad a bordo para que se efectúen las comprobaciones del aparato de gobierno antes del inicio de cada viaje; **9)** establecer el reconocimiento al mérito de la “tripulación más segura del año” (con inclusión de bonificaciones o primas especiales). Todas estas medidas hay que monitorearlas a fin de garantizar su implementación. El trabajo cotidiano debe estar sujeto al control de seguridad.

Este ejemplo constituye una aproximación ilustrativa de los contenidos generales de un Plan de Seguridad de la Navegación. La empresa puede formular planes específicos para los elementos de riesgo que afectan a todos los procesos de seguridad, por ejemplo un plan de seguridad del personal, o un plan de seguridad del buque y sus constituyentes, agrupando las medidas que hay que tomar en relación a cada elemento para todos los procesos de seguridad a la vez. O bien, puede la empresa formular planes específicos de seguridad por procesos que abarquen a todos los elementos relacionados en cada proceso.

Esta última aproximación es más conveniente debido a que permite una mayor complementariedad respecto a normas de obligatorio cumplimiento (por ejemplo el SOLAS), así como un análisis del costo de cada proceso en particular: navegación, prevención de incendios, planes de contingencia, etc.

El autor considera que el plan maestro de prevención de daños de la empresa puede componerse de cada uno de los procesos de seguridad dirigidos a impedir y/o minimizar daños de propagación sistémica, así como de los procesos globales dirigidos a impedir y/o minimizar daños de cada elemento específico del sistema que no encierran riesgo de propagación a otros elementos.

En otras palabras, la empresa formularía un plan maestro de prevención de daños que abarcaría los siguientes procesos del sistema de control total de la seguridad:



**Figura 6: Diagrama Simplificado del Plan Maestro de Seguridad Industrial**

FUENTE: Elaboración propia.

Para finalizar esta sección, seguidamente se definen someramente los entes estructurales involucrados en la gestión del sistema de control total de la seguridad, es decir, la organización de base para soportar dicho sistema:

- Gerencia de Seguridad Industrial o Prevención de Daños: departamento de tierra encargado de: a) definir el sistema de control total de la seguridad, b) definir la política general de seguridad in-

dustrial, c) definir prioridades, y fijar metas y objetivos para los procesos principales (generales) del sistema, d) establecer procedimientos e instrucciones de trabajo en función de normativas de obligatorio cumplimiento y repertorios de recomendaciones prácticas reconocidos, e) promover la revisión y evaluación de los procedimientos y normas a todo nivel del sistema, f) verificar por medio de las causas y por medio de los efectos periódicamente, g) formular el plan maestro de seguridad industrial y los lineamientos generales de los planes específicos que lo integran, h) proveer los recursos que requiere el sistema para cumplir las metas establecidas, i) evaluar los costos.

- Comité de Seguridad y Salud a Bordo: comité encargado de examinar y ocuparse de los asuntos de seguridad y salud a bordo (OIT, 1996, p. 2).
- Oficial de Seguridad: oficial a quien la empresa o el capitán confía la responsabilidad de realizar ciertas tareas relacionadas con la seguridad y la salud a bordo de un buque. Forma parte del comité de seguridad y salud a bordo (OIT, 1996, p. 3).
- Representante de Seguridad: tripulante elegido o nombrado por los demás miembros de la tripulación para formar parte del comité de seguridad y salud a bordo (OIT, 1996, p. 4).
- Personas Responsables: aquellas a quienes la empresa o el capitán les confiere, sea directa o indirectamente, atribuciones para ejecutar o supervisar las tareas u operaciones contempladas en el sistema de control total de la seguridad (OIT, 1996, p. 4).

### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Cofer, C.N. y Appley, M.H. (1982).** Psicología de la Motivación: Teoría e Investigación. México: Trillas.
- Ishikawa, K. (1988).** ¿Qué es el control total de calidad?. (1ra. ed. en español, 9na. reimpresión - 1994). Colombia: Norma.
- Oficina Internacional del Trabajo (OIT) (1996).** Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos. (1ra. ed.). Ginebra: 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: autor.
- Ramírez C., C. (1994).** Manual de Seguridad Industrial. México: Limusa.
- Samuelson, P.A. y Nordhaus, W.D. (1990).** Economía. Editorial McGraw-Hill Interamericana de España, tercera edición en español, Madrid.
- Villee, C.A. (1983).** Biología. (7ma. ed.). México: Interamericana.



Exposición de la Empresa Naviera al Riesgo Financiero ♣

Por: Jorgue E. Alvarado R. ♣

**ABSTRACT**

Shipping Company Exposure to Financial Risk

Among the different risks to which any company is exposed today, in front of world market's competence and globalization growing levels, highlight the exchange rate risk, the interest rates risk and the commodities price risk (mainly mineral and energetic raw materials). In the shipping company another risk factor is determined by freights and loads market variability exposure. Whichever it is the risk, it's possible today to efficiently manage it through modern financial engineering techniques, with operations that involves the utilization of financial instruments, like term contracts, futures, financial swaps and options. These operations allows to improve the risk profile of each environmental factor who the company is exposed. By means of exploratory-descriptive research, in this study it was constructed the generic risk profiles of a shipping company, specifically the exchange rate risk, so that it could be possible to design a financial engineering based strategy that allows to improve those profiles, that is to say, to maintain under desired control limits the variation levels of risk factors, procuring to minimize the probability of obtaining losses and even to maximize the probability to obtain additional fi-

---

♣ Resumen del Trabajo de Grado titulado "Análisis de la Exposición al Riesgo Financiero de la Empresa Naviera PDV Marina, S.A.", presentado por el autor ante la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, actual Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Marítima del Caribe, en el mes de abril de 2000, para optar al Grado Académico de Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Naviero.

♣ Licenciado en Ciencias Náuticas. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Negocio Naviero.

---

nancial earnings.

**KEYWORDS:** Shipping Company Risk Profile, Financial Risk, Exchange Rate Risk, Financial Engineering.

## RESUMEN

Entre los diferentes riesgos a los que se expone cualquier empresa hoy día, frente a los crecientes niveles de competencia y la globalización de los mercados mundiales, destacan el riesgo del tipo de cambio, el riesgo de los tipos de interés y el riesgo del precio de los *commodities* (materias primas minerales y energéticas, principalmente). En la empresa naviera otro factor de riesgo viene dado por la exposición a la variabilidad del mercado de fletes y del mercado de cargas. Cualquiera que sea el riesgo, es posible hoy día gestionarlo eficazmente a través de modernas técnicas de ingeniería financiera, con operaciones que involucran la utilización de instrumentos financieros como los contratos a plazo, los futuros, las permutas financieras y las opciones. Estas operaciones permiten mejorar el perfil de riesgo para cada factor ambiental a que se ve expuesta la empresa. Mediante investigación exploratorio-descriptiva, en este estudio se construyó los perfiles genéricos de riesgo de una empresa naviera, específicamente del riesgo del tipo de cambio, a fin de que se pueda diseñar una estrategia basada en operaciones de ingeniería financiera que permita mejorar dichos perfiles, es decir, mantener bajo límites de control deseados los niveles de variación de los factores de riesgo, en procura de minimizar la probabilidad de obtener pérdidas y maximizar, incluso, la probabilidad de obtener ganancias financieras adicionales.

**PALABRAS CLAVE:** Perfil de Riesgo en la Empresa Naviera, Riesgo Financiero, Riesgo del Tipo de Cambio, Ingeniería Financiera.

## INTRODUCCION

Debido a la incertidumbre de los precios en los diferentes mercados locales e internacionales, las empresas de hoy día están expuestas a riesgos controlables y no controlables que pueden afectar, en mayor o menor medida, su desempeño o resultados.

---

Este fenómeno se conoce, en el ámbito de las finanzas, como **exposición al riesgo**, siendo las más resaltantes, la exposición al **tipo de cambio**, la exposición a los **tipos de interés** y la exposición al **precio de los commodities** (principalmente petróleo crudo, combustible, ciertas materias primas minerales y el oro).

La falta de estabilidad en el sistema de cambios, en los tipos de interés, en los mercados, en la solvencia de los países y, en general, en el conjunto de operaciones financieras y comerciales de las empresas, puede causarles dificultades en la consecución de los flujos de caja previstos y, en algunos casos, llevarles a la quiebra o a medidas de control lesivas.

El **riesgo ambiental** es aquel que afecta a los resultados de una empresa debido a los cambios imprevistos en el ambiente económico en el que se desenvuelve la misma y que escapa totalmente a su control. Entre los riesgos a los que está expuesta una empresa, destacan (**Diez y Mascareñas, 1991**):

- Movimientos en los precios de las materias primas.
- Variaciones en los tipos de cambio de las divisas en las que se denominan dichas materias primas.
- Oscilaciones en el precio de la energía que se necesita para procesar dichas materias, o en el precio de los combustibles en general requeridos para las operaciones de la empresa.
- Variaciones en el tipo de cambio de su propia moneda local (si aumenta, reducirá la competitividad de la empresa en el exterior, ocurriendo lo contrario si desciende).
- Variaciones en las tasas de interés locales de su país, que afectarán al costo de endeudamiento de la empresa y, posiblemente, a sus ingresos por ventas.
- Alteraciones en los tipos de interés de otros países, que afectarán a sus competidores y, por lo tanto, al comportamiento de las ventas de la empresa, etc.

Cada una de estas influencias, debidamente detectada y cuantificada, puede ser resumida a través de una representación gráfica denominada **perfil del riesgo**, en la que se coloca en el eje de las ordenadas a los resultados de la organización (ganancia neta, ganancia bruta, ventas

---



brutas, rentabilidad o cualquier otro índice de resultados que se considere conveniente) y en el de las abscisas a la variable que se considera puede influir sobre dichos resultados (tipo de cambio, tipo de interés, precio de combustible, etc.). Con el perfil del riesgo se mide el **riesgo financiero** de la empresa.

Ante estos nuevos y mayores riesgos, las empresas tratan en primer lugar de examinar su propia estructura y las características de sus competidores intentando identificar aquellos riesgos que más pueden afectarles. A continuación cabe una doble actitud: a) tratar de preverlos e intentar evitarlos, o b) ante la ineficiencia contrastada de las previsiones, tratar de protegerse, es decir, cambiar y reforzar el perfil de riesgo. Con esto ya no se trata de evitar el riesgo, lo que es imposible, sino de "gestionarlo". Las empresas identifican sus riesgos, luego dibujan los perfiles de los mismos con relación a cada factor que les puede afectar en su comportamiento y, por último, se centran en aquellos que más les afectan (**Diez y Mascareñas, 1991, pp. 379-380**).

La necesidad de gestionar esos diversos riesgos ha generado demanda de instrumentos financieros que permitan minimizar la probabilidad de sufrir pérdidas y, al propio tiempo, maximizar incluso la probabilidad de obtener ganancias adicionales.

La gestión eficaz del riesgo se puede lograr de dos formas: **a)** cambiando el tipo de operaciones que realiza la empresa, como por ejemplo, fusionándose con otra que tenga un perfil de riesgo distinto, o **b)** añadiendo a su cartera alguna operación financiera que cubra los posibles riesgos, como el uso de productos financieros de los denominados "fuera de balance", que permiten a la empresa dejar sus operaciones intactas mientras la protegen de las fluctuaciones de su ambiente. Debido a que el costo de la primera es bastante más grande que el de la segunda, las empresas tienden cada vez más a utilizar esta última, a través de la **Ingeniería Financiera** (**Diez y Mascareñas, 1991**).

En esa última estrategia, lo que la empresa necesita es gestionar su riesgo ambiental y continuar con sus operaciones inherentes. La posibilidad de separar el riesgo de las fluctuaciones en los precios de las operaciones físicas subyacentes de una empresa y gestionarlos separadamente, a través del uso de productos financieros derivados, es la mayor innovación financiera de los últimos tiempos, a través de la combinación

---

inteligente de instrumentos financieros tales como: contratos a plazo (*forward contract*), futuros (*futures*), permutas financieras (*swaps*), y opciones (*options*). Para un determinado tipo y perfil de riesgo, es posible diseñar una operación de ingeniería financiera que, combinando de manera audaz esos novedosos instrumentos financieros, permita a la empresa mantener bajo control los límites tolerables de variación de los factores de riesgo (tipo de cambio, tipo de interés, precio de *commodities*, etc.).

En la industria del transporte marítimo, las empresas navieras, al igual que cualquier otra empresa, están expuestas a los diversos riesgos que se ha venido discutiendo, tanto del tipo de cambio, como del tipo de interés y del precio del combustible que, en su caso, serían los combustibles marinos (*bunker*).

En relación a estos últimos, existen innumerables eventos y situaciones a nivel mundial que siempre harán fluctuar con volatilidad el precio de los hidrocarburos. Trátese de guerras, factores medioambientales o políticos, un armador u operador de buques mercantes, a la hora de comprar *bunker*, debe lidiar con las fluctuaciones de precios y hacer pedidos cuando se aproxima el momento de quedarse sin combustible.

De allí que algunas empresas suplidoras de *bunker* han instrumentado un **esquema de precios fijos** a fin de contrarrestar parcialmente la incertidumbre característica de este mercado, ofreciendo así a sus clientes un notable atractivo comercial.

Una de las empresas líderes en este aspecto es la danesa A/S Dan Bunkering, la cual ha concebido un Acuerdo de Precios Fijos (*Fixed Price Agreement*) para la comercialización de *bunker*. El nuevo plan establece una barrera contra los precios incontrolables del combustible marino (**MaritimeActivityReports, 1999**).

Esa empresa ha instrumentado un concepto de contención o estabilización, que se mantiene entre seis a doce meses, el cual ha sido monitoreado a lo largo de más de un año en un grupo de clientes selectos. El armador u operador compra una cantidad acordada de combustible a un precio fijo por tonelada, y se firma un acuerdo para un puerto específico de suministro. Para que el plan funcione eficazmente, el armador u operador debe estar completamente seguro de la cantidad de combustible que necesitará durante el período acordado.

Puesto que los acuerdos firmados son irrevocables, existe cierta

---

protección para ambas partes. Existe la opción de incluir una cláusula de "oportunidad a la baja", la cual permite al comprador del combustible beneficiarse en caso de que los precios del *bunker* caigan por debajo de cierto nivel. De acuerdo con A/S Dan Bunkering, el Acuerdo de Precios Fijos coloca la responsabilidad por la adquisición del *bunker* en la suplidora del combustible, retornando precios ventajosos (**MaritimeActivity-Reports, 1999**).

En realidad, el método no es nuevo, ya que se trata de la ya conocida técnica de "venta a futuro", donde si el precio sube se beneficia el comprador, pero si el precio baja, se beneficia el vendedor. La venta a futuro constituye una estrategia financiera que permite gestionar el riesgo financiero de la empresa implícito en la adquisición de *bunker*.

En cuanto al riesgo del tipo de cambio, resulta destacable en el ámbito de la empresa naviera, sobre todo en aquellas que prestan servicio en rutas internacionales, que sus ingresos se generan usualmente en dólares americanos, mientras que muchos de sus gastos operativos, incluyendo el pago de impuestos, en caso de tener matriculada la flota bajo bandera de un país donde el dólar americano no es moneda de curso legal, se efectúan en moneda local, como puede ser el bolívar.

Mantener el activo circulante denominado en dólares (divisas) puede ser riesgoso si el bolívar (moneda local) se aprecia, ya que a la hora de tener que hacer frente a los compromisos en moneda local, la empresa obtiene una menor cantidad de bolívares por dólar (es decir, sus divisas pierden valor de convertibilidad). En cambio, si el bolívar se deprecia, conviene mantener los fondos en dólares hasta el momento mismo en que sea preciso convertirlos a bolívares para realizar los gastos operativos en moneda local y enterar al fisco nacional los impuestos correspondientes causados durante el ejercicio económico.

En este estudio se analiza la exposición al riesgo de la empresa naviera, específicamente al riesgo cambiario, mediante la definición de sus diferentes operaciones y la identificación de los factores que pueden afectar los resultados empresariales.

Esta identificación de factores de riesgo se hace con la finalidad de elaborar los perfiles de riesgo cambiario de la empresa naviera, los cuales le permiten diseñar un programa o estrategia de gestión de riesgos a través de las modernas operaciones de ingeniería financiera.

---

## EXPOSICION AL RIESGO

En los últimos años las relaciones económicas entre los diferentes estados se han caracterizado por la globalización del comercio internacional, de los mercados financieros y de las empresas multinacionales. Esto ha supuesto la aparición para las empresas de nuevas oportunidades de negocio pero también de nuevos riesgos entre los que destaca la incertidumbre ocasionada por las fluctuaciones no esperadas de los tipos de cambio.

La aparición del riesgo de tipo de cambio ha motivado que tanto la determinación del signo y del nivel de su exposición económica al riesgo de tipo de cambio como el estudio de sus factores determinantes y de las interacciones con otros riesgos como el de tipo de interés, se conviertan en elementos cruciales de la gestión financiera de toda empresa (**Martínez, 1997a**).

La empresa, en el desarrollo de su actividad, se enfrenta inevitablemente a una serie de riesgos surgidos de la incertidumbre sobre la evolución futura de diversos precios y sobre los efectos que los cambios no previstos en dichos precios tienen en sus flujos de caja, en sus beneficios y, por tanto, en su valor de mercado.

El riesgo global de una empresa dependerá del grado de incertidumbre sobre el futuro y del grado de su exposición a cada uno de los riesgos a los que se enfrenta. Por ello, la identificación, la medición y la gestión de los diferentes riesgos se constituyen como elementos claves en la gestión de las empresas.

En los últimos años los gerentes de las empresas se enfrentan a los problemas y oportunidades derivadas de la expansión de los intercambios comerciales internacionales y de la globalización de los mercados financieros. Estos hechos han estado condicionados por la crisis del sistema monetario internacional que supuso a principios de los años setenta el abandono de un sistema de paridades fijas y su sustitución por otro basado en la flotación generalizada de las divisas, que ocasionó la aparición del riesgo de tipo de cambio (**Martínez, 1997b**).

El riesgo de tipo de cambio surge de la incertidumbre sobre los efectos que la libre fluctuación de las monedas tiene sobre el valor de la empresa al modificar el contravalor en su moneda doméstica, de los activos, pasivos y de los flujos de caja denominados en otras monedas. Este riesgo repercute en el proceso de asignación de recursos, en la estrate-

---

gia a seguir en los negocios y en el manejo del riesgo por parte de la empresa (**Amihud y Levich, 1994**), y afecta tanto a las empresas con operaciones comerciales y financieras en monedas extranjeras como a las empresas con un carácter puramente doméstico, debido a sus efectos sobre los términos en los que se efectúa la competencia entre las empresas que pertenecen a un mismo sector industrial (**Hodder, 1982**).

La exposición económica al riesgo de tipo de cambio afecta tanto a las empresas que operan a nivel internacional, que tienen activos, pasivos y pagos netos denominados en otras monedas, como a las que operan a nivel doméstico, que carecen de operaciones con el exterior, debido a los efectos que las fluctuaciones de los tipos de cambio tienen en la rentabilidad de sus operaciones domésticas (**Chamberlain, Howe y Popper, 1996**).

La exposición económica al riesgo de tipo de cambio se suele definir como la sensibilidad del valor de la empresa a fluctuaciones no esperadas en los tipos de cambio (**Adler y Dumas, 1984**). La mayoría de los trabajos empíricos sobre la exposición económica al riesgo de cambio se ha realizado utilizando datos de empresas industriales.

La estimación de la exposición económica al riesgo de tipo de cambio, generalmente, se ha planteado mediante la aplicación de un análisis de regresión. La interacción entre los tipos de cambio y los tipos de interés lleva a la necesidad de utilizar un modelo multifactorial que permita considerar conjuntamente los efectos de ambas variables sobre la rentabilidad de las acciones de la empresa (**Choi, Elyasiani y Kopecky, 1992**).

En un contexto teórico más general, la exposición al riesgo y su gestión se inscribe dentro del concepto de **flexibilidad**. Desde hace varios años el concepto de flexibilidad ha ganado preeminencia en la literatura económica, de gestión empresarial, sociológica y en el discurso oficial de los gobiernos (**OCDE, 1988**). Se señala que hay una tendencia irreversible hacia la flexibilidad de los sistemas productivos y de las empresas, dada la creciente incertidumbre de los mercados de bienes, de capital y de trabajo, de los nuevos desafíos impuestos por la globalización, y de las grandes transformaciones inducidas por la difusión acelerada de nuevas tecnologías.

La noción de flexibilidad suscita enfoques diferentes y no es materia de consenso. Para los gobiernos, incrementar la flexibilidad asegura la adaptabilidad de las empresas y permitiría obtener tasas de desocupa-

---

ción más reducidas que en un contexto de mayor rigidez. Para los empresarios, la flexibilidad es un imperativo de la competitividad (OCDE, 1988).

La flexibilidad presenta varias y diversas dimensiones. **Lagos (1994)** identifica dos grandes tipos de flexibilidades: una de tipo macroeconómica y que se refiere a la capacidad y tipo de adaptación del sistema productivo a condiciones cambiantes, determinadas por la crisis de los modelos de acumulación anteriores, la globalización y la revolución tecnológica; y otra de tipo empresarial, que se refiere a la capacidad de adaptación de la empresa a las condiciones cambiantes de su entorno económico.

A efectos del presente estudio interesa la última mencionada, también denominada **flexibilidad micro**. Esta flexibilidad se refiere a la adaptabilidad sistémica de una empresa a cambios en su entorno competitivo (ciclos económicos, cambio tecnológico, cambios en la estructura y dinámica de los mercados).

Pueden identificarse tres tipos de flexibilidad de empresa (**Easton y Rothschild, 1987; Lagos, 1994; OCDE, 1988; Mizala, 1992**):

- Flexibilidad de gestión estratégica, financiera y comercial: presenta variadas dimensiones, especialmente después de las crisis y ajustes estructurales en América Latina, donde las empresas tuvieron un rápido y forzado aprendizaje para aumentar la movilidad del capital, en un contexto de mercados inciertos y, a la vez, lleno de nuevas oportunidades. En un período breve de tiempo, ello determinó: **a)** el desarrollo de la **gestión financiera** que se manifestó en la reducción de la inversión en activos fijos y la modificación de la composición de activos totales, haciendo aumentar la importancia de los activos financieros. Ello se explica por las estrategias para minimizar los problemas de liquidez para así sobrevivir a la crisis. **b)** El desarrollo de la **gestión comercial** también ganó importancia, dado que las empresas externalizaron procesos vía importaciones, proveedores locales y subcontratistas. Asimismo, las firmas aprenden a desarrollar una estrategia competitiva que consiste en un *mix* de producción orientada al mercado interno, exportaciones e importaciones que se realizan en forma simultánea y en magnitudes variables, dependiendo de las expectativas de precios relativos. **c)** La flexibilidad de **gestión estratégica**, que consiste en la capacidad de las empresas de modi-
-

ficar en forma radical su comportamiento histórico en materia de negocios, sin pérdidas significativas ni degeneración de sus habilidades competitivas. En una época de cambios rápidos y profundos, esta habilidad competitiva se está difundiendo rápidamente en Latinoamérica. Esto supone capacidad para realizar fusiones, incorporaciones, acuerdos y *jointventures*, modificaciones de la composición de propiedad de la empresa, etc. La reingeniería constituye una de las expresiones de un diseño para cambios radicales. A estas formas de flexibilidad de gestión, se está incorporando la llamada **flexibilidad de diseño y marketing**, que consiste en la adaptabilidad de productos y procesos a mercados cambiantes. Así como el desarrollo de nuevas modalidades de **contabilidad de costos, análisis de retorno de inversiones e ingeniería financiera**.

- Flexibilidad de gestión productiva: puede definirse como la capacidad de una empresa para variar volumen, gama, *mix*, enfrentar picos estacionales, y también como la habilidad para enfrentar mal funcionamiento organizacional/tecnológico y errores de previsión de la demanda. La flexibilidad de gestión productiva es una habilidad empresarial para transitar entre diferentes estadios de desarrollo de una empresa, sin pérdida de capacidad competitiva en materia de costos, tiempos y calidad.
- Flexibilidad laboral interna a la empresa: consiste en la capacidad de la empresa para contratar y utilizar flexiblemente la mano de obra, en sus dimensiones numérica, salarial, funcional y de tipo de contrato.

### PERFILES DE RIESGO

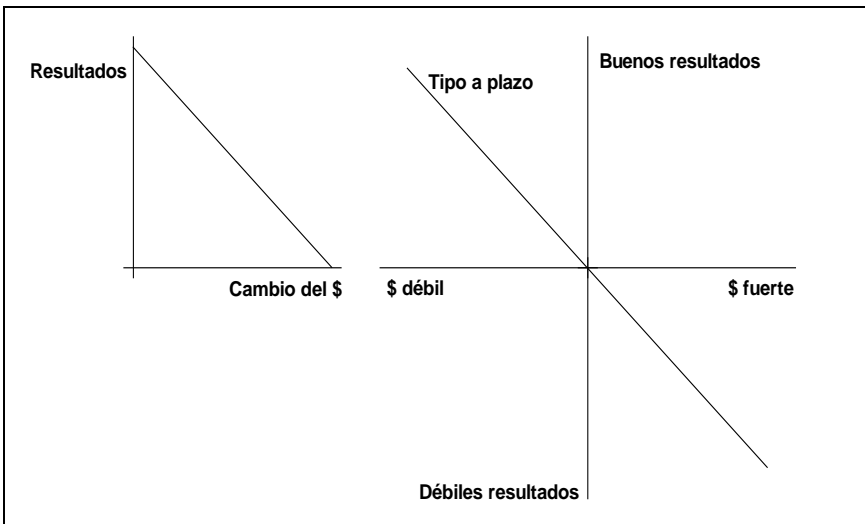
Como ya se dijo, entre los riesgos a los que está expuesta una empresa puede destacarse los siguientes:

- Movimientos en los precios de las materias primas.
  - Variaciones en los tipos de cambio de las divisas en las que se denominan dichas materias primas.
  - Oscilaciones en el precio de la energía que se necesita para procesar dichas materias.
  - Variaciones en el tipo de cambio de su propia moneda (si aumen-
-

ta, reducirá su competitividad en el exterior, ocurriendo lo contrario si desciende).

- Variaciones en las tasas de interés de su país, que afectarán al costo de su endeudamiento, y posiblemente, a sus ingresos por ventas.
- Alteraciones en los tipos de interés de otros países, que afectarán a sus competidores y, por lo tanto, al comportamiento de las ventas de la empresa, etc.

Cada una de estas influencias puede ser resumida a través de una representación gráfica denominada **perfil del riesgo**, del que se muestra un ejemplo en la Figura 1, y que identifica y mide el riesgo financiero. La inclinación de la recta que mide el perfil del riesgo indica la sensibilidad del comportamiento de la empresa a las variaciones en el tipo de cambio.



**Figura 1:** Impacto de la Cotización del Dólar en el Resultado de la Empresa y Perfil del Riesgo del Tipo de Cambio

FUENTE: adaptado de: Diez, A. y Mascareñas, D.R. (1991). Ingeniería Financiera. (1ra. ed.). México: McGraw-Hill. p. 379.



Aunque el término de ingeniería financiera se emplea algunas veces en un sentido muy amplio, que incluye cualquier operación financiera no tradicional, en un contexto más ortodoxo podría definirse como la parte de la gestión financiera que trata de la combinación de instrumentos de inversión y financiación, en la forma más adecuada para conseguir un objetivo preestablecido.

Características básicas de la ingeniería financiera son (**Diez y Masca-reñas, 1991**):

- La existencia de un objetivo: se trata de elaborar una operación con vistas a conseguir algo, como puede ser la disminución del riesgo o la consecución de un crédito.
- La combinación de instrumentos: precisamente la ingeniería financiera surge cuando aparecen instrumentos que pueden ser combinados entre sí con efectos incluso diferentes de aquellos para los que fueron originalmente creados.
- La conjunción de operaciones: que aisladamente pueden ser consideradas de inversión y financiación, generalmente con la intención de que las posiciones queden compensadas.
- Operaciones siempre a medida: y, por lo tanto, en número prácticamente infinito, ya que cada operación puede ser diferente en función de las condiciones del problema, de los instrumentos que se empleen y del objetivo a alcanzar.
- Internacionalización de las operaciones: la mayor parte de las operaciones requieren la utilización de instrumentos específicos de mercados internacionales o que sólo se negocian en dichos mercados.

La mayoría de las operaciones de la ingeniería financiera se instrumentan en función de cuatro instrumentos financieros básicos, que se utilizan para gestionar el riesgo estratégico de la empresa (**Diez y Mas-careñas, 1991**; **Global Derivatives, 1999**):

- Contratos a plazo (*forward contract*).
  - Futuros (*futures*).
  - Permutas financieras (*swaps*).
-

- Opciones (*options*).

Estos cuatro instrumentos son la base de la ingeniería financiera, puesto que la combinación de los mismos lleva a construir productos financieros sofisticados que se adecúan a la solución de problemas concretos.

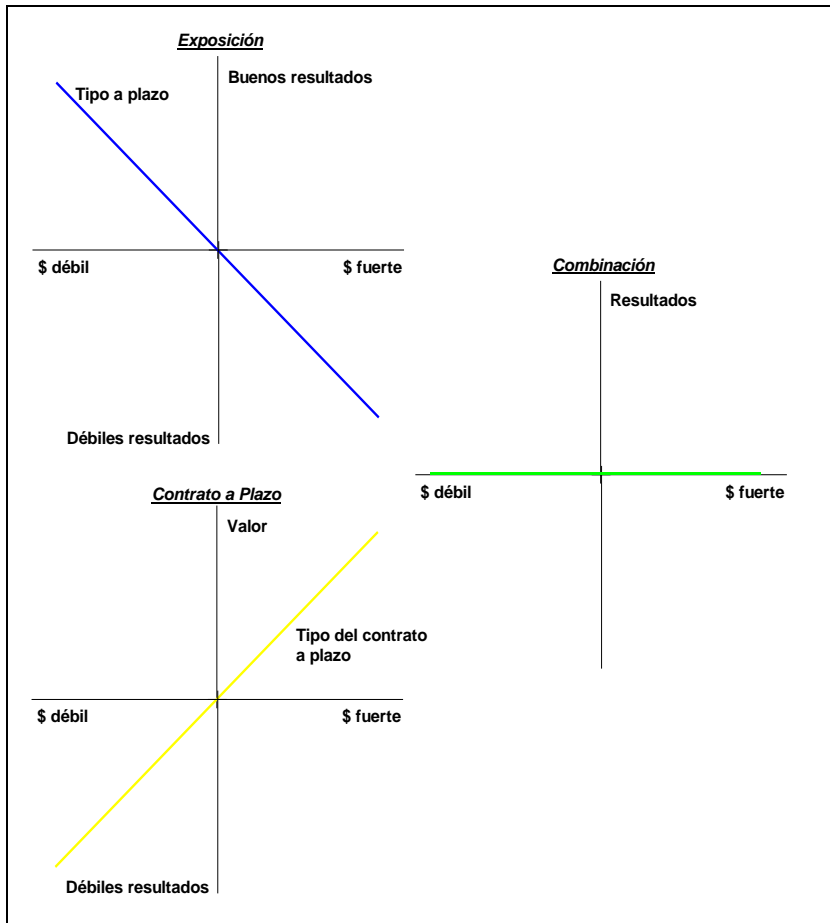
Tal vez la forma más simple de protegerse de las variaciones del tipo de cambio de una divisa (el dólar, por ejemplo) sea utilizando un **contrato a plazo**. Este obliga a ambas partes a realizar un intercambio determinado de divisas en una fecha futura determinada. Según el mismo, la empresa estaría de acuerdo en adquirir hoy la divisa que ella necesita a un precio predeterminado (el *tipo de cambio a plazo*) para que le sea entregada en una fecha convenida (*fecha de expiración*). Si se trata de una empresa importadora, cuanto más alto esté el dólar en la fecha de expiración del acuerdo, más valdrá el contrato para comprar dólares al precio prefijado.

De esta manera, la combinación de la exposición al riesgo subyacente, que proviene del propio negocio de la empresa (la importación), y de su contrato de cambio a plazo permanecerá constante. Ello es así porque si el dólar sube, se reducirán los beneficios del negocio de la importación, pero dicha reducción será contrarrestada por el aumento del valor del contrato a plazo, puesto que en la fecha de expiración el valor del mismo dependerá de la diferencia entre el tipo de cambio a plazo, que figura en el contrato, y el tipo de cambio de contado en dicho momento. La exposición de la empresa tendrá una forma de línea recta tal y como se muestra en la Figura 2.

Por su parte, los contratos de **futuros financieros** son muy similares a los contratos a plazo, siempre que se analice su valor en la fecha de expiración del contrato. Esto es, si el tipo de contado en dicha fecha coincide con el tipo implícito en el contrato, el valor del contrato de futuros será nulo. En caso contrario, el producto de la diferencia entre ambos tipos por el tamaño del contrato dará su valor. La representación gráfica de este mecanismo es idéntica que para los contratos a plazo, pero ambos contratos difieren en el momento en que se considere el proceso de ajuste al mercado que se produce diariamente en los contratos de futuros financieros, lo que dificulta mucho más el cálculo del verdadero valor del contrato de futuros. Ello se debe a que los cobros de pagos debidos a dicho proceso de ajuste afectan a los ingresos o costos financieros, por lo que el valor exacto del contrato dependerá de los movimientos diarios

---

en el tipo a plazo hasta su expiración y, por lo tanto, del precio de los futuros.



**Figura 2:** Esquema de los Pagos Realizados a través de la Cobertura del Riesgo del Tipo de Cambio Mediante un Contrato a Plazo

FUENTE: adaptado de: Diez, A. y Mascareñas, D.R. (1991). Ingeniería Financiera. (1ra. ed.). México: McGraw-Hill. p. 382.

Por su parte, la **permuta financiera** (*swap*) de divisas es muy similar a un contrato a plazo de larga duración, con la complicación de que al tener que volver a intercambiar los principales en la fecha de expiración del contrato *swap*, esto se realizará al tipo de contado que regía en el momento de firmar el acuerdo y no al tipo a plazo que existía en dicho instante. Para compensar esto, las contrapartes intercambian los pagos de intereses teniendo en cuenta el diferencial entre los tipos de contado y a plazo, lo que transforma un intercambio de contado en uno a plazo.

Finalmente, a diferencia de los tres instrumentos anteriores, la **opción** no obliga a su propietario a ejercerla, sino sólo el derecho a hacerlo. Precisamente, por tener dicho derecho, el propietario ha tenido que pagar un precio (la prima), que le permite ejercerlo cuando la situación le sea favorable. El valor neto de la opción en la fecha de expiración será igual al valor de mercado que tenga en dicho momento menos la prima pagada.

Supóngase que una empresa importadora cree que el dólar tiene una mayor tendencia a bajar de precio que a aumentar el mismo, y por dicho motivo no está muy interesada en realizar un contrato a plazo, que si bien le cubre del alza del dólar no le permite beneficiarse de su caída.

El uso de una opción de compra de dólares le da a su propietario el derecho a adquirirlos a un precio prefijado a cambio de realizar un pequeño pago inicial. Claro que este “pequeño” pago inicial puede ser determinante para que desaparezcan las posibles ganancias del comprador de la opción en caso de que el dólar descienda sólo un poco, aparte de que también hace que la combinación de este instrumento con la exposición de la empresa resulte algo más cara de lo que ocurría en el caso anterior, si el dólar se mueve hacia arriba.

Una cobertura perfecta sin costo podría conseguirse a través del teorema de la paridad *put-call*, que consiste en adquirir un número determinado de opciones de compra y vender otro número de opciones de venta de tal manera que lo pagado por las primeras se financie por lo cobrado en las segundas. Ambos tipos de opciones tendrán el mismo precio de ejercicio (que deberá coincidir con el tipo a plazo) y la misma fecha de expiración.

Un gerente financiero, antes de tomar cualquier decisión referente a la cobertura de sus riesgos (intereses y divisas), deberá identificarlos y gestionarlos. Para ello deberá seguir una serie de pasos (**Diez y Masca-**

---

reñas, 1991):

1. Definir su política con respecto a la gestión del riesgo, es decir, si se va a cubrir totalmente durante todo el tiempo, si sólo parcialmente, o si no va a haber ninguna cobertura.
2. Determinar los activos y pasivos que van a ser afectados por las variaciones del tipo de interés o del tipo de cambio.
3. Determinar la volatilidad de los flujos de caja y de los beneficios respecto de las variaciones de los tipos de interés y de cambio mediante un análisis de sensibilidad.
4. Identificar los instrumentos y productos de cobertura que se ajustan a la política seguida por el Consejo de Administración.
5. Idear diversas y diferentes estrategias para la gestión del riesgo de cambio y de interés según los diversos ambientes en los que se pueda encontrar la empresa.
6. Realizar previsiones sobre la posible evolución de los tipos e implantar estrategias, que estén de acuerdo con las líneas maestras seguidas por el Consejo de Administración.

Cuando el director financiero ha llevado a cabo este metódico proceso, las estrategias para hacer frente al riesgo de interés o al de cambio pueden ser activadas rutinariamente, con el fin de proteger a la compañía de las variaciones adversas de dichos tipos, mientras toma ventaja de las que le sean favorables.

### **PERFILES DE RIESGO GENERICOS DE LA EMPRESA NAVIERA**

Las variables por las cuales la empresa naviera se ve expuesta al riesgo del tipo de cambio son, fundamentalmente, sus costos de operación de flota (propia o fletada), incluyendo los costos financieros de adquisición de flota; ya que la mayoría de esos costos son incurridos en dólares americanos (divisas), mientras que otros requerimientos financie-

---

ros de la empresa se incurren en moneda local (bolívares), como es el pago de la nómina en tierra, la depreciación de activos, el impuesto sobre la renta y el impuesto sobre los activos empresariales.

Los rubros más comunes incluidos en la estructura de costos operacionales de un buque mercante son: tripulación, provisiones, lubricantes, mantenimiento, seguro de casco y maquinaria, pertrechos, inspecciones, combustible, derechos portuarios, pilotaje, servicios de remolque, servicios de estiba, materiales de estiba, comisiones, derechos de paso de canales, limpieza de bodegas y costos financieros (capital e intereses totales del financiamiento para la adquisición del buque prorrateados a base diaria, mensual o anual, durante todo el período de amortización).

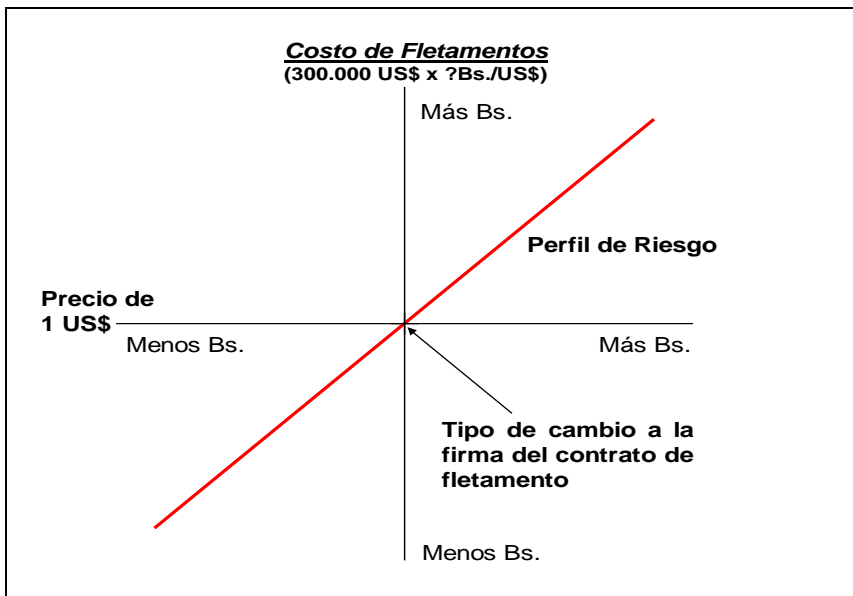
La estructura de costos operacionales de un buque tipo puede dividirse en seis grandes grupos: a) Gastos Portuarios, b) Gastos del Buque, c) Gastos de Carga, d) Gastos de Agenciamiento, e) Gastos de Amortización Financiera, y f) Gastos Misceláneos (**Correa, 2000**). Esas partidas de costos operacionales constituyen las variables que son influidas por las variaciones del tipo de cambio, ya que, en su mayoría, se incurren en divisas (dólares americanos).

Los instrumentos financieros que puede utilizar la empresa naviera para cubrir sus riesgos del tipo de cambio, fueron descritos anteriormente: contratos a plazo, futuros financieros, permutas financieras y opciones, así como las múltiples combinaciones posibles entre los mismos. El paquete concreto a aplicar dependerá, obviamente, de cada situación y caso concreto.

Lo anterior escapa a los objetivos específicos de este estudio, siendo responsabilidad cotidiana de la Gerencia Financiera de la empresa.

A continuación, para finalizar esta exposición, se presentan las gráficas genéricas que ilustran los perfiles de riesgo del tipo de cambio de una empresa naviera domiciliada en Venezuela.

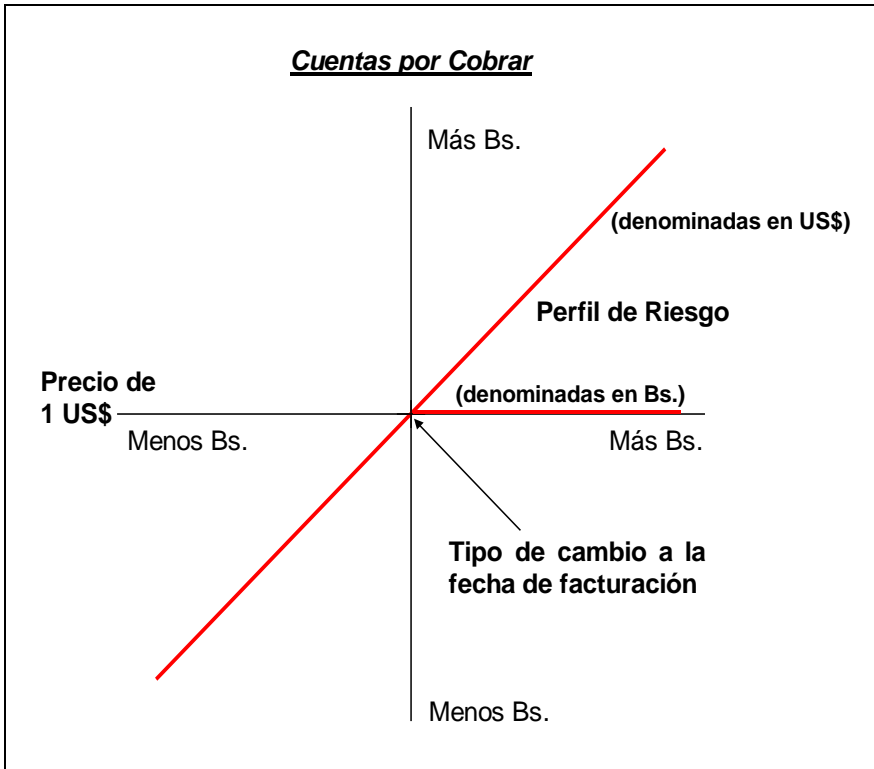
---



**Figura 3:** Perfil de Riesgo del Tipo de Cambio de la Empresa Naviera: Costos de Fletamentos

FUENTE: Elaboración propia.

El perfil de riesgo del tipo de cambio de la empresa naviera es igual para todos sus costos operacionales denominados en divisas, tales como: fletamentos, materiales, diques, seguros y servicios portuarios, al igual que para sus gastos de inversión (adquisición de tonelaje). La inclinación o pendiente de la curva (perfil) variará dependiendo de las cifras concretas en cada caso particular.



**Figura 4:** Perfil de Riesgo del Tipo de Cambio de la Empresa Naviera: Cuentas por Cobrar

FUENTE: Elaboración propia.

El problema de las cuentas por cobrar radica en que, dependiendo de si están denominadas en divisas ó en moneda local, la empresa naviera puede, frente a una eventual devaluación del bolívar, dejar de percibir los beneficios del diferencial cambiario. Si se le paga la cantidad en divisas directamente no hay problema, pero si se computa la cantidad en el equivalente en bolívares a la fecha de facturación, recibirá una cantidad de bolívares que le permitirán adquirir menos divisas de las que en dicha fecha podía adquirir.



## CONCLUSIONES

En la empresa naviera, tanto las cuentas por cobrar, como las cuentas por pagar, constituyen partidas financieras sujetas a considerables riesgos frente a las fluctuaciones del valor de la moneda local, dado que la mayor parte de los costos operacionales, salvo los costos de recursos humanos en tierra, se erogan en divisas. Así mismo, los montos facturados se calculan en base a divisas, pero tomando en cuenta el tipo de cambio vigente en la fecha de facturación, lo cual comporta el riesgo de dejar de percibir más cantidad de moneda local frente a su eventual devaluación.

El perfil de riesgo del tipo de cambio de una empresa naviera es igual para todos sus costos operacionales denominados en divisas, tales como: fletamentos, materiales, diques, seguros y servicios portuarios, al igual que para sus gastos de inversión (adquisición de tonelaje). La inclinación o pendiente de la curva (perfil) variará dependiendo de las cifras concretas en cada caso particular.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Adler, M. y Dumas, B. (1984).** "Exposure to Currency Risk: Definition and Measurement". Financial Management, Vol. 13, summer, pp. 41-50.
- Amihud, Y. y Levich, R.M. (1994).** "Exchange rates and the Corporate Performance: Introduction and Overview", en Amihud, Y. y Levich, R.M. (eds): Exchange Rates and Corporate Performance, New York: Irwin.
- Bertou, P. (1985).** Manual para la realización de trabajos de investigación y tesis de grado. Caracas: Universidad Nacional Experimental Simón Rodríguez (UNESR).
- CEPET (1992).** Manual de Desarrollo. "Documento Taller Introductorio al Negocio de PDV-Marina". Caracas: autor.
- Chamberlain, S.; Howe, J.S. y Popper, H. (1996).** "The Exchange Rate Exposure of U.S. and Japanese Banking Institutions". Working Paper 96-55. The Wharton Financial Institutions Center. The Wharton School. University of Pennsylvania.
-

- Choi, J.J.; Elyasiani, E. y Kopecky, K. (1992).** "The Joint Sensitivity of Bank Stock Returns to Market, Interest and Exchange Rate Risks". Journal of Banking and Finance, Vol. 16, pp. 983-1009.
- Correa, J. (2000).** Proyecto de cálculo de costos operacionales anuales de los buques tanque lakemax de la empresa PDV Marina. (Memoria de Grado). Caracas: Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante (EESMM).
- Diez, A. y Mascareñas, D.R. (1991).** Ingeniería Financiera. (1ra. ed.). México: McGraw-Hill.
- Easton, G. y Rothschild, R. (1987).** "The influence of product and production flexibility on marketing strategies". En Pettigrew *et al*: The management of strategic change, cap. 9, pp. 300-326, Oxford: Basil Blackwell.
- Faustini, V. (1995).** The implementation of the ISM Code in PDV Marina, S.A. - An analysis of the basic needs and general recommendations. Trabajo presentado ante la Universidad Marítima Mundial para optar al Título de Master of Science in Shipping Management (Technical). Malmö, Suecia.
- Global Derivatives, S.C. (1999).** Gestión de la exposición al riesgo mediante derivados financieros. (Documento Internet). URL: <http://www.imerval.com.mx>.
- Hodder, J.E. (1982).** "Exposure to Exchange-Rate Movements." Journal of International Economics, Vol. 13, november, pp. 375-386.
- Katz, D. (1972).** Los Estudios de Campo. En: Festinger, L. y Katz, D. (1972): *Los Métodos de Investigación en las Ciencias Sociales.* Buenos Aires: Paidós. pp. 67-103.
- Kerlinger, F.N. (1985).** Investigación del comportamiento: Técnicas y metodología. (2da. ed.). México: Nueva Editorial Interamericana.
- Lagos, R. (1994).** "¿Qué se entiende por flexibilidad del mercado de trabajo?". Revista de la CEPAL, No. 54, pp. 81-95.
- Maritime Activity Reports, Inc. (1999).** A/S Dan Bunkering Offers New Fixed Price Arrangement. 27/08/99. New York: autor.
-

- Martínez, P. (1997a).** "La sensibilidad al riesgo de cambio en función de las características sectoriales". Actualidad Financiera, Noviembre, pp. 61-71.
- Martínez, P. (1997b).** Evaluación e identificación de los factores determinantes del riesgo de cambio en la empresa: evidencia empírica. (Tesis Doctoral). Universidad de Murcia.
- Mizala, A. (1992).** "Reformas económicas e industria manufacturera chilena". Colección de Estudios CIEPLAN, No. 35, septiembre 1992, pp. 153-200.
- OCDE (1988).** Labour Market Flexibility. London: autor.
- PDV Marina, Filial de Petróleos de Venezuela, S.A. (1997).** Taller de Inducción a PDV Marina. Caracas: autor.
- Sánchez, B. (1985).** Métodos de investigación. Caracas: Eneva.
-

# Derecho



El Remolque

Por: Freddy J. Belisario ♣

**ABSTRACT****The Towing**

**In current times, the towing activity, apart from being considered as a navigation's auxiliary service, represents a specialized maritime industry of great profitability and which gets a patent importance in the maritime business world. As well as exist diverse definitions of towing, we also find that exist numerous criteria to determining its juridical nature, since those criteria vary according to the distinct modalities that towing service could present. The opinion of tratadists vary when it tries to stablish the juridical nature of towing contract, whereas the distinct doctrine criteria try to enclose it inside the knowed types in the juridical corpus. There are some jurists that catalogue the Towing Maneuver as a work leasing and the Towing Transport as a service leasing, and there are another ones that sustain a contrary position. Along this article the author in depth develops the Towing institution, considering its historical antecedents, concept, juridical nature, towing types, obligations**

---

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

**it implies, responsibility in towing, between other diverse topics that notably contribute to clarify this important juridical maritime institution. As corollary, the author ends with an exhaustive study of Towing figure in the venezuelan juridical corpus.**

**KEYWORDS:** Tow/Towing, Tugboat/Towboat, Towing Agreement.

## RESUMEN

En los tiempos actuales, la actividad del remolque, aparte de ser considerada como un servicio auxiliar de la navegación, representa una industria marítima especializada de gran rentabilidad y a la cual se le da una manifiesta importancia en el mundo del negocio marítimo. Así como existen diversas definiciones sobre el remolque, también encontramos que existen numerosos criterios para determinar su naturaleza jurídica, ya que los mismos varían según las distintas modalidades que pueda presentar el servicio de remolque. La opinión de los tratadistas varía cuando se trata de establecer la naturaleza jurídica del contrato de remolque, por cuanto los distintos criterios doctrinarios tratan de encerrarlo dentro de los tipos conocidos en el ordenamiento jurídico. Hay algunos juristas que catalogan el Remolque Maniobra como un arrendamiento de obra y el Remolque Transporte como un arrendamiento de servicios y hay otros que sostienen una posición contraria. A lo largo de este artículo el autor desarrolla en profundidad la institución del Remolque, considerando sus antecedentes históricos, concepto, naturaleza jurídica, clases de remolque, obligaciones que implica, la responsabilidad en el remolque, entre otros tópicos diversos que contribuyen de manera notable a clarificar esta importante institución jurídica maritimista. Como corolario, el autor finaliza con un estudio exhaustivo de la figura del Remolque en el ordenamiento jurídico venezolano.

**PALABRAS CLAVE:** Remolque, Remolcador, Contrato de Remolque.

## INTRODUCCION HISTORICA

De acuerdo a la opinión de muchos maritimistas la omisión en los textos legales de la figura marítima del *Remolque* se debe en gran parte a que dicha institución se ha desarrollado a partir de la aplicación de la tracción a vapor en la navegación y en ese sentido expresan que los legisladores al parecer ignoraron la aplicación de la máquina de vapor a la

navegación.<sup>1.-</sup> Es importante destacar que correspondió a Roberto Fulton<sup>2.-</sup> la aplicación de la máquina de vapor a la navegación.

Opiniones contrarias a esos maritimistas coinciden en afirmar que el origen del remolque es muy remoto. Ya en las Ordenanzas del antiguo Consulado del Mar (1281) bajo el epígrafe “*De Remolcar a otra Nave*” encontramos el artículo 158 que textualmente expresa: “También está obligado el marinero a ir a remolcar otra embarcación para entrar en puerto, si su contra maestre<sup>3.-</sup> se lo manda, salvo sea de enemigos”.

Otro testimonio de la antigüedad del remolque es el caso del buque “*Ark Royal*”, el cual durante los sucesos de la expedición naval española contra Inglaterra, denominada “*La Armada Invencible*”<sup>4.-</sup> resultó averia-

---

1.- En realidad fueron los trabajos del físico francés Dionisio Papin (1647-1712) los que contribuyeron a la invención de la maquina de vapor. Papin también colaboró con el físico y químico inglés Roberto Boyle en el perfeccionamiento de la bomba neumática.

2.- Corresponde a Roberto Fulton (1765-1815), Ingeniero e inventor norteamericano nacido en Little Britain (actualmente Fulton), en el Estado de Pennsylvania el honor de construir el submarino Nautilus y el primer barco práctico de vapor, el Clermont, que en 1807 realizó con éxito el primer viaje por el Río Hudson, navegando de New York a Albany en 32 horas.

3.- Contra maestre. Hombre de mar experimentado y buen conocedor de las faenas típicamente marineras. Ocupa un escalón intermedio entre la marinería y los oficiales.

4.- Nombre con que se designa históricamente la flota enviada por Felipe II, en 1588, para luchar contra la Escuadra inglesa y, eventualmente, desembarcar en las islas británicas. Dos fueron las causas de esta expedición 1º. Las tentativas hechas por Drake y Hawkins para quebrantar el monopolio español del comercio de las Indias Occidentales con expediciones armadas, que incluían la captura de los buques españoles y el saqueo de las estaciones comerciales de España. Drake y Hawkins eran considerados por los españoles como contrabandistas y piratas, y en vano pidieron aquéllos a la reina Isabel que desaprobara y reparara los

do de consideración, el 4 de agosto de 1588, por lo que tuvo que ser remolcado por lanchas a remos, alejándose dificultosamente del encuentro con la Flota de Felipe II.

Finalmente para acentuar más el lejano origen del remolque está el caso de la famosa fragata norteamericana “*Constitución*”, que estuvo a punto de ser capturada por la flota británica, al principio de la guerra de 1812. Atrapada en una calma chicha<sup>5.-</sup>, su capitán hizo bajar los botes y, durante dos (2) días los marineros remaron con vigor y la remolcaron hasta llegar a puerto seguro.

Es de observar que, a medida que las naves adquirieron grandes dimensiones, se hizo necesario contar con otras embarcaciones dotadas de una gran fuerza motriz con la finalidad de que ayudaran a las primeras en las operaciones de entrada y salida de puertos, ensenadas, pasos y canales de navegación.

Por otra parte, desde el punto de vista de la actividad mercantil se encontró indispensable el uso de los remolcadores para mover embarcaciones de gran capacidad de carga denominadas *gabarras*, que no tienen fuerza motriz propia, pero que permiten el transporte de volúmenes de mercancías en condiciones más económicas.

En los tiempos actuales, la actividad del remolque, aparte de ser considerada como un servicio auxiliar de la navegación, representa una industria marítima especializada de mayor rentabilidad y a la cual se le da una manifiesta importancia en el mundo del negocio marítimo.

### CONCEPTO DE REMOLQUE

La expresión *Remolcar* significa arrastrar o tirar una embarcación de otra o de un objeto flotante, por medio de cuerdas, cables o cadenas; ya para salvarla de una situación comprometida o para conducirla por lugar

---

hechos de éstos. 2º La protección y apoyo que había sido dada por los ingleses a los súbditos rebeldes del rey español en los Países Bajos.

5.- Falta absoluta de viento.



de navegación difícil.<sup>6.-</sup>

En el célebre caso de *Stevens vs. White City*, dilucidado por los Tribunales del Almirantazgo de los Estados Unidos en 1932, se dijo que el remolque es un servicio prestado por un buque para mejorar la propulsión o permitir el movimiento de otro buque.<sup>7.-</sup>

El acto de remolcar consiste entonces en el empleo de un buque para facilitar el viaje de otro buque cuando nada más es requerida la aceleración para su marcha.

En el remolque el buque que suministra la fuerza al otro se denomina *remolcador*, el cual es una expresión que comprende un gran cantidad de buques desde buques de pasajeros, buques costeros y buques fluviales. El remolcador es un buque pequeño dotado de motores potentes y el cual es utilizado para ayudar a otros buques a desplazarse en espacios reducidos o a facilitar a dichos buques o a cualquier otro objeto flotante su traslado por los espacios acuáticos.

El *remolcado* es el buque que recibe la fuerza motriz del buque remolcador para facilitar su desplazamiento por los espacios acuáticos. El buque remolcado en ocasiones puede estar tripulado, pero frecuentemente las gabarras carecen a menudo de tripulación.

A manera ilustrativa es imperativo destacar que en el Derecho norteamericano el remolcador que empuja una gabarra es llamado propiamente "*Towboat*" y aquel remolcador que hala una gabarra es denominado "*Tugboat*".

También es indispensable destacar que en materia de remolque es imprescindible la existencia de dos embarcaciones cuya propiedad sea ejercida por dos propietarios diferentes. Si ambas embarcaciones pertenecen al mismo propietario existiría remolque desde el punto de vista

---

6.- CABANELLAS, Guillermo. Diccionario Militar, Aeronáutico, Naval y Terrestre. Tomo IV. Bibliográfica Omeba. Buenos Aires. 1963. Página 275.

7.-SCHOENBAUM, Thomas J. Admiralty and Maritime Law. Second Edition. West Publishing Co. St. Paul, MINN., 1994. Página 675.

técnico, pero no así desde el punto de vista contractual.

De conformidad a lo que se entiende por remolque no podría considerarse como tal la operación de arrastre de una embarcación que se verifica a través de cables o cuerdas desde la costa o la ribera. La operación de llevar una embarcación por la orilla del agua tirando de ella desde la tierra con una cuerda se denomina *sirgar*, en atención a que el cabo que se utiliza en tal operación es denominado *sirga*. La expresión *A la sirga* significa navegar a remolque mediante una sirga que tira la embarcación desde la orilla.

### NATURALEZA JURIDICA DEL REMOLQUE

Así como existen diversas definiciones sobre el remolque, también encontramos que existen numerosos criterios para determinar su naturaleza jurídica ya que los mismos varían según las distintas modalidades que pueda presentar el servicio de remolque.

En el caso del *Remolque Maniobra*, el cual tiene por finalidad facilitar la maniobra de una embarcación para las operaciones de atraque y desatraque en las dársenas de los puertos, el remolque puede calificarse de *Arrendamiento de Servicio* por cuanto el buque remolcador le suministra su tracción o fuerza motriz al buque remolcado, conservando éste la dirección del remolque. Hay algunos maritimistas que encuadran este tipo de remolque dentro *Arrendamiento o Contrato de Obra*.

En el caso del *Remolque Transporte*, el cual tiene por finalidad trasladar una embarcación sin gobierno u objeto flotante desde un punto a otro del espacio acuático, mediante el pago de una determinada suma al buque remolcador, el remolque puede calificarse de *Arrendamiento de Obra* y en este caso el buque remolcador conserva la dirección de la operación. En opinión de otros maritimistas este tipo de remolque pertenece al denominado *Arrendamiento de Servicio*.

Es prudente enfatizar que en ambos arrendamientos se despliega una actividad personal a favor de otro y cambio de una retribución determinada. La frontera de deslinde entre ambos arrendamientos parece radicar en el hecho de que en el arrendamiento de servicio lo principal es el trabajo o actividad del hombre con independencia del resultado. En el arrendamiento de obra se compromete el resultado, sin consideración al trabajo que lo produce.

Sería un arrendamiento de servicio (*Locatio Operarum*), el caso de pago o abono de los honorarios que se le hace al médico o abogado aunque no haya podido evitar un resultado adverso. Un ejemplo de arrendamiento de obra (*Locatio Operis*) sería el caso del sastre al cual no se le paga si no entrega el traje.<sup>8.-</sup>

Es prudente señalar que la opinión de los tratadistas varía cuando se trata de establecer la naturaleza jurídica del contrato de remolque, por cuanto los distintos criterios doctrinarios tratan de encerrarlo dentro de los tipos conocidos en el ordenamiento jurídico. Hay algunos juristas que catalogan el Remolque Maniobra como un arrendamiento de obra y el Remolque Transporte como un arrendamiento de servicios y hay otros que sostienen una posición contraria.

Se puede señalar que el remolque es un contrato *Atípico* o *Innominado*, designándose como tal en Derecho aquel que no se ajusta a ninguno de los tipos establecidos o aquel que combina formas diversas de los existentes regulados, situación que también se conoce como *Contrato Múltiple*. Es decir, que los contratos atípicos o innominados son aquellos que carecen de nombre particular, a diferencia de los nominados que tienen denominación propia.

En el Derecho Romano los contratos innominados entraban en las siguientes categorías:

- *Do ut Des*: Doy para que des.
- *Do ut Facias*: Doy para que hagas.
- *Facio ut Facias*: Hago para que hagas.
- *Facio ut Des*: Hago para que des.

Lo que si se puede afirmar es que el contrato de remolque no sólo es sinalagmático o bilateral al establecer obligaciones para el propietario del buque remolcador y el propietario del buque remolcado, sino que siempre será *Conmutativo*, no aleatorio. Conmutativo por cuanto en este con-

---

8.- CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Tomo I. Octava Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires. República Argentina. Página 217.

trato se aplica por lo general la justicia que regula la igualdad o proporción que debe existir entre las cosas, cuando se dan por otras. Dos contratos son conmutativos cuando el interés pecuniario de las partes está perfectamente determinado, desde el mismo momento de la celebración del contrato, en lo cual se diferencia de los aleatorios, donde las prestaciones no son recíprocas ni determinadas en igualdad y proporción.

## **CLASES DE REMOLQUE**

Según afirman la mayoría de los maritimistas la institución del remolque puede presentar los siguientes tipos: Remolque maniobra, también denominado Servicio de remolque en puerto, Remolque transporte o como contrato, Remolque en el mar y Remolque como auxilio o salvamento.

Analicemos cada uno de estos tipos de remolque.

### **Remolque Maniobra o Servicio de Remolque en Puerto**

En esta especial situación el buque remolcador le suministra su fuerza motriz al buque remolcado, conservando este último la dirección del remolque y la finalidad que con este tipo de remolque se persigue es facilitar las operaciones de atraque y desatraque en las dársenas de los puertos, así como también facilitar las operaciones de carga y descarga de los buques.

### **Remolque Transporte o como Contrato**

La finalidad esencial de este tipo de remolque es trasladar una embarcación sin fuerza motriz, sin gobierno, o cualquier objeto flotante de un punto a otro del espacio acuático por una determinada suma, conservando el buque remolcador la dirección de la operación de remolque.

En esta clase de remolque estamos en presencia, por supuesto, de un acuerdo de voluntades entre dos armadores: el armador del buque remolcador y el armador del buque remolcado. Sin el buque remolcador y remolcado pertenecen a la misma persona, habrá operación de remolque desde el punto de vista técnico pero no podrá haber contrato de transporte.

### **Remolque en el Mar**

El maritimista español *Agustín Vigier de Torres*, estima que el Remolque en el Mar consiste en la asistencia eventualmente prestada en el mar por un buque a otro que lo solicite sin encontrarse en situación de peligro.<sup>9.-</sup>

Aquí observamos que el carácter “*eventual*” distingue este tipo de actividad del denominado remolque transporte o como contrato y la “*ausencia de peligro*”, sin duda alguna que lo diferencia del remolque como auxilio o salvamento.

Los presupuestos que caracterizan al remolque en el mar son los siguientes:

- Que no constituya un auxilio o salvamento.
- Que sea prestado a un buque que lo solicite.
- Que dicho buque esté en el mar.
- Que aun prestado en el mar, no tenga por objeto la entrada del buque remolcado en puerto, con tarifas establecidas, ya que se convertiría en un remolque maniobra.
- Con mayor razón, que el remolque no tenga lugar en puerto, al que no llegan los peligros del mar.<sup>10.-</sup>

Si en las operaciones de remolque concurren las circunstancias de riesgo y peligro se estaría en presencia de una asistencia que podría calificarse de salvamento o de auxilio. Si no concurren las circunstancias de riesgo y peligro, estaríamos en presencia de remolque en el mar.

La indemnización por los gastos, daños y perjuicios sufridos por el buque remolcador a consecuencia del servicio prestado, y el precio justo por tal servicio, son las consecuencias pecuniarias del remolque en el

---

9.- VIGIER DE TORRES, Agustín. Derecho Marítimo. Tercera Edición. Artes Gráficas Gala, S.L. Madrid. 1978. Página 788.

10.- MAYO JAIMEZ, Feliciano. Asistencias Marítimas. Editorial Naval. Madrid. 1980. Página 170.

mar.11.-

### Remolque como Auxilio o Salvamento

En contraposición a lo expuesto en el párrafo dedicado al remolque en el mar, el remolque como auxilio o salvamento se presta en el mar y cuando algún buque está situación de peligro. Esa forma de remolcar es la más común y corriente en materia de auxilio y salvamento marítimo y consiste en la cooperación prestada en el mar por una embarcación a otra que se encuentra en peligro y en situación de perderse, por lo que de acuerdo al derecho humanitario tal ayuda se hace obligatoria en el caso de que se produzca una colisión o se traten de salvar vidas humanas.

Es justo reconocer que a menudo resulta difícil establecer un lindero de diferenciación entre un servicio de remolque y un servicio de salvamento. Así por ejemplo, cuando un remolcador toma a un buque en buen estado, sin problemas, para remolcarlo de un punto a otro del espacio acuático, con el solo propósito de ahorrar tiempo o por consideraciones de conveniencia, dicho servicio evidentemente sería calificado de *Servicio de Remolque*, mientras si el buque está incapacitado y en necesidad de asistencia, para escapar de un riesgo real o posible, el servicio prestado es realmente un *Servicio de Salvamento*, que tendrá una valoración grande o pequeña de acuerdo a las circunstancias bajo las cuales se prestó el servicio.

Por otra parte, es conveniente acotar que un servicio puede comenzar como un remolque y finalizar como un salvamento. Por ejemplo: Un remolcador comienza a remolcar a un buque para trasladarlo de un punto a otro de la superficie del agua por una determinada suma. Es de suponer que el contrato de remolque cubre los incidentes ordinarios de la operación de traslado. Si en el trayecto surge una tempestad de considerable intensidad que puede poner en peligro e incapacitar para la navegación al buque remolcado, el contrato de remolque puede perfectamente ser anulado y el propietario del remolcador puede exigir una recompensa por salvamento, aduciendo que realizó todas las diligencias ex-

---

11.- MAYO JAIMEZ, Feliciano. Obra citada. Página 172.

cepcionales para sustraer al buque remolcado de la peligrosa situación en que se encontraba.

El presente ejemplo decidido por el Tribunal Supremo de España el 30 de noviembre de 1962,<sup>12.-</sup> puede ilustrar aún más la situación bajo examen: encontrándose los buques pesqueros *“Perlón”* y *“Romil”* formando pareja en aguas del Atlántico, el 4 de septiembre de 1960, sufrió el *“Perlón”* la rotura del piñón intermedio de distribución del equipo propulsor y sin posibilidad de reparar la avería con los medios de a bordo, su Capitán comunicó tal acontecimiento al Capitán del *“Romil”*, que era el jefe de la pareja, quien decidió, para evitar mayores perjuicios al armador, dar remolque a la nave averiada hasta el puerto de Vigo, a donde llegó sin novedad el 9 del mismo mes, con buenas condiciones de tiempo y mar al realizar la recogida de cables y durante la travesía, y sin que sobrevinieran riesgos para los buques y las respectivas dotaciones, ni que el remolcador tuviera que prestar servicios excepcionales.

Ahora bien, en Derecho Marítimo la noción de peligro, con mayor o menor intensidad, está implícita en todo supuesto de asistencia o auxilio a buque que sufra accidente de mar, el concepto de salvamento constituye especie muy calificada en cuanto exige que el riesgo de cuyos efectos lesivos pretende librarse a la nave sea, no el *“Potencial y Genérico”* que conlleva la navegación efectuada en condiciones normales, sino el *“Actual y Concreto”* determinado por la concurrencia de circunstancias críticas e insólitas que pongan el buque en trance de perderse o de sufrir graves daños; de suerte que entre la asistencia y el salvamento existe en realidad solamente diferencias de grado y de momento, ya que la asistencia procura evitar la producción de un siniestro previsible, mientras que el salvamento tiende a eliminar o reducir las consecuencias catastróficas de un siniestro ya producido. De tal manera que para que nazca la figura del salvamento, es indispensable que haya una situación amenazadora matizada por factores que acusen inminente peligro por concurrir circunstancias extraordinarias que lo acentúan.

Por consiguiente, los actos en que se concretó el auxilio prestado por el pesquero *“Romil”* a su compañero de pareja *“Perlón”* cuando éste

---

12.- VIDAL SOLÁ, Arturo. Jurisprudencia Comercial Marítima. Librería Bosch. Barcelona. España. 1963. Páginas 362, 363 y 364.

quedó inmovilizado a consecuencia de la avería en su equipo propulsor, no merecen ser calificados como salvamento, toda vez que el remolque desde la posición geográfica en que se encontraba hasta el puerto de refugio fue acordado por el Capitán jefe de la pareja para evitar mayores perjuicios al armador de ambos buques. Y la maniobra de recogida de cables y toda la travesía se efectuó con buen tiempo y mar, sin riesgos de ninguna clase para los buques ni sus tripulaciones, por lo tanto no puede reconocerse al buque remolcador derecho a la percepción del premio que el mismo concede cuando se obtiene un resultado positivo.

Es menester enfatizar con relación al caso *in comento* que el simple remolque o remolque de auxilio se halla previsto en el artículo 4º del Convenio de Bruselas del 23 de septiembre de 1910, que establece que el remolcador no tendrá derecho a una remuneración por auxilio o salvamento del buque que remolque o de la carga, a menos que haya prestados servicios excepcionales que no puedan considerarse comprendidos en el contrato, circunstancia que no se da en el caso del pleito.

El Convenio de Asistencia y Salvamento aprobada en la Conferencia de Londres en abril de 1989, que trata de “*Servicios Prestados en virtud de Contratos Existentes*” establece: “No nace obligación de pago alguno en virtud de lo dispuesto en el presente Convenio, a menos que los servicios prestados excedan de lo que razonablemente quepa considerar como el debido cumplimiento de un contrato celebrado con anterioridad a la aparición del peligro”.<sup>13.-</sup>

### OBLIGACIONES EN EL REMOLQUE

Como se ha expresado anteriormente el *Contrato de Remolque* no solamente es un contrato conmutativo por cuanto el interés pecuniario de las partes está perfectamente determinado, desde el mismo momento de la celebración del contrato, sino también que también tiene carácter sinalagmático o bilateral en el sentido de que producen obligaciones a cargo de ambas partes contratantes y además es un contrato “*Sinalagmático Perfecto*”, por cuanto las partes están obligadas desde que se forma el

---

<sup>13.-</sup> Artículo 17 de la Convención de Asistencia y Salvamento. Londres 1989.



contrato de remolque.

De lo expuesto fácilmente puede advertirse que en el contrato de remolque hay obligaciones para el propietario del buque remolcador y obligaciones para el propietario del buque remolcado. Vamos a estudiar ambas clases de obligaciones:

### **Obligaciones del Propietario del Buque Remolcador**

El Propietario del buque remolcador tiene las siguientes obligaciones:

- Suministrar un buque en estado de navegabilidad, equipado y tripulado convenientemente y apto por su potencia y maniobrabilidad para el cumplimiento del servicio para el cual ha sido contratado.<sup>14.-</sup>
- Efectuar la operación de remolque con la diligencia y pericia necesaria. Aquí la diligencia exigida es la de un buen padre de familia (*BonusPaterFamiliae*).
- El remolque debe llevarse a cabo en el lugar y fecha estipulada.
- La dirección de la operación de remolque y de la navegación en el remolque maniobra, debe corresponder al buque remolcado.
- La dirección de la operación de remolque y de la navegación en el remolque transporte, debe corresponder al buque remolcador.
- La dirección de la operación de remolque y de la navegación en el remolque en el mar, debe corresponder al buque remolcador, por nadie mejor que el Capitán del buque remolcador puede decidir la longitud del remolque y la conveniencia de acortarlo, alargarlo o reforzarlo. En cuanto a la dirección de la navegación el Capitán del remolcador es el que puede determinar la ruta más favorable para el éxito del remolque, como en lo concerniente a las maniobras que tenga que realizar con respecto al tren de remolque o ante circunstancias inapropiadas que exigen una actuación rápida

---

14.- GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Ediciones Depalma. Buenos Aires. República Argentina. 1966. Página 272.

y segura. **15.-**

- La dirección de la operación de remolque y de la navegación en el remolque como auxilio o salvamento, debe recaer sobre el armador del buque remolcador por las consideraciones señaladas anteriormente.
- Cuando el remolque transporte tiene lugar en los espacios acuáticos como auxilio o salvamento, el servicio deberá efectuarse en la forma, condiciones y plazo acordados con el debido esmero y prontitud.
- Cuando el remolque transporte tiene lugar en los espacios acuáticos como auxilio o salvamento el servicio debe realizarse por la ruta convenida y no podrá el armador del buque remolcador variar de ruta, a no ser por causa de fuerza mayor. Si no se estipuló la ruta a seguir deberá seguir la habitual o más corta y segura.
- Cuando el remolque tiene lugar en los espacios acuáticos como auxilio o salvamento el remolcador debe proveer los cabos o cables del remolque. La misma obligación la tiene cuando el remolque se realiza en condiciones ordinarias.
- El propietario del buque remolcador debe suministrarle al buque remolcado la fuerza motriz necesaria para su desplazamiento por la superficie del agua y debe tener a bordo el combustible necesario para realizar la operación salvo pacto en contrario. **16.-**
- Cuando el remolque se realice en los espacios acuáticos como auxilio o salvamento, el propietario del buque remolcador debe actuar con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.

### **Obligaciones del Propietario del Buque Remolcado**

---

**15.-** MAYO JAIMEZ, Feliciano. Obra citada. Páginas 165 y 166.

**16.-** BLAS SIMONE, Osvaldo. Compendio de Derecho de la Navegación. Ediciones Depalma. Buenos Aires. República Argentina. 1987. Página 290.

Las obligaciones del propietario del buque remolcado son las siguientes:

- Al propietario del buque remolcado en el remolque transporte, en el remolque maniobra, en el remolque en el mar y como auxilio o salvamento le corresponde pagar al remolcador la retribución o precio por el servicio y demás gastos e indemnizaciones acordadas. La retribución o precio es denominado “*Flete*”, aunque en el remolque maniobra se llama “*Tarifa*” y está estipulado en las resoluciones y decretos de las autoridades administrativas del área marítima.
- El propietario del buque remolcado debe colocar dicho buque a disposición del Capitán del buque remolcador en el espacio y tiempo convenido para el inicio del remolque.
- En el remolque se verifica en los espacios acuáticos como auxilio o salvamento, el propietario del buque remolcado debe cumplir las órdenes que con relación a la operación le comunique el propietario del buque remolcador.
- En el remolque maniobra el propietario del buque remolcado debe emitir con claridad y precisión las órdenes correspondientes al buque remolcador.
- Cuando el remolque se verifica en los espacios acuáticos como auxilio o salvamento; el buque remolcado debe colaborar con el remolcador mientras se desarrollen las operaciones de salvamento.
- Cuando el remolque se verifica en los espacios acuáticos como auxilio o salvamento; el buque remolcado debe actuar con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.

En consideración al sistema de libertad contractual existente tanto el propietario del buque remolcador como el del buque remolcado, podrán establecer los acuerdos y cláusulas que consideren más convenientes a sus intereses.

## RESPONSABILIDAD EN EL REMOLQUE

Se entiende por “*Responsabilidad*” la deuda, obligación de reparar y

satisfacer, por sí o por otro, a consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal. Es el cargo u obligación moral que resulta para uno del posible yerro en cosa o asunto determinado.<sup>17.-</sup>

Las operaciones de remolque frecuentemente dan lugar a dos tipos de responsabilidades: la *Contractual* y la *Extracontractual*.

Analicemos estos dos tipos de responsabilidades.

### **Responsabilidad Civil Contractual en el Remolque**

La responsabilidad contractual dimana de la obligación de reparar un daño proveniente del incumplimiento de una obligación derivada de un contrato. En este caso, la expresión contrato está empleada de un modo genérico que comprende no sólo el contrato en sí mismo, sino también todo acto convencional mediante el cual un sujeto de derecho asume una obligación.

La responsabilidad contractual tiene lugar en el remolque cuando las partes; propietario del buque remolcador y propietario del buque remolcado, violan las disposiciones que ellos mismos han establecido. Tal situación puede darse cuando tanto el propietario del buque remolcado como el propietario del buque remolcador incumplen las obligaciones derivadas del remolque.

El incumplimiento en materia de remolque pueden traducirse en acciones, omisiones o hechos indebidos imputables a las partes envueltas en la relación contractual del remolque.

### **Responsabilidad Civil Extracontractual en el Remolque**

La responsabilidad extracontractual acontece cuando el agente causa un daño a la víctima por el incumplimiento culposo de una conducta u obligación que no proviene de contrato o convención preexistente.

Dentro de la responsabilidad extracontractual se puede distinguir: la responsabilidad legal y la responsabilidad delictual.

---

<sup>17.-</sup> ENCICLOPEDIA JURIDICA OPUS. Tomo VII. Ediciones Libra CA. Caracas – Venezuela. 1995. Página 395.

- La *Responsabilidad Legal* es la obligación de reparar un daño proveniente del incumplimiento culposo de una obligación derivada de la ley. Por ejemplo las obligaciones que el legislador señala que debe cumplir todo sujeto de derecho; como las obligaciones derivadas de un pago de lo indebido, de una gestión de negocios, etc.
- La *Responsabilidad Delictual* es la obligación de reparar un daño proveniente del incumplimiento culposo de una conducta o deber jurídico preexistente. Esta responsabilidad acontece cuando el agente causa un daño a la víctima mediante la comisión de un hecho ilícito. Estos hechos ilícitos no son delitos por haberse producido sin intencionalidad.<sup>18.-</sup>

La responsabilidad extracontractual es la exigible por culpa de terceros, cuando media dolo o culpa y aun por declaración legal sin acto ilícito ni negligencia del declarado responsable.<sup>19.-</sup>

En la operación de remolque pueden suscitarse ciertos hechos que producen daños a buques, objetos flotantes o instalaciones portuarias o cualquier otro tipo de infraestructura marítima que genera responsabilidad para el buque que la origina.

En materia de responsabilidad extracontractual en el remolque es de rigor analizar las siguientes situaciones:

#### Caso del Remolque Maniobra o como Servicio de Puerto

Como ya se señaló este tipo de remolque tiene como propósito la prestación de la fuerza motriz de un buque a otro para ayudar a este último en las operaciones de atraque y desatraque en las dársenas de los puertos. En este caso, como es el buque remolcado es el que ejerce la dirección del remolque, es la *mente dominante*, su capitán será responsable de los eventuales daños y perjuicios que cause a terceros.

En los casos de remolque maniobra la responsabilidad puede originarse por el choque entre remolcador y remolcado, o por el choque de

---

18.- BLAS SIMONE, Osvaldo. Obra citada. Página 291.

19.- CABANELLAS, Guillermo. Tomo III. Obra citada. Página 578.

uno de ellos o de ambos contra otro buque o contra un muelle, una boya o cualquier dispositivo flotante.

En el remolque maniobra los daños y perjuicios que el buque remolcador pueda causarle al buque remolcado durante la operación de remolque, evidentemente configuran un incumplimiento del contrato desde el instante que el buque remolcador no realiza, de adecuada manera, el trabajo a que se ha obligado; pero como el propietario del buque remolcador no ha recibido al buque remolcado bajo su guarda y custodia – como acontece en el caso del remolque transporte – no puede aplicarse la presunción que descansa sobre todo transportista y que lo obliga a probar que los daños y perjuicios de la cosa transportada no se deben a su culpa.<sup>20.-</sup>

#### Caso del Remolque Transporte

Este supuesto se da cuando el propietario del buque remolcador se obliga con el propietario del buque remolcado, mediante una determinada retribución a trasladarlo de un lugar a otro de la superficie del agua. En este caso como la *mente dominante* la ejerce el propietario del buque remolcador por cuanto tiene la dirección de la operación de remolque y de la navegación, su capitán será responsable de los eventuales daños que cause a terceros. Esta situación puede presentarse cuando el remolque se realiza en los espacios acuáticos como auxilio o salvamento.

En el caso bajo examen el capitán del buque remolcador es el director de la aventura marítima y por consiguiente su responsabilidad es la que pesa sobre todo transportista. En el puerto de destino debe entregar el buque en las mismas condiciones en que le fue entregado, respondiendo de los daños que sufra o de los que cause a terceros, a menos que se compruebe fuerza mayor o vicio propio o culpa del remolcado.<sup>21.-</sup>

#### Caso de la Unidad del Tren de Remolque

---

**20.-** PEREZ MONTERO, Silvia M y Graciela. Derecho Marítimo. Ediciones Jurídicas AMALIO M. FERNANDEZ. Montevideo. Uruguay. 1976. Página 516.

**21.-** PEREZ MONTERO Silvia M y Graciela. Obra citada. Página 518.

Este caso tiene lugar cuando se trata de gabarras que no tienen propulsión propia y son impulsadas o haladas por un remolcador.

En la situación bajo examen, según el maritimista francés *George Ripert* se forma un tren de remolque. En este supuesto es el buque remolcador el que tiene la dirección de la operación de remolque, aun cuando las gabarras tengan cierta dirección y también personal a bordo. Esta faceta se parece mucho aun contrato de transporte. El buque remolcado toma a su cargo las gabarras que no tienen propulsión propia, y deben ser trasladada a su destino.<sup>22.-</sup>

Es de precisar que en esta situación, todo el tren de remolque es considerado una sola embarcación a los efectos de los reclamos que puedan hacer terceras personas, y por supuesto, aquí se responsabiliza a todos los armadores frente a los terceros perjudicados, aunque haya sido un solo buque el causante de los daños.

El maritimista uruguayo *Rodolfo Mezzera Alvarez*<sup>23.-</sup> al comentar este caso considera que no es aceptable la tesis de la “*Unidad del Tren de Remolque*” que postula una responsabilidad solidaria de remolcador y remolcado frente a los terceros; esa solidaridad, según el tratadista, no surge de la ley, a menos cuando se demuestre que remolcador y remolcado incurrieron en una ilicitud que reviste los caracteres de un delito civil. Finaliza apuntando *Mezzera Alvarez* que la acción del tercero damnificado deberá disciplinarse por los principios generales de la responsabilidad aquilina, no modificados, en el caso de remolque, por ningún precepto de carácter especial.

En su obra “*El Remolque*” el maritimista *Luis Melo*, estudiando la posibilidad de la responsabilidad de los propietarios del remolcador y el buque remolcado, respectivamente, por una colisión entre el remolcador y el remolcado y un tercer buque, por culpa del remolcado, que los propie-

---

22.- RIPERT, Georges. Compendio de Derecho Marítimo. Tipográfica Editora Argentina. Buenos Aires. 1954. Páginas 301 y 302.

23.- MEZZERA ALVAREZ, Rodolfo. Curso de Derecho Marítimo. Tercera Edición Revisada. Editorial Medina. Montevideo. Uruguay. Páginas 327 y 328.

tarios del buque remolcado son responsables y no los dueños del buque remolcador, no correspondiendo considerar, en el caso, que constituyen uno y otro buque, un solo navío.<sup>24.-</sup>

#### Por la dependencia del Remolcador

El jurista argentino *Oswaldo Blas Simone* habla de este tipo de responsabilidad al considerar que la prestación de la fuerza motriz del remolcador al remolcado constituye un arrendamiento de servicio (*Locatio Operarum*) y señala que aquellos que participan de esta suposición completan su razonamiento señalando que el buque remolcador al facilitar su tracción depende del buque remolcado. En esta situación el propietario del buque remolcado asume la total responsabilidad del remolque en cuestión. Esta solución – afirma *Blas Simone* – es la que se estipula en las condiciones que las empresas de remolque pretenden imponer bajo el principio de que el remolcador es el sirviente del remolcado (*thetugistheservant of thetow*).<sup>25.-</sup>

### EL REMOLQUE COMO AVERIA GRUESA

Existe un acto de *Avería Gruesa* cuando, y solamente cuando, se ha hecho o incurrido, intencionada y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una expedición marítima común.<sup>26.-</sup>

Los sacrificios y gastos de avería gruesa serán soportados por los diferentes intereses contribuyentes.

Hay ocasiones en las cuales el remolque llega a adquirir la categoría de avería gruesa.

En efecto la Regla alfabética “F” de las Reglas de York – Amberes,

---

24.- MELO, Luis. Citado por PEREZ MONTERO, Silvia M y Graciela. Obra citada. Página 518.

25.- BLAS SIMONE, Oswaldo. Obra citada. Página 292.

26.- REGLAS YORK – AMBERES, 1994. Regla alfabética “A”.



1994 expresan textualmente:

Cualquier gasto *adicional* en que se haya incurrido, en sustitución de otro que hubiera sido admisible en Avería Gruesa, será considerado Avería Gruesa y admitido como tal, sin tener en cuenta la economía que hubiera podido producirse en beneficio de otros intereses, pero solamente hasta el importe del gasto de Avería Gruesa así evitado.

Es de indicar que el remolque puede también revestir el carácter de Avería Gruesa, cuando se realiza en sustitución de otros gastos que de haberse efectuado, habrían sido considerados Avería Gruesa.

La expresión "*Gastos Sustitutos*" (Substitute Expenses) cubre los gastos en que se ha incurrido, en vez de otros gastos que hubieran sido considerados como avería gruesa.

Veamos el siguiente caso ilustrativo que nos presenta el maritimista holandés J. Bes:<sup>27</sup> -

En el caso de que un buque tenga que entrar en dique seco en un puerto de refugio, el Capitán puede tener la elección entre descargar las mercancías antes de entrar el buque en dique seco y mantener el cargamento a bordo, asumiendo, desde luego, que la compañía del dique de su aprobación y que no hay objeciones de parte del buque. El último procedimiento (*mantener la carga a bordo*) significa un ahorro de los gastos de descarga, almacenaje y vuelta a cargar; pero los gastos de entrada en dique serán mayores. Si el entrar en dique con el cargamento a bordo, bajo los términos del conocimiento de embarque, los Armadores tienen la libertad para entrar en dique con el cargamento a bordo, es más ventajoso, es razonable el que los gastos extraordinarios de la entrada en dique sean considerados como avería gruesa en vez de los gastos que han sido evitados al eliminar la descarga, el almacenaje y volver a cargar.

No es necesario decir que esos "*Gastos Sustitutos*" no deben exceder

---

<sup>27</sup>- BES, J. Fletamentos y Términos de Embarque. Séptima Edición. Gráficas de Diego. Asociación de Navieros Españoles. Madrid. Madrid. 1982. Página. 221.

de los gastos que han sido evitados.

Por su parte Regla numérica X (10), segundo párrafo del aparte “a”, Reglas de York y Amberes de 1994, que tratan lo concerniente a los “*Gastos en Puerto de Refugio, etc.*” establece lo siguiente:

Cuando un buque se encuentra en un puerto o lugar de refugio y haya de ser trasladado necesariamente a otro puerto o lugar porque las reparaciones no pueden efectuarse en el primero, las estipulaciones de esta Regla serán de aplicación al segundo puerto o lugar, como si se trataran del puerto o lugar de refugio y el costo de tal traslado incluyendo reparaciones temporales y *remolque* será admitido como Avería Gruesa. Las estipulaciones de la Regla XI se aplicarán a la prolongación del viaje producida por aquel traslado.

### **DIFERENCIAS DEL REMOLQUE CON LA ASISTENCIA**

El remolque es un contrato común y corriente que como se explicó anteriormente puede adoptar varias formas, entre ellas las siguientes:

#### **Remolque como Contrato de Transporte**

Algunos maritimistas consideran que este tipo de remolque constituye un arrendamiento de obra (*Locatio Operis*) y no es más que la convención o acuerdo de voluntades por medio de la cual el armador del buque remolcador, se obliga, mediante el pago de un precio, a trasladar al buque remolcado de un lugar a otro del espacio acuático.

#### **Remolque Maniobra o como Servicio de Puerto**

Algunos maritimistas consideran que este tipo de remolque constituye un arrendamiento de servicio (*Locatio Operarum*) y se verifica cuando el propietario del buque remolcador se limita a suministrar su fuerza motriz al buque remolcado que le satisface una tarifa determinada, con la finalidad de facilitarle a este último las operaciones de atraque y desatraque en las dársenas de los puertos.

Se observa que en los casos anteriormente señalados existe una convención y un contrato común y corriente. En cambio cuando la operación de remolque se efectúa en circunstancias extraordinarias se está

ante la figura marítima de la asistencia. Es la situación que se plantea cuando se remolca a un buque que ha perdido la propela.

En el viejo Convenio para la unificación de ciertas Reglas en materia de Auxilio y de Salvamento Marítimo, Bruselas, 23 de septiembre de 1910, se estipulaba lo siguiente:<sup>28.-</sup> “El remolcador no tendrá derecho a una remuneración por auxilio o salvamento del buque por él remolcado, o de su cargamento, sino cuando haya prestado servicios excepcionales, que no puedan ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque”.

En la Convención de Asistencia y Salvamento aprobada en Londres en 1982, en el epígrafe correspondiente a “*Servicios Prestados en virtud de Contratos Existentes*”, se estipula lo siguiente:<sup>29.-</sup> “No nace obligación de pago alguno en virtud de lo dispuesto en el presente Convenio a menos que los servicios prestados excedan de lo que razonablemente quepa considerar como el debido cumplimiento de un contrato celebrado con anterioridad a la aparición del peligro”.

## EL REMOLQUE COMO CONTRATO DE FLETAMENTO

Antes de entrar a considerar el presente título, conviene señalar que habitualmente el armador del buque y el propietario de la carga transportada son sujetos distintos. Por tal motivo, el transporte marítimo debe hacerse bajo los términos de un compromiso suscrito entre ambas partes. En razón de este compromiso, el armador del buque se obliga a transportar determinadas mercancías por el espacio acuático o a suministrar los servicios de un buque para efectuar el transporte. Este acuerdo de transporte, que en nuestros tiempos admite diversas formas, se conoce como “*Contrato de Fletamento*” y el instrumento donde figuran sus cláusulas se conoce como “*Póliza de Fletamento o Charter Party*”.

El Contrato de Fletamento es, entonces, el contrato de arrendamiento de un buque cualquiera, para el transporte de mercancías o personas.

---

<sup>28.-</sup> Convenio para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Auxilio y de Salvamento Marítimo. Artículo 4.

<sup>29.-</sup> Convención de Asistencia y Salvamento. Londres. 1989. Artículo 17.

Se entiende por *Fletante*, el que da, y por *Fletador*, el que toma el buque en arrendamiento.

El remolque es definido como el servicio suministrado por un buque para ayudar en la propulsión o para facilitar el movimiento de otro buque.

Un ejemplo ilustrativo sería: el empleo de un remolcador para remolcar una gabarra con cargamento a bordo, de un punto a otro de la superficie del agua.

Sin embargo, es necesario advertir que cuando el remolcador y la gabarra pertenecen a la misma persona o cuando remolcador y gabarra son fletados bajo la figura de un *Contrato a Casco Desnudo* (BareBoat Charter Party), y son utilizados mediante contrato, para transportar carga de un lugar a otro, estamos en presencia de un contrato de fletamento y no de remolque.<sup>30.-</sup>

Esta diferencia – señala el Profesor *Thomas J. Schoenbaum*<sup>31.-</sup> - entre contrato de remolque y contrato de fletamento fue establecida por la Suprema Corte de los Estados Unidos en el caso "*Sacramento Navigation vs. Salz*", sentenciado en 1927. El caso en referencia tenía que ver con el transporte de una carga de cebada en una gabarra que pertenecía a una compañía, la cual a su vez era propietaria y operaba el remolcador que le daba propulsión a la gabarra. La controversia planteada ante la Suprema Corte de los Estados Unidos radicaba en que si el contrato debió interpretarse como un contrato de remolque o como un contrato de fletamento. La Suprema Corte de los Estados Unidos dictaminó de la siguiente manera:

En el presente caso, en el cual estaba involucrado un servicio de remolque, el contrato celebrado con el demandado no era precisamente para remolcar un buque sino para transportar mercancías y sencillamente el acuerdo entre las partes configuraba un contrato de fletamento.

---

**30.-** PARKS, Alex L. *Law of Tug, Tow and Pilotage*. Cornell Maritime Press, INC. Maryland. 1971. Página 22.

**31.-** SCHOENBAUM, Thomas J. *Obra citada*. Páginas 675 y 676.

El conocimiento de embarque expresaba que la mercancía fue embarcada a bordo de la gabarra con el propósito de ser transportada de un lugar a otro de la superficie del agua y la gabarra por sí sola no podía realizar esta operación por cuanto carecía de medios de propulsión. En el contrato realmente se estipulaba que el transporte sería efectuado mediante la combinación de la gabarra con un buque que tuviese fuerza motriz suficiente para poder ponerla en movimiento. (Subrayado propio).

La línea de demarcación entre remolque y fletamento fue establecida posteriormente en el caso *Mississippi Valley Barge Line vs. T.L. James & Co. (1957)*.<sup>32.-</sup> En este caso, la compañía de remolque convino en remolcar la gabarra del contratista cargada de equipos, para trasladarla de New Orleans a Cheatham Dam, Tennessee, por un determinado precio y retornarla vacía sin costo alguno. La compañía de remolque sostuvo que el contrato era de fletamento y no de remolque y que dicha empresa podía aprovecharse de los beneficios de la denominada Harter Act.

Es prudente expresar que si el propósito dominante del contrato es transportar mercancía y el obligado conviene en proporcionar todas las facilidades, incluyendo gabarra y remolcador /sean propiedad o no del obligado), el contrato es de fletamento. Sin embargo, cuando el convenio se traduce en el traslado de una gabarra que posee o fleta una de las partes, el contrato es de remolque.

La Suprema Corte de los Estados Unidos citando el caso de *Sacramento Navigation vs. Salz (1927)*, mantuvo que el contrato era de remolque ya que la compañía de remolque no poseía ni había fletado la gabarra.

Ahora bien, cuando una gabarra es fletada a casco desnudo a la compañía de remolque, la compañía en referencia funge, para propósitos prácticos, como un verdadero propietario de dicho instrumento de navegación.

El maritimista mexicano *Raúl Cervantes Ahumada* esgrime como ejemplo de remolque fletamento el caso típico del tren de gabarras y en

---

32.- PARKS, Alex L. Obra citada. Página 23.

él distingue dos situaciones:

a) Remolcador y gabarra pertenecen al mismo armador. En este caso, naturalmente, no habrá contrato de remolque sino actividad remolcadora, y si se transportan mercancías de terceros, se tratará de un contrato de fletamento en que esos terceros tendrán la condición de cargadores o fletantes.

b) Remolcador pertenece a un naviero y la gabarra remolcada a otro naviero. En esta situación habrá contrato de remolque entre el propietario del remolcador y el de las gabarras y si se transportan mercancías de terceros, habrá contrato de fletamento entre esos terceros y el naviero que explote la gabarra.

### **RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE REMOLQUE**

En general bajo los contratos de remolque la responsabilidad del propietario del buque remolcador depende si éste es culpable de negligencia. Si el buque remolcador es culpable de negligencia, su responsabilidad no es solamente para con el propietario del buque remolcado sino también para con el propietario de la mercancía que se encuentra a bordo de este último, el cual puede reclamar, en caso de una colisión entre el buque remolcador y otro buque, la debida indemnización tanto del buque remolcador como del otro buque involucrado en la colisión, o de ambos buques. La falta del buque remolcador no es imputable a la carga inocente.

### **RESPONSABILIDAD EN EL REMOLQUE BAJO CONTRATO DE FLETAMENTO**

Generalmente hablando, ante la ausencia de algún estatuto legal, el transportista común de mercancías por agua es absolutamente responsable por el arribo del cargamento en buenas condiciones a menos que su falta hubiese sido causada caso fortuito o fuerza mayor, o por causa de enemigos públicos o por falta del propietario de las mercancías.

### **LA GARANTIA DEL SERVICIO APROPIADO EN EL REMOLQUE (*WARRANTY OF WORKMANLIKE SERVICE*)**

Antes de explicar el tema de la Garantía del Servicio Apropiado en el remolque, es necesario realizar ciertas consideraciones sobre el término

“Garantía”.

Garantía en sentido lato y en ciertos contratos, es sinónima de obligación y responsabilidad. Ejemplo: Garantía del asegurador, garantía del transportista.<sup>33.-</sup>

Se entiende por “Garantía” la seguridad que se ofrece para el cumplimiento de una obligación. La garantía puede ser expresa o implícita. Una garantía es aquella que se especifica en un documento. Una garantía implícita es la que sin aparecer en el documento o contrato, se sobreentiende.

La “Garantía del Servicio Apropiado” en materia de remolque es una obligación implícita en el contrato, mediante la cual el propietario del buque remolcador debe remolcar adecuadamente y de manera segura, sin poner en peligro al objeto remolcado o al buque al cual le está proporcionando el servicio.

En la naturaleza misma del contrato de remolque está implícita la “Garantía del Servicio Apropiado”, por consiguiente el buque remolcador debe ser competente e idóneo y debe proporcionar una travesía o traslado seguro al buque que está remolcando. Además está implícito en el contrato de remolque que el servicio debe ser prestado por un personal competente y experimentado.

Competencia y seguridad para remolcar son elementos ineludibles ínsitos en la ejecución del servicio de remolque. Esta obligación no es *cuasi* contractual, sino que constituye una garantía igual a la que da el industrial sobre las bondades y solidez de los productos que manufactura y ofrece al público.

Esta garantía ha sido invocada en innumerables casos con la finalidad de que el propietario del buque remolcado pueda, en determinados casos, recobrar daños y perjuicios del propietario del buque remolcador.

Cuando un contrato de remolque se perfecciona entre las partes, dicho contrato es realizado con la mayor buena fe. El propietario del buque remolcador espera que la operación de remolque se ejecute sin ninguna

---

**33.-** CAPITANT, Henri. Vocabulario Jurídico. Ediciones Depalma. Buenos Aires. 1972. Página 292.

dificultad, ya que su remolcado está en unas manos competentes y responsables, mientras que el propietario del buque remolcado espera que la operación sea debidamente ejecutada, dado que cualquier daño o perjuicio podría afectar los intereses que tiene en la aventura marítima.

En la industria del remolque, en algunas oportunidades, las operaciones marítimas no son ejecutadas como las partes se lo han propuesto, por cuanto circunstancias inesperadas determinan la imposibilidad de ejecutar el contrato de remolque. Esas circunstancias pueden ser debidas a un mal tiempo o incluso a la captura del buque remolcador por un tercero reclamante y por supuesto, ante tales hechos, la doctrina del “*Servicio Apropriado*”, en concepto absoluto, no debería ser aplicada a todas las situaciones.

Fue en el año de 1956 cuando la doctrina del “*Servicio Apropriado*” se aplicó por primera vez. En esa época la Suprema Corte de los Estados Unidos en el caso “*Ryan vs. Pan Atlantic Corp*”, mediante razonada sentencia, permitió a un naviero obtener una indemnización de un estibador cuya negligencia había creado una situación de innavegabilidad a bordo del buque.<sup>34.-</sup>

Esta garantía implícita representa un intento de mitigar la regla según la cual se consideraba al propietario del buque estrictamente responsable con respecto al estibador lesionado, como consecuencia de la falta de navegabilidad del buque. Esta situación se hizo más palpable cuando la negligencia del empleador del estibador y no del propietario del buque fue la causa que originó la condición de innavegabilidad del buque.

La teoría de crear una *Garantía de Servicio Apropriado* ejecutado por los estibadores, se deriva de la mejor posición en que se encuentran los estibadores para evitar accidentes, ya que la empresa que los agrupa tiene a su cargo la selección del personal y el control de los equipos.<sup>35.-</sup>

En el caso *Ryan Stevedoring v. Pan Atlantic SS CORP*, los hechos fueron los siguientes:

---

34.- SCHOENBAUM, Thomas. Obra citada. Páginas 684 y 685.

35.- CASENOTE LEGAL ADMIRALTY. Casenote Publishing CO. INC. California. 1976. Página 93.



*Pan Atlantic* fletó y operó un buque en el tráfico costanero y contrató con *RyanStevedoring* los servicios de estiba. *Ryancargó* el buque de *Pan AtlanticCorp* con pulpa de madera en Georgetown, Carolina del Sur. *Frank Palazzolo*, un empleado de *RyanStevedoring*, fue lesionado descargando el buque en New York, cuando un rollo de pulpa de madera que había sido impropriamente estibado se desprendió repentinamente del buque.

En el caso bajo estudio, la Suprema Corte de los Estados Unidos decidió que:

a) La compañía de estibadores (*RyanStevedoring*) era exclusivamente responsable por las lesiones sufridas por uno de sus dependientes, pero no se podía excluir al patrono de indemnizar a un tercero (*Pan Atlantic*) que había contratado con dicha compañía el servicio de estiba, cuando la causa de la lesión sufrida por ese dependiente dimanó del incumplimiento de un contrato entre la compañía de estibadores y el tercero.

b) Hay una garantía implícita en el contrato de estiba mediante la cual el estibador debe indemnizar al naviero por los daños derivados de una estiba defectuosa.

### CLAUSULAS DE EXONERACION EN LOS CONTRATOS DE REMOLQUE

El asunto referente a las cláusulas de exoneración de culpa en los contratos de remolque se presentó en el sonado caso de *Bisso v. InlandWaterwaysCorp*, en el cual la cuestión que dilucidó la Suprema Corte de los Estados Unidos en 1955, fue si una cláusula inserta en un contrato de remolque relevando al remolcador de su propia negligencia era válida o no.

Veamos el caso en referencia.<sup>36</sup>.

- Naturaleza del caso: apelación contra una decisión que sostenía la validez de una cláusula que exceptuaba de responsabilidad por negligencia.

---

36.- CASENOTE LEGAL ADMIRALTY. Obra citada. Página 146.

- Sumario de los hechos: la barcaza *Bisso* mientras era remolcada por el remolcador *Cairo* y bajo el completo control de este último, colidió con un muelle y se hundió. En el contrato de remolque existía una cláusula que exceptuaba al propietario del remolcador de responsabilidad por negligencia.
- Regla concisa de ley: una cláusula en un contrato de remolque, que exceptúe al propietario del remolcador de responsabilidad por su propia negligencia, es nula y contraria al orden público.
- Los hechos: la barcaza "*Bisso*" colidió con un muelle y se hundió mientras era remolcada por el remolcador "*Cairo*" y mientras estaba bajo el completo control de este último. La causa del accidente no fue otra que el negligente remolque realizado por el remolcador "*Cairo*". Entre el propietario del remolcador y del remolcado existía un contrato que contenía dos (2) cláusulas relevantes: La primera cláusula establecía que la operación de remolque sería al solo riesgo de la barcaza y la segunda cláusula estipulaba que el Capitán, la tripulación y los empleados del remolcador "*Cairo*", se convertirían, en el ejecución del servicio de remolque, en subordinados de la barcaza "*Bisso*". La Corte de Apelaciones interpretó las dos (2) cláusulas como exculporias de responsabilidad del propietario del remolcador "*Cairo*" y mantuvo a ambas válidas.
- Controversia: ¿es válida en un contrato de remolque, una cláusula que exceptúa al propietario del remolcador de responsabilidad por su propia negligencia?.
- Opinión y Decisión: no es válida, según la opinión de la Suprema Corte de los Estados Unidos. Una cláusula relevando de responsabilidad al propietario de un remolcador por su propia negligencia, es nula y contraria al orden público.

Por orden público se entiende en el Derecho Público y Privado, el conjunto de instituciones y reglas destinadas a mantener en un país el buen funcionamiento de los servicios públicos, la seguridad y la movilidad de las relaciones entre particulares, y cuya aplicación en las convenciones no puede ser en principio excluida por los contratos.

Declarar nulas tales cláusulas en los contratos de remolque, es una aplicación particular de una norma general establecida hace ya tiempo por las Cortes y Legislaturas para impedir la observancia forzosa de las

cláusulas relevando de responsabilidad por negligencia en varias relaciones, tales como las relaciones entre patronos y empleados y depositantes y depositarios.

Dos razones principales existen para considerar inválidas tales cláusulas: La primera es condenar la negligencia y hacer pagar al causante de un siniestro por los daños producidos y la segunda es proteger a aquellos que están en la necesidad de obtener bienes y servicios de ser engañados por otros que están en una situación ventajosa a través de un contrato determinado. La segunda cláusula, es decir, aquella que establecía que los empleados del remolcador debían ser los subordinados de la barcaza "Bisso", es simplemente un instrumento para trasladar los daños a esta última y al igual que la primera cláusula es inválida, dado que es un intento de evitar la responsabilidad de alguien que ha incurrido en negligencia.

### EL REMOLQUE EN LA LEGISLACION VENEZOLANA

Nuestra legislación no regula de manera especial la figura marítima del remolque. El Código de Comercio así como varios otros sancionados después de él no se ocupan del remolque y apenas lo mencionan de manera incidental, así el artículo 758 de dicho dispositivo legal expresa textualmente: "Los gastos de prácticos, remolque y de puerto no son averías, sino simple gastos a cargo de la nave".

Es imperativo destacar que en nuestro país, los servicios auxiliares para apoyar a los buques en las maniobras que realizan en los puertos radas y ensenadas han sido tradicionalmente el pilotaje, el remolque y el lanchaje.

El *Pilotaje* es la ciencia náutica que enseña a determinar la situación de un buque en la mar y el rumbo que tiene que seguir para trasladarse de un punto a otro, pero también es el derecho que pagan los buques por los servicios del práctico a la entrada o salida de un puerto, bahía canal, etc.<sup>37.-</sup>

---

**37.-** ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR. Quinto Volumen. Ediciones Garriga. Madrid – Barcelona. 1958. Página 378.

El *Lanchaje* es el servicio que se presta a través de embarcaciones menores con el propósito de llevar y recoger a los pilotos y además es el flete que se cancela por el servicio de una lancha.

Estos servicios de remolque, pilotaje y lanchaje que son indispensables para garantizar las diversas maniobras en el espacio acuático en que se efectúen, deben funcionar de una manera coordinada, adecuada e idónea, de lo contrario no surtirían los efectos deseados por los usuarios y podrían ocasionalmente traer funestas consecuencias.

En cuanto a la antigüedad de estos servicios auxiliares de la navegación, se puede señalar que el primero que apareció fue el pilotaje, como servicio suministrado a los buques para permitir su entrada y salida de los puertos, o para permitir su navegación en aguas estrechas. Después hizo su aparición el lanchaje, que suministraba el vehículo flotante para llevar y recoger a los pilotos y por último apareció el remolque; que asistían a las embarcaciones en las operaciones de atraque y desatraque en las dársenas de los puertos.

En la actualidad las operaciones de remolque en Venezuela están reguladas por el Reglamento del Servicio de Remolcadores del 23 de julio de 1986.

Analicemos las disposiciones de este Reglamento.

¿En qué consiste el servicio de remolcadores?

En la asistencia a través de uno o varios remolcadores para las maniobras de atraque y desatraque en los puertos. <sup>38</sup>.

¿A qué dársenas de los puertos nacionales se aplica el Reglamento?

El Reglamento regula los servicios de remolcadores en las dársenas de los puertos nacionales de La Guaira, Maracaibo, Puerto Cabello, Puerto Sucre, Guanta, El Guamache, Guaranao y Ciudad Guayana.

En el antiguo Reglamento del 20 de abril de 1978 se incluía el Puerto de Araya.

La expresión *Dársena* del árabe *darcenáa*, casa de fabricación, signi-

---

**38.-** Artículo 1 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

fica cada una de las partes en que queda dividido el espacio abrigado de un puerto. Es la parte artificial y más resguardada de un puerto o fondeadero.

¿Quién presta el servicio de remolcadores?

El servicio de remolcadores es prestado por el Ministerio de Infraestructura y por otras personas naturales o jurídicas. Para las personas naturales o jurídicas poder prestar el servicio deberán ser autorizadas por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Infraestructura, previa solicitud sujeta a las necesidades del puerto de que se trate.<sup>39.-</sup>

Las autorizaciones para prestar el servicio de remolque obedecerán a solicitud de la parte interesada y serán otorgadas de acuerdo a las necesidades de cada puerto en particular.<sup>40.-</sup>

¿Por cuánto tiempo se otorgarán las autorizaciones para prestar el servicio de remolque?

Las autorizaciones para prestar el servicio de remolque se otorgarán por un período de dos (2) años, pudiendo ser renovadas por períodos iguales y serán revocadas por la Dirección General de Transporte Acuático, cuando sus titulares violen las disposiciones que rigen la materia.

La cesación voluntaria de la prestación de los servicios de remolcadores por parte de las personas naturales o jurídicas autorizadas deberán ser notificadas con treinta (30) días de anticipación a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Infraestructura.<sup>41.-</sup>

Obligatoriedad del Servicio. Excepciones.

El servicio de remolcadores en las dársenas de los puertos, es de carácter obligatorio, sin embargo, están exentos de dicha obligación:

- Los buques de la armada nacional.

---

**39.-** Artículo 2 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

**40.-** Artículo 3 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

**41.-** Artículo 4 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

- Los buques mercantes menores de 500 Toneladas de Registro Bruto (TRB).
- Los buques pesqueros de bandera nacional.
- Los accesorios de navegación cuando su propio remolcador sea suficiente.
- Los Ferry's Boats.

No obstante lo dispuesto anteriormente, el Capitán de Puerto, cuando las circunstancias del caso lo justifiquen, ordenará el uso del Servicio de Remolcadores a los buques aquí exceptuados.<sup>42.-</sup>

En el Reglamento del 20 de abril de 1978 no se incluía como exceptuados del servicio de remolcadores a los Ferry's Boats. Igualmente en este Reglamento el Capitán de Puerto cuando las circunstancias del caso lo justificaran, podría ordenar la prestación del servicio de remolcadores sólo a los buques menores de 500 toneladas de registro bruto y a los accesorios de navegación.

### **¿Cuándo se considera el Remolcador a la orden del buque que debe asistir?**

El Remolcador se considerará a la orden del capitán del buque que debe asistir, desde la hora en que despegue de su fondeadero o atracadero para realizar la maniobra hasta el término de ésta.<sup>43.-</sup>

#### Buques con Eslora de 139 metros

La *Eslora* es la longitud de un buque contada de proa a popa, siendo ésta una de las dimensiones principales. La *Eslora Total o Máxima* es la distancia entre las perpendiculares a la flotación máxima, trazadas por los puntos más salientes en la proa y en la popa.<sup>44.-</sup>

Todo buque cuya *Eslora Total* de ciento treinta y nueve (139) metros

---

42.- Artículo 5 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

43.- Artículo 6 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

44.- ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR. Obra citada. Página 192.

o más, deberá ser asistido de dos (2) remolcadores. También deberán ser asistidos de dos (2) remolcadores aquellos buques que a juicio del Capitán de Puerto así lo requieran, para lo cual tomará en cuenta su tonelaje, calado y las condiciones del tiempo.

Los buques de pasaje en operaciones turísticas, con eslora de ciento treinta y nueve (139) metros o más, cuando dispongan de un Sistema Auxiliar de Propulsión Transversal (*BowThruster*), quedan exentos del uso del segundo remolcador.

Para cada Puerto se determinará por Resolución del Ministerio de Infraestructura, la Potencia Estática de Tiro Mínimo que deben tener los remolcadores asignados a las maniobras.<sup>45.-</sup>

A los fines de hacer comprensible lo expuesto anteriormente se debe señalar lo siguiente: Por *Tonelaje* se entiende la capacidad de un buque o de alguno de sus compartimentos: La unidad de medida es la *Tonelada Moorsom*, equivalente a 100 pies o 2,83 M3, conocida también por "*Regla Inglesa*" que se convirtió en medida internacional después de la Conferencia celebrada en Constantinopla (Estambul) en 1873, a partir de la cual fue utilizada por la gran mayoría de los países.

Por *Calado* se entiende la profundidad de agua necesaria para que se mantenga un buque a flote, o la distancia desde la línea de flotación a su quilla.<sup>46.-</sup>

Por *Potencia Estática de Tiro Mínimo* se entiende los caballos de fuerza que deben aportar los remolcadores cuando estén operando a máxima potencia y en condiciones normales.

#### Subordinación al Piloto Oficial

El capitán del buque remolcador está sometido a las indicaciones del Piloto Oficial de la nave remolcada.

Esta era una disposición que contenía el Reglamento de 1978. Como

---

<sup>45.-</sup> Artículo 7 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

<sup>46.-</sup> DICCIONARIO DE TÉRMINOS MARÍTIMOS EN SEGUROS. Editorial MAPFRE, S.A. Madrid, 1980. Página 61.

puede observarse la norma no menciona nada con respecto al capitán de la nave remolcada en atención a que la misma debe estar guiada por un Piloto Oficial cuando se entra en un determinado canal de navegación.

#### Averías que sufra el buque asistido y daños a otras propiedades

Las averías que sufra el buque asistido de remolcador en las operaciones dentro de las dársenas de los puertos, así como también los daños que durante las mismas cause a otras naves, muelles, boyas u otras propiedades, inmóviles o ancladas, serán por cuenta del buque asistido, salvo prueba en contrario.

Aquí estamos en presencia de una presunción *Juris Tantum*, es decir, la afirmación o conjetura legal que puede ser destruida por prueba en contra. Este género de presunciones surte efectos mientras no se demuestre su falsedad o inexactitud; ya que la verdad es sólo provisional. Por lo tanto, como bien apunta el jurista Guillermo Cabanellas: "Para eximirse de responsabilidad el propietario del buque asistido tendrá que probar que los daños causados a naves, muelles, botes u otras propiedades, inmóviles o ancladas no obedecen a actos del buque sobre el cual ejerce la propiedad".

#### ¿Cuándo debe solicitarse el Servicio de Remolcadores?

El Servicio de Remolcadores en las dársenas de los puertos, deberá ser solicitado por los Capitanes o Agentes de los buques, por lo menos con dos (2) horas de anticipación y podrá ser hecha por cualquier medio de comunicación a la Capitanía de Puerto, debiéndose indicar el nombre, nacionalidad, clase y tonelaje bruto del buque, nombre de su Capitán y del Puerto de procedencia o destino. La solicitud deberá confirmarse posteriormente por escrito.<sup>47.-</sup>

Se aprecia que cualquier medio de comunicación es apropiado para solicitar el servicio de remolcadores por parte de los capitanes o agentes de los buques. En este sentido se puede emplear la radio, el teléfono, el fax, las señales y cualquier otro medio, siempre y cuando esa solicitud se confirme posteriormente por escrito ante la Capitanía de Puerto de que

---

47.- Artículo 8 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.



se trate.

¿Cuáles son las horas hábiles para la prestación del Servicio de Remolcadores?

A los efectos de la prestación de los servicios de remolcadores, se entiende por horas hábiles las comprendidas entre las 07:00 y las 15:00 horas de los días laborables.

Se considerarán días no laborables los sábados, domingos, los establecidos en la Ley del Trabajo y los que así declare el Ejecutivo Nacional. **48.-**

De conformidad con la Ley Orgánica del Trabajo: "Todos los días del año son hábiles para el trabajo con excepción de los feriados". **49.-**

En lo atinente a los días feriados la referida Ley dispone: **50.-**

Son días feriados, a los efectos de esta Ley:

Los domingos.

El 1º de enero, el Jueves y el Viernes Santos; el 1º de mayo y el 25 de diciembre.

Los señalados en la Ley de Fiestas Nacionales.

Los que se hayan declarado o se declaren festivos por el Gobierno Nacional, por los Estados o por las Municipalidades, hasta un límite total de tres (3) por año.

Durante los días feriados se suspenderán las labores y permanecerán cerradas para el público las empresas, explotaciones y establecimientos, sin que se pueda efectuar en ellos trabajos de ninguna especie, salvo las excepciones previstas en esta Ley.

De las tarifas para el uso de remolcadores

Por tarifa se entiende lo que ha de pagarse por determinados trabajos

---

**48.-** Artículo 10 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

**49.-** Artículo 211 de la Ley Orgánica del Trabajo.

**50.-** Artículo 212 de la Ley Orgánica del Trabajo.

o servicios de remolcadores.

Las tarifas por el uso de los servicios de remolcadores se establecerán mediante Resoluciones del Ministerio de Infraestructura.<sup>51.-</sup>

Los buques de matrícula nacional dedicados a la navegación doméstica, pagarán el cincuenta por ciento (50%) de las tarifas que se establezcan en las Resoluciones, salvo en lo que concierne a las habilitaciones que serán canceladas en su totalidad.<sup>52.-</sup>

Por *Navegación Doméstica* se comprende la realizada por buques de pabellón nacional en aguas territoriales, aguas interiores y directamente entre puertos de la República.

Por *Habilitación* se entiende realizar por urgencia u otra causa justa, el Servicio de Remolque fuera de los días laborables y horas hábiles.

Los buques de la Armada Nacional están exentos del pago de las tarifas y otros emolumentos por Servicios de Remolcadores.<sup>53.-</sup>

Las tarifas cobradas por el Servicio de Remolcadores del Ministerio de Infraestructura se liquidarán y recaudarán con las mismas formalidades establecidas para las rentas nacionales. A tales efectos, la Autoridad Marítima respectiva expedirá las correspondientes planillas en base a la boleta de remolque.<sup>54.-</sup>

Por *Renta o Producto Nacional* se entiende el valor total de todos los bienes y servicios finales, es decir, descontando los bienes intermedios, o bienes que se utilizan para producir otros, producidos en un año por una economía.

La boleta de remolque deberá indicar el nombre, la nacionalidad, tonelaje y eslora del buque asistido; la hora de despegue del Remolcador

---

51.- Artículo 12 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

52.- Artículo 13 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

53.- Artículo 14 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

54.- Artículo 15 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

de su fondeadero o atracadero, la finalidad de la maniobra, la identificación del Capitán del buque y su firma. **55.-**

Cuando el Servicio de Remolcadores sea prestado por las personas naturales o jurídicas autorizadas, éstas quedan sujetas para su cobro a las tarifas que establezca el Ministerio de Infraestructura, las cuales serán canceladas directamente. **56.-**

Se infiere de lo expuesto que esas personas jurídicas o naturales no pueden fijar las tarifas por el servicio de remolcadores, dado que dejarlas a su libre discreción sería dar lugar a situaciones de cobro excesivo.

Por otra parte las tarifas son cobradas directamente por esas personas naturales o jurídicas y aunque están vinculadas a la navegación y el comercio marítimo, su destino y su finalidad no son públicos.

#### De las tarifas adicionales por habilitaciones

El Servicio de Remolcadores efectuado fuera de los días laborables y horas hábiles, causará un pago adicional que será determinado en cada caso por Resolución del Ministerio de Infraestructura. **57.-**

El pago adicional, cuando se trate de servicios prestados por Remolcadores del Ministerio de Infraestructura, será cobrado por separado mediante planillas que se formularán por cuadruplicado, remitiéndose dos (2) al Ministerio de Infraestructura, una (1) al interesado y la otra a los archivos de la Capitanía de Puerto. Lo recaudado por este concepto se distribuirá mensualmente de la siguiente manera:

- 30%: Para gastos de operaciones y mantenimiento de las unidades y equipos involucrados en el servicio.
- 70%: Para el Personal del Servicio, cuya proporción, distribución y límite la determinará el Ministerio de Infraestructura, mediante Resolución y el excedente resultante de dicha operación será

---

**55.-** Artículo 16 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

**56.-** Artículo 17 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

**57.-** Artículo 18 del Reglamento del Servicio de Remolcadores.

destinado al Fisco Nacional.

## **EL REMOLQUE EN EL PROYECTO DE LEY DE COMERCIO MARITIMO VENEZOLANO**

El remolque está contemplado en el Capítulo VIII del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo y como ocurre con otras figuras marítimas el remolque no está definido en el Proyecto de Ley de Comercio Marítimo, ya que este dispositivo legal sólo se encarga de establecer inicialmente las obligaciones del buque remolcador y del buque remolcado.

### **Obligaciones del Armador del buque Remolcador**

En el contrato de remolque, el armador del buque remolcador se compromete a aportar la fuerza motriz de éste, para permitir el desplazamiento de otro buque u otra construcción flotante, a cambio de una remuneración.<sup>58.-</sup>

El armador del buque remolcador está obligado a presentarlo en la fecha y lugar estipulados, en buenas condiciones de navegabilidad, armado y tripulado convenientemente y apto para el servicio convenido.<sup>59.-</sup>

El armador del buque remolcador está obligado a observar las precauciones que fueren menester para la seguridad de las operaciones y de la navegación.

### **Obligaciones del Armador del buque Remolcado o del Propietario de una Construcción Flotante**

El buque o construcción flotante objeto de remolque deben ser presentados en la fecha y lugar convenidos, aptos para las operaciones de

---

<sup>58.-</sup> Artículo 349 del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo.

<sup>59.-</sup> Artículo 350 del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo.

remolque. **60.-**

El armador del buque remolcado o el propietario de la construcción flotante, deben pagar la remuneración correspondiente al armador del buque remolcador por el servicio prestado.

El armador del buque remolcado está obligado a observar las precauciones que fueren menester para la seguridad de las operaciones y de la navegación.

### **Dirección de las operaciones en materia de Remolque**

#### Remolque Maniobra

En el remolque que tiene por objeto facilitar la entrada o salida de un buque a un puerto, su atraque o desatraque, o las faenas de carga o descarga, las operaciones se realizan bajo la dirección del buque remolcado, salvo que las partes hayan estipulado por escrito lo contrario. **61.-**

#### Remolque Transporte

En el remolque que tiene por objeto facilitar el traslado de un buque o una construcción flotante, las operaciones se realizan bajo la dirección del buque remolcador, salvo pacto por escrito en contrario. **62.-**

### **¿Quién soporta los daños sufridos por las partes con ocasión de las operaciones de remolque?**

Los daños sufridos por las partes con ocasión de las operaciones de remolque estarán a cargo de aquellas que tengan la dirección de las mismas, salvo que demuestre que el hecho se debió a una causa extra-

---

**60.-** Artículo 351 del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo.

**61.-** Artículo 352 del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo.

**62.-** Artículo 353 del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo.

ña que no les imputable. **63.-**

La *Causa Extraña no Imputable* son circunstancias que eliminan la relación de causalidad y consisten en aquellas situaciones en las que la conducta, culposa o no del agente, no fue la causa del daño, sino que éste se debió a una causa distinta, extraña a la propia conducta o hecho del agente. Esas causas reciben en doctrina la denominación general de *Causa Extraña no Imputable*, la cual está constituida por diversos hechos, a saber: El caso fortuito, la fuerza mayor, el hecho de un tercero, la culpa de la víctima, el hecho del príncipe y la culpa del acreedor.

### **Responsabilidad en materia de Remolque**

Las partes serán responsables solidariamente de los daños a terceros con ocasión de las operaciones de remolque. Sin embargo, una de ellas podrá liberarse, probando que el hecho se debió a una causa extraña que no le es imputable. **64.-**

La *Solidaridad* es el nexos obligatorio común que fuerza a cada una de las partes a cumplir o pagar por la totalidad cuando le sea exigido por los terceros con derecho a ello.

Para los efectos de determinar responsabilidades, el remolque se inicia con las operaciones preparatorias y necesarias para su ejecución y finaliza cuando quién dirige la maniobra dispone el retiro del remolcador, se ha efectuado la última maniobra y el remolcador se encuentra separado suficientemente. **65.-**

Las partes están obligadas a observar las precauciones que fueren menester para la seguridad de las operaciones y de la navegación, independientemente de quien tenga la dirección del remolque.

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por da-

---

**63.-** Artículo 354 del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo.

**64.-** Artículo 355 del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo.

**65.-** Artículo 356 del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo.

ños que resulten del incumplimiento de esta obligación.<sup>66.-</sup>

### **Prescripción de las acciones derivadas del Contrato de Remolque**

La *Prescripción* es un medio de adquirir un derecho o de libertarse de una obligación, por el tiempo y bajo las demás condiciones determinadas por la Ley.

Las acciones derivadas del contrato de remolque prescriben por el transcurso de un (1) año, contado desde la fecha en que terminaron o debieron terminar las operaciones.<sup>67.-</sup>

De lo anteriormente expuesto se infiere que el transcurso de un (1) año debe contarse desde el momento en que se dispone el retiro del remolcador por quien dirige la maniobra, por cuanto en ese momento se ha efectuado la última maniobra y el remolcador se encuentra separado suficientemente.

### **Aplicación de la ley venezolana a los contratos de remolque celebrados en el país**

A falta de convenio entre las partes, la ley venezolana se aplicará a los contratos de remolque celebrados en Venezuela y a aquellos cuya ejecución comience, termine o se realice en Venezuela.

---

<sup>66.-</sup> Artículo 357 del proyecto de Ley de Comercio Marítimo.

<sup>67.-</sup> Artículo 358 del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo.





Análisis Jurídico de la Responsabilidad del Piloto en Venezuela

Por: Gustavo Adolfo Omaña Parés ♣

**ABSTRACT****Juridical Analysis of Pilot Responsibility in Venezuela**

**In this article it is analyzed the pilot responsibility in venezuelan legislation, compared to argentine, mexican and spanish legislation. Starting from the concept of pilotage, or practicage, according to which this activity consists in the advising and assistance that official pilots lend to captains of ships at the maritime, fluvial and lacustrine passageways, where the National Executive has established or stablish, by special regulation, a pilotage zone, the author arrive to the conclusion that the pilotage service is of public nature, because it is regulated by law, has as purpose the preservation of a general interests guided by the National Public Power and, at least until now, has been lent by the State directly. At understand it as a public service, the practicage administration generates, from author's point of view, civil nature responsibilities to the public right territorial person in charge of administration, as much as to the pilot obliged to advising and assisting captain at Republic's maritime, fluvial and lacustrine passageways, where the National Executive has established or stablish a pilotage zone.**

**KEYWORDS:** Pilot Responsibility, Pilotage, Pilotage's Juridical Nature.

---

♣ Abogado (UCAB). Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo (EESMM). Profesor Asistente de la Universidad Marítima del Caribe.

## RESUMEN

En este artículo se analiza la responsabilidad del piloto en la legislación venezolana, comparándola con la legislación argentina, mexicana y española. Partiendo del concepto de pilotaje, o practicaaje, según el cual dicha actividad consiste en el asesoramiento y la asistencia que los pilotos oficiales prestan a los capitanes de buques en los pasajes marítimos, fluviales y lacustres donde el Ejecutivo Nacional tenga establecido o establezca, por reglamento especial, una zona de pilotaje, el autor llega a la conclusión de que el servicio de pilotaje es de naturaleza pública, porque está regulado por ley, tiene por finalidad la preservación de un interés general tutelado por el Poder Público Nacional y, cuando menos hasta ahora, ha sido prestado directamente por el Estado. Al comprenderse como un servicio público, la gestión del practicaaje genera, a criterio del autor, responsabilidades de naturaleza civil, tanto a la persona territorial de derecho público encargada de la gestión, como para el piloto obligado a asesorar y asistir al capitán en los pasajes marítimos, fluviales y lacustres de la República, donde el Ejecutivo Nacional tenga establecido o establezca una zona de pilotaje.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad del Piloto, Pilotaje, Naturaleza Jurídica del Pilotaje.

## INTRODUCCION

En 1998 el Congreso de la República de Venezuela aprobó un conjunto de regulaciones que directa e indirectamente afectan al sector marítimo. Primero, el 06 de agosto sancionó la Ley de Derecho Internacional Privado y, posteriormente, el 17 de septiembre promulgó la Ley de Pilotaje y las reformas parciales a la Ley de Navegación y a la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante. Todas las novedades contenidas en estos textos ameritan un estudio particular, por cuanto cada una de ellas concierne de manera significativa al transporte marítimo de personas y de bienes.

En esta ocasión, tocará analizar la Ley de Pilotaje, mas debe precisarse que no se estudiará dicha Ley en su totalidad, pues el presente trabajo se circunscribe a los siguientes aspectos: la estructura de la Ley, la responsabilidad civil frente a terceros del piloto y de la Administración

Pública, y la naturaleza contractual o extracontractual de la relación del piloto con el buque donde presta sus servicios. No se abordará en esta oportunidad la organización del servicio de pilotaje, la creación del Fondo de Protección Social de los Funcionarios del Servicio de Pilotaje, ni la polémica determinación de la figura del Ciclo de Navegación.

Con la finalidad de explicar apropiadamente el tema en consideración, se expondrá la estructura de la Ley de Pilotaje de 1998, se interpretará algunos artículos de dicho texto, se analizará regulaciones contenidas en otras normativas que conforman el ordenamiento jurídico venezolano y se realizará comparaciones con las normativas que disciplinan el practicaje en Argentina, México y España.

### **ESTRUCTURA DE LA LEY**

La Ley de Pilotaje de 1942 fue derogada por la Ley de Pilotaje de 1998 **(1)**. La nueva legislación se estructura en 53 artículos que están, a su vez, ordenados en cuatro capítulos denominados “Del Servicio de Pilotaje”, “Del Personal de la Zona de Pilotaje”, “De las Tasas de Pilotaje” y “Disposiciones Finales”.

En este estudio se examina únicamente las disposiciones contenidas en el primer capítulo de la Ley y se desarrolla el concepto de la actividad del pilotaje, así como su naturaleza jurídica.

### **DEFINICION**

En el artículo 1º de la Ley de Pilotaje el legislador proporciona el siguiente concepto sobre el pilotaje:

El servicio de pilotaje consiste en el asesoramiento y la asistencia que los pilotos oficiales prestan a los capitanes de buques en los pasajes marítimos, fluviales y lacustres donde el Ejecutivo Nacional tenga establecido o establezca, por reglamento especial, una zona de pilotaje.

---

**1** Ley de Pilotaje. Gaceta Oficial de la República de Venezuela, No. 36.558 del 13 de octubre de 1998.

Esta definición constituye la columna vertebral del estudio del pilotaje. En ella se determina el carácter de servicio público de la actividad del practicaje, servicio éste que, como apunta Fernández Concheso (2), consiste en el asesoramiento y la asistencia prestados por el piloto al capitán del buque. Por otra parte, se delimita la prestación a las zonas de pilotaje determinadas reglamentariamente por el Ejecutivo Nacional. Además, el artículo 1º señala que el Poder Nacional es el competente para regular todo lo relativo al pilotaje.

La definición dada por el legislador venezolano es parecida a la aportada por la Real Academia Española, las legislaciones española, argentina y mexicana, y la doctrina.

Etimológicamente, la voz pilotaje tiene tres acepciones: a) acción y efecto de pilotar; b) ciencia y arte que enseñan los pilotos (3); y c) cierto derecho que pagan las embarcaciones por los servicios de práctico a la entrada o salida de un puerto, bahía, canal o de cualquier zona que lo requiera por su difícil navegabilidad (4).

La denominación común en las lenguas europeas para quienes realizan estas actividades auxiliares deriva de la raíz común ínsita en la palabra "piloto" (*pilot, pilota, lotse*) (5). Sin embargo, en algunos países de habla castellana, como España, se ha preferido usar el término, más

---

2 Fernández Concheso, A. (1993). Régimen Administrativo de la Navegación. Caracas: Ediciones Marítimas Venezolanas.

3 Real Academia Española (1992). Diccionario de la Lengua Española. Madrid: Espasa-Calpe.

4 Núñez, R.; Pérez, F.; Capriles, M. y Giordano, G. (1989). Glosario de Términos de Transporte Marítimo usados en Venezuela. Caracas: Grupo SAET.

5 Gabaldón, J. y Ruíz Soroa, J. (1999). Manual de Derecho de la Navegación Marítima. Madrid: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A.

castizo, de “práctico” (6). De cualquier manera, el piloto o práctico, es aquél que realiza el pilotaje o practicaaje; un auxiliar técnico del capitán en cuanto a la navegación como consejero de ruta o maniobra, al tiempo que su asesor acerca de las reglamentaciones sobre navegación en la zona, cuyo cumplimiento vigila y exige (7). En Argentina Malvagni (8) ha dicho que los pilotos son profesionales que, por su conocimiento minucioso de determinadas zonas marítimas o fluviales, son habilitados por el Poder Ejecutivo de la Nación para pilotear los buques que por ellos navegan. Mientas en España, Gabaldón y Ruiz Soroa (1999) explican que el práctico es un marino profesional, experto en determinadas aguas portuarias o costeras que ayuda a los capitanes de los buques a dirigir su navegación.

En el mismo sentido, las legislaciones de México, Argentina y España han definido al pilotaje partiendo de su consideración como servicio. De tal forma, el artículo 48 de la Ley de Navegación mexicana dispone:

El servicio de pilotaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de los buques, de un piloto de puerto para efectuar maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos.

En tanto que, en Argentina, el artículo 99 de la Ley de Navegación consagra que el practicaaje constituye un servicio público.

Por su parte, el artículo 102 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante española estipula:

---

6 En este trabajo se utiliza indistintamente los vocablos “pilotaje” / “practicaaje” y “piloto” / “práctico”, aun cuando en la doctrina se hace alguna diferenciación. Al respecto, ver Gabaldón J. y Ruíz Soroa, J. (1999), p. 544.

7 González Lebrero, R. (1979). Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires: Ediciones Depalma.

8 Malvagni, A. (1950). Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires: Ediciones Depalma.

Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a los capitanes de buques u artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad y en los términos que se establezcan en esta Ley.

Luego, doctrinaria y legislativamente, el carácter de servicio público de la actividad de pilotaje es admitido pacíficamente.

### LA OBLIGATORIEDAD DEL SERVICIO

Por otra parte, este servicio público se caracteriza por ser obligatorio.

En Venezuela la obligatoriedad de la utilización del piloto oficial es la regla, de acuerdo con lo resuelto en el artículo 2º de la Ley de Pilotaje: “Es obligatorio utilizar los servicios de pilotaje para navegar en las zonas de pilotaje, así como también para efectuar en las mismas cualquier maniobra de fondear, levar, atracar, desatracar, abarloar a otro buque, amarrar o desamarrar”.

Sin embargo, esta máxima se atempera con las excepciones que la misma normativa contiene en el único aparte del mencionado artículo 2º: “No será obligatorio el servicio de pilotaje cuando un buque atracado en un muelle deba ser movido con los cabos a lo largo del mismo”.

En el artículo 5º *ejusdem*:

Salvo lo que especialmente determine el reglamento de cada zona de pilotaje, están exentos de la obligación de tomar Piloto Oficial:

- 1) Los buques de la Armada Nacional y los ocupados en cualquier otro servicio de la Administración Pública;
- 2) Los buques nacionales menores de doscientas toneladas brutas;
- 3) Las embarcaciones menores destinadas exclusivamente al servicio de los puertos;
- 4) Los buques mercantes nacionales mayores de doscientas toneladas brutas dedicados exclusivamente a la navegación doméstica cuyos capitanes hayan obtenido el permiso de pilotaje que concederá el Capitán de Puerto.

Y en el artículo 6º *ibidem*: “El Capitán de Puerto podrá dar autorización temporal a los capitanes de buques no comprendidos en el artículo anterior que hagan servicio regular en su jurisdicción para navegar en parte de una zona de pilotaje, sin la asistencia de un Piloto Oficial”.

La obligatoriedad de la utilización del servicio está regulada también en las legislaciones argentina, mexicana y española. En Argentina, el artículo 100 de la Ley de Navegación dispone: “La Autoridad Marítima impondrá la obligación de utilizar prácticos por los buques argentinos y extranjeros, en toda zona donde sea necesario”.

En México, el primer aparte del artículo 48 de la Ley de Navegación señala: “La Secretaría determinará, con base en criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos, embarcaciones, áreas de fondeo, de seguridad y vías navegables, respecto de los cuales sea obligatoria la utilización de este servicio”.

Finalmente, en España, la letra a) del número 8 del artículo 102 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que son competencias de la Administración Marítima la determinación de la necesidad de la existencia en un puerto de un servicio de practicaaje, así como, en su caso, la no obligatoriedad de su utilización.

El dato relevante al estudiar la obligatoriedad de la prestación del servicio es que la misma depende de los criterios técnicos, de conveniencia y de oportunidad fijados unilateralmente por la Administración Pública responsable por la gestión del servicio.

### **LA FINALIDAD DEL SERVICIO DE PILOTAJE**

Tales criterios se fundamentan en la razón de ser del servicio de practicaaje. Esta *ratio* es la de garantizar y preservar la seguridad de la embarcación, de la navegación en las zonas de pilotaje y de las instalaciones portuarias. Entonces, la determinación de zonas de pilotaje, el carácter obligatorio o no de la prestación en ellas y también las regulaciones que determinen las formas de ejecución de la actividad deben responder a un elemento teleológico cual es la preservación de la seguridad de la navegación, que corresponde, asimismo, a un interés público que debe ser resguardado por el Estado.

## NATURALEZA JURIDICA DEL PILOTAJE

Está claro que la actividad del practicaaje es un servicio público. En primer lugar, porque está regulada por Ley, luego porque la actividad del pilotaje tiene por finalidad la preservación de un interés general tutelado por el Poder Público Nacional y, por último, porque para asegurar la gestión del servicio el Estado asigna recursos humanos y materiales.

Mas, como expone Diez (9), la noción de servicio público, que es fundamental en el derecho administrativo, es una de las más discutidas. A efectos de esta exposición, y como no es su propósito analizar las diferentes teorías que existen para explicar el servicio público *hit et nunc* se acoge la definición que aporta Lares (10): "...toda actividad que en virtud del ordenamiento jurídico deba ser asumida o asegurada por una persona pública territorial con la finalidad de dar satisfacción a una necesidad de interés general".

Ahora bien, si el pilotaje es un servicio público prestado directamente por el Estado, ¿es éste responsable por los daños y perjuicios ocasionados a terceros durante su realización, por hecho del práctico?

## RESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACION PUBLICA POR LA GESTION DEL SERVICIO DE PILOTAJE

Si bien González Lebrero (11), asegura que en materia de responsabilidad civil el armador del buque la asume aunque la gestión náutica se cumpla con el asesoramiento de un práctico y que este principio se halla

---

9 Diez, M.M. (1967). Derecho Administrativo. Tomo III. Buenos Aires: Omeba.

10 Lares Martínez, E. (1988). Manual de Derecho Administrativo. (7ma. ed.). Caracas: Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas.

11 Decreto con Rango y Fuerza de Ley Orgánica de Reforma de la Ley Orgánica de la Administración Central. Gaceta Oficial de la República de Venezuela, No. 36.775 del 30 de agosto de 1999.



presente en la casi totalidad de los Estados y en igual sentido Villarroel (12) asevera que:

La jurisprudencia internacional ha considerado que el piloto, aun cuando sea obligatorio y no se pueda hacer elección de la persona que va a realizar tales funciones, es considerado un dependiente al servicio de la nave. En consecuencia, la responsabilidad civil por daños a terceros originada por su negligencia o impericia, será por cuenta de la nave, del capitán o del propietario del buque.

Lo cierto es que las legislaciones mexicana, española y venezolana admiten la responsabilidad de la Administración Pública y del práctico por daños ocurridos con ocasión de la prestación del servicio.

En España, el artículo 104 de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante consagra en los siguientes términos la responsabilidad civil de la Administración Pública y del Práctico: "La responsabilidad civil en que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaaje...".

Por su parte, el artículo 51 de la Ley de Navegación mexicana dispone: "La presencia de un piloto de puerto a bordo de una embarcación no exime al capitán de responsabilidad, pues éste conserva toda la autoridad de mando, sin perjuicio de los derechos de repetición del capitán frente al piloto".

Esta legislación admite la responsabilidad civil el práctico al permitir al capitán que repita en contra suya.

En Venezuela, la Ley de Pilotaje no establece nada respecto a la responsabilidad civil de la Administración Pública o del práctico por los hechos ocurridos durante la prestación del servicio; sin embargo, esto no implica que estén exentos de responsabilidad.

Al admitir que el pilotaje es un servicio público, se está reconociendo que esta actividad está gobernada por los principios que rigen a éstos; principios por lo demás reconocidos por la doctrina y la legislación. Entre

---

**12** Fernández Guerra, R. (1997). El Contrato de Practicaaje. Barcelona: Bosch Editor.

tales preceptos se encuentra el de la responsabilidad de la Administración. Al respecto Lares (1988) explica que: "...los daños ocasionados a particulares con motivo del funcionamiento del servicio serán cubiertos por la respectiva entidad territorial, y sólo podrá comparecer como actora o como demandada, en todos los litigios que se susciten con motivo de la marcha del servicio público".

Ahora bien, estos principios no son simples postulados, muy por el contrario, la responsabilidad de la Administración Pública tiene un fuerte sustento constitucional y legal. En tal sentido, el artículo 140 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela establece: "El Estado responderá patrimonialmente por los daños que sufran los particulares en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre que la lesión sea imputable al funcionamiento de la Administración Pública".

En igual sentido, se encuentra el artículo 4º del Decreto con Rango y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Central que advierte que: "La República es responsable de los daños o perjuicios causados a los administrados por los actos u omisiones de la Administración Central...".

Las normas citadas son mandamientos generales para la Administración Pública y para los funcionarios públicos. De modo tal que la entidad administrativa competente para la gestión del servicio y los funcionarios públicos encargados de realizarlo son responsables porque así lo prevén la Constitución y las leyes de la República. Esto es lógico, pues repugna a la idea de justicia consagrar la irresponsabilidad civil del Estado por la mala gestión del servicio de pilotaje o de los pilotos, funcionarios públicos, por sus propios errores u omisiones. Así, si la Administración permite el ejercicio del practicante a un profesional deficientemente preparado o si éste, por negligencia, presta mal su asistencia o asesoría es justo que, si la embarcación donde el piloto está realizando sus labores sufre o causa algún daño, sean el ente gubernamental y el funcionario público los llamados a repararlo.

### **ENTE PUBLICO RESPONSABLE POR LA GESTION DEL SERVICIO DE PILOTAJE**

Ahora: ¿Quién es el encargado de la realización del servicio de pilotaje?

En el derecho comparado el encargado de procurar el servicio varía, dependiendo de si se le asigna la competencia a la Administración Cen-

tral o a las administraciones regionales. Verbigracia, en España, según expone Fernández Guerra (1997), el practicaaje es un servicio portuario administrado por la Autoridad Portuaria. En tanto, en Argentina, de acuerdo a Montiel (13), éste es un servicio público regulado y controlado por la autoridad marítima que, como precisa González Lebrero (1977), es la Prefectura Naval. Tomando en cuenta que en España, según lo indica la Ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante (14), la Autoridad Portuaria puede depender de las autonomías, la responsabilidad de la gestión del servicio de practicaaje puede, como corolario, corresponder a las comunidades autónomas. A su vez, en México, la ley (15) determina que la Autoridad Marítima radica en el Ejecutivo Federal y que es esta Autoridad Marítima la encargada de gestionar el servicio de pilotaje.

En Venezuela, Villarroel (16) advierte que el pilotaje es un servicio público que depende de la Capitanía de Puerto de la jurisdicción. Esta dependencia está consagrada en el parágrafo único de la Ley de Navegación, el cual determina: "Para fines del ejercicio de la autoridad marítima, las aguas territoriales y las costas se considerarán divididas en Capitanías de Puerto, cuyas jurisdicciones serán determinadas por el Ejecutivo Nacional".

En virtud de lo dispuesto en el número 26 del artículo 156 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (17), donde se esta-

---

13 Montiel, L. (1976). Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires: Astrea.

14 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Boletín Oficial del Estado 25-XI-92. Reino de España.

15 Ley de Navegación. Diario Oficial de la Federación, 4 de enero de 1994. México.

16 Villarroel, F. (1998). Derecho Marítimo. Caracas: Paredes.

17 Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 36.860, del 30 de diciembre de 1999.

blece que es de la competencia del Poder Público Nacional el régimen del transporte nacional, de la navegación y del transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los puertos, de aeropuertos y su infraestructura. Dentro de la estructura de la Administración Pública Nacional las Capitanías de Puerto son, a tenor de lo contemplado en el artículo 2 del Reglamento que determina la Jurisdicción de las Capitanías de Puerto de la República **(18)**, dependencias de la Dirección General Sectorial del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (actualmente Ministerio de Infraestructura). Luego, la persona pública responsable de gestionar el servicio público de pilotaje es el Ministerio de Infraestructura.

Siendo de esta manera y teniendo en cuenta que ni el servicio de pilotaje ni las capitanías de puerto son personas jurídicas, la persona jurídica responsable por el cabal desarrollo del servicio y titular activo y pasivo de cualquier acción judicial es el Ministerio de Infraestructura.

### RESPONSABILIDAD DEL PILOTO

Como ya se señaló *ut supra*, el piloto es responsable por sus hechos aunque la Ley de Pilotaje no discipline expresamente su responsabilidad, pues tal cosa no es necesaria en la medida en que el ordenamiento jurídico venezolano consagra como principio general la responsabilidad de la Administración Pública y de los funcionarios públicos. De este modo, la responsabilidad del piloto en cuanto funcionario público, se normaliza en el ya citado artículo 4º del Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de Reforma de la Ley Orgánica de la Administración Central y en el artículo 1.185 del Código Civil **(19)** que determina:

El que con intención, o por negligencia, o por imprudencia, ha causado un daño a otro, está obligado a repararlo.

---

**18** Reglamento que determina la Jurisdicción de las Capitanías de Puerto de la República. Gaceta Oficial de la República de Venezuela, No. 33.631 del 6 de enero de 1987.

**19** Código Civil. Gaceta Oficial, No. 2.290 Extraordinario, del 26 de julio de 1982.

Debe igualmente reparación quien haya causado un daño a otro, excediendo, en el ejercicio de su derecho, los límites fijados por la buena fe o por el objeto en vista del cual le ha sido conferido este derecho.

Ahora bien, sobre qué aspectos puede el piloto ser responsable, expone Fernández Guerra (1997):

La prestación que debe ejecutar el práctico constituye una obligación de resultado, es decir, de completa manifestación por el práctico de todas las informaciones y sugerencias necesarias para que un buque efectúe en buenas condiciones de seguridad las maniobras precisas en los puertos. Pero el práctico no tiene ni el mando ni la dirección náutica del gobierno del buque, que residen en el capitán. Esto supone que la responsabilidad de la ejecución de la operación recae sobre este último, lo que no implica proclamar sin más la exoneración de responsabilidad del práctico, pues éste incurrirá en tal cuando no preste el consejo adecuado, por acción u omisión, o de sus sugerencias se derive necesariamente una materialización errónea con resultado dañoso. La responsabilidad contractual y extracontractual del práctico surge por tanto a consecuencia de la inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisas para velar por la seguridad de la navegación.

## FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

Al hacerse eco de la pregunta que en algunos casos ha surgido con relación a si en el pilotaje se produce algún tipo de relación contractual entre el piloto que presta el servicio y la embarcación que lo recibe Fernández Conchoso (1993) responde de manera negativa. Desde la perspectiva del autor de este trabajo tal negación es correcta, pues la sujeción del nexo existente entre el piloto y el armador, en razón del servicio que el primero presta, tiene carácter legal. En consecuencia, es una relación que lejos de fundamentarse, como determina el artículo 1.133 del Código Civil, en una convención entre dos o más personas para constituir, reglar, transmitir, modificar o extinguir entre ellas un vínculo jurídico, se basa en una manifestación unilateral de la voluntad estatal llamada Ley. Esta voluntad se impone, no se negocia. Por tanto, las consecuencias que se deriven de tal manifestación de voluntad unilateral

son de carácter extracontractual.

Sin embargo, el carácter extracontractual del servicio no es immanente a la figura del pilotaje, éste depende del tipo de normativa que lo regule. Verbigracia, en España la propia Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante contempla el carácter contractual de la sujeción jurídica existente entre el práctico y el buque.

### CONCLUSIONES

- 1º A entender del autor de este trabajo, el practicaje o pilotaje es una actividad de interés general que constituye un servicio público que tiene como propósito preservar la seguridad de la navegación en zonas específicamente determinadas por la Administración Pública Nacional.
- 2º Al comprenderse como un servicio público, l0a gestión del practicaje genera responsabilidades de naturaleza civil, tanto a la persona territorial de derecho público encargada de la gestión, como para el piloto obligado a asesorar y asistir al capitán en los parajes marítimos, fluviales y lacustres de la República, donde el Ejecutivo Nacional tenga establecido o establezca una zona de pilotaje.
- 3º El vínculo entre el piloto y la nave se basa en una relación que deviene de la Ley; por tanto, no es contractual.

### REFLEXION FINAL

En el marco de las deliberaciones del Subcomité de Pilotaje y Servicios Auxiliares del Comité Marítimo Administrativo de la Comisión Relatora de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos y Adecuación de la Legislación a la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, se discutieron, entre otros puntos, la privatización del servicio de pilotaje y la responsabilidad del piloto en el ámbito de la nueva estructura normativa e institucional marítima.

En tal sentido, es importante precisar que en el Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos que está siendo elaborado por la Comisión, se acordó la privatización del servicio. De concretarse esta proposición será necesario estudiar el impacto que este hecho tendrá en la responsabilidad del piloto.

Aspectos de la Cobertura de los Riesgos en el Seguro Marítimo §

Por: Ana María Perfetti H. ♣

**ABSTRACT****Risk Coverage Aspects in Maritime Insurance**

Emphasizing the historical importance of maritime insurance, as cradle and origin of all insurances known today, in this work it is approached the topic of risk and its coverage, specifically framed inside the maritime adventure. Deriving its antecedents from the bottomry, the author carries out a good synthesis of the elements that conform the insurance contract today. In the same way, in this work it is defined the risk, exposed the different existent classifications of insurance contract and analyzed the policy as formal insurance element. In detailed and exhaustive way, the author then exposes the risks coverage in maritime insurance, through Institute type policy clausular structure.

**KEYWORDS:** Maritime Insurance, Maritime Risks Coverage.

**RESUMEN**

Enfatizando la importancia histórica del seguro marítimo como cuna y origen de todos los seguros hoy día conocidos, en este trabajo se aborda el tema del riesgo y su cobertura, específicamente enmarcado dentro de la aventura marítima. Derivando sus antecedentes del préstamo a la gruesa, la autora realiza una buena síntesis de los elementos que con-

---

§ Conferencia dictada en las IV Jornadas de Actualización de las Normativas Marítimas, Pesqueras y Portuarias. Promovida por la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante. Caracas 26 de abril de 2000.

♣ Abogado (USM). Postgrado en Instituciones Financieras (UCAB). Especialista en Seguros, Ramos Patrimoniales y Transporte (Suiza 94). Gerente de Operaciones Técnicas de C.A. Seguros Orinoco.

forman el contrato de seguro en la actualidad. De igual manera, en este trabajo se define el riesgo, se expone las diferentes clasificaciones existentes para el contrato de seguro y se analiza la póliza como elemento formal del seguro. De manera detallada y exhaustiva, la autora expone luego la cobertura de los riesgos en el seguro marítimo, a través de la estructura clausular de la póliza tipo del Instituto.

PALABRAS CLAVE: Seguro Marítimo, Cobertura de Riesgos Marítimos.

## INTRODUCCION

El Seguro Marítimo es algo más que una simple variedad del Seguro, es la cuna y origen de todos los seguros, hoy conocidos, que habiendo nacido en el ámbito marítimo, está destinada su aplicación a la materia que representa: la Navegación y el Comercio Marítimo, reglada, a su vez, por el Derecho Marítimo. Y esto tiene un interés extraordinario para todo examen de la cobertura de los riesgos, sencillamente porque esos riesgos son nada más y nada menos, que los riesgos marítimos, y no cualquier otro de diversa índole.

Lo primero que nos asalta al pensamiento, al enfrentarnos con las cosas de la Navegación y el Comercio Marítimo, es la idea de los grandes peligros, de las grandes adversidades a que siempre, en toda época y en todo lugar, estuvo sometido el Comercio Marítimo, destacando como rasgos característicos del mismo, su incertidumbre, su adversidad, y su inseguridad, factores todos ellos sin los cuales no puede concebirse ni plantearse seriamente nada que se refiera o se relacione con el Comercio Marítimo, en una palabra es la idea de Riesgo.

## EL RIESGO: ANTECEDENTES

Nadie ignora que la Institución del Seguro tiene como fin la sustitución de la inseguridad por la seguridad, a través del desplazamiento de los riesgos del asegurado sobre el asegurador, valiéndose para ello de una idea muy sencilla, como es la distribución entre muchos, lo que de otro modo soportaría uno sólo.

Los verdaderos fines del Seguro encierran claramente unas cuantas ideas que conviene resaltar. Ante todo, la idea de seguridad, asociación, desplazamiento y división del riesgo. Con ello hallamos una verdadera



idea de compensación, puesto que el perjudicado ve compensados sus propios daños con la contribución que, a través del Asegurador, le proporcionan los demás integrantes del grupo de clientes del Asegurador. Naturalmente que el Seguro de hoy día cuenta con el grandioso progreso que le ha supuesto su basamento científico, con su Ley de los Grandes Números, sus estadísticas, sus cálculos matemáticos actuariales, sus cálculos de probabilidades y, sobre todo, ese prodigioso fraccionamiento hasta el máximo de los riesgos, tan admirablemente conjugado con el desplazamiento de los mismos, que permite calcular las primas y las reservas, para llevar a precisiones de certeza casi matemática.

Todos estos adelantos científicos están basados en el primitivo esbozo del seguro aparecido a través del préstamo a la gruesa y del indudable progreso plasmado a través de la avería gruesa. En el préstamo a la gruesa, aparecen ya los tres elementos básicos integrantes del actual seguro, esto es, el riesgo y su desplazamiento, la prima, y la indemnización.

La finalidad del préstamo a la gruesa era la de cubrir el riesgo de la pérdida de la nave y de su cargamento. La indemnización estaba representada por el capital que el prestamista le daba al dueño del buque o de la carga, y que le entregaba por anticipado, o sea antes de la expedición marítima. En esto radica la importante diferencia entre el préstamo y el seguro, en el que, como es sabido, la indemnización sólo se entrega *a posteriori*, en caso de siniestro. En el préstamo se entregaba anticipadamente esa cantidad, que sólo era devuelta al prestamista en caso de feliz arribo de la nave a puerto, o sea, si no había siniestro, ya que en caso contrario, la tenía percibida ya por adelantado.

La prima estaba representada por el préstamo, el fuerte interés que cobraba el prestamista, precisamente por el gran riesgo a que exponía su dinero, pues ese interés lo pagaba el dueño del buque o de la carga conjuntamente con la devolución del capital recibido en préstamo, siendo su elevada cuantía el beneficio que realmente daba al prestamista la operación. Pero si había siniestro, se quedaba el prestamista sin cobrar la suma prestada, y también sin premio alguno.

No se entrará ahora en el examen de la serie de interesantes aspectos que ofreció en la antigüedad el préstamo a la gruesa, pero sí cabe resaltar que, al igual que el seguro, el préstamo era un contrato indemnizatorio, pues jugaba en su desenvolvimiento un gran papel el *alea*, la suerte, y no admitía ser fuente de beneficios para el dueño del buque o

de la carga, ya que su función era simplemente la de indemnizar, exactamente igual que en el seguro.

Posteriormente se suprime la entrega anticipada del capital, sustituyéndola con una sencilla estipulación, mediante la cual la suma sólo se pagaba en caso de siniestro, una cláusula accesorio que pasó a convertirse en estipulación principal.

El día en que se introduce al préstamo a la gruesa esa transformación vio nacer a la institución del seguro, ya que esa modificación permitía la viabilidad de la operación sin necesidad de pagarse tan fuerte interés, o sea tan fuerte prima.

Ahora se verá hasta qué punto la avería gruesa ofrece también un antecedente del seguro.

En la avería gruesa también existe un desplazamiento de los riesgos de pérdida y de daños, pero no a otra persona ajena a la expedición marítima, sino al común de los intereses formados por la misma. En la avería gruesa se trata de distribuir los daños causados deliberadamente en el acto de avería entre todos los interesados en la expedición, esto es, entre el grupo formado por el dueño de la nave y los dueños de la mercadería.

Lo único que interesa resaltar, y que en realidad ha determinado esta referencia al acto de avería gruesa es que mediante el sencillo camino del fraccionamiento y división de los riesgos, esencia del seguro actual, se logra una distribución equitativa entre todos los interesados de la expedición marítima de los daños que se produjeron tan sólo en algunos de ellos, pero que dieron lugar a la salvación de todos.

He aquí, pues, cómo aparecen perfectamente trazados los fines del seguro, a través de un espíritu de asociación, de hermandad, de colaboración, de solidaridad, de mutualidad, de seguridad y de compensación, mediante el sencillo procedimiento del desplazamiento y división de los riesgos.

## **ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGUROS**

Todo contrato exige para su validez cuatro elementos esenciales: objeto, causa lícita, capacidad y consentimiento, los cuales están necesariamente presentes en el contrato de seguros, pero también el mismo requiere de otros elementos específicos que lo caracterizan y le sirven de

base fundamental, como son:

- Elementos personales: asegurado y asegurador.
- Elementos reales: objeto, prima y riesgo.
- Elemento formal: la póliza.

### DEFINICION DE RIESGO

En el ordenamiento jurídico venezolano el riesgo es la causa del contrato de seguros. Es lo que determina al sujeto a contratar un seguro. Para el Asegurador significa el grado de probabilidad. Para el Asegurado, el siniestro temido, el acontecimiento incierto, el peligro que amenaza a las personas y las cosas. Para ambos, es el motivo o la razón determinante del contrato.

Otra definición se encuentra en el léxico de seguros: "Riesgo es la falta de certeza sobre el acontecimiento de una pérdida" (**De la Campa, 1991**).

En el lenguaje corriente, Riesgo significa un peligro, la eventualidad de realización de un daño, pero en el lenguaje peculiar del seguro, la palabra tiene un sentido distinto, significa la probabilidad de un evento, dañoso o no, futuro e incierto, cuya realización, que no puede depender exclusivamente de la voluntad de las partes, obligará al asegurador a pagar total o parcialmente, la suma prevista en el contrato (**Le Boulangé, 1983**).

Los conceptos de Riesgo y Siniestro están estrechamente vinculados, pues el riesgo es el grado de probabilidad de que el siniestro ocurra.

Por Riesgos de Mar, en un sentido amplio, se entienden todos aquellos que pueden entorpecer la navegación y que son precisamente los que enumera el Código de Comercio venezolano en su artículo 816: tempestad; naufragio, avariento, 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 los exceptuados literalmente en la Póliza.

De las definiciones anteriores, puede decirse que los caracteres tradicionales del riesgo son:

- El riesgo es un elemento esencial en el contrato de seguros, de tal manera que si cesa antes de comenzar el contrato, éste es nulo.
- El riesgo tiene que ser independiente de la voluntad de los contratantes.
- Si es Asegurado agrava el riesgo durante el contrato, el asegurador puede rescindirlo.
- El Asegurador debe tener un concepto completo del riesgo, con el objeto de que la prima sea su exacta equivalencia. Por ello, las falsas declaraciones, las reticencias del Asegurado que hacen equivocar la apreciación del riesgo, y su exacta estimación para el Asegurador, son causas de anulación del contrato.

La selección de los riesgos implica un análisis atento a las eventualidades a que están expuestas las personas y las cosas. El estudio de la teoría de los riesgos conduce a conclusiones que son básicas para operar esta selección.

Asienta esta teoría, primero, que no todos los objetos presentan igual probabilidad en los riesgos, segundo, que todos los objetos poseen un valor diferente, tanto de uso como de cambio, tercero, que existe, a pesar de esto, una íntima relación entre todos los objetos y, finalmente, forma parte de esta teoría el principio de que el asegurado y el asegurador deben tener interés en evitar los riesgos.

Surge entonces el Interés Asegurable, principio básico de la Institución del Seguro. El interés no se refiere al objeto en riesgo, sino a la relación económica, que relaciona a una persona determinada con los bienes que han de ser objeto del contrato, en tal forma que la conservación de tales bienes le sea beneficiosa y su deterioro o pérdida signifique un quebranto patrimonial, expresable en dinero.

En el transporte marítimo (Art. 819 CCo) se considera nulo cualquier seguro que se haya contratado con posterioridad a la cesación de los riesgos, si el asegurado tuviere conocimiento de la pérdida.

### **CLASIFICACION DEL SEGURO**

Toca mencionar, a modo de repaso, algunas de las clasificaciones del seguro, sobre todo las relacionadas con el tema y a las que de alguna

forma se ha hecho referencia.

Por el modo de pagar el equivalente del riesgo, se habla de seguros mutuos y seguros de prima fija.

En los **seguros mutuos** existe una voluntad previa de socorrerse recíprocamente al llegar las desgracias, la mutualidad es objetiva, real, patente. Esa asociación voluntaria se traduce a través de una sociedad de socorros mutuos. Son asegurados y aseguradores a la vez.

En los **seguros de prima fija**, todos los asegurados concurren con sus primas a la formación del capital. En realidad hay una mutualidad de hecho, aunque en la forma aparezca una compañía anónima con la apariencia de que es ella la que va a indemnizar a los perjudicados.

Atendiendo al lugar donde puede ocurrir el siniestro, los seguros se clasifican en **terrestres, marítimos y aéreos**.

Con base en el objeto de los riesgos, están los **seguros de cosa** y los **seguros de personas**. En estos dos géneros se ve los posibles accidentes a que están expuestas las cosas, siendo los más comunes en las cosas: incendio, transporte, robo, automóvil, entre otros, y en las personas: muerte, invalidez, accidentes, entre otros.

Atendiendo a la naturaleza de la obligación asumida por el asegurador, se tiene los **seguros de daños** y los **seguros de sumas**. En los primeros, el asegurador se obliga a indemnizar una pérdida o un perjuicio; en los segundos, a pagar una suma de dinero prefijada en el contrato.

### ELEMENTO FORMAL: LA POLIZA

El sentido común indica que se asegura lo inseguro, lo que está amenazado, los objetos expuestos a riesgo; para esto el asegurador precisa de una información de carácter objetivo, que se encuentra en la solicitud del seguro, destinada a conocer la situación, valor y grado de peligro del objeto asegurado o por asegurar, y otra información de carácter subjetivo, con ánimo de conocer la solvencia, salud y demás cualidades del asegurado. Con estas premisas el camino está abierto para el Asegurador, quien verá si le convienen o no los riesgos, si los acepta o los desecha; es decir, si emite la Póliza.

La Póliza es el elemento probatorio en donde están consignados los

derechos y obligaciones de los contratantes, y constituye un requisito esencial en el derecho positivo venezolano para la formación y prueba del Contrato de Seguro.

Así mismo, el Reglamento de la Ley de Empresas de Seguro y Reaseguro establece, en su Art. 67, la obligación por parte de las Empresas Aseguradoras de someter a la aprobación previa todos los modelos de solicitudes, pólizas y demás documentos ante la Superintendencia de Seguros.

A los efectos de determinar si un siniestro está cubierto o no, se hace necesario determinar cómo se causó, para ver si el mismo calza dentro de la cobertura prevista en la póliza o dentro de alguna exclusión, y para ver si dicho siniestro se produjo o no dentro del período de vigencia del contrato de seguro.

La Póliza debe contener, de conformidad con el Art. 550 CCo:

- El nombre y domicilio del asegurador y del asegurado (elemento personal).
- El carácter con que el asegurado contrata el seguro, si es en su propio nombre o por cuenta de otro (elemento personal).
- La designación clara y precisa de la naturaleza y valor de los objetos asegurados y su situación (elemento real).
- La cantidad asegurada, que es como el valor declarado y fija la responsabilidad máxima del asegurador.
- Los riesgos que el asegurador toma sobre sí, por cuanto son éstos la causa del contrato de seguro, se fijan en la póliza a favor del asegurador aunque su omisión no acarrea la nulidad del contrato. Su omisión perjudicaría al asegurador, ya que la ley le obliga en estos casos a responder de todos los riesgos, la cobertura sería total, salvo las excepciones legales.
- La época en que principian y en que concluyen los riesgos para el asegurador, esto es, el plazo durante el cual responde el asegurador del siniestro.
- La prima de seguro y el tiempo, lugar y forma en que se ha de

pagar.

- La fecha en que se celebra el contrato, con expresión de la hora.
- Todas las circunstancias que puedan suministrar al asegurador conocimiento exacto y completo del riesgo y todas las demás estipulaciones que hicieren las partes.

Además de las señaladas, la Póliza de Seguro de la nave o de su cargamento debe contener, de conformidad con el Art. 822 CCo:

- El nombre, apellido y domicilio del capitán.
- El nombre de la nave, su porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación, ya verse el seguro sobre la misma nave, ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento.
- El lugar de la carga, el de la descarga y los puertos de escala.
- El puerto de donde ha salido o debido salir la nave y el de su destino.
- El lugar donde los riesgos principian a correr por cuenta del asegurado, con designación específica de los que fueren excluidos del seguro.
- El viaje asegurado, con expresión de si el seguro es por viaje redondo o sólo por el de ida o vuelta.
- El tiempo, lugar y modo en que deba hacerse el pago de la pérdida, de los daños y de la prima.
- La fecha y hora del contrato, aunque el viaje no esté iniciado.

Pero, lo que interesa destacar ahora son las condiciones del contrato propiamente dicho que, en la práctica aseguradora, suelen ser de tres clases: Condiciones Generales, Particulares y Especiales.

## POLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTE

- Condiciones Generales y Particulares.
- Coberturas Básicas:
  - Cláusula de Carga del Instituto (A) 1/1/82
  - Cláusula de Carga del Instituto (B) 1/1/82
  - Cláusula de Carga del Instituto (C) 1/1/82
- Coberturas Adicionales:
  - Cláusula de Guerra del Instituto ( carga)
  - Cláusula de Huelga del Instituto (carga)
- Otras Cláusulas adicionales:
  - Cláusula de clasificación del instituto de aseguradores de Londres
  - Cláusula de presentación de documentos

### LA COBERTURA DE LOS RIESGOS EN EL SEGURO MARITIMO

Lo primero que debe observarse, ya habiéndose encarado la cobertura de los riesgos en el seguro marítimo, es que a través de éstos el asegurado sólo busca la seguridad de verse indemne, o sea, libre o exento de las consecuencias económicas de los daños o pérdidas de cosa propia, sea el buque, sea la carga. Ese simple afán de seguridad, el mismo que se vino sintiendo durante siglos por medio del préstamo a la gruesa y de la avería gruesa, pretende sencillamente que el patrimonio del asegurado quede a cubierto de inesperados desequilibrios, consecuencia de un siniestro.

Un contrato de Seguro Marítimo es aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado en la forma y medida convenida, contra las pérdidas marítimas, es decir, pérdidas incidentales a la expedición marítima.



## Objeto de la Cobertura de los Riesgos en el Seguro Marítimo

Su objeto son los daños que sufra el asegurado, dentro de los términos establecidos en la Póliza; daños que pueden ser totales o sólo parciales. Recuérdese que el seguro marítimo está clasificado dentro del grupo de los seguros de daños. Sin embargo, el concepto de daño en el Seguro Marítimo ofrece una particularidad muy interesante, ya que dentro del mismo cabe la pérdida total, la disminución de un valor económico, la privación de un beneficio previsto y hasta el gravamen de una nueva deuda para el patrimonio del asegurado.

Por eso la cobertura del riesgo en el seguro marítimo recae necesariamente, como verdadero objeto del seguro, bien sobre la nave, sobre la carga, sobre el flete o sobre la responsabilidad civil del armador, siempre que, claro está, la causa del daño dependa de la navegación marítima.

### Cobertura Básica

#### CLAUSULA DE CARGA DEL INSTITUTO (A) 1/1/82

##### Artículo 1: Riesgos Cubiertos

Este seguro cubre todos los riesgos que dañen u ocasionen pérdidas de los bienes asegurados por cualquier causa externa que ocurra durante la vigencia de esta Cláusula, en el tránsito o almacenaje amparado, con excepción de lo previsto en los artículos 4, 5, 6, y 7 que más adelante se comenta.

- La expresión “todos los riesgos de pérdida o daño, al interés asegurado” fija la intención de cubrir pérdida física o daño, no pérdida económica o consecencial.
- En lo que respecta a los numerales de la Cláusula excluyentes de cobertura (4, 5, 6, y 7), dicha referencia a la vez es lógica para evitar una interpretación demasiado amplia de lo que debe entenderse por riesgo. La intención ahora es hacer que las Cláusulas contengan exclusiones expresas.

##### Artículo 2: Avería Gruesa

Este seguro cubre avería gruesa y gastos de salvamento, que se ajusten o determinen de acuerdo con el contrato de fletamento o con la ley, en que se incurra para evitar o tratar de evitar pérdida por cualquier

causa, salvo aquellas que se excluyen en los Artículos 4, 5, 6 y 7 o en cualquier otra parte de esta Cláusula.

#### DEFINICION DE AVERIA GRUESA

Es el acto voluntario del capitán, quien frente a un peligro inminente y cierto, decide sacrificar parte de los intereses involucrados en la travesía marítima, para preservar el resto de los intereses de un daño mayor y que, efectivamente, después de tales sacrificios o gastos, los bienes se hayan salvado.

- La presente Cláusula hace claro el principio de que la Avería Gruesa y los gastos de salvamento en que se incurra deben ser para “evitar o tratar de evitar pérdida por cualquier causa”, salvo pérdidas que aparecieran excluidas en las Cláusulas 4, 5, 6 y 7 o en la propia póliza.
- El sacrificio, o el gasto, deben haber sido hechos o incurridos bajo una circunstancia extraordinaria.
- El peligro debe ser real. Un sacrificio hecho bajo error, aunque razonable, de creerse que existió, no está comprendido en la definición legal de Avería Gruesa.
- El sacrificio o el gasto deben ser “intencionales”.
- El acto de Avería gruesa debe hacerse con el fin de preservar los bienes comprometidos en la aventura “común”.

#### DIFERENCIAS ENTRE SALVAMENTO Y GASTOS DE SALVAMENTO

El término “salvamento” tiene un significado amplio, y de ahí las confusiones que surgen cuando se utiliza dicho término. Se le emplea para designar sea la recompensa por el salvamento de vidas en el mar, o propiedad en peligro, la propia cosa salvada, las operaciones para preservar de riesgo a la propiedad y las cosas que han sido objeto de indemnización por el asegurador y que han pasado a ser propiedad de éste.

El término “gastos de salvamento” es definido, bajo la Ley inglesa, en el Art. 65(2) de la M.I.A. de 1906, como

...los gastos a los que tiene derecho un salvador en virtud de la ley marítima e independientemente de todo contrato. Estos gastos no comprenden el coste de los servicios de naturaleza de un salvamento ejecutado por el propio asegurado o por sus

agentes o por un tercero cualquiera, empleado por remuneración por ellos con el fin de impedir las consecuencias de un riesgo cubierto por el seguro. Tales gastos, si se ha incurrido propiamente en ellos, pueden recuperarse como gastos particulares, o como pérdida por avería gruesa, según las circunstancias en que se hayan producido.

### Artículo 3: Culpabilidad por Colisión

Este seguro se extiende a amparar al Asegurado, en la misma proporción que habría que aplicar para indemnizarle una pérdida recuperable por esta Cláusula, "Ambos Culpables de Colisión", descrita en el contrato de fletamento. En caso de cualquier reclamo de los armadores bajo dicha Cláusula, el Asegurado se compromete a notificar a los Aseguradores quienes tendrán derecho a su propia costa y gasto de defenderlo de tal reclamo.

- En los casos de colisión de dos buques, en que resultan "ambos culpables" (no importa el grado de culpa), la carga de cualquiera de los buques puede recuperar sus daños "en total" del otro buque. El buque que paga estos daños puede recuperar el cincuenta por ciento de este pago del otro buque colisionante, en los arreglos finales entre buque y buque. En esta forma, indirecta, el buque que es debitado con el cincuenta por ciento de los daños "de su propia carga" sufre el perjuicio correspondiente, dado que por las condiciones de su contrato de transporte (y en aplicación de la Convención de Bruselas de 1924) no estaría obligado, en caso de colisión, a pago alguno de su propia carga. Para evitar este perjuicio los Armadores insertan en sus contratos de transporte la cláusula indicada, por la que obligan a los propietarios de la carga, indirectamente indemnizados, a reembolsar a estos Armadores cualquier suma por ellos pagada en su arreglo con el otro buque, y que hubiera correspondido a daños a la carga por ellos transportada.
- Los aseguradores indemnizarán a los asegurados por las sumas que éstos hubieran tenido que reconocer a los Transportadores, quienes habrían retenido su carga, salvo presentación de garantía, pero resultando también obligados los asegurados a cooperar en todo sentido con sus aseguradores, a fin de impedir que la acción de los transportadores tenga éxito.

## SECCION SEGUNDA: DE LAS EXCLUSIONES

### Artículo 4: Exclusiones Generales

En ningún caso este Seguro cubrirá:

4.1. Pérdidas, daños o gastos atribuibles a una conducta dolosa del Asegurado.

“Falta voluntaria del Asegurado”, consta en el Art. 55 (2) (a) de la M.I.A.

4.2. Derrame o filtraciones normales, merma, pérdidas normales de peso o volumen, uso, o desgaste normal de los bienes Asegurados.

Igualmente la M.I.A. 1906, en su Art. 55 (2). Se destaca el término “normal” para hacer claro que el seguro cubre solamente inevitabilidades.

Ejemplo: derrame o merma afectan particularmente a mercancías granulosas o en forma de polvo, empacadas en bolsas, sacos o barricas, y a toda clase de líquidos de manera más o menos intensa, según la calidad del empaque y la viscosidad del líquido. Peligros asegurables son únicamente derrames y mermas extraordinarias, pero no la merma natural, que no es fortuita.

4.3. Pérdida, daños o gastos causados por insuficiencia de embalaje, o embalaje inadecuado, o preparación inadecuada de los bienes asegurados, para afrontar los riesgos del transporte al cual serán sometidos.

Para los efectos de este aparte, “embalaje” se considera que incluye la estiba en el contenedor o furgón, pero sólo cuando tal estiba se haya efectuado antes que este seguro haya entrado en vigencia o cuando haya sido realizada por el Asegurado o personas que estén bajo su servicio.

Ejemplo: la rotura afecta a las mercancías frágiles y puede tener su origen en la manipulación brusca, en el movimiento del transporte y en la protección o empaque inadecuados. Este último caso no debería considerarse como asegurable.

Debe indicarse que la no penalización al Asegurado cuando la estiba en contenedor o furgón se ha efectuado después de tomar efecto el seguro o cuando la misma no ha sido efectuada por el Asegurado o sus empleados, no significa que los Aseguradores quedarán obligados en los

casos de insuficiencia de embalaje, distinto a contenedor o furgón, aun en los casos en que este embalaje fuere proveído después de tomar efecto el seguro.

La falta de cobertura en casos de no resultar apropiada la preparación del interés asegurado (revestimientos de maquinarias con grasas o elementos químicos, por ejemplo) constituye un nuevo aspecto que el asegurado debe tomar en cuenta bajo las presentes Cláusulas, cuando uno de los riesgos para él puede estar constituido por la acción de la corrosión en los metales. Sin embargo, por otra parte, el Asegurado estará protegido en casos de “consolidación” en contenedores, después que el tránsito se haya iniciado, cuando dicha consolidación (con mercancías de otros propietarios) no hubiere sido efectuada por el propio Asegurado ni sus empleados, sino por “agentes”, lo cual es normalmente el caso.

4.4. Pérdidas, daños o gastos causados por vicios propios o por la naturaleza propia de los Bienes Asegurados.

Tal como en el Art. 55 (2) (c) de la M.I.A. 1906, la pérdida, daño o gasto causado por “vicio propio” o por la “naturaleza del interés asegurado” no son cubiertos por el seguro, es decir, los Aseguradores no responden por la cualidad inherente en un cargamento que produce daños al mismo sin la asistencia o concurso de un agente externo y por su propia acción. Sin embargo, debe dejarse constancia de que este riesgo es cubierto cuando es consecuencia del incremento de un reclamo, cuando éste surge o proviene de un peligro asegurado y la pérdida es acentuada por la naturaleza de la materia asegurada.

Ejemplo: La oxidación resulta de la mojadura y de la humedad que afecta a los metales. Debe considerarse como no asegurable cuando se debe a las influencias atmosféricas normales, es decir, cuando no medie un evento fortuito. La cobertura debe darse sólo si viene protegida, empacada, ya que la humedad en metales no empacados o protegidos constituye vicio propio de la mercancía.

4.5. Pérdida, daños o gastos cuya causa próxima sea demora o retraso, aun cuando tal demora o retraso sea causada por un riesgo asegurado (excepto gastos pagaderos bajo el Artículo 2 que antecede). Esta exclusión ha experimentado la incorporación en las presentes cláusulas de la frase “aun cuando el retraso sea causado por un riesgo asegurado”, para evitar interpretaciones no ajustadas al propósito de la exclusión por retraso, más cuando esta última provisión está contenida en el Art. 55 (2) (b) de la M.I.A. 1906.

Ejemplo: el propósito primario del seguro sobre mercancías es proteger al Asegurado contra “pérdidas fortuitas” y resulta claro para los comerciantes en mercancías perecederas (sujetas a entregas en determinados lugares y fechas exactas) que las contingencias respecto a las mismas corresponden a “riesgos comerciales”. La cobertura de estos “riesgos comerciales” no resulta conveniente que sea incorporada a clausulados generales (como la Cláusula del Instituto para carga), dado que obligaría a los Aseguradores a recargar las primas con el aumento de los costos de la mayoría de Asegurados que no requieren la cobertura de retraso en sus cargamentos.

4.6. Pérdida, daño o gasto que se derive de la insolvencia o incumplimiento financiero de los propietarios, administradores, fletadores u operadores del buque.

Es excluida de la cobertura la pérdida, daño o gasto que se derive:

- de la insolvencia; o
- del incumplimiento financiero penable de los propietarios, administradores, fletadores u operadores del buque.

Antes de hacer referencia a las razones para la inserción de estas nuevas exclusiones, debe indicarse que la exclusión de “insolvencia” por sí sola no hubiera cumplido el objetivo de esta sub-cláusula 4.6, dado que su interpretación técnica resultaría insuficiente. Más bien lo hace la expresión inglesa *financial default* que cabe traducir como “incumplimiento financiero penable”, dado que *default*, en lenguaje jurídico, es una “ofensa” (acto u omisión punible bajo el Derecho Penal), al omitir lo que se debe hacer.

La razón de la inserción de la Cláusula comentada es la repetida secuencia de casos de reclamos de Asegurados, resultantes de incumplimientos financieros de los Armadores, sobre todo en las épocas de contracción del mercado marítimo. Estos incumplimientos se han reflejado en la falta de pago de fletes a los Armadores por parte de los Fletadores habiendo recibido éstos dichos fletes de los Embarcadores, o pagos no efectuados en su debido tiempo, o imposibilidad de pagar a los tripulantes, con los abandonos consiguientes de los viajes en puertos intermedios, etc.

El efecto de esta Cláusula es fomentar en los Asegurados la utilización de los servicios de Transportadores de reconocido prestigio.

4.7. Pérdida, daño o gasto que surja del uso de cualquier arma de guerra que emplee fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción similar o fuerza o materia radiactiva.

La exclusión atómica o nuclear es una nueva en seguro de carga-mento, pero figura en las Cláusulas del Instituto para Casco.

#### Artículo 5: Exclusión de Innavegabilidad, Inoperatividad o Falta de Idoneidad

La presente Cláusula se expone en dos partes, provee lo siguiente:

5.1. La cobertura no se concede en caso de innavegabilidad del buque o “embarcación”, y de inadaptabilidad de los anteriores o del medio de transporte (que puede ser terrestre), contenedor o furgón, para transportar con seguridad el interés asegurado, salvo cuando el Asegurado o sus empleados no hayan sido conocedores de tales condiciones, “después” de su carga no perdería este Asegurado su derecho a reclamo. El conocimiento de los “Agentes” del Asegurado (no de sus empleados) en el momento de la carga, igualmente no perjudicará los derechos del Asegurado.

Por este numeral, los Aseguradores renuncian a la condición impuesta por la M.I.A. 1906 en su Art. 39(I) que establece que “en una Póliza por viaje hay una garantía ‘implícita’ de que al comienzo del viaje el buque estará en condiciones de navegabilidad a los fines de la aventura particular asegurada”. Esta garantía es aplicable aun si la innavegabilidad no hubiera sido la causa de la pérdida, por razón del principio general de que una violación de garantía libera de responsabilidad a los Aseguradores, independientemente de cualquier conexión entre la pérdida y la violación.

En igual forma que 5.1, tal renuncia de los Aseguradores se entiende solamente si el asegurado, o sus empleados, no hubieran sido conocedores de tales condiciones de innavegabilidad o inadaptabilidad.

#### Artículo 6: Exclusiones de Guerra

En ningún caso este seguro cubrirá pérdidas, daños o gastos causados por:

6.1. Guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o contienda

civil que surja de esos hechos o cualquier acto hostil por o contra poder beligerante.

La Cláusula ya no diferencia pérdidas correspondientes a cobertura marítima, como lo hace la anterior.

6.2. Captura, incautación, embargo preventivo, comiso, arresto, restricción o detención (exceptuando piratería), y las consecuencias de esos hechos o cualquier tentativa con dichos fines.

En lo que respecta a “piratería”, que antes era cubierta bajo las Cláusulas de guerra, se ha considerado más apropiado su cobertura como riesgo marítimo.

6.3. Minas, torpedos, bombas derrelictas u otras armas de guerra derrelictas.

#### Artículo 7: Exclusión de Huelgas

En ningún caso este seguro cubrirá pérdidas, daños o gastos:

7.1. Cuando por huelguistas, trabajadores bajo para forzoso (cierre patronal), o por personas que tomen parte en disturbios laborales, motines o conmociones civiles.

7.2. Resultantes de huelgas, paros forzosos (cierre patronal), disturbios laborales, motines o conmociones civiles.

7.3. Causado por cualquier terrorista o cualquier persona actuando por motivo político.

Este último ordinal 7.3 es nuevo, dado que se introduce por primera vez en las Cláusulas del Instituto el término “Terroristas” y el de personas actuando por un motivo político, no cubriéndose la pérdida, daño o gastos causados por los mismos.

La cobertura para estas exclusiones (6 y 7) se otorgan en la nueva Cláusula de Guerra del Instituto (Carga) y para Huelgas (Cargamentos).

### **CONSIDERACIONES FINALES**

Quizás por falta de conceptos útiles para la medición de la producción en la industria del seguro, análogamente por ejemplo al concepto de la creación de riqueza en el sector industrial, se subestima frecuentemente la importancia para la economía nacional de la asunción del riesgo por el



seguro. Partiendo de la teoría económica de la producción, **Meyer (1993)** muestra en teoría, y con base en unos cuantos ejemplos, que la actividad del seguro representa un factor de producción de gran relevancia para la economía.

Es por ello que se considera importante dos tareas principales para los Aseguradores:

- Profesionalismo: el cálculo de la prima debe ser acorde con el riesgo asumido por el asegurador.
- Diferenciación de prestaciones: todo asegurador tiene que mostrar un perfil propio y bien definido, ofreciendo prestaciones adicionales. El paquete de prestaciones para riesgos debe minimizar el costo total que pagan los Asegurados para la prevención y el financiamiento de los daños, sin dejar por ello de proporcionar al Asegurador de Transporte una remuneración adecuada.

### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Belenguer, J.B. (1958)**. Aspectos de la Cobertura de los Riesgos en el Seguro Marítimo. Barcelona.
- Compañía Suiza de Reaseguro (1993)**. "Asunción del Riesgo por el Seguro". Experiodica, marzo 1993.
- Compañía Suiza de Reaseguro (1999)**. "Grandes Catástrofes Marítimas Oy Fluviales 1970-1999". Sigma, 1999.
- De la Campa, Olga (1991)**. Léxico de Seguros. Caracas: Pérez Mena Salonova Corretaje de Seguros.
- Di Liberto, D. (1983)**. Manual de Seguros de Transporte Marítimo. Lima.
- Hevia González, R. (1976)**. Manual de Seguro Marítimo. Madrid: Mapfre.
- Le Boulangé, J.M. (1983)**. El Derecho Venezolano en los Seguros Terrestres. Caracas.
- Mendoza Acedo, M. y Acedo S., C.E. (1999)**. Temas sobre Derecho de Seguros. Caracas: Jurídica Venezolana.
- Meyer, D. (1993)**. Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft. República de Venezuela. Código de Comercio. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 475, 1955.

República de Venezuela. Ley de Empresas de Seguro y Reaseguro. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 4.822, 1994.

República de Venezuela. Reglamento General de la Ley de Empresas de Seguro y Reaseguro. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.339, 1999.

**Stabinger F., F. (1993).** El Seguro de Transporte de Mercancías. Zürich: Compañía Suiza de Reaseguro.

Análisis de los Convenios de la OMI Ratificados o Adheridos  
por Venezuela

Por: María del Cielo Sánchez Froilán ♣

**ABSTRACT**

**Analysis of IMO Conventions Ratified or Added by Venezuela**

In this study it is analyzed the juridical situation of principal conventions issued by International Maritime Organization (IMO). Although Venezuela is part on conventions which are discussed in this paper, many of them are not applied 100%, either because of ignorance or because of the lack of infrastructure that they need to function properly. The objet of this research is, firstly, to identify and analyze the conventions prepared by the International Maritime Organization (IMO) of which Venezuela is part and, secondly, their applicability in this country. The author exposes in its investigation some critics and recommendations which could benefit the conventions applicability.

**KEYWORDS:** International Organization, International Conventions, Ratification or Adherence to International Conventions, Applicability of International Maritime Conventions in Venezuela.

**RESUMEN**

En el presente trabajo se analiza la situación jurídica en que se encuentran los principales convenios emitidos en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI). A pesar de que Venezuela es parte de los convenios que se discute en este trabajo, muchos de ellos no se aplican en un 100%, bien sea por ignorancia o por falta de la infraestructura necesaria para su puesta en marcha. El objeto de esta investigación es,

---

♣ Abogado, Universidad Central de Venezuela, 1991. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, 1994. Profesor Asistente de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe.

en primer lugar, identificar y analizar los convenios elaborados por la Organización Marítima Internacional (OMI) de los que Venezuela es parte y, en segundo lugar, su aplicabilidad en la República. La autora expone en su investigación algunas críticas y recomendaciones que pueden redundar en beneficio de la aplicabilidad de los convenios.

**PALABRAS CLAVE:** Organización Internacional, Convenios Internacionales, Ratificación o Adhesión a los Convenios Internacionales, Aplicabilidad de los Convenios Marítimos Internacionales en Venezuela.

## INTRODUCCION

Desde el siglo XIX, se comenzó a sentir a nivel mundial la necesidad de institucionalizar determinados tipos de cooperación entre las naciones. El instrumento legal más utilizado fue el sistema de *conferencia internacional*. Además del sistema de conferencias entre los Estados, el siglo XIX vio nacer un buen número de uniones internacionales, tanto públicas como privadas.

Las organizaciones internacionales son el mejor ejemplo de sociedades internacionales particulares y han nacido por la necesidad de regular determinadas esferas de la cooperación entre los Estados.

Se puede definir a las organizaciones internacionales, en sentido amplio, según **Medina (1979)**, como “todo grupo o asociación que se extiende por encima de las fronteras de un Estado y que adopta una estructura orgánica permanente”. De lo anterior se desprende los tres elementos esenciales de una organización internacional:

- Debe tratarse de un grupo o asociación de Estados.
- Una actividad que vaya más allá de las fronteras de un sólo Estado.
- Una estructura orgánica permanente.

Por lo anterior, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) es el intento más importante de institucionalización de un sistema de garantías de paz y seguridad internacionales. La mayor parte de las tareas de la ONU en asuntos sociales y económicos son llevadas a cabo por sus agencias u organismos especializados.

Algunos de los organismos especializados de la ONU son más antiguos que ella, pero autónomos, salvo un conjunto específico de relaciones de control y de coordinación, entre ellos la antigua Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) <sup>1</sup>, hoy Organización Marítima Internacional (OMI) <sup>2</sup>.

La OMI ha trabajado tres bloques importantes para la cooperación, teniendo un sustancial grupo de convenios adoptados en cada bloque, siendo los aprobados por Venezuela los siguientes:

#### Seguridad:

- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y Ley Aprobatoria del Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, y Ley Aprobatoria del Protocolo de 1988 que enmienda al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.
- Ley Aprobatoria del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979.

#### Protección del Medio Marino:

---

<sup>1</sup> Desde 1948.

<sup>2</sup> A partir de 1982.

- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques, 1973, y Ley Aprobatoria del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990.

#### Facilitación y Legal:

- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil de Daños Causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, 1969, y sus Protocolos de Enmienda de 1976 y de 1984, y Ley Aprobatoria del Protocolo de 1992 que Enmienda al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969.
- Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, 1971, y sus Protocolos de Enmienda de 1976 y de 1984, y Ley Aprobatoria del Protocolo de 1992 que Enmienda al Convenio Internacional para la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971.

## SEGURIDAD

### SOLAS 1974

Convenio hecho el 01-11-1974, entrando en vigor el 25-05-1980. Está estructurado, en un inicio, en VIII Capítulos, tres apéndices y un Protocolo de fecha 17-02-78. A su texto original le fueron modificados todos los capítulos, siendo dichas modificaciones realizadas en 1981, 1983, 1988 (más un Protocolo), 1989, 1990, 1991, 1992 1994, 1995, 1996, 1997, 1998 y 1999.

De todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el más importante es el convenio SOLAS, siendo también uno de los más antiguos, habiéndose adoptado la primera versión del mismo en una conferencia celebrada en Londres en 1914, como resultado del hundimiento del trasatlántico "Titanic" en 1912, convención que no

entró en vigor internacional por la Primera Guerra Mundial.

El objeto de este convenio es asegurar, mediante reglas uniformes, que desde el punto de vista de la seguridad humana, los buques sean adecuados para el servicio a que se les destina y seguros para la vida humana en el mar.

El convenio y su implementación se supervisan por la OMI y, a través de su Comité de Seguridad Marítima, puede recomendarse modificaciones, adecuaciones o actualizaciones de las disposiciones y reglas del convenio.

Las reglas anexas al convenio establecen una serie de condiciones que, a los efectos de la seguridad de la vida humana, deben cumplir los buques matriculados en los Estados contratantes. El cumplimiento de dichos requisitos técnicos se evidencia mediante una serie de certificados que el Estado (en que esté matriculada la embarcación) expide por órgano de la autoridad competente, una vez que se ha verificado a través de las inspecciones correspondientes que la nave llena los requisitos de seguridad exigidos por las reglas del convenio.

### **LOAD LINES (LL) 1966**

Convenio hecho en Londres el 05-04-66, entró en vigor el 21-07-68. Consta de 34 artículos, 3 anexos, 5 recomendaciones, 1 protocolo y 1 suplemento. A este convenio se le han hecho cinco enmiendas (1971, 1975, 1979, 1983 y 1995), que hasta ahora no han entrado en vigor.

El objetivo principal del convenio gira en torno al establecimiento de límites con respecto a los calados permitidos para la máxima carga de los buques; dichos límites se establecen en forma de francobordos, los cuales constituyen, conjuntamente con la estanqueidad a la intemperie y la integridad de la estanqueidad, los fines perseguidos por este convenio. Se debe entender por *francobordo* la distancia vertical, medida al costado del buque en el centro de la eslora, entre la arista superior de la línea de cubierta y la arista superior de la línea de máxima carga.

En virtud de este convenio, los buques de carga nuevos de más de 24 metros de eslora, los existentes de más de 150 toneladas brutas y los nuevos aún de tonelaje inferior, deben haber sido inspeccionados, marcados y provistos de un Certificado Internacional de Francobordo o de Exención para poder realizar viajes internacionales, y tiene una duración máxima de cinco años prorrogables por un período que no exceda de cinco meses.

**T.M. 1969**

Convenio realizado en Londres el 23-06-69, entrando en vigor el 18-07-82 y que está compuesto por 22 artículos, 2 anexos, 2 apéndices.

En este convenio se especifica, en primer lugar, el concepto de tonelaje, entendiéndose como tal a la capacidad interior del buque, bien sea la capacidad total o la capacidad real de carga que posee el buque. La determinación de la capacidad del buque es importante para la fijación de la tasa portuaria, muellaje, etc.

Existen dos maneras de calcular el tonelaje de un buque. El tonelaje bruto, que es la capacidad interior completa del buque y de todas las construcciones que se encuentran en el puente, lo que permite determinar las dimensiones del buque (eslora, manga y puntal). Por otra parte, el tonelaje neto, que es la capacidad interior haciendo la deducción de todos los espacios en los cuales no se puede cargar ni pasajeros ni mercancías, lo que indica la capacidad de utilización del buque.

Esta convención tiene como objeto establecer principios y reglas uniformes en lo que respecta a la determinación del arqueo de los buques que realizan viajes internacionales.

**COLREG 1972**

Convenio realizado en Londres el 20-10-72, entrando en vigor el 15-07-77. El convenio consta de 9 artículos, 1 reglamento con 38 Reglas que están divididas en 5 partes (Generalidades, Reglas de Rumbo y Gobierno, Luces y Marcas, Señales Acústicas y Luminosas, y Exenciones) y cuatro anexos: Posición y Características Técnicas de las Luces y Marcas; Señales Adicionales para los Buques de Pesca que se encuentren pescando muy cerca unos de otros; Detalles Técnicos de los Aparatos de Señales Acústicas, de conformidad con la parte "D" del Reglamento; y Señales de Peligro.

El convenio ha sufrido cuatro enmiendas, las cuales todas han entrado en vigor. La primera, del 19-11-81 (que entró en vigor el 01-06-83) modificó el convenio con el objeto de que los buques que realicen diversas operaciones de seguridad, tales como dragado o levantamientos hidrográficos, hagan esas funciones con dispositivos de separación de tráfico. La segunda enmienda es del 19-11-87 (entrando en vigor el 19-11-89) y afectó principalmente las Reglas 1-e (extendiendo el ámbito de aplicación del convenio a los buques de construcción especial); 3-h (redefiniendo el concepto de buque "restringido por su calado") y la Regla



10-c (que redefine los dispositivos de separación del tráfico).

La tercera enmienda se realizó el 19-10-89 (vigente a partir del 19-04-91), en donde se modificó el convenio a los fines de eliminar el uso innecesario de la navegación costera. La última modificación, del 04-11-93, entró en vigor el 04-11-95, relativa, principalmente, a la ubicación de las luces.

El convenio COLREG es el instrumento preventivo por excelencia para evitar abordajes o colisiones en el mar, entendiéndose por abordaje, el choque de una embarcación con otra, sea por dolo, culpa o caso fortuito, hecho éste previsto en el derecho marítimo como fuente de derechos y obligaciones, por los daños que puedan ocasionarse.

El convenio se aplica a todos los buques que se encuentren en alta-mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ellas y sean practicables por los buques de navegación marítima, entendiéndose por buque, según la Regla 3, toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.

### **SFV 1977**

Convenio hecho en Torremolinos, España, el 02-04-77, el cual no ha entrado en vigor internacional. Consta, estructuralmente, de 14 artículos, 1 anexo, 2 documentos adjuntos, 11 resoluciones y un protocolo de 1993, el cual actualiza y sustituye al convenio original tomando en cuenta la evolución tecnológica de los últimos años y la necesidad de adoptar un enfoque pragmático respecto a la pronta ratificación de un instrumento que es necesario para regular la seguridad de los buques pesqueros y de sus tripulaciones. El anexo contiene, en sus 154 artículos, las reglas para la construcción y el equipamiento de los buques pesqueros, aunado a las disposiciones de sus dos apéndices (uno con el Certificado Internacional de Buque Pesquero y el Certificado Internacional de Exención de Buque Pesquero, y el otro con las especificaciones de los dispositivos de salvamento para este tipo de embarcaciones).

Este convenio tiene como objetivo promover la seguridad de los buques en general y, de modo particular, la de los buques pesqueros nuevos de eslora igual o superior a 24 metros, incluidos aquellos buques que elaboran sus propias capturas. Este instrumento globaliza todas las reglamentaciones y usos existentes sobre la materia a los fines de racionalizar y modernizar todo el andamiaje normativo respecto de la pesca en

cuanto a los procedimientos de seguridad.

### **STCW 1978-1995**

Este convenio fue elaborado en Londres, el 07-07-78, entrando en vigor el 28-04-84. En su versión original, el convenio estaba estructurado en 15 artículos, 1 anexo con 8 capítulos y 14 resoluciones. El 22-05-91 se enmendó el convenio (el cual entró en vigor el 01-12-92), estas enmiendas versan básicamente sobre los requerimientos necesarios para la implementación del GMDSS <sup>3</sup> establecido en el SOLAS; luego, el 25-05-94, nuevamente se enmienda (entrando en vigor la misma el 01-01-96), modificándose el Capítulo V, relativo a los requisitos especiales de formación para el personal de determinados tipos de buque, como son los buques tanque y los buques de pasaje de trasbordo rodado; y, finalmente, el 07-07-95 se sustituyó el anexo del convenio y se le agregó a éste, además, el Código de Formación, siendo su Parte "A" de obligatorio cumplimiento y la Parte "B" solamente recomendatoria. Esta última enmienda tuvo un lapso para entrar en vigor, el cual se inició el 01-02-97 y finalizará el 01-01-2002.

En diciembre de 1998 se enmendó el Código del STCW (modificación que entrará en vigor el 01-01-2003), apuntando al mejoramiento de los estándares mínimos de competencia que deben poseer la tripulación de buques que transporten carga sólida a granel. Estas enmiendas están referidas particularmente a las secciones A-II/1 (Código A: Requerimientos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500) y A-II/2 (Código A: Requerimientos mínimos aplicables a la titulación de capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 500).

Los objetivos del convenio son buscar el establecimiento de estándares internacionales mínimos en materia de formación y evaluación para el personal de mar, a los fines de aumentar los márgenes de seguridad para vidas y propiedades en el mar y de protección del medio marino, a través de la determinación de competencias o funciones que la tripulación debe demostrar, las cuales son: navegación; manipulación y estiba

---

<sup>3</sup>*Global Maritime Distress and Safety System* o Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima - SMSSM

de la carga; control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo; maquinaria naval; instalaciones eléctricas, electrónicas y de control; mantenimiento y reparaciones; y radiocomunicaciones. Dichas funciones deben estar enmarcadas dentro de tres niveles de responsabilidad: Gestión, Operación y Apoyo.

En cuanto a las competencias que debe poseer la tripulación para cada cargo a bordo de los buques, y en virtud de este convenio, éstas están establecidas dentro del Código en cuatro columnas o tablas para cada sección y nivel de responsabilidad a bordo del buque; las cuales son: a) Competencia a evaluar; b) Conocimientos, comprensión y aptitud que se debe tener para esa competencia; c) Métodos de demostración de la competencia y d) Criterios de evaluación de la competencia.

### **SAR 1979**

Este convenio fue realizado el 27-04-79, entrando en vigor el 22-06-85, teniendo una estructura de 1 preámbulo, ocho artículos, 1 anexo y ocho resoluciones. El Anexo de este instrumento legal, al igual que tantos otros estudiados, contiene la esencia y contenido del convenio, en donde se establece, en primer término, que el principal objetivo del SAR es facilitar la cooperación entre los gobiernos y entre las personas que participan en las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar, mediante el establecimiento de un plan internacional.

Por lo tanto, la finalidad de este convenio es la elaboración de un plan internacional (global) de búsqueda y salvamento, el cual puede basarse en otros convenios (por ejemplo el GMDSS – SOLAS, ya mencionado anteriormente) de gran importancia para el SAR y que estén vinculados con el mismo.

Las prescripciones técnicas del convenio SAR figuran en su anexo, en el cual se exige a las Partes que establezcan sistemas de notificación para buques, en virtud de los cuales los buques informen de su situación a una radioestación costera. Esto permite reducir el intervalo entre la pérdida de contacto con un buque y el inicio de las operaciones de búsqueda, contribuyendo además a que se pueda determinar rápidamente la posición de los buques que prestarán asistencia, incluida la asistencia médica en caso de ser necesario.

El convenio SAR se encuentra actualmente sometido a revisión, y una de sus características más importantes es el énfasis que se pone en los actuales momentos en la coordinación de las operaciones SAR maríti-

mas y aeronáuticas. Un grupo de trabajo mixto de la OMI y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) elaboró el Manual Internacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo (IAMSAR), aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI en mayo de 1998. El principal propósito del manual es ayudar a los Estados a que cumplan sus obligaciones en virtud del Convenio de Aviación Civil del SOLAS y el convenio SAR. El Manual IAMSAR sustituye a los dos manuales elaborados por la OMI, como son:

- El Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes (MERSAR) aprobado por la Asamblea de la OMI en 1971.
- El Manual de Búsqueda y Salvamento de la OMI (IMOSAR), adoptado en 1978 por el CSM.

Con la finalidad de facilitar los fines perseguidos por el convenio, los océanos fueron divididos en 13 zonas SAR, encontrándose Venezuela incorporada en la Región IV.

El convenio SAR obliga a las autoridades del Estado Parte para que sean las encargadas de la coordinación global de dar urgentemente los pasos necesarios para prestar el mejor auxilio posible, una vez que se reciba la información de peligro en que esté una persona en el mar dentro del área que coordina.

Este Convenio posee una enmienda del 18-05-98, la cual entró en vigor el 01-01-2000. Las revisiones al convenio SAR clarificaron las responsabilidades de los Gobiernos y pusieron gran énfasis en la aplicación regional y en la coordinación entre las operaciones marítimas y aeronáuticas del SAR. La revisión de la convención se hizo con la esperanza de que más Estados que aún no la han aceptado la ratifiquen.

## **PROTECCION DEL MEDIO MARINO**

### **MARPOL 73-78**

Una de las grandes preocupaciones que aquejan a los defensores del medio marino es la impunidad que protege a sus contaminadores. Cuando el hecho contaminador es generado en alta mar, lejos del alcance de leyes nacionales que pudieran sancionar a su autor, poco es lo que puede hacerse para controlar a las personas inescrupulosas que, motivadas sólo por el afán de lucro, buscan una salida sencilla y económica para deshacerse de sus desechos. La reacción a nivel internacional ha sido la

de crear convenciones y organismos internacionales que luchen por la imposición de controles para la defensa del medio marino.

Las causas de la contaminación marina pueden clasificarse en seis grandes grupos, dependiendo del grado de actividad humana involucrada en su generación. Así, se tiene que las principales fuentes generadoras son: 1) las actividades realizadas en tierra firme que contaminan el mar a través de la atmósfera; 2) los desechos domésticos e industriales; 3) la contaminación radioactiva; 4) los desechos militares; 5) los desechos generados por la explotación de minerales en el mar; y 6) los desechos generados por buques (este punto puede ser dividido en dos grandes grupos, la basura producida por las actividades de las personas a bordo y los residuos de aceite y combustible generados por la operación de los buques).

La Iniciativa del Gran Caribe sobre los Desechos Generados por los Buques estima que el 77% de la basura arrojada al mar por los buques corresponde a los cruceros, un 17% a los buques de transporte de carga, un 5% a los buques de cabotaje y el 1% a los pesqueros y yates.

La OILPOL de 1954 <sup>4</sup> trató la contaminación producida por las operaciones de los tanques y de las máquinas de los buques, sin tomar en cuenta la contaminación producida por los derrames a consecuencia de accidentes.

Es así que en noviembre de 1973 surgió la convención, que posteriormente se enmendó y que entró en vigor en 1983, que no sólo regula la contaminación producida por el petróleo sino que también regula (a través de 20 artículos, 2 protocolos y 5 anexos), las demás formas de contaminación marina, salvo la generada en tierra firme.

De conformidad con esta convención, los Estados Partes tienen ahora la obligación de prohibir las acciones contaminantes, asegurar su cumplimiento y sancionar a los infractores. Entre las previsiones más relevantes de esta convención se encuentra que las Partes están obliga-

---

<sup>4</sup> Convención Internacional para Prevenir los Daños por Contaminación. Hecha en Londres el 12-05-1954, entró en vigor el 26-07-58. Tuvo una enmienda el 13-04-1962, que entró en vigor internacional en 1967. Fue sustituida esta convención por la convención MARPOL de 1973.

das a cooperar en la detección de las violaciones a las disposiciones de la convención. Los buques pueden ser inspeccionados por cualquier Estado Parte a fin de constatar si se han realizado descargas ilegales. Cualquier accidente que involucre sustancias peligrosas debe ser reportado sin demora.

En cuanto al ámbito de aplicación, el convenio se aplica a:

- los buques que enarbolan una bandera de un Estado Parte;
- los buques que, aun cuando no enarbolan la bandera de un Estado Parte, operan bajo la autoridad de un Estado Parte.

Por lo tanto, la convención no se aplica a los buques de guerra, auxiliares de la naval o cualquier buque propiedad del Estado u operado por éste, por el tiempo que sea usado solamente en operaciones gubernamentales no comerciales. Sin embargo, esos buques deben tomar todas las medidas necesarias para actuar de una manera cónsona con la convención.

Para poder entender un poco más este convenio es necesario comentar sucintamente cada uno de los anexos mencionados *supra*:

**Anexo I.** Contiene las regulaciones para la prevención de la contaminación por petróleo. Incluye agua de lastre contaminada, el lavado de los tanques, residuos de combustible y aceites (26 Reglas, 3 Apéndices al anexo I, 6 Apéndices para unificar la interpretación).

Este anexo entró en vigor el 02-10-83 y entre los Estados Partes de MARPOL 73/78. **Absorbe la OILPOL 1954.** Regula los requisitos para el control de la contaminación por la ejecución de actividades operacionales; los requisitos para reducir la contaminación por petróleo a consecuencia de los daños a los costados y fondo del buque y la prevención de la contaminación como consecuencia de accidentes marítimos.

**Anexo II.** Aquí se contempla la normativa para el control de la contaminación por sustancias líquidas nocivas transportadas a granel. Incluye los residuos químicos en los tanques después de la descarga (14 Reglas, 5 Apéndices).

Dicho anexo entró en vigencia el 06-04-87. Todas las operaciones de los buques que involucren sustancias nocivas deben ser registradas en el Libro de Registro de Carga, el cual podrá ser inspeccionado por cualquier Estado Parte en cualquier momento. En este anexo se dispone que

en ningún caso se puede descargar residuos de sustancias nocivas dentro de las 12 millas náuticas de la costa más cercana y en aguas de menos de 25 metros de profundidad.

**Anexo III.** Se indica las reglas para la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por el mar en bultos (7 Reglas).

Entró en vigor el 01-07-92 y sufrió una modificación en octubre de ese mismo año. El Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas <sup>5</sup> fue modificado para incluir los aspectos de la contaminación y así facilitar la aplicación del anexo.

**Anexo IV.** Regula las normas para la prevención de la contaminación por aguas servidas (11 Reglas).

Este anexo, que aun no ha entrado en vigor internacional, contiene las regulaciones para la prevención de la contaminación por aguas servidas de los buques, entendiéndose como tales las aguas sucias, provenientes de:

- Desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y tazas de WC.
- Desagües procedentes de lavabos, lavaderos y conductos de salida situados en cámaras de servicios médicos.
- Desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos.
- Otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagües arriba definidas.

Con referencia a la descarga de aguas sucias, éstas deben cumplir con dos condiciones para poder ser efectuadas: que el buque efectúe la descarga a una distancia superior a 4 millas náuticas de la costa, si las aguas han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas, o a una distancia de 12 millas náuticas de la costa si no han sido desmenuzadas ni desinfectadas.

---

<sup>5</sup>*The International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code).*

**Anexo V.** Dispone las reglas para la prevención de la contaminación por desechos por los buques. Incluye la basura, residuos de comida, trapos engrasados y plásticos (7 Reglas).

Este convenio entró en vigor el 31-12-88 y contiene las disposiciones para la prevención de la contaminación por desechos o basura generadas por los buques, entendiéndose por basura toda clase de restos de víveres (a excepción del pescado fresco y porciones del mismo); residuos de la faena doméstica; plásticos, vidrios, papel, cartón, etc. No incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del Convenio.

Bajo las prevenciones estipuladas en este anexo, se puede declarar un área como *Zona Especial*, en la cual deben aplicarse medidas más restrictivas de descarga de desechos en el mar. Para 1996 habían sido declaradas como áreas especiales, bajo los términos de la regulación número 5 del Anexo V de MARPOL 73/78, las siguientes: el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo, el área de los Golfos, el Mar del Norte, la Antártida y el Gran Caribe, incluidos el Golfo de México y el Mar Caribe.

Bajo el Anexo V de MARPOL no se prohíbe totalmente la descarga de basura en el mar, sino que se regula cómo y dónde puede hacerse, tal como se expone en el siguiente cuadro.

Tipo de Basura	Buques		Plataformas
	Fuera de áreas especiales	Dentro de áreas especiales	
Plásticos	Totalmente Prohibido	Totalmente prohibido	Prohibido
Basura flotante (tablas y forros de estiba y materiales de embalaje)	Más allá de 25 millas de la costa	Totalmente prohibido	Prohibido
Papel, vidrio, telas, metales	Más allá de 12 millas de costa	Totalmente prohibido	Prohibido
Toda otra basura o desmenu-	Más allá de 3 millas de costa	Totalmente prohibido	Prohibido



Tipo de Basura	Buques		Plataformas
	Fuera de áreas especiales	Dentro de áreas especiales	
zada			
Comida	Más allá de 12 millas de costa	Más allá de 12 millas de la costa	Prohibido
Comida molida (*)	Más allá de 3 millas de costa	Más allá de 12 millas de la costa. Gran Caribe: más allá de 3 millas de la costa.	12 millas

(\*) Dichas basuras estarán lo bastante desmenuzadas o trituradas como para pasar por cribas con mallas no menores que 25 mm.

**FUENTE:** Cuadro 1. Resumen de Reglas Aplicables a la Eliminación de Basura en el Mar.

Regla 3.2: “Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o de descarga, se aplicarán las prescripciones más rigurosas”.

**Anexo VI.** Indica las regulaciones para la preservación del aire por contaminación de buques (9 Artículos, 5 Apéndices, 1 Anexo, 8 Consideraciones).

Los crecientes problemas presentados con la capa de ozono, así como el proceso de recalentamiento del planeta y el continuo incremento de los índices de contaminación atmosférica, especialmente en los países industrializados, han desencadenado varios movimientos que, manteniendo una posición altruista sobre las condiciones ambientales, han determinado el riesgo inminente que corre la civilización de no controlarse las emisiones contaminantes. Fue así como el 26 de septiembre de 1997 se convocó a una conferencia de la OMI para regular lo referente a las emisiones contaminantes de la atmósfera realizadas por los buques, surgiendo de esta manera el Anexo VI de MARPOL, cuyo objetivo es la

prevención y control de este tipo de contaminación, especialmente lo relacionado con la emisión de óxido nítricos y nitrosos de los motores de combustibles diesel, sustancias que disminuyan el ozono y los óxidos de azufre. Este anexo aún no ha entrado en vigor.

### **OPRC 1990**

En su Preámbulo, esta convención deja constancia de la necesidad de preservar el medio humano en general y el medio marino en particular, a través de la aplicación estricta de los instrumentos internacionales existentes relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del mar, en particular por el SOLAS 74 en su forma enmendada y MARPOL 73-78; y también de elaborar cuanto antes normas más elevadas para el proyecto, explotación y mantenimiento de los buques que transporten hidrocarburos y de las unidades mar adentro; así como la importancia que tiene el CLC 69, FONDO 71 y las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular las de su Parte XII.

La Convención determina que cada Parte exigirá que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón lleven a bordo un plan de emergencia, al igual que las empresas explotadoras de las unidades mar adentro sometidas a su jurisdicción, y las empresas a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos sometidos a su jurisdicción. En tal sentido, cada Estado Parte exigirá a los capitanes, o figura similar, que notifiquen sin demora todo evento observado en el mar que haya producido descargas de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos. En ambos casos, la notificación se hará: en el caso del buque, al Estado ribereño más próximo y, en el caso de una unidad mar adentro, al Estado ribereño bajo cuya jurisdicción esté la unidad.

Igualmente, la Parte exigirá la misma notificación a la autoridad nacional competente, por parte de las personas que estén a cargo de los puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos que se encuentren bajo su jurisdicción.

Una vez notificado el derrame, la Parte procederá a tomar las medidas determinadas en el convenio, como son la evaluación del evento, su magnitud y las posibles consecuencias; informará a todos los Estados cuyos intereses se vean afectados por el derrame, así como las medidas unilaterales o conjuntas que la Parte realizará para evitar o minimizar los efectos del derrame.

La convención establece varios sistemas para la preparación y lucha contra la contaminación:

- A nivel nacional: el sistema debe designar la autoridad nacional responsable y facultada para solicitar asistencia o decidir prestarla, más un plan nacional que incluya las interrelaciones de los distintos órganos que lo integren, ya sea público o privado.
- A nivel regional: planes de cooperación bilateral o multilateral, con indicaciones de sistemas de telecomunicaciones, equipos, programas y el o los planes nacionales.
- Cooperaciones internacionales en la lucha contra la contaminación: las Partes, según sus posibilidades, facilitarán servicios de asesoramiento, apoyo técnico y equipos.

## FACILITACION Y LEGAL

### CLC 69-92

A partir del derrame de petróleo ocasionado por el buque tanque "ToreyCanyon" en marzo de 1967, en el Canal de La Mancha, donde se derramó aproximadamente 100.000 barriles de hidrocarburo, la sociedad internacional se preocupó debido a que este derrame sin precedentes ocasionó gastos por el orden de los 3 millones de libras esterlinas en limpieza y daños irreparables al medio ambiente marino. Muchas víctimas no fueron indemnizadas porque la cantidad de dinero disponible no fue suficiente. Esto trajo como consecuencia un debate público en Inglaterra sobre el tratamiento de estos casos.

El desastre en ese lugar demostró la inexistencia y necesidad de crear un instrumento jurídico, capaz de regular eficazmente el tema de este tipo de siniestros, además de una satisfacción suficiente y justa a las víctimas de cualquier accidente de esta naturaleza.

En 1969 la nueva convención internacional basada en la responsabilidad civil por daños causados por derrame y contaminación por crudo fue llevada a cabo, poniendo en claro las responsabilidades de los armadores por la limpieza e indemnización a las víctimas del derrame.

Este convenio se aplica solamente a los daños por contaminación causados en el territorio y mar territorial de un Estado contratante, ampliándose este ámbito hasta la zona económica exclusiva según el Pro-

toloco de 1992. En aquél se establecen los montos por indemnización y sus limitaciones de responsabilidad en caso de que el buque cause daños por contaminación, además de los seguros o garantías financieras que el buque debe tener para responder económicamente ante el incidente.

La convención CLC-69 fue hecha en Bruselas el 29-11-69, pero no entró en vigencia hasta el 19-06-75. En esta conferencia se resolvió además convocar, a más tardar en 1971, a otra convención que estudiara y adoptara un sistema complementario al de la responsabilidad objetiva del propietario del buque, consistente en hacer participar a las empresas petroleras en la indemnización a las víctimas de siniestro por contaminación de hidrocarburos derramados por un buque. Con esto se obtendría, por un lado, el logro de una indemnización complementaria CLC 69 más 71 y, por otro lado, el logro del debido equilibrio entre los intereses de los propietarios de buques que transportan como carga hidrocarburos a granel y los de las compañías que encomiendan sus cargas a los mismos para su transporte, o las reciban de ellos dado que no se estimó justo que las consecuencias de los daños debiesen ser soportadas exclusivamente por la industria naviera.

Por lo tanto, los Estados que formasen parte del convenio CLC, en virtud de esto, podían ser miembros del Fondo Internacional de Compensación para Daños por Derrame de Petróleo (FUND 71).

### **FUND 1971-1992**

Este convenio, hecho el 18-12-71, entró en vigor internacional el 16-10-78 y tiene como propósito:

a) Proveer compensación cuando cualquier persona no haya sido capaz de obtener una compensación total bajo el CLC; bien sea

- porque no existe responsabilidad por daños bajo el CLC;
- porque el propietario no está en capacidad financiera de afrontar sus obligaciones y se ha agotado las acciones directas contra el Asegurador;
- porque el daño excede el límite de responsabilidad establecido para el propietario bajo el CLC.

b) Reembolsar parte de la responsabilidad del propietario bajo el CLC, cuando la responsabilidad del propietario es excedida y el buque

se encuentra registrado en un Estado miembro de Convenio del Fondo.

Indica este instrumento legal que el derecho al pago de las indemnizaciones caduca a los tres años de haberse producido el daño, si con anterioridad no se hubiere intentado una acción judicial; o no se hubiere practicado la notificación al Fondo, y que este pago se financia enteramente a través de contribuciones provenientes de los importadores de crudo y combustible que ha sido transportado por mar. Cualquier importador de más de 150.000 toneladas métricas de hidrocarburos transportado en un año calendario, que sea de un Estado contratante debe pagar una contribución.

Y por último menciona que el límite de compensación o pago fue aumentado, en 1992, a través de un Protocolo modificadorio, por accidente desde 60 millones de DEG a 135 millones de DEG, existiendo también la disposición de este Protocolo de aumentos adicionales sobre esta cifra, hasta un monto eventual de 200 millones de DEG.

### CONCLUSIONES

De los 23 Convenios realizados por la OMI, Venezuela es parte de 11, los cuales ya fueron comentados a lo largo del presente trabajo.

En relación con la aplicabilidad de estos convenios dentro de la Marina Mercante venezolana, cabe señalar que una vez que los tratados son ratificados o adheridos por la República, en virtud del actual artículo 154 de la Constitución de 1999 <sup>6</sup>, en donde se preceptúa el mecanismo para su aprobación, los convenios son aplicados por el organismo encargado para tal fin, el cual es el Ministerio de Infraestructura <sup>7</sup>, a través de la Dirección General de Transporte Acuático que, por medio de las Capitanías de Puerto, supervisa y vigila el fiel cumplimiento de las disposiciones y obligaciones indicadas en el instrumento legal internacional.

En los actuales momentos, y en referencia a los tratados vigentes para Venezuela, dichos convenios son obligantes para tres grupos clara-

---

<sup>6</sup> Artículo 128 de la derogada Constitución de 1961.

<sup>7</sup> Antiguo Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

mente identificables, que son:

- Los Buques Mercantes Nacionales: a este grupo se le exige el cumplimiento de las disposiciones de los convenios SOLAS, MARPOL, TM y LL, a través de la certificación del mismo, según corresponda al tipo de buque (petrolero, gasero, etc. ).
- Tripulación de los Buques Mercantes: con el fin de garantizar la seguridad del viaje, no sólo los buques deben estar certificados, sino que también el personal de mar, desde el Capitán hasta los oficiales y marineros, debe contar con el título o licencia pertinente, vigentes, los cuales deben estar refrendados en virtud del STCW.
- Empresas Navieras: una nueva tendencia empezó a surgir a partir de la década de los 80, en donde se instituyó que la supervisión de las operaciones del buque no debían corresponderle únicamente a la Administración del Estado, sino, por el contrario, debían ser las empresas, a través de auditorías internas, y posteriormente externas, supervisadas por la Administración (por sí misma o por autorizado), las que garantizasen a terceros los cánones de calidad exigidos en los convenios y, principalmente a través del *ISM Code*<sup>8</sup> o Código de Gestión de la Seguridad, que no es otra cosa, como se mencionó anteriormente, que el Capítulo IX del Convenio Solas.

Aunque hay disposiciones claras tanto a nivel nacional como internacional para la prevención de la contaminación y para la seguridad de la vida humana, muchas veces las mismas no son aplicadas en su totalidad, bien sea por ignorancia o por corrupción. Es importante estar vigilantes de la buena aplicación, en cualquiera de estos tres grupos, de los convenios internacionales, porque la misma redundará en beneficio no sólo de ellos, sino de toda la Humanidad, que de una forma u otra está vinculada con el mar.

---

<sup>8</sup>International Safety Management Code.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Medina, M. (1979).** Las Organizaciones Internacionales. Madrid.
- Organización Marítima Internacional (1974).** Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida en el Mar. Gaceta Oficial No. 32.597 del 08-07-1982.
- Organización Marítima Internacional (1988).** Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. Gaceta Oficial Extraordinaria, No. 5.187 del 05-12-1997.
- Organización Marítima Internacional (1966).** Convenio Internacional sobre Líneas de Carga. Gaceta Oficial No. 30.475 del 16-08-1974.
- Organización Marítima Internacional (1988).** Protocolo de 1988 que enmienda al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966. Gaceta Oficial No. 5.265 del 01-10-1998
- Organización Marítima Internacional (1969).** Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 2.980 del 06-07-1982.
- Organización Marítima Internacional (1972).** Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 2.976 del 06-07-1982.
- Organización Marítima Internacional (1977).** Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 3.952 del 19-01-1987.
- Organización Marítima Internacional (1978).** Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 3.878 del 15-08-1986.
- Organización Marítima Internacional (1979).** Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 3.714 del 10-03-1986.
- Organización Marítima Internacional (1973).** Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 3.640 del 30-09-1985.

- Organización Marítima Internacional (1978).** Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 4.633 del 15-09-1993.
- Organización Marítima Internacional (1990).** Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 4.802 del 02-11-1994.
- Organización Marítima Internacional (1969).** Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil de Daños Causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 4.340 del 28-11-1991.
- Organización Marítima Internacional (1992).** Protocolo de 1992 que Enmienda al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por Hidrocarburos de 1969. Gaceta Oficial No. 36.457 del 20-05-1998.
- Organización Marítima Internacional (1971).** Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 4.340 del 28-11-1991.
- Organización Marítima Internacional (1992).** Protocolo de 1992 que Enmienda al Convenio Internacional para la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1971. Gaceta Oficial No. 36.457 del 20-05-1998.



Régimen Jurídico del Transporte Marítimo de Hidrocarburos  
en Venezuela §

Por: Ramón Antonio Castro Cortez ♣

**ABSTRACT**

**Juridical Regimen of Hydrocarbon Maritime Transport in Venezuela**

In this study it makes an analysis of the main normative instruments, external and internal, that regulate in Venezuela the hydrocarbon transport by sea, in order to know the mechanisms to its adequate interpretation and application. So, it is reviewed the knowed international conventions, as MARPOL, CLC, FUND, OPRC, on one hand, and the Environmental Penal Law, Customs Organic Law and its Regulations, and National Merchant Marine Reactivation Law, on the other one. The first mentioned mainly contain norms directed to veil for the ships security in order to prevent pollution, to arbitrate compensatory mechanisms in front of incidence of economic damages by pollution and to stablishing procedures to fight against hydrocarbons pollution; the national legislation, on the other hand, stablishes regulations of penal character oriented to punish the responsables of environmental damages, dispositions about coastal traffic and custom documentation, as well as recent regulations that stablish fiscal incentives for shipping activity. It's precisely this diversity of regulations what obligates to specify the scope of each one of them and thus achieve its articulation in order to suggest solutions really juridical to practical situations that could present in this matter.

---

§ Extractos del trabajo de grado presentado por el autor como requisito para optar al Título de Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, ante la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe en julio de 2000.

♣ Abogado. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo.

**KEYWORDS:** Hydrocarbons Maritime Transport, Juridical Regime of Hydrocarbons Maritime Transport.

## RESUMEN

En este estudio se hace un análisis de los principales instrumentos normativos, tanto de fuente externa como interna, que regulan el transporte de hidrocarburos por mar en Venezuela, a los fines de conocer los mecanismos para su adecuada interpretación y aplicación. Así, se revisa los convenios internacionales conocidos como MARPOL, CLC, FONDO y OPRC, por una parte, y la Ley Penal del Ambiente, Ley Orgánica de Aduanas y sus Reglamentos, y Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, por la otra. Los primeros contienen, principalmente, normas dirigidas a velar por la seguridad de los buques con el fin de prevenir contaminación, a arbitrar mecanismos indemnizatorios ante la ocurrencia de daños económicos por contaminación y al establecimiento de procedimientos para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos; la legislación nacional, por su parte, establece regulaciones de carácter punitivo dirigidas a castigar a los responsables de daños ambientales, disposiciones sobre cabotaje y permisología aduanera, así como recientes regulaciones que establecen incentivos fiscales para la actividad naviera. Es justamente esta diversidad de regulaciones lo que obliga a precisar el alcance de cada una de ellas y así lograr su articulación para sugerir soluciones verdaderamente jurídicas a las situaciones prácticas que puedan presentarse en esta materia.

**PALABRAS CLAVE:** Transporte Marítimo de Hidrocarburos, Régimen Jurídico del Transporte Marítimo de Hidrocarburos.

## INTRODUCCION

Con el paso del tiempo las actividades humanas son cada vez más numerosas y complejas; causas como el crecimiento económico y desarrollo tecnológico justifican esta realidad. Todo ello genera la necesidad de abordar estas actividades desde diferentes ángulos con el fin de hacerlas realmente provechosas para la Humanidad, uno de dichos enfoques está constituido por el marco que las regula como medio idóneo para lograr su desarrollo armónico y sustentable.

Entre las actividades con mayor desarrollo en los últimos tiempos se

encuentra la explotación de recursos naturales como los hidrocarburos, que se han consolidado como fuente energética de primer orden en todos los países del orbe. La explotación de hidrocarburos ha generado la necesidad de su transporte de un lugar a otro, especialmente desde lugares donde existen yacimientos y en consecuencia se producen, hasta otros que requieren de los hidrocarburos para su procesamiento y consumo. En tal sentido, el transporte marítimo se ha impuesto como el medio primordial para el traslado de este tipo de carga, requiriéndose para ello de toda una normativa dirigida a regular su tránsito, el cual es eminentemente internacional y, al mismo tiempo, garantizar un manejo adecuado, por tratarse de productos con un potencial altamente contaminante.

Uno de los elementos más importantes a ser considerados es la diversidad de ordenamientos jurídicos que se ven implicados en el transporte de hidrocarburos por mar de un país a otro. Esto ha generado la necesidad de unificar criterios, lo que se ha hecho a través de convenios internacionales que recogen los principios dominantes en la materia, con el fin de dar respuestas adecuadas y de obligatorio cumplimiento para todos los actores envueltos en los problemas que de esta actividad puedan generarse. Además, la regulación de fuente externa plantea la contingencia de armonizarla con las normas de fuente interna para así evitar contradicciones, lográndose de esta forma un esquema legal bien articulado y coherente, requisitos fundamentales para su efectividad.

Otro elemento que debe ser considerado es el hecho de que los hidrocarburos, al ser productos contaminantes, exigen para su transporte y manejo normas y procedimientos adecuados dirigidos a evitar daños al medio ambiente, por lo que tales previsiones deben formar parte del marco regulatorio en referencia. Además, la existencia de un régimen adecuado para el establecimiento de responsabilidades y sanciones en caso de producirse daños ambientales, constituye un aspecto esencial en esta materia.

Es así como han surgido las diferentes regulaciones impulsadas principalmente por organismos intergubernamentales con influencia en el área, tal es el caso de la Organización Marítima Internacional (OMI) que ha desarrollado una extraordinaria labor mediante la convocatoria de conferencias especializadas que han producido un importante número de convenios internacionales donde se establecen normas adecuadas al ámbito específico del transporte de hidrocarburos por mar. Aunado a esto, se han realizado esfuerzos a nivel interno con un objetivo similar al

anteriormente descrito, teniendo como resultado la elaboración de regulaciones que deben ser estudiadas con atención.

### CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR BUQUES (MARPOL)

Este Convenio fue adoptado por la Conferencia Internacional sobre Contaminación Marina en el año 1973, siendo posteriormente modificado y complementado por un Protocolo dictado en el año 1978. Asimismo, el Convenio tiene varios anexos referidos a diferentes formas de contaminación del medio marino que pueden producir los buques; sin embargo, el autor estudiará a profundidad solo uno de ellos (Anexo I) que es el referido a la principal manera de contaminación que puede producir un buque especializado en el transporte de hidrocarburos.

El Convenio bajo estudio ha sufrido modificaciones tanto en su texto original como en sus anexos. La primera y más importante modificación del Convenio se hizo, tal como se indicó con anterioridad, por medio del Protocolo de 1978, mientras que los Anexos han sido modificados en reiteradas oportunidades a través de enmiendas. La repercusión e impacto de este Protocolo es puesta de relieve por **Villarreal (1998)** cuando afirma:

En 1978 la Convención todavía no había entrado en vigor, en un esfuerzo para acelerar su ratificación tuvo lugar una conferencia que trajo como consecuencia la adopción de un protocolo mediante el cual los estados podían hacerse parte a MARPOL adoptando únicamente el Anexo I y el Anexo II, que solo sería obligatorio después de tres años de la entrada en fuerza de la convención, conocida ahora como MARPOL 73/78.

Venezuela ratificó este Convenio y su Protocolo de 1978 a través de Leyes aprobatorias publicadas en Gacetas Oficiales Nos. 3.640 (Extraordinario) y 4.633 (Extraordinario) de 30 de septiembre de 1985 y 15 de septiembre de 1993, respectivamente. Asimismo, algunas leves modificaciones a los Anexos del Convenio realizadas en 1994 por la Conferencia convocada a tales efectos, fueron publicadas en Gaceta Oficial No. 4.924 (Extraordinario) de 29 de junio de 1995.

Siguiendo las propias directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI) en el sentido de que siempre es conveniente revisar los textos originales (i.e. antes de haber sido modificado) del Convenio, el autor

considera que debe estudiarse cada aspecto por separado.

Antes que nada debe indicarse que el Convenio en cuestión viene a arbitrar una serie de reglas dirigidas a prevenir una eventual contaminación del medio marino, por lo que puede afirmarse que las disposiciones en él contenidas son de orden eminentemente preventivo como se verá a continuación.

El Convenio obliga a los Estados Parte a darle efectivo cumplimiento a sus normas, con el fin de proteger el medio marino de la descarga de sustancias contaminantes.

El artículo 2 considera sustancias contaminantes o perjudiciales a todas aquellas que en contacto con el mar generan peligro a la salud humana y perjudican la vida y recursos del medio marino. Igualmente se define aquí lo que debe entenderse por descargas y en tal sentido se afirma que es toda liberación, desde un buque, de sustancias consideradas perjudiciales por el Convenio e incluye el escape, disposición, bombeo, emisión o vaciado de dichas sustancias. Por buque se entiende una nave de cualquier tipo que opere en el medio marino.

En cuanto al ámbito de aplicación el Convenio se aplica a los buques que enarboles la bandera de un Estado Parte y a aquellos que sin enarbolar la bandera de un Estado Parte operan bajo la autoridad de éste. Por el contrario, el Convenio no se aplica a buques de guerra o a buques que sean propiedad o estén operados por un Estado Parte y se encuentren destinados a uso gubernamental no comercial. No obstante, cada Estado Parte procurará tomar las medidas pertinentes para que los buques antes indicados cumplan con lo previsto en el Convenio.

El artículo 4 señala que las violaciones a las prescripciones del Convenio serán sancionadas de acuerdo a la Ley por la que esté regido el buque que haya cometido tal violación e independientemente del lugar en que haya ocurrido. En caso de que la transgresión ocurra en jurisdicción de un Estado Parte que sea distinta a la jurisdicción bajo la que navega el buque, el primero informará y enviará las evidencias del caso al gobierno del Estado con jurisdicción sobre el buque infractor, con el objetivo de que este último tome las medidas legales correspondientes.

El artículo 5 del Convenio dispone la expedición de un certificado en donde se indique que el buque que lo porta cumple con las regulaciones de MARPOL. Dicho certificado debe ser expedido por la autoridad competente de un Estado Parte y será aceptado por los demás Estados Par-

te, pues tiene según el Convenio la misma validez que si hubiese sido expedido por ellos.

Como consecuencia de lo precedentemente expuesto el buque está en la obligación de portar el certificado a bordo y el mismo puede ser requerido por la autoridad gubernamental correspondiente cuando el buque se encuentre en puertos o terminales que estén bajo jurisdicción de dicho Estado. De la misma forma, el buque está sujeto a inspecciones por parte de la autoridad mencionada sólo para verificar que el buque tiene un certificado vigente a bordo, a menos que existan claros indicios de que las condiciones del buque y sus equipos no corresponden con los particulares señalados en el certificado.

Así, el Convenio ordena que en caso de que el buque no porte certificado o se encuentre en condiciones inadecuadas que difieran de las señaladas en el certificado, la autoridad del Estado Parte que haya realizado tal inspección tomará todas las medidas necesarias con el objeto de evitar la partida del buque hasta que éste pueda hacerse a la mar en condiciones que garanticen el cumplimiento de las disposiciones del Convenio. Sin embargo, la autoridad referida podrá autorizar el zarpe de la nave siempre que sea para dirigirse al lugar más cercano disponible para ejecutar los ajustes o reparaciones que sean precisas.

El artículo 6 estatuye que los Estados Parte deben cooperar entre sí en la detección de transgresiones al Convenio, para lo cual emplearán los medios apropiados a tal efecto. Agrega este artículo, que los buques a los que se aplica el Convenio, cuando se encuentren en puertos o terminales de un Estado Parte, están sujetos a inspección a fin de verificar si la nave realizó descargas de sustancias perjudiciales y, en tal caso, se hará un informe que será remitido a la autoridad correspondiente para la imposición de las sanciones a que haya lugar.

De la misma forma, un Estado Parte podrá realizar una inspección en un buque (al que sea aplicable el Convenio) que se encuentre en puertos o terminales bajo su jurisdicción, cuando algún otro Estado Parte haya hecho una petición acompañada de las evidencias correspondientes de que el buque ha descargado sustancias contaminantes en algún lugar. El informe que a tal respecto se haga será remitido sin dilación al Estado Parte que lo requirió.

Por otra parte, el artículo 7 establece como regulación a las inspecciones que éstas se hagan evitando, en lo posible, causar retardos o detenciones de buques que sean injustificadas. Por tanto, si el buque es

detenido o retardado indebidamente existe derecho a indemnización.

El artículo 8 señala que en caso de haberse producido algún incidente deberá extenderse un reporte o informe detallado de las circunstancias del mismo, todo lo cual se hará a la brevedad posible. Las características que debe tener el mencionado reporte se encuentran en el Protocolo I que acompaña al Convenio y que fue especialmente elaborado con este propósito.

Por último, el Convenio (artículo 10) indica que cualquier disputa relativa a la interpretación o aplicación entre dos o más Estados Parte será resuelta mediante negociaciones entre ellas, pero en caso de no llegar a un acuerdo deberá recurrirse al arbitraje, para lo cual se seguirá el procedimiento previsto en el Protocolo II del Convenio que, al igual que el Protocolo I, fue dictado al mismo tiempo que el Convenio con el fin de establecer en él las particularidades del procedimiento arbitral a que se hizo referencia.

Sobre el Protocolo de 1978 relativo al Convenio *in comento*, y por mandato expreso de éste, se indica que el Convenio y el Protocolo deben ser leídos e interpretados conjuntamente como si se tratara de un sólo instrumento.

Dicho Protocolo, básicamente, contiene algunas modificaciones y adiciones al Anexo I (contentivo de las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos) del Convenio y una disposición modificatoria de un artículo del Convenio referido a una lista que debe proveer el Estado Parte de que se trate sobre peritos y organizaciones *ad hoc* que puedan emitir dictámenes técnicos en caso de ser necesario.

En lo relativo a los Anexos **(1)**, el Convenio MARPOL tiene seis, a sa-

---

<sup>1</sup> Originalmente, tal como observa Sánchez Froilán (1999), Venezuela había hecho reserva expresa de los Anexos III, IV y V; no obstante, por equivocación se depositó un instrumento de ratificación, cuando debió serlo de adhesión, por lo que fue rechazado por la Secretaría de la OMI. Posteriormente, cuando se depositó el instrumento de adhesión del Protocolo de 1978 no se realizó reserva alguna y, en consecuencia, se produjo la aceptación tácita de los mencionados anexos. El Anexo VI está contenido en el Protocolo de 1997, el cual no ha sido aprobado por Venezuela, por lo que sólo se menciona en el texto de manera referencial.

ber:

Anexo I: Regulaciones para la prevención de contaminación por hidrocarburos.

Anexo II: Regulaciones para el control de contaminación por sustancias líquidas tóxicas transportadas a granel.

Anexo III: Regulaciones para la prevención de contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos, tanques y contenedores.

Anexo IV: Regulaciones para la prevención de contaminación por aguas servidas de los buques.

Anexo V: Regulaciones para la prevención de contaminación por desechos de los buques.

Anexo VI: Regulaciones para la prevención de contaminación del aire por emisiones de los buques.

A los efectos de este trabajo se estudiará en detalle sólo el Anexo I que, como se dijo, contiene las regulaciones más importantes en lo atinente a la prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos.

El Anexo I comienza aclarando que cuando se alude a hidrocarburos, debe entenderse que se trata de hidrocarburos en cualquier forma incluyendo petróleo crudo, *fuel oil*, residuos de aceite y productos refinados.

Es importante destacar que este Anexo se aplica, en principio, a todo tipo de buques y no sólo a buques tanque (i.e. aquellos buques construidos o adaptados para transportar petróleo a granel en sus espacios de carga) como podría pensarse, en virtud del primer párrafo de la Regla 2 que indica: "A menos que se disponga expresamente otra cosa, las previsiones de este Anexo se aplicarán a todos los buques".

Una de las regulaciones más importantes del Anexo es la relativa a la obligación de someter a los buques tanqueros de 150 toneladas de registro bruto en adelante así como a cualquier otro tipo de buque de 400 toneladas de registro bruto en adelante, a inspecciones con el fin de que obtengan el certificado que se mencionará posterior y oportunamente.

Para dar cumplimiento a lo precedentemente indicado debe realizarse una inspección inicial antes de que la nave sea puesta en servicio o antes de expedir (por primera vez) el certificado; en tal caso, la inspección



debe abarcar la estructura, equipos y sistemas del buque con el propósito de verificar que todo ello cumple con los requerimientos del Anexo.

Posteriormente, deberá realizarse inspecciones periódicas en intervalos que en ningún caso serán superiores a cinco años. Tales inspecciones persiguen determinar que la embarcación continúe llenando los extremos exigidos por el Anexo en todo lo referente a estructura, equipos y sistemas. Además de los ya mencionados, se exige un reconocimiento intermedio durante el período de validez del certificado.

El certificado a que se ha hecho referencia recibe el nombre de Certificado Internacional de Prevención de Contaminación por Hidrocarburos, mejor conocido como Certificado IOPP (por sus siglas en inglés: *International Oil Pollution Prevention Certificate*). Tal y como se indicó, el certificado es obligatorio para los buques arriba señalados que deban operar en puertos o terminales que se encuentren bajo jurisdicción de un Estado Parte y sólo será expedido a aquellos buques que hayan superado satisfactoriamente la inspección que se les hiciera.

El certificado debe ser expedido por un órgano oficial competente de un Estado Parte o por las personas u organizaciones que éste designe <sup>(2)</sup>. Es pertinente aclarar que el gobierno de un Estado Parte puede, a solicitud de otro, realizar la inspección a buques abanderados u operados por aquél y, en tal caso, de cumplir con las exigencias del Anexo, se le expedirá o se autorizará la expedición del correspondiente certificado.

El certificado tendrá una vigencia que en ningún caso será mayor a cinco años contados a partir de la fecha de expedición. Además, el certificado debe extenderse de acuerdo al modelo contenido en uno de los apéndices de este Anexo (Apéndice II) del Protocolo de 1978 y en el idioma oficial del país de expedición, con una traducción al inglés o francés de ser necesario.

Los buques que se encuentren en puertos o terminales de otro Estado Parte están sujetos a inspección por oficiales debidamente autorizados por dicha Parte, cuando existan claros indicios para pensar que el capitán o la tripulación no manejan los procedimientos básicos relativos a

---

<sup>2</sup> En Venezuela, este certificado es expedido por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Infraestructura.

la prevención de contaminación por hidrocarburos. En tal caso, el Estado Parte tomará las medidas necesarias con el fin de que el buque no zarpe hasta tanto sea corregida dicha irregularidad.

El Anexo también establece exigencias para los Estados Parte en el sentido de que deben asegurarse que en los puertos y terminales de su jurisdicción se disponga de la infraestructura y equipos necesarios para la recepción de los residuos de hidrocarburos y sus mezclas que permanezcan en los espacios tanto de buques tanque como de otro tipo, siempre sin dejar de lado que dichas facilidades se adapten a las necesidades de las naves, de tal forma de no causarles demoras o retardos innecesarios.

Finalmente, conviene destacar que el Anexo I tiene tres (3) apéndices: el primero de ellos que comprende una lista de sustancias consideradas como hidrocarburos, el Apéndice II que contiene un modelo del Certificado IOPP y el Apéndice III que incluye el libro de registro de petróleo.

### **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS (CLC)**

Este Convenio fue suscrito en Bruselas (Bélgica) en el año de 1969 en respuesta a la creciente preocupación generada por derrames de hidrocarburos ocurridos en la época, que causaron entre otras cosas, serios perjuicios económicos. Conviene advertir que a este Convenio se le conoce también como CLC por su denominación abreviada en inglés: *Civil Liability Convention*.

El Convenio bajo estudio tiene un (1) anexo y tres (3) Protocolos modificatorios de 1976, 1984 y 1992. En Venezuela, el Convenio y los Protocolos de 1976 y 1984 fueron ratificados mediante Ley aprobatoria publicada en Gaceta Oficial No. 4.340 (Extraordinario) de 28 de noviembre de 1991, mientras que el Protocolo de 1992 fue ratificado de la misma manera, siendo publicado en Gaceta Oficial No. 36.457 de 20 de mayo de 1998. El Convenio se revisa a continuación, tomando en cuenta todas las modificaciones resultantes de los Protocolos mencionados.

#### **Ambito de Aplicación**

Este Convenio se aplica exclusivamente a los daños ocasionados por

contaminación, desde un buque que transporte hidrocarburos a granel como carga, en el territorio de un Estado Parte, incluido el mar territorial así como la zona económica exclusiva establecida de conformidad con el Derecho Internacional. En el caso de Venezuela, la extensión de estos dos últimos elementos (i.e. mar territorial y zona económica exclusiva) se encuentra prevista en la Ley de Navegación y es de 12 millas náuticas y 200 millas náuticas, respectivamente.

El Convenio CLC es también aplicable a las medidas preventivas que se tomen para evitar o minimizar tales daños.

### Responsabilidad del Propietario

El propietario del buque es responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se derivan de la nave. Esto es lo que la doctrina más autorizada conoce como responsabilidad civil objetiva. En tal sentido, **Maduro (1989)** afirma: "La responsabilidad civil objetiva parte de la idea de que todo daño debe ser reparado independientemente de que el agente actúe o no con culpa al momento de causarlo".

Sobre este mismo aspecto del Convenio, **Crazut (1995)** agrega: "El CLC-69 introduce el principio de la responsabilidad estricta del propietario del buque, el afectado no tiene que probar la culpa; el propietario es considerado como único responsable y dispone sólo de algunas defensas".

Debe tenerse en cuenta que la contaminación debe provenir de hidrocarburos persistentes que no son otra cosa que todos aquellos hidrocarburos de origen mineral que debido a su composición físico-química se disipan muy lentamente cuando entran en contacto con el medio marino, vgr. petróleo crudo, *fuel oil*, aceites lubricantes, etc.

Sin embargo, el propietario puede exonerarse de responsabilidad si prueba que los daños por contaminación resultaron de un acto de guerra, insurrección o de un fenómeno natural excepcional, inevitable e irresistible. Asimismo, puede exonerarse si prueba que los daños fueron totalmente causados por la negligencia de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable de luces u otras ayudas de navegación.

Además, si el propietario prueba que los daños por contaminación resultaron (total o parcialmente) de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o por su negligencia, el propietario puede exonerarse de responsabilidad frente a esa persona.

Por otra parte, el Convenio establece que no podrá ejercerse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños que no se ajuste al prenombrado Convenio. Tampoco podrá intentarse acción alguna contra:

- Los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes.
- El práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque.
- Ningún fletador (incluido el fletador a casco desnudo), gestor o armador.
- Ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente.
- Ninguna persona que tome medidas preventivas.
- Ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los numerales 4, 5 y 6.

Esta prohibición de actuar contra cualquiera de las personas anteriormente nombradas no opera cuando los daños han sido causados por una acción u omisión de tales personas y que éstas hayan actuado dolosamente, o bien temerariamente y a sabiendas de que podrían originarse los mencionados daños.

### **Responsabilidades en Casos de Derrames provenientes de dos o más Buques**

En caso de que se produzcan daños por contaminación proveniente de un evento entre dos o más buques, los propietarios de todos los buques envueltos, salvo que tengan causal válida de exoneración según el Convenio, serán mancomunada y solidariamente responsables respecto a los daños que no puedan atribuirse a nadie por separado.

### **Limitación de Responsabilidad**

El propietario del buque tiene derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda, en virtud del Convenio, a una cuantía total calculada así: tres millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades de arqueo y para buques cuyo arqueo exceda del anteriormente indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán

420 unidades de cuenta. Sobre este punto, conviene aclarar que los cálculos relacionados con el arqueo deben realizarse de conformidad con el Anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969. Asimismo, prescribe el Convenio bajo estudio que en ningún caso la cantidad total podrá exceder de 59,7 millones de unidades de cuenta **(3)**.

Este derecho a limitación de responsabilidad no existe si se prueba que los daños derivados de la contaminación se debieron a una acción u omisión del propietario con el fin de causar los aludidos daños.

En todo caso, para beneficiarse de la limitación, el propietario tendrá que constituir un fondo por una cantidad equivalente al límite de su responsabilidad, ante el tribunal en que se interponga la acción. Dicho fondo podrá constituirse mediante el depósito de la suma o aportando una garantía bancaria o de otra clase que resulte aceptable en virtud de la legislación del Estado contratante **(4)** en que el fondo sea constituido y siempre que el tribunal competente lo considere suficiente.

Asimismo, el fondo *in comento* será distribuido entre los acreedores a prorrata de los montos de las reclamaciones de cada uno de ellos que hayan sido aceptadas; no obstante, si antes de distribuir el fondo, el propietario, sus agentes o su proveedor del seguro o de la garantía financiera hubiera pagado ya una indemnización derivada de daños por contaminación, esa persona se subrogará (hasta el monto que haya pagado) en los derechos que a la persona indemnizada hubieran correspondido por este Convenio. Sobre este último aspecto es menester señalar que la

---

**3** Cada unidad de cuenta, cuyo valor varía diariamente, equivalía a la fecha de realización de este trabajo a \$ 1,31. Por tanto, el tope máximo de indemnización bajo CLC asciende a la cantidad de \$ 78.207.000.

**4** Estas podrían ser, en opinión del autor, las previstas en el artículo 590 del Código de Procedimiento Civil: a) fianza principal y solidaria de empresas de seguro, instituciones bancarias o establecimientos mercantiles de reconocida solvencia; b) hipoteca de primer grado sobre bienes cuyo justiprecio conste en los autos; c) prenda sobre bienes o valores y; d) la consignación de una suma de dinero hasta por la cantidad que señale el juez.

posibilidad de subrogarse se extiende a cualquier otra persona distinta de las ya mencionadas en relación con cualquier monto que haya pagado, en virtud de daños por contaminación, siempre que tal subrogación esté permitida por la ley nacional aplicable al caso **(5)**.

En cuanto al derecho de resarcimiento del propietario por aquellos gastos o sacrificios razonables en que haya incurrido voluntariamente con el fin de prevenir o minimizar los daños por contaminación, éste gozará de la misma preferencia que las demás reclamaciones que se presenten contra el fondo.

Debe aclararse que la "unidad de cuenta" a que se hizo mención con anterioridad es el Derecho Especial de Giro, tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional (FMI) **(6)** y, por tanto, las cantidades a que se ha venido haciendo referencia deben ser convertidas en moneda nacional, empleando como base el valor que tenga esta moneda en relación con el Derecho Especial de Giro al momento de constituir el fondo a que está obligado el propietario para poder beneficiarse de la limitación de responsabilidad ya comentada.

En caso de tratarse de un Estado contratante que no sea parte del Fondo Monetario Internacional, y cuya ley nacional no permita la aplicación de lo arriba dispuesto, éste puede al momento de la ratificación, aceptación o aprobación del Convenio, o luego de esto, declarar que la unidad de cuenta que le será aplicable es la equivalente a quince francos-oro, la cual corresponde a una unidad constituida por sesenta y cinco miligramos de oro fino de novecientas milésimas.

Por último, debe agregarse que el asegurador o la persona que pro-

---

**5** Tal subrogación es viable, en Venezuela, en virtud del artículo 1.298 del Código Civil.

**6** El Derecho Especial de Giro es un valor financiera creado por el FMI que se encuentra determinado por el monto de las transacciones internacionales y la importancia de las divisas de los cinco países con el mayor volumen de exportaciones de bienes y servicios a nivel mundial, cuales son el euro (media obtenida entre Alemania y Francia), el dólar, el yen y la libra esterlina.

vea la garantía financiera tendrá el derecho de constituir un fondo en las mismas condiciones y con los mismos efectos que tendría si fuera constituido por el propietario.

### **Consecuencias de la Constitución del Fondo**

Una vez producido un siniestro, habiendo el propietario constituido el fondo a que se hizo referencia y dicho propietario tenga derecho a limitar su responsabilidad, se generan dos consecuencias: la primera de ellas es que no hay posibilidad de actuar sobre los otros bienes del propietario a los fines de lograr resarcimiento por los daños producidos, y la segunda es que el tribunal o la autoridad competente del Estado contratante deberá ordenar la inmediata liberación de cualquier buque o cualquier otro bien del propietario que haya sido embargado como garantía de resarcimiento e, igualmente, deberá liberar toda caución que haya sido prestada con el fin de evitar el embargo.

No obstante, las disposiciones antes señaladas sólo se aplicarán si el acreedor tiene acceso al tribunal que administre el fondo y que exista la posibilidad efectiva de disponer del fondo para indemnizarle.

### **Certificado de Garantía Financiera**

El propietario de un barco que esté matriculado en un Estado contratante y transporte más de dos mil (2.000) toneladas a granel como cargamento tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, *vgr.* la garantía de un banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, por el monto a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el Convenio.

En cuanto a este punto, precisa Fernández-Concheso (1993): "CLC obliga a que todo buque registrado en un Estado parte que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos, esté provisto de una garantía financiera que cubra hasta su límite de responsabilidad".

Con el fin de dar cumplimiento a esta obligación a cada buque debe expedírsele un certificado que haga constar que el seguro o la garantía financiera tienen plena vigencia. Dicho certificado será emitido por la autoridad competente del Estado de matrícula del buque cuando se trate de un buque matriculado en un Estado contratante; en caso de buques no matriculados en un Estado contratante lo podrá expedir la autoridad competente de cualquier Estado contratante.

El certificado deberá expedirse en el idioma o idiomas oficiales del

Estado que lo expide, con la salvedad de que si el idioma usado no es Inglés o Francés, se acompañará una traducción del mismo en uno de los idiomas antes nombrados. Por otra parte, el certificado en cuestión debe ser llevado a bordo del buque respectivo y además una copia del mismo debe ser conservada por las autoridades que mantengan el registro de matrícula de la nave, salvo que la nave esté registrada en un Estado que no sea parte y, en tal caso, la copia será conservada por las autoridades del Estado que expidió el certificado.

Es importante destacar que el seguro o la garantía financiera, según se trate, no se considerará suficiente a los fines de este Convenio si su cobertura o efectos pueden cesar por razones distintas a la expiración misma de su período de vigencia antes de haber transcurrido tres meses desde la fecha en que se notifique su término a las autoridades últimamente señaladas.

El Estado de registro del buque determinará las condiciones de expedición y validez del certificado. Asimismo, los certificados expedidos por un Estado contratante de acuerdo con el Convenio serán aceptados por los otros Estados contratantes y tendrán el mismo valor que los que fueren expedidos por éstos, aun cuando hayan sido otorgados a buques no registrados en un Estado contratante.

En cuanto a las acciones que pueden ejercerse para reclamar indemnización por daños derivados de contaminación, éstas pueden ser intentadas directamente contra el asegurador u otra persona que provea la garantía financiera y, en tal caso, éstos podrán hacer uso de las defensas y excepciones que al propietario hubieran correspondido, así como valerse de la limitación de responsabilidad prevista en el Convenio, aun cuando el propietario no haya tenido el derecho de limitar su responsabilidad.

Dispone también el Convenio que los Estados contratantes no permitirán que buques abanderados por ellos, a los que les sean aplicables las disposiciones del Convenio, naveguen sin su correspondiente certificado. Igualmente, los Estados contratantes se asegurarán de que los buques que transporten más de dos mil toneladas a granel como carga, que arriben o zarpen de sus puertos o de terminales situados en su mar territo-



rial, dispongan de certificado vigente.

### **Lapso para Intentar las Acciones**

Los derechos a indemnización previstos en el Convenio prescribirán si la acción no es interpuesta dentro de los tres años contados a partir de la fecha en que efectivamente ocurrió el daño. No obstante, ninguna acción podrá intentarse transcurridos que sean seis años de la fecha de ocurrencia del siniestro.

### **Jurisdicción**

La jurisdicción para conocer de las acciones derivadas de este Convenio corresponde exclusivamente a los tribunales del Estado o Estados contratantes en cuyo territorio, mar territorial o zona económica exclusiva hayan ocurrido daños por contaminación.

Sobre este punto debe realizarse algunas precisiones necesarias para una aplicación coherente de este Convenio en relación con la Ley Penal del Ambiente, las cuales serán hechas en el apartado correspondiente a esta última.

### **Ejecutoriedad del Fallo en otras Jurisdicciones**

Todo fallo que haya sido dictado por un tribunal con jurisdicción conforme a este Convenio y que sea ejecutorio, pues ya no quepa recurso ordinario alguno en su contra, será reconocido en cualquier Estado contratante, salvo que la decisión haya sido obtenida de manera fraudulenta o que el demandado no haya sido notificado dándosele un lapso suficiente para la presentación de su defensa.

### **Disposiciones Complementarias**

Los buques de guerra u otros cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado, que estén destinados a servicios no comerciales del gobierno, están exceptuados de la aplicación del Convenio bajo estudio. En lo atinente a naves propiedad de un Estado contratante destinadas a uso comercial, dicho Estado podrá ser demandado ante otro Estado que tenga jurisdicción conforme al Convenio y en tal caso está obligado a renunciar a todas las prerrogativas y defensas en que pudiera ampararse en su condición de Estado soberano.

## CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA CONSTITUCION DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE HIDROCARBUROS (FONDO)

El Convenio FONDO fue suscrito en Bruselas (Bélgica) 1971 a objeto de complementar al Convenio CLC y por tanto éste debe tenerse en cuenta en todo momento para la correcta interpretación y aplicación del primero. Sobre la expresión práctica de esta particularidad del Convenio, escribe **Fernández-Concheso (1991)**:

La finalidad del Fondo establecido en el Convenio (*omissis*) es complementar la indemnización por daños a víctimas de contaminación cuando ella resulta insuficiente en los términos del CLC y, además, establecer un mecanismo mediante el cual las indemnizaciones a las víctimas de contaminación no sean soportadas exclusivamente por los armadores, sino también por los intereses de la carga.

El Convenio FONDO tiene tres (3) Protocolos modificatorios de 1976, 1984 y 1992, respectivamente. Venezuela ratificó el Convenio y los Protocolos de 1976 y 1984 mediante Ley Aprobatoria publicada en Gaceta Oficial No. 4.340 (Extraordinario) de 28 de noviembre de 1991; por su parte el Protocolo de 1992 fue ratificado del mismo modo, siendo publicado en Gaceta Oficial No. 36.457 de 20 de mayo de 1998.

### Hidrocarburo Contribuyente

El Convenio, en su artículo 1, da algunas definiciones que son muy importantes, como se verá más adelante, y en tal sentido expresa que el término hidrocarburo contribuyente está referido a petróleo crudo y a *fuel oil*. Igualmente, agrega que petróleo crudo es cualquier mezcla de hidrocarburos líquidos producidos naturalmente, haya sido o no procesada, en tanto que *fuel oil* se refiere a aquellos destilados pesados o residuos de petróleo crudo destinados a ser usados como combustibles para la producción de calor o energía.

### El Fondo

El artículo 2 establece la creación del Fondo que tiene por nombre: "Fondo Internacional de Indemnización de Daños por Contaminación de Hidrocarburos" (el Fondo) y ordena que los Estados Parte reconozcan al Fondo como persona capaz, bajo la ley de cada Estado, de asumir dere-

chos y obligaciones y de ser parte en procedimientos legales ante los tribunales del Estado de que se trate.

El Fondo tiene su sede en Londres (Reino Unido) y obtiene sus recursos por medio de contribuciones. Dentro de su estructura organizativa se encuentran dos (2) órganos, a saber: la Asamblea, que está integrada por los representantes de los Estados Parte del Convenio, y la Secretaría que se encuentra a cargo de un Director, quien ejerce la representación legal del Fondo.

### **Ámbito de Aplicación**

El artículo 3 del Convenio establece que éste se aplicará a los daños por contaminación causados en el territorio, mar territorial y zona económica exclusiva de un Estado Parte, así como a las medidas que se tomen en estas áreas para prevenir o minimizar el daño.

### **Casos en los que Procede la Indemnización**

El artículo 4, por su parte, señala que con el fin de cumplir una de sus funciones fundamentales, el Fondo indemnizará a toda víctima que sufra daño por contaminación si dicha persona ha sido incapaz de obtener una adecuada y completa indemnización en virtud del Convenio CLC por alguna de las siguientes razones: los daños por contaminación no son pagaderos bajo el Convenio CLC, el propietario de la nave responsable de los daños en virtud de CLC es financieramente incapaz de cumplir con sus obligaciones, incluyendo el caso en el que la garantía financiera no cubre o es insuficiente para el pago de los reclamos por indemnización o, finalmente, porque el daño excede la responsabilidad del propietario según CLC.

Asimismo, los gastos en que haya incurrido el propietario del buque de manera razonable para prevenir o minimizar los daños por contaminación están incluidos dentro de los rubros cubiertos.

El Convenio establece excepciones a los principios antes formulados al señalar que no existe la obligación de indemnización por parte del Fondo, cuando éste pruebe que el daño por contaminación se produjo como consecuencia de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o fue ocasionado por hidrocarburos que hayan sido derramados por un buque de guerra u otro barco que sea propiedad o que sea usado por un Estado en servicio no comercial. La misma consecuencia es aplicable en el supuesto de que el demandante no pueda demostrar que el daño es consecuencia del siniestro de uno o más barcos.

Es de advertir que si el Fondo prueba que el daño por contaminación es el resultado, total o parcial, de una acción u omisión hecha con intención de causar daño o de la negligencia de la persona que sufrió el daño, el Fondo puede ser exonerado total o parcialmente de su obligación de indemnizar a tal persona, con la excepción de aquellas medidas preventivas indemnizables según se vio *supra*. Conviene aclarar aquí que en todo caso el Fondo será exonerado en la medida en que lo haya sido el propietario de conformidad con el Artículo III, parágrafo tercero del Convenio CLC.

### Límites de la Indemnización

Igualmente, prescribe este artículo que, salvo en el caso que se indicará mas abajo, el monto máximo por indemnización a que se obliga el Fondo por cada siniestro (incluido el monto que haya sido pagado bajo el Convenio CLC) no excederá de 135.000.000 de unidades de cuenta **(7)**.

En el caso de daños resultantes de fenómenos naturales inevitables e irresistibles se dispondrá de un monto máximo que no excederá de 135.000.000 de unidades de cuenta.

Cuando se trate de un suceso ocurrido en cualquier momento y en que se dé la circunstancia de que estén envueltos tres (3) Estados Parte en este Convenio, respecto de los cuales la cantidad combinada relevante de hidrocarburos contribuyentes recibidos en el territorio de dichas Partes, durante el año inmediatamente anterior, sea igual o superior a 600.000.000 de toneladas, el monto previsto para indemnización aumentará hasta un máximo de 200.000.000 de unidades de cuenta **(8)**.

Al igual que en el Convenio CLC, las unidades de cuenta a que se ha hecho referencia son los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional.

De acuerdo con el Convenio bajo estudio, la Asamblea del Fondo

---

**7** A una tasa de cambio de \$ 1,31 por unidad de cuenta, esto equivale a \$ 176.850.000.

**8** A la tasa de cambio indicada en la nota anterior, equivale a \$ 262.000.000.

puede, en casos excepcionales, tomar la decisión de indemnizar, aun cuando el propietario del buque no haya constituido el fondo a que está obligado con el fin de limitar su responsabilidad de conformidad con el Convenio CLC.

### Lapso para Intentar las Acciones

Al igual que lo previsto en CLC, el Convenio estatuye que los derechos a indemnización caducan si la acción no es intentada dentro de los tres (3) años posteriores a la fecha en la que efectivamente se produjo el daño. Sin embargo, no se podrá promover acción alguna, transcurridos que hayan sido seis (6) años contados desde la ocurrencia del accidente o siniestro que haya causado el daño.

### Jurisdicción

Sobre este punto es importante destacar que cualquier acción en contra del Fondo debe ser interpuesta ante el tribunal que la normativa sobre jurisdicción (artículo IX) del Convenio CLC indique, pues así lo ordena expresamente el parágrafo primero del artículo 7 del Convenio bajo estudio.

El artículo 7, antes aludido, es tajante al indicar que toda demanda que por indemnización se intentare con base en este Convenio será introducida únicamente ante las jurisdicciones a quienes corresponda de conformidad con lo previsto sobre el particular por el Convenio CLC; esto es, la jurisdicción corresponde a los tribunales del Estado o Estados contratantes en cuyo territorio, mar territorial o zona económica exclusiva hayan ocurrido los daños por contaminación.

El Convenio Fondo aclara también que cuando una acción por indemnización sea intentada, contra el propietario del buque o su garante, por ante un tribunal de acuerdo a los términos de CLC, dicho tribunal tendrá la competencia, también, para conocer de cualquier acción por indemnización que se intente contra el Fondo por el mismo daño.

En el caso de que se inicie, conforme a CLC, una acción por daños ante un tribunal de un Estado Parte del Convenio CLC que no lo sea del Convenio FONDO, toda acción que sea susceptible de ser intentada contra el Fondo podrá ser intentada a elección del demandante ante un tribunal del Estado donde se encuentra la sede principal del Fondo o ante cualquier tribunal de un Estado Parte de este último Convenio que sea competente en virtud del artículo IX de CLC (subrayado del autor). Debe tenerse cuidado sobre esta última frase que emplea el Convenio,

pues la misma conduce a equívocos, ya que tal artículo de CLC lo que prescribe es que la jurisdicción para conocer de la causa la tienen los tribunales del Estado Parte en cuyo territorio, mar territorial o zona económica exclusiva se actualizó el daño, lo que mal podría ocurrir en el supuesto planteado, pues justamente de lo que se trata es de señalar qué tribunal podría tener jurisdicción cuando se ha intentado ya una acción por CLC, pero el Estado a que pertenece dicho tribunal no es parte del Convenio FONDO, y por lo tanto el autor considera que la predicha norma debe ser leída haciendo exclusión de la frase subrayada; en otras palabras, la acción podrá proponerse ante cualquier tribunal de un Estado Parte del Convenio FONDO, independientemente de que el daño no haya ocurrido en territorio, mar territorial o zona económica exclusiva de ese Estado.

Sobre este punto, cabría también la siguiente pregunta: ¿Es posible intentar una acción contra el Fondo con independencia de una acción bajo los términos de CLC, siendo que el Convenio FONDO es complementario de aquél? El autor se pronuncia en sentido afirmativo, ya que no debe dejarse de lado que el Convenio FONDO posibilita la indemnización de toda víctima de daño por contaminación que no haya obtenido resarcimiento adecuado bajo CLC, lo cual podría ocurrir, por ejemplo, si CLC no prevé responsabilidad alguna por el daño que en particular se produjo.

### Contribuciones

Las contribuciones a que se hizo mención inicialmente son las que habilitan financieramente al Fondo para cubrir las indemnizaciones que deba pagar en virtud del Convenio bajo estudio. El Fondo fue creado de manera que pudiese proveer a sus propios fondos con el fin de hacerlo realmente efectivo y, en tal sentido, **Parratt (1992)** apunta: "El Fondo es financiado mediante impuestos a las cantidades de crudo importadas por los países suscritos al mismo".

El artículo 10 ordena que toda persona (concepto este que debe entenderse en su sentido lato) que durante un año calendario haya recibido los productos que se señalaran, en cantidades superiores a las 150.000 toneladas, está obligada a realizar contribuciones al Fondo. Dichos productos, según el artículo estudiado, son:

- Hidrocarburos sujetos a contribución, transportados por mar hasta los puertos o instalaciones terminales situadas en el territorio de

este Estado.

- Hidrocarburos sujetos a contribución, transportados por mar, descargados en un puerto o en una instalación terminal de un Estado no contratante, y llevados posteriormente a una instalación situada en un Estado contratante, si bien sólo se contabilizarán los hidrocarburos sujetos a contribución en virtud del presente apartado en el momento de su primera recepción en el Estado contratante, tras su descarga en el Estado no contratante.

Asimismo, es pertinente aclarar que cuando las cantidades recibidas durante el transcurso de un año calendario por una persona en el territorio de un Estado Parte, sumado a las cantidades recibidas durante el mismo lapso de tiempo en ese Estado por uno o varios asociados, sobrepase las 150.000 toneladas, dicha persona está obligada a pagar contribución sobre la base de la cantidad efectivamente recibida por ella, aun si sobrepasare las 150.000 toneladas.

Por último, el Convenio define el término "asociado" como toda filial o entidad bajo control común.

### **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COOPERACION, PREPARACION Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS**

Este Convenio fue suscrito en Londres (Reino Unido) en el año 1990 y se le conoce también por su denominación abreviada en inglés: OPRC (*OilPollutionPreparedness, Response and Cooperation*) (9).

---

9 Un importante antecedente, a nivel regional, de este Convenio es el constituido por el Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe (Gaceta Oficial No. 33.498 del 25 de junio de 1986), así como su Protocolo relativo a la Cooperación para Combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe (Gaceta Oficial No. 33.523 del 31 de julio de 1986), los cuales son de contenido del Convenio bajo estudio, pero anteriores en el tiempo, pues fueron suscritos en el año 1983. Por lo demás, su estudio no ha sido incluido aquí en razón de que sólo toman el hecho del transporte marítimo de hidrocarburos, de manera referencial, como una de las varias causas

Venezuela ratificó este Convenio, siendo publicado en Gaceta Oficial No. 4.802 (Extraordinario) del 2 de noviembre de 1994.

El Convenio, básicamente, hace una formulación de principios en materia del combate contra la contaminación por hidrocarburos y dispone la elaboración de planes que establezcan las líneas maestras, para ponerlos en práctica.

De esta manera, el artículo 1 enuncia el compromiso en el que están las Partes en el sentido de "prepararse y luchar" contra eventos que produzcan contaminación por hidrocarburos.

Señala esta misma norma que el Convenio no se aplica a los buques de guerra ni a buques propiedad de un Estado o que, estando bajo su disposición, presten servicios no comerciales.

El artículo 2 da algunas definiciones, entre las que deben destacarse dos: la de hidrocarburos, que alude al petróleo en todas sus formas incluidos los residuos petrolíferos; la de buque, que se refiere a toda nave que opere en el medio marino y los artefactos flotantes cualquiera sea su tipo y; finalmente, la de suceso de contaminación por hidrocarburos, que está referida a la actualización de un hecho o hechos del mismo origen que "dé o pueda dar lugar a una descarga de hidrocarburos que represente una amenaza para el medio marino y que exija medidas de emergencia".

El artículo 3 ordena que cada Parte exigirá a los buques de su pabellón que lleven a bordo un plan de emergencia para un eventual caso de contaminación por hidrocarburos, acorde a los parámetros de la OMI. Los buques en cuestión quedan sujetos, mientras se encuentren en puertos o terminales bajo jurisdicción de un Estado Parte, a inspección por los funcionarios autorizados.

Esta exigencia de disponer de un plan de emergencia es aplicable también a las empresas explotadoras de unidades mar adentro (i.e. plataformas petroleras) y a las empresas que operen puertos marítimos e instalaciones que manipulen hidrocarburos.

El artículo 4 establece los mecanismos de notificación en caso de un

---

que podrían originar contaminación del medio marino.



evento de contaminación, así cada Parte se obliga a exigir a los capitanes o persona que esté al mando de los buques que enarbolen su pabellón que notifiquen sin retardo al Estado ribereño más próximo todo suceso de contaminación que haya ocurrido o que pueda ocurrir. Esto les será exigido también a las personas que estén a cargo de puertos marítimos e instalaciones que manipulen hidrocarburos.

Asimismo, el Estado Parte está obligado a impartir instrucciones a las naves o aeronaves del servicio de inspección marítima, a fin de que notifiquen sin dilación a la autoridad competente o, según las circunstancias, al Estado ribereño más próximo, de todo suceso de contaminación por hidrocarburos.

El artículo 5 sistematiza las medidas procedentes una vez que un Estado Parte reciba una notificación en los términos arriba indicados, entre las que destacan: la evaluación de lo ocurrido con el objetivo de verificar si efectivamente se produjo un suceso de contaminación, la evaluación de la magnitud y probables consecuencias del suceso, así como transmitir tal información a todos los Estados sobre los que el suceso pueda tener repercusión.

Una de las regulaciones de mayor trascendencia del Convenio está contenida en el artículo 6, según el cual cada Parte debe establecer un sistema nacional dirigido a enfrentar con prontitud y eficacia cualquier suceso de contaminación por hidrocarburos. Tal sistema deberá incluir:

- La designación de una autoridad o autoridades nacionales responsables de la preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos.
- La designación del punto o puntos de contacto que deban recibir y transmitir las notificaciones de contaminación por hidrocarburos.
- La designación de una autoridad facultada por el Estado para solicitar asistencia o decidir prestarla.
- Un plan nacional de preparación y lucha para contingencias en el que se defina la coordinación con que deben actuar los diferentes órganos que lo integren, sean públicos o privados.

Cada Parte individualmente o mediante cooperación con los diversos sectores petroleros, navieros y portuarios establecerá un mínimo de equipos para la lucha contra derrames, un programa de ejercicios y de

formación del personal correspondiente, planes detallados así como medios de comunicación permanentes y estrategias de coordinación para la actuación ante un suceso de contaminación por hidrocarburos.

Dispone, por último, la norma bajo análisis, que cada Parte debe asegurarse de enviar a la OMI toda la información relativa a las direcciones, datos sobre telecomunicaciones, zonas de responsabilidad, autoridades designadas, equipos de lucha contra la contaminación con los que se cuente, así como los conocimientos técnicos que se tenga sobre la materia que puedan ponerse a disposición de otros Estados que lo requieran y el plan nacional de contingencias **(10)**.

El artículo 7 contiene lineamientos tendentes a facilitar la cooperación internacional en la lucha contra la contaminación, por lo que las Partes se comprometen, en la medida de sus posibilidades, a prestar servicios de asesoramiento, equipos y apoyo técnico cuando la gravedad del caso así lo justifique y a petición de la Parte afectada. La cobertura de los gastos que se generen por la ayuda prestada se efectuará de conformidad con lo previsto en el Anexo del Convenio.

También se dispone que las Partes tomarán las medidas legales y administrativas necesarias para facilitar la llegada y salida de naves y aeronaves que participen en la lucha contra el suceso de contaminación. Las mismas medidas se dictarán con el fin de facilitar la entrada, salida y paso con rapidez por su territorio del personal y equipos utilizados en la lucha.

Los artículos 8 y 9 reafirman el compromiso en el que están las Partes de realizar programas y actividades conjuntas, tanto de investigación y desarrollo, como de cooperación técnica, en lo relativo a preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

Finalmente, el Anexo ordena que, a menos que exista un acuerdo previo, los gastos en que se haya incurrido con motivo de la asistencia prestada por un Parte a otra a requerimiento de ésta, tales gastos serán pagados por la Parte peticionaria. Si, por el contrario, las medidas fueron adoptadas por iniciativa propia de una Parte, ésta soportará los gastos.

---

**10** Este plan fue dictado en Venezuela en fecha 9 de julio de 1986.

En el primer caso mencionado, siempre que no exista acuerdo en otro sentido, los gastos producto de las acciones tomadas se calcularán con base en la legislación y práctica vigente de la Parte que prestó la asistencia.

Por último, el Anexo dispone que para la interpretación del Convenio *in comento*, se tendrán en cuenta las disposiciones de los Convenios CLC y FONDO.

### LEY PENAL DEL AMBIENTE

La Ley Penal del Ambiente (LPA) fue publicada en Gaceta Oficial No. 4.358 (Extraordinario) de 3 de enero de 1992 y responde a una creciente preocupación por el aspecto ambiental que ha encontrado eco en el aspecto legislativo. Sobre este particular, **Schulz (1998)** escribe: "La implementación en Venezuela de la nueva Ley Penal del Ambiente en el año de 1992, fue el primer intento serio que se adoptó para solucionar parte del problema ambiental a través de la imposición de sanciones a los infractores de los delitos ambientales". En este mismo sentido se pronuncia **Anyelo (1999)**, cuando dice: "Es una ley moderna y actualizada que marca pautas en el derecho ambiental y contribuye al desarrollo sustentable de la nación (*omissis*)".

No obstante lo afirmado anteriormente, debe destacarse que el cuerpo legal pionero en lo que a preocupación ambiental integral se refiere fue la Ley Orgánica del Ambiente, ya citada, que creó un nuevo enfoque ecológico aplicable a las distintas actividades desarrolladas en Venezuela, así lo sostienen **Sosa y Quintero (1983)** al señalar que: "Es a partir de la aprobación de la Ley Orgánica del Ambiente en el año 1976 cuando surge el moderno Derecho Ambiental en Venezuela (*omissis*)".

La LPA está dividida en tres (3) títulos, siendo el título II el que contiene algunas disposiciones especialmente relacionadas con el transporte de hidrocarburos por mar y, por tanto, únicamente estas normas serán tema de estudio detallado, no sin antes hacer alusión a algunos principios básicos del Derecho Penal.

El objeto de esta ley es el establecimiento de tipos penales relacionados con el ambiente así como la regulación de la responsabilidad penal en esta materia. Igualmente, la ley determina las medidas precautelativas, de restitución y de reparación a que pueda haber lugar.

### Ambito de Aplicación

La LPA se aplica a los hechos punibles cometidos en el territorio de la República, entendido este concepto en su sentido amplio, es decir, comprende, además de la superficie terrestre, al mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, ríos, lagos, espacio aéreo e incluso naves y aeronaves.

No obstante el principio antes formulado, el artículo 2 de la Ley establece la aplicación de la misma a hechos cometidos fuera del territorio cuando la persona responsable lesione o ponga en peligro en Venezuela un bien jurídico protegido por la Ley.

La LPA contiene disposiciones especiales referidas a la contaminación del medio marino, lacustre y costero, aplicándose por ello, según lo afirma **Fernández-Concheso (1991)** a: "buques o naves de todo tipo (excepto pesqueros artesanales), accesorios de navegación, plataformas y equipos de exploración o explotación costa afuera, terminales marítimos (*omissis*)".

### Acciones Derivadas del Delito Ambiental

El artículo 20 prescribe que de todo delito contra el ambiente se genera acción penal para el castigo del culpable. Pero además, la ley indica que puede nacer acción civil a efectos de las restituciones y reparaciones en ella señaladas.

En lo relativo a la acción civil, antes mencionada, es importante diferenciarla de la responsabilidad civil estudiada a propósito del Convenio CLC, pues esta última configura una responsabilidad objetiva en cabeza del propietario de la nave, que en la navegación moderna no es quien normalmente podría haber dado origen a un accidente con consecuencias para el ambiente. En otras palabras, la responsabilidad civil bajo CLC se le imputa al propietario de la nave independientemente de su participación material en el accidente, mientras que la responsabilidad civil derivada de la LPA se atribuye al que causó desde el punto de vista material el daño ambiental (*vgr.* el capitán del buque), dicho de otro modo, la responsabilidad civil se atribuye al culpable.

Otra diferencia que debe tenerse presente es que la responsabilidad civil objetiva derivada de CLC busca indemnizar las pérdidas monetarias efectivamente sufridas por los agentes económicos que interactuaban en la zona donde se produjo la contaminación (*vgr.* pescadores, empresarios turísticos, etc.), así como por el Estado como consecuencia de los

perjuicios patrimoniales que experimente por concepto de operaciones de limpieza de derrames de hidrocarburos; en tanto que la responsabilidad civil derivada de la LPA busca reparar los daños ambientales causados **(11)**.

Lo dicho hasta aquí pareciera ser un asunto de orden eminentemente teórico, pero no es así pues tiene claras repercusiones en la práctica según se asuma una u otra posición de las que se señalan a continuación.

La primera de ellas consiste en sostener que por virtud de la norma contenida en el numeral 4 del artículo III del Convenio CLC, que es norma de aplicación preferente a toda otra de fuente interna, la responsabilidad civil y con ella la acción para hacerla efectiva está sujeta a este Convenio, por tanto: a) no puede ejercerse acción civil en contra del propietario de la nave sino de acuerdo a los términos del Convenio, y b) no puede intentarse acción civil contra los empleados o agentes del propietario, o contra los miembros de la tripulación, etc.

La única excepción al principio formulado se encontraría establecida en el prenombrado Convenio al indicar que sólo es posible ejercer acción civil distinta de la prevista en CLC cuando los sujetos mencionados hayan ocasionado el daño como consecuencia de una acción u omisión dolosa con el fin de causar daño, o cuando éstos hayan actuado temerariamente y con conocimiento de que el daño probablemente ocurriría y, por ende, sólo en estos casos podría hacerse uso de la acción civil formulada en el artículo 20 de la LPA.

Una segunda posición podría sostenerse atendiendo al diverso origen que tienen la acción civil derivada de un hecho ilícito civil contenida en un instrumento normativo que regula responsabilidad civil (CLC), con respecto a la acción civil contenida en una normativa penal (LPA) que supone el nacimiento de tal acción a partir de la comisión de un hecho punible. Esto llevaría a pensar que nada tiene que ver una acción civil con la otra y, por tanto, habría lugar a ejercer una en contra del sujeto activo del delito ambiental (normalmente, el capitán del buque), y otra de-

---

**11** Tal diferencia demuestra que uno y otro régimen son de muy difícil armonización, lo que hace necesario una reforma de la LPA, sobre este aspecto, a objeto de adecuarla a los términos del Convenio CLC.

rivada del hecho ilícito civil en contra del propietario de la nave, por así estar establecido en la normativa aplicable (CLC) que establece la responsabilidad objetiva de este último, con la única excepción que fue arriba indicada.

El autor adhiere a la primera de las posiciones comentadas, en virtud de la preeminencia que tienen los Convenios Internacionales sobre las leyes internas, lo cual es reconocido inclusive por la nueva Constitución de la República, cuya Exposición de Motivos indica que aun en el caso de declaración de inconstitucionalidad de un tratado internacional, tal declaratoria "no podría, en principio, ser opuesta como una justificación para incumplir dicho tratado, sin que se comprometa la responsabilidad internacional de la República".

### **Responsabilidad Penal de las Personas**

Sobre este aspecto señala **Arteaga (1996)**:

La LPA parte del presupuesto de que sólo las personas naturales pueden cometer delitos ambientales y sufrir las consecuencias penales que consagra la ley, pero, como lo establece el artículo 3, cuando el hecho punible descrito en la LPA se comete por decisión de personas naturales, órganos de las personas jurídicas, además de la responsabilidad de dichas personas naturales, se impondrán a la persona jurídica las sanciones que establece la ley, siempre que, además, el hecho se haya cometido en el ámbito de la actividad propia de la sociedad, con recursos sociales y en su interés exclusivo o preferente.

### **Leyes Penales en Blanco**

El artículo 8 consagra las llamadas leyes penales en blanco que no son otra cosa que aquellas que especifican la sanción pero dejan a una norma jurídica complementaria la determinación de la conducta punible, la cual deberá constar en una ley, reglamento del Ejecutivo Nacional o en un decreto aprobado en Consejo de Ministros y publicado en Gaceta Oficial.

### **La Culpabilidad en la LPA**

Antes que nada, es importante resaltar que de los delitos ambientales tipificados en la LPA se responde no sólo por dolo, sino también por culpa, lo que reafirma el principio general en materia penal con una peculiaridad en el sentido de que, contrariamente a lo que ocurre en el Derecho

Penal ordinario (i.e. artículo 61 del Código Penal), donde se responde culpablemente sólo cuando la norma penal de que se trate así lo establezca, en un artículo contenido en las Disposiciones Generales de la Ley (artículo 9) se ha consagrado que de todos los delitos ambientales se responde incluso por culpa.

Sobre las especies de culpabilidad mencionadas, es decir, el dolo y la culpa, conviene tener en cuenta lo que entraña cada una de ellas desde el punto de vista penal. En tal sentido, el reputado penalista patrio **Hernando Grisanti (1989)** define el dolo como: "la voluntad consciente, encaminada u orientada a la perpetración de un acto que la ley prevé como delito". A manera de ejemplo, puede señalarse como conducta dolosa la acción del capitán de un buque-tanque, desplegada intencionalmente, con el fin de producir una descarga de hidrocarburos al medio acuático.

En cuanto a la culpa, el doctrinario antes citado, señala que:

Existe culpa cuando, obrando sin intención, pero con imprudencia, negligencia, impericia en la profesión, arte o industria, o por inobservancia de los reglamentos, órdenes o instrucciones, se causa u ocasiona un resultado antijurídico previsible y penalmente castigado por la ley (*omissis*).

Un ejemplo aplicable al aspecto bajo estudio sería: cuando encontrándose un buque-tanque en un canal de navegación en el que el Estado que ejerce jurisdicción sobre él ha impuesto una serie de regulaciones sobre el calado de los buques, su capitán incumple tales regulaciones, produciéndose la varadura de la nave, lo que genera, a su vez, la rotura del casco de ésta con la consiguiente descarga de los hidrocarburos transportados.

### **Medidas Precautelativas**

La norma contenida en el artículo 24 señala un catálogo de medidas cautelares que el juez puede tomar, bien de oficio o a solicitud de parte, en virtud de la comisión de delitos ambientales. De todas ellas, destaca una que es la ordinariamente aplicable a buques y que consiste, según los términos de la ley, en la retención de maquinarias u objetos que dañen o pongan en peligro el medio ambiente.

### **Lapsos y Formas para Promover las Acciones**

El artículo 19 indica que las acciones penales prescriben a los cinco (5) años, si el delito mereciere pena de prisión de más de tres (3) años. Si por el contrario, el delito acarrea pena de prisión de tres (3) años o menos, o arresto de más de seis (6) meses, se prescribirá a los tres (3) años.

Si el hecho punible sólo implicase arresto de uno (1) a seis (6) meses, se prescribirá por un año. Por su parte, la acción civil prescribe a los diez (10) años.

### **Tribunales Competentes**

La LPA estatuye que el conocimiento de los delitos ambientales pertenece a la jurisdicción penal ordinaria.

Conviene aclarar aquí que con respecto a la acción civil, partiendo del hecho de que está regulada por CLC el cual manda ejercerla contra el propietario, salvo las excepciones estudiadas, que en estos casos tal acción debe intentarse en juicio distinto al juicio penal según lo establece el artículo 127 del Código Penal que resulta plenamente aplicable, por cuanto el propio Convenio Internacional precitado (artículo IX) indica que esto será determinado por las disposiciones internas de cada Estado Parte. En consecuencia, el tribunal que esté conociendo del aspecto penal no es competente para conocer de la acción civil, la cual deberá ser propuesta ante un tribunal con competencia en lo civil.

### **Delitos Ambientales relacionados con el Transporte de Hidrocarburos**

El capítulo II (Del deterioro, envenenamiento, contaminación y demás acciones o actividades capaces de causar daño al medio lacustre, marino y costero), del Título II (De los delitos contra el ambiente), contiene tres (3) artículos que son de importancia para este estudio, por tipificar como punibles algunas acciones que pueden darse con ocasión del transporte de hidrocarburos por mar.

El artículo 35 constituye el tipo básico o fundamental de estos delitos al preceptuar que cualquiera que descargue al medio lacustre, marino y costero productos o sustancias que contengan contaminantes será penado con prisión de tres (3) a doce (12) meses y multa de trescientos (300) a mil (1.000) días de salario mínimo.



Los artículos 38 y 39 están dirigidos, directamente, al transporte de hidrocarburos cuando establecen dos (2) tipos delictuales cuyo sujeto activo sería el capitán de buque que incurriese en los supuestos de hecho que se verán de seguidas.

El primero de los predichos artículos tipifica el delito de contaminación por fugas o descargas y, en tal sentido, indica que el capitán de buque que haya provocado contaminación del medio lacustre, marino o costero como consecuencia de fugas o descargas de hidrocarburos, será sancionado con prisión de uno (1) a tres (3) años y multa de mil (1.000) a tres mil (3.000) días de salario mínimo.

Este tipo penal contiene dos peculiaridades, la primera de ellas es que es de sujeto activo calificado, vale decir, sólo se aplica al capitán de un buque que haya producido contaminación en los medios señalados. La segunda, es que tal contaminación debe provenir de hidrocarburos, que no de otro elemento contaminante.

Finalmente, el artículo 39 contiene el delito de omisión de aviso que se produce cuando el capitán de un buque no diere aviso de un accidente de mar en el que se haya visto involucrada la nave a su mando, en aguas interiores de la República o en su medio lacustre, marino o costero que sea susceptible de causar contaminación, será penado con arresto de cuatro (4) a ocho (8) meses y multa de cuatrocientos (400) a ochocientos (800) días de salario mínimo.

Este delito es igualmente de sujeto activo calificado (i.e. el capitán de un buque), pero a diferencia del anterior, no es necesario que el producto contaminante consista exclusivamente en hidrocarburos.

### **LEY ORGANICA DE ADUANAS**

La inclusión del estudio de la Ley Orgánica de Aduanas (LOA) y sus Reglamentos, esto es, el Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas (RLOA) y el Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas sobre los Regímenes de Liberación, Suspensión y otros Regímenes Aduaneros Especiales (RLOALS) obedece a la incidencia que algunos artículos muy puntuales de estos cuerpos normativos han tenido en la actividad del transporte marítimo de hidrocarburos y, por tanto, sólo a ellos estará referido. La LOA fue publicada en Gaceta Oficial No. 5.353 (Extraordinario) de 17 de junio de 1999, el RLOA, por su parte, apareció en Gaceta Oficial No. 4.273 (Extraordinario) de 20 de mayo de 1991 y el RLOALS en

Gaceta Oficial No. 5.129 (Extraordinario) de 30 de diciembre de 1996; estos dos últimos, aunque anteriores en el tiempo a la LOA, se siguen aplicando, en todo lo que no colidan con ésta, por cuanto no han sido dictados nuevos reglamentos de la ley luego de su entrada en vigencia.

En Venezuela, con el paso del tiempo, el requerimiento de buques tanque se ha hecho más intenso, razones de orden práctico así lo justifican: la necesidad de movilización de crudos desde los centros de producción hacia las refinerías, así como la necesidad de distribución de combustibles para el mercado interno venezolano, han determinado el aumento progresivo de la demanda de naves especializadas en el transporte de tales cargas, hasta tal punto que las embarcaciones de bandera venezolana, para quienes en principio está reservada la navegación de cabotaje, no son suficientes para cubrir estas exigencias. Lo hasta aquí descrito ha generado como consecuencia la necesidad de recurrir a embarcaciones de bandera extranjera para resolver estas contingencias, con la consiguiente repercusión en materia de permisología aduanera y dispensas para la realización de cabotaje con naves no abanderadas en Venezuela.

Tales circunstancias se han planteado en virtud de la norma contenida en el artículo 72 de la LOA que ordena que el transporte marítimo, fluvial, lacustre y aéreo de mercancías y equipajes nacionales o nacionalizados debe efectuarse en naves y aeronaves de matrícula nacional, a menos que el Ministerio de Hacienda (ahora Finanzas) disponga lo contrario, de acuerdo al procedimiento que sobre el particular establezca el Reglamento.

De esta manera, el artículo 222 del RLOA repite el dispositivo, antes señalado, contenido en la LOA, pero agregando que cuando excepcionalmente no se pueda cumplir con tal mandato, debe mediar una petición de parte interesada al Ministerio de Hacienda, el que para decidir requiere de opinión favorable del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (actual Ministerio de Infraestructura).

Asimismo, por interpretación que la Administración Tributaria hace del artículo 95 de la LOA, se considera a estos buques extranjeros como una mercancía que está siendo introducida, durante la vigencia del contrato que haya sido convenido para la explotación del buque, al territorio aduanero venezolano y, por tanto, debe aplicársele el régimen de admisión temporal previsto en la norma antes citada y en los artículos 31 y siguientes del Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas sobre los

Regímenes de Liberación, Suspensión y otros Regímenes Aduaneros Especiales que exigen la obtención de una autorización a tales fines.

Además de esto, por razones de servicio, los buques tanque que hacen cabotaje requieren efectuar operaciones de tráfico internacional, lo cual se encuentra, en principio, prohibido (Artículo 73 de la LOA), requiriéndose para efectuarlas de la obtención de otro permiso al amparo del artículo 74 de la Ley *in comento*.

La realidad descrita ha generado complejas situaciones como resultado de la profusión de procedimientos que, al menos, se solapan cuando no se contradicen, que justifican revisar, cuando menos someramente, los trámites en la normativa señalada *supra*.

El procedimiento o la tramitación que se sigue es como se verá a continuación:

- Presentación de solicitud de autorización de ingreso de buque bajo régimen de admisión temporal ante la Gerencia de Aduanas del Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT) dependiente del Ministerio de Finanzas.
- Realizar la correspondiente declaración en la aduana principal de la zona por la que vaya a ingresar la embarcación.
- Hacer el pago de la tasa aduanal que se calcula aplicando una alícuota del 2% sobre el precio del contrato de utilización de buque que haya sido pactado en cada caso.
- De manera concomitante, se debe solicitar el permiso de cabotaje ante el SENIAT, el que a su vez para decidir debe contar con la opinión favorable de la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático del Ministerio de Infraestructura.
- Igualmente, de forma paralela, debe solicitarse ante el SENIAT el permiso especial de exportación de buque en cabotaje, para hacer posible la realización de operaciones de tráfico tanto nacional como internacional, de conformidad con el artículo 74 de la LOA.

A todo ello se agrega la inviabilidad del abanderamiento de estos buques en Venezuela por los altos costos que esto, hasta hace muy poco, implicaba y, por tanto, la única solución era la de transitar el camino de solicitud de los diversos permisos a que se hizo mención, los cuales, en

mucho, eran contrarios a la dinámica del transporte marítimo de hidrocarburos.

Esta situación ha sufrido importantes cambios, desde el punto de vista legal, como consecuencia de la entrada en vigencia de una novedosa legislación que se estudiará a continuación.

### **LEY DE REACTIVACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL**

La novísima Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional (LRMMN), publicada en Gaceta Oficial No. 36.980 de 26 de junio de 2000, viene a constituir un importante paso en el largo camino de la formulación de un marco legal cónsono con las actividades que debe cumplir el sector de la Marina Mercante en Venezuela. En tal sentido, esta ley pretende reordenar el escabroso tema de las políticas de Estado en la materia, cuestión esta, por lo demás, reservada al Poder Público Nacional, según lo refiere el artículo 156, numeral 26, de la Constitución.

La relevancia de este sector ha quedado de manifiesto, al menos legalmente, en el artículo 1 de la LRMMN, cuando califica a todo lo relacionado con el transporte marítimo como de interés público y de carácter estratégico.

Lo dicho hasta aquí encuentra respaldo en la propia intención del legislador plasmada en la Exposición de Motivos de la LRMMN, cuando se afirma: "El verdadero desarrollo de la Marina Mercante consiste en que el Estado sea el que fije las políticas y establezca las normas que incentiven a los particulares a participar en condiciones favorables en la actividad naviera".

La LRMMN contiene algunas normas de importante incidencia en la actividad del transporte marítimo de hidrocarburos, lo cual justifica su estudio aquí.

La ley en cuestión tiene una doble influencia sobre esta actividad, por una parte, mediante ciertas normas de orden tributario, posibilita desde el punto de vista económico el abanderamiento de naves en Venezuela; por la otra, a través de dispositivos que racionalizan los trámites para la obtención de permisos de cabotaje para buques de registro extranjero, cuando sea necesario, así como mediante la posibilidad de realizar navegación internacional por parte de éstos, como se verá de seguidas.

El artículo 2 establece claramente que los buques que se dediquen a

la navegación de cabotaje podrán realizar, al mismo tiempo, navegación internacional.

El artículo 3, por su parte, ordena que la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Infraestructura emita opinión favorable, en los casos excepcionales (i.e. carencia de tonelaje nacional) en que se requieran buques de registro extranjero para operaciones de cabotaje, sobre la base de la verificación que a tales efectos haga el Consejo Nacional de la Marina Mercante **(12)**.

El artículo 4 establece una exención tributaria al eliminar el pago de las tasas que cause la importación temporal o definitiva de los buques y accesorios de navegación. Igualmente, el único aparte de este artículo consagra la exención del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en los casos ya señalados.

Esta disposición, que persigue dar un fuerte impulso a las actividades del sector mediante el mecanismo de la exención tributaria, pareciera plantear una situación de inequidad fiscal al eliminar la carga impositiva del IVA a los importadores, pero no así a los fabricantes nacionales, que aunque en número reducido, se mantienen activos. La norma comentada luce, al menos *prima facie*, contraria a los principios constitucionales recogidos en los artículos 301 que, en general, no permite otorgar regímenes más favorables a unas personas o empresas que a otras, y 316 que plantea el principio de capacidad contributiva que tiene como uno de sus fines el evitar las diferenciaciones en la aplicación de los tributos.

El autor considera que el propósito del legislador contenido en la norma precedentemente comentada, salvadas las observaciones ya anotadas, constituye una muy interesante medida de política fiscal, la cual, de ser complementada con una disposición similar, concretamente en cuanto a la reducción de la alícuota del tributo que se causa cuando se debe protocolizar la venta de un buque de conformidad con lo previsto en

---

**12** El Consejo se encuentra conformado por el Ministerio de Infraestructura a través del Director General de Transporte Acuático, quien lo preside, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, la Cámara de Armadores de Venezuela, PDV Marina y la Armada.

la Ley de Registro Público **(13)**, así como una reforma sustancial en la normativa laboral aplicable a la gente de mar que la adecue a los parámetros internacionales en esta materia, podrán constituirse en sólidos cimientos para una sana y productiva actividad, no sólo en el área de transporte de hidrocarburos, sino en la de transporte marítimo en general.

Este artículo ha venido a insuflar nueva vida al abanderamiento de buques en Venezuela, lo que bajo la anterior legislación era virtualmente imposible por los altos costos que la carga fiscal implicaba. No debe olvidarse que el transporte marítimo constituye una actividad altamente sensible desde el punto de vista financiero, pues un inadecuado control de los costos determina el que un buque no sea competitivo, con todas las consecuencias que de esto se deriva.

Asimismo, la norma del artículo 5 concede una rebaja de Impuesto sobre la Renta (ISLR) igual al 75% a los titulares de enriquecimientos producto de la actividad de marina mercante y de astilleros. Dicha rebaja se hace sobre la base del monto de las nuevas inversiones en:

- Adquisición de nuevos equipos o nuevas tecnologías en el ámbito de seguridad marítima.
- Mejoras y equipamiento de buques y accesorios de navegación ya existentes.
- La constitución de sociedades mercantiles o adquisición de acciones en las predichas sociedades que sean titulares de los enriquecimientos mencionados.
- La formación y capacitación de sus trabajadores.

El artículo 6 de la LRMMN obliga a que los buques, dragas, plataformas de perforación y accesorios de navegación nacionales, fletados o arrendados por armadores nacionales o empresas del Estado que se

---

**13** Una rebaja del 75% de este tributo ya había sido establecida en el artículo 152 de la Ley de Navegación. Esta misma norma otorgó una exención del Impuesto a los Activos Empresariales por las operaciones que se realicen sobre buques y accesorios de navegación venezolanos.

acojan a los beneficios que la ley concede, sean reparados en astilleros nacionales, salvo en los casos de fuerza mayor, falta de competitividad del astillero o en el caso de que encontrándose la nave realizando tráfico internacional deba entrar a un astillero por emergencias que entrañen peligro para su casco y maquinarias.

El artículo 8 dispone la elaboración de un proyecto de Ley Orgánica de Espacios Acuáticos que pretende recoger normas tanto de Derecho del Mar como de Derecho Marítimo Público y Privado, y en el cual ya se encuentran trabajando comisiones multidisciplinarias con el fin de estructurar un cuerpo normativo acorde a los nuevos tiempos.

Por último, valga un comentario sobre el artículo 10 que establece que la LRMMN entrará en vigencia desde su publicación en Gaceta Oficial, lo cual, al menos con respecto a las normas de contenido tributario, (i.e. artículos 4 y 5) debe ser armonizado con lo estipulado por el tercer aparte del artículo 317 de la Carta Fundamental y el artículo 9 del Código Orgánico Tributario, en el sentido de que toda ley tributaria debe fijar un lapso para su entrada en vigencia, en caso contrario se aplicará una vez transcurridos sesenta (60) días de su promulgación, lo que en el caso parece aconsejable para la aplicación de las disposiciones referidas.

### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Adyounian, A.; Capriles, M.; García, T.; Jiménez, F. y Mora, M. (1998).** "Análisis del Derrame del NissosAmorgos". Doctum, pp. 167-181.
- Anyelo, J. (1999).** El capitán de buque frente a derrames de hidrocarburos: Responsabilidad civil vs. Responsabilidad penal. (Trabajo de Grado). Caracas: Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.
- Arteaga Sánchez, A. (1996).** Ley Penal del Ambiente. Valencia: Vadell Hermanos Editores.
- Crazut, C. (1995).** La nueva responsabilidad por contaminación del mar en la legislación venezolana. (Trabajo de Grado). Caracas: Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.
- Fernández-Concheso, A. (1991).** "La nueva normativa sobre contaminación del mar en la legislación venezolana". Revista de Derecho Marítimo, pp. 79-94.

- Fernández-Concheso, A. (1993).** Régimen Administrativo de la Navegación. Caracas: Ediciones Marítimas Venezolanas.
- Frosini, V. (1991).** Teoría de la Interpretación Jurídica. Santa Fé de Bogotá: Temis.
- Grisanti Aveledo, H. (1989).** Lecciones de Derecho Penal. Caracas: Mobil Libros.
- Hernández Sampieri, R.; Fernández, C. y Baptista, P. (1997).** Metodología de la Investigación. México: McGraw-Hill Interamericana.
- INTERTANKO (2000). NissosAmorgos-KonstantinosSpiropulos. (Documento Internet).
- Maduro Luyando, E. (1989).** Curso de Obligaciones. Caracas: Editorial Sucre.
- Parratt, V. (1992).** "Responsabilidad de los Armadores por Daños provenientes de Contaminación Petrolera". Revista de Derecho Marítimo, pp. 13-19.
- República Bolivariana de Venezuela. Constitución. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 5.453 Extraordinario, marzo 24, 2000.
- República de Venezuela. Código Civil. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 2.990 Extraordinario, julio 26, 1982.
- República de Venezuela. Código de Procedimiento Civil. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 3.694 Extraordinario, enero 22, 1986.
- República de Venezuela. Código Penal. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 915 Extraordinario, junio 30, 1964.
- República de Venezuela. Decreto mediante el cual se procede a la elaboración y ejecución del Plan Nacional de Contingencias contra derrames masivos de hidrocarburos en aguas. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 33.508, julio 9, 1986.
- República de Venezuela. Ley Aprobatoria del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 3.640 Extraordinario, septiembre 30, 1985.



- República de Venezuela. Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC-69) y sus Protocolos de Enmienda de 1976 y 1984. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 4.340 Extraordinario, noviembre 28, 1991.
- República de Venezuela. Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos (Fondo 71) y sus Protocolos de Enmienda de 1976 y 1984. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 4.340 Extraordinario, noviembre 28, 1991.
- República de Venezuela. Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 4.802 Extraordinario, noviembre 2, 1994.
- República de Venezuela. Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 2.980 Extraordinario, julio 6, 1982.
- República de Venezuela. Ley Aprobatoria del Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 33.498, junio 25, 1986.
- República de Venezuela. Ley Aprobatoria del Protocolo 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 4.633 Extraordinario, septiembre 15, 1993.
- República de Venezuela. Ley Aprobatoria del Protocolo de Enmienda de 1992 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.457, mayo 20, 1998.
- República de Venezuela. Ley Aprobatoria del Protocolo de Enmienda de 1992 del Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36457, mayo 20, 1998.

- República de Venezuela. Ley Aprobatoria del Protocolo relativo a la Cooperación para Combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 33.523, julio 31, 1986.
- República de Venezuela. Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 36.980, junio 26, 2000.
- República de Venezuela. Ley de Registro Público. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 5.391 Extraordinario, octubre 22, 1999.
- República de Venezuela. Ley Orgánica de Aduanas. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 5.353 Extraordinario, junio 17, 1999.
- República de Venezuela. Ley Orgánica del Ambiente. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 31.004, junio 16, 1976.
- República de Venezuela. Ley Penal del Ambiente. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 4.358 Extraordinario, enero 3, 1992.
- República de Venezuela. Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas sobre los Regímenes de Liberación, Suspensión y otros Regímenes Aduaneros Especiales. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 5.129 Extraordinario, diciembre 30, 1996.
- República de Venezuela. Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 4.273 Extraordinario, mayo 20, 1991.
- República de Venezuela. Resolución por la cual se dictan las normas sobre el Régimen Especial a ser aplicado en el Servicio Aduanero Venezolano. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.422, marzo 26, 1998.
- República de Venezuela. Resolución por la cual se ordena la publicación del texto de las Enmiendas hechas al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 4.924 Extraordinario, junio 29, 1995.

- Sánchez Froilán, M. (1999).** Convenios Internacionales Marítimos. (Mimeo). (Material de Clase). Caracas: Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, Dirección de Investigación y Postgrado.
- Schulz, S. (1998).** Análisis de la normativa legal aplicable en Venezuela en materia de contaminación de las aguas marinas. (Trabajo de Grado). Caracas: Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante.
- Sosa, C. y Quintero, O. (1983).** Derecho Penal. Caracas: UCV.
- Villarroel, F. (1998).** Derecho Marítimo. Caracas: Paredes Editores.



# Institucionales



Calidad Educativa en las Instituciones Universitarias §

Por: Pedro Rodríguez Sivira ♣

**ABSTRACT**

**Educational Quality in University Institutions**

**In this report it is carried out a general analysis of quality concept in university institutions. The report makes a recount of quality concept and its application in private and public companies, and in universities. It is exposed the movement that has had Total Quality and narrates an experience of Caribe Maritime University's Graduate Degree and Research Direction, where it can be appreciated the relationship between mission, vision and policies, as a guide of what is correct, pointing out that the Quality Management System (QMS) will be the medium to do it completely.**

**KEYWORDS:** Quality, Quality in Education, University Quality, Total Quality.

**RESUMEN**

En esta ponencia se realiza un análisis general del concepto de calidad en las instituciones universitarias. La ponencia hace un recuento del concepto de calidad y su aplicación en las empresas privadas, públicas y

---

§ Ponencia presentada ante la Facultad de Agronomía de la Universidad Central de Venezuela (UCV), Núcleo Maracay.

♣ MSc. en Administración Pública. Auditor Líder de Sistema de la Calidad. Profesor Asociado de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. Miembro del Consejo Universitario de dicha Casa de Estudios.

en las universidades. Se expone el movimiento que ha tenido la Calidad Total y narra una experiencia de la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad Marítima del Caribe (UMC), donde se puede ver la relación entre la misión, visión y las políticas como una guía de lo correcto, señalando que el Sistema de Gestión de Calidad (SGC) será el medio para hacerlo cabalmente.

PALABRAS CLAVE: Calidad, Calidad en Educación, Calidad Universitaria, Calidad Total.

## INTRODUCCION

La gestión de la calidad, tanto en las empresas como en la administración pública o en cualquier ámbito en el que exista una relación de intercambio o de prestación de servicios, se ha convertido en una **idea fuerza**, en un concepto ampliamente aceptado, en un objetivo capaz de transformar las organizaciones y sus sistemas de funcionamiento.

La calidad es, no obstante, un concepto difícil de definir y acotar, su significado depende del contexto en el que se aplique y está estrechamente relacionado con los objetivos que se pretenda alcanzar; objetivos que en ocasiones son divergentes entre sectores sociales que han de valorar el mismo producto, bien por su diferente posición en el proceso, bien porque sus demandas son distintas. Ejemplos ilustrativos de estas diferencias se encuentran con facilidad en el sistema educativo venezolano, donde profesores, alumnos, padres y la comunidad educativa en general no coinciden en muchas ocasiones sobre el mejor funcionamiento del centro educativo (jornada escolar, horarios, sistema de evaluación, etc.) y tampoco existe coincidencia en la comunidad educativa sobre lo que es un centro educativo de calidad: unos consideran que es aquel que selecciona a los alumnos más capaces para facilitar de esta forma un desarrollo más homogéneo e intensivo de sus posibilidades, mientras que otros valoran más el centro con alumnos heterogéneos, capaz de adaptarse a los diferentes ritmos de aprendizaje de los alumnos. Por ello, no es extraño que cuando un país se ha planteado extender la educación obligatoria para todos, haya habido un amplio debate en el que la calidad es utilizada como bandera por ambos lados: aquellos que consideran que un mayor número de años de educación obligatoria con carácter comprensivo va en detrimento de la calidad, frente aquellos otros que, por el contrario, defienden que más y mejor educación para todos es un

buen indicador del funcionamiento del sistema educativo.

A pesar de las dificultades, el modelo de la calidad total se ha abierto camino en todas las instituciones, facilitando suficientes herramientas conceptuales, estratégicas y de procedimiento para mejorar la calidad e instalarse en un proceso de progreso y de evaluación permanente.

### **EL MOVIMIENTO HACIA LA CALIDAD TOTAL**

El movimiento hacia la calidad total en las empresas y en los servicios públicos en los últimos años presenta una serie de características dentro de las cuales puede destacarse las siguientes:

- Aparece en un mercado fuertemente competitivo y globalizado, en el que las empresas deben desarrollar todo tipo de iniciativas para su supervivencia.
- El objetivo fundamental es la satisfacción de los usuarios.
- La calidad ha de estar presente en todas las fases del proceso, entre las que se incluyen la innovación y la investigación.
- La mejora continua de la calidad debe implicar a todo el personal de la organización y a todos los departamentos.
- La formación del personal, su vinculación con los objetivos de calidad y su desarrollo profesional son factores fundamentales
- La mejora continua de la calidad supone un fuerte liderazgo en los equipos directivos, una eficiente gestión de personal / políticas y estrategias declaradas / recursos variados / proceso de descentralización en las decisiones y unos sistemas de comunicación ágiles y eficientes, etc.
- El concepto de calidad total implica un proceso continuo de evaluación y de adaptación a los cambios que se producen en el entorno.

El movimiento de calidad total en las empresas no ha pasado inadvertido para los directivos y gestores de las administraciones públicas, ya que no es difícil de encontrar características comunes de ambos modelos, entre ellas puede señalarse las siguientes:

- Primero, la orientación de los servicios públicos es hacia la socie-



dad, considerándola como un cliente y, en consecuencia, tratando de satisfacer sus necesidades.

- Segundo, el énfasis se hace en la organización, en la participación de los funcionarios, en la tarea colectiva, en la descentralización de la gestión y de la toma de decisiones.
- Tercero, existe una amplia coincidencia entre ambos movimientos, en la importancia otorgada a la gestión de recursos humanos, a la formación y desarrollo profesional de los empleados, a los mecanismos capaces de generar compromiso y motivación.
- Cuarto, existe la necesidad de conocer qué piensan los ciudadanos del servicio prestado.

Estas semejanzas no pueden hacer olvidar las diferencias que también existen y que excluyen la mecánica trasposición del modelo de calidad total de las empresas a las administraciones públicas, en primer lugar, las administraciones públicas se relacionan con personas en su doble vertiente de ciudadanos y de clientes.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta que el servicio público no es en muchas ocasiones voluntario y que en torno al mismo se generan, en ocasiones, demandas contradictorias.

Por último, es preciso recordar de nuevo que el servicio público no se presta, en muchas de sus funciones, como un sistema abierto de competencias, ni en el mismo conseguir un mayor número de usuarios o clientes es un criterio de éxito, salvo quizás en el aprendizaje.

Lo cierto es que mejorar la calidad de la educación se ha convertido en el objetivo principal de los países más desarrollados, una vez que se han alcanzado porcentajes muy elevados de la escolarización de la población. Estos países señalan 10 características para centros educativos eficaces:

- Un compromiso con las normas y finalidades definidas claramente y de común acuerdo.
- Una planificación participativa, una toma de decisiones común y un trabajo de equipo en un espíritu de experimentación y de evaluación.
- Una dirección dinámica para realizar y desarrollar la mejora.

- Estabilidad del personal.
- Una estrategia de formación permanente y de perfeccionamiento del personal correspondiente a las exigencias de cada centro educativo.
- La aplicación de un plan de estudios cuidadosamente elaborado y coordinado que permita a cada alumno adquirir los conocimientos teóricos y prácticos esenciales.
- Una alta participación de la comunidad educativa.
- El reconocimiento de los valores propios del centro y la adhesión a estos valores.
- Una explotación máxima del tiempo escolar.
- El apoyo dinámico y sólido de las autoridades educativas competentes.

Ahora bien, es necesario precisar cuáles podrían ser las condiciones que facilitarán a los centros educativos públicos mejorar su calidad. Se destacará las cinco que parecen más relevantes:

- Ampliar la autonomía de los centros y favorecer la elaboración de sus propios proyectos educativos y sus ofertas específicas.
- Informar a los ciudadanos sobre el proyecto educativo propio de cada centro y facilitar la elección de sus autoridades.
- Favorecer la formación y desarrollo profesional de los docentes e investigadores.
- Reforzar la organización y la dirección de los centros.
- Ampliar la evaluación del conjunto del sistema educativo.

### **CALIDAD DE LAS INSTITUCIONES UNIVERSITARIAS**

Hablar de “calidad de la educación” de las instituciones universitarias, como de cualquier centro de formación, tal vez sea referirse a una de las expresiones más novedosas, ambiguas y de uso más frecuente en el lenguaje político, social y educativo de nuestro tiempo. No hay programas de acción, políticas, administrativas o técnicas de formación que no

se amparen en el pomposo empeño de lograr una educación “de calidad”. Pero, ¿qué significa el concepto de calidad de las instituciones universitarias?

### **ACEPCIONES MAS USUALES DE LA CALIDAD DE LA FORMACION DE LAS INSTITUCIONES UNIVERSITARIAS**

La expresión “calidad de formación”, en el lenguaje de los políticos, grupos sindicales o entre las preocupaciones habituales de los administradores de la educación, es algo que se circunscribe fundamentalmente a consideraciones relacionadas con la democratización de la enseñanza universitaria, con la obtención de puestos en la enseñanza superior para quien no lo tiene, con la igualdad de derechos y de posibilidades de acceso a ese nivel de enseñanza; incluso con la necesidad de aumentar los medios materiales puestos a disposición de las instituciones universitarias (laboratorios, computadoras, medios audiovisuales, etc.). Ese concepto de calidad de la educación universitaria está todavía muy arraigado en nuestra clase política.

### **LA CALIDAD COMO EFICACIA O EFICIENCIA DEL PROCESO INTERNO DE FORMACION DE LAS INSTITUCIONES UNIVERSITARIAS**

Superado el concepto anterior, en la década de los ochenta, se empieza a asociar entre nosotros el término “calidad de formación” con el de eficacia o eficiencia en el proceso interno educativo de las instituciones universitarias (así lo toma y lo presenta el proyecto SEA del CNU / OP-SU, en discusión), que además acuña la siguiente definición de calidad: “la adecuación del ser y el quehacer de la educación superior a su deber ser”. A las universidades, como a cualquier servicio público, se les pide que ofrezcan información a la sociedad sobre la eficacia de su acción y gestión. En este contexto, la calidad no sólo se vincula a factores puramente cuantitativos, sino, sobre todo, a las características o elementos cualitativos de la estructura del proceso o del resultado de aquella formación.

### **LA CALIDAD COMO UN SISTEMA DE COHERENCIA ENTRE OBJETIVOS DE FORMACION Y SISTEMAS DE VALORES Y EXPECTATIVAS SOCIALES**

Un nuevo significado del término “Calidad de Formación” parece que se abre paso en el mundo universitario. En efecto, se considera que lo esencial no es tanto (aunque sea valioso) determinar cuáles son las mejores características técnicas de cada uno de los elementos intervinientes en el proceso y resultado formativo, cuanto precisar cuáles son los criterios, los objetivos, realmente utilizados para ponderar y afirmar que el grado de formación de los alumnos, los estilos de comportamiento de una institución, en su conjunto, constituyen índices claros de una educación de calidad.

Es decir, que la cuestión fundamental no es tanto la existencia de una serie de elementos técnicos, inequívocamente asociados, con una formación de calidad, cuanto el sistema de objetivos, de propósitos, que realmente animan a las instituciones universitarias a obtener unos logros formativos que se consideran valiosos. Pero ¿valiosos para qué? ¿Para incrementar la competencia económica de los países? ¿Para garantizar formas de convivencia más acordes con las decisiones políticas de una sociedad? ¿Para formar ciudadanos libres y responsables, dotados de un espíritu crítico y de un sentido creativo, garantes de un verdadero crecimiento perfectivo de la vida personal y social?

No cabe duda de que la respuesta a estas u otras interrogantes supondría una clarificación previa del sentido o sentidos de los objetivos a los que se abren de verdad, operativamente, las instituciones universitarias. En realidad, la calidad formativa de las instituciones universitarias es el efecto o manifestación de un haz de ajustes múltiples, coherentes, entre todos y cada uno de los componentes del sistema universitario de un país. Básicamente, la calidad se abre a la consideración de ajustes o coherencias:

- Al conveniente ajuste entre objetivos y metas de formación, por un lado, y el sistema de valores, expectativas y necesidades culturales o sociales de una determinada comunidad, por otro.
- Al ajuste entre metas y objetivos de formación considerados como valiosos y deseables en el sistema universitario, y los resultados alcanzados en el mismo (es la calidad entendida en términos de eficacia y efectividad).
- Finalmente, al ajuste entre los medios y proceso de formación y resultados obtenidos. Es la correlación medio – resultados, la calidad entendida como sinónimo de eficiencia.

Una guía para evaluar la calidad educativa de nuestras universidades podría ser lo señalado en el artículo 103 de la Constitución Nacional: "Toda persona tiene derecho a una educación integral, de calidad, permanente, en igualdad de condiciones y oportunidades...".

### **INFLUENCIA DEL PLAN DE ESTUDIOS EN LA CALIDAD DE LA ENSEÑANZA UNIVERSITARIA**

El elemento clave en el desarrollo de un *currículum*, que permite la aplicación del concepto de calidad en la educación universitaria, es el plan de estudio. Según el profesor Francisco Aparicio Izquierdo de la Universidad Politécnica de Madrid, los factores implicados en la valoración de un plan de estudio son:

- Conocimiento y valorización de las demandas sociales, el estado de la ciencia y tecnología, el conocimiento de la demanda y oferta de profesionales en el contexto al que se proyecte la acción de la institución.
- Los perfiles profesionales demandados por los diferentes sectores de empleo, así como otras áreas de desarrollo personal que preparen a los estudiantes para afrontar una vida profesional y social con mayor proyección que la que es posible prever en el presente.
- El modelo de formación, el cual además se orienta a satisfacer dos factores adicionales: la misión de la institución y los estudiantes que demandan sus servicios.
- Los objetivos formativos que han de perseguirse con los aprendizajes planificados.

### **CALIDAD TOTAL EN POSTGRADO: EXPERIENCIA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARITIMA DEL CARIBE**

De acuerdo al marco conceptual analizado se llega a una proposición de una **Gestión de la Calidad en Educación**, donde se manejan nuevos paradigmas, tales como:

- Escogencia de un enfoque de sociedad.
- Pensar en términos de competencia.

- Diseñar procesos de formación – capacitación.
- Considerar un sistema de actores.
- Ver la educación como resultado de una coproducción.
- Prever gestión preventiva.
- Implementar dispositivos de medición.

### **MODELO Y DIFERENCIACION DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL MARITIMA DEL CARIBE**

El modelo de postgrado de la Universidad Marítima del Caribe (UMC) se puede insertar actualmente en el modelo profesional, pero se deben tender a un modelo científico–profesional para lograr esa meta que, adecuadamente formalizada, puede servir de objetivo. La UMC articula un plan con unas políticas y unas acciones que cabalgarán la realidad de lo que se percibe.

Dentro de ese plan, uno de los componentes básicos es la implantación de un **Sistema de la Calidad**, tanto en pregrado como en postgrado. Para esa transición se utilizará los puntos fuertes con que cuenta la institución, entre los cuales puede mencionarse los siguientes:

- Prestigio de la UMC como entidad educativa dentro del sector educativo.
- La experiencia acumulada dentro del ámbito universitario, en donde cuenta con cursos de postgrado en Maracaibo, Puerto Cabello, Valencia y área metropolitana y próximamente en La Guaira y Puerto La Cruz.
- Solidez financiera, debido a una autogestión exitosa.
- La calidad del profesorado, seleccionado entre los mejores del sector marítimo.
- Relativa capacidad de la infraestructura inmobiliaria y educativa, así como el uso de ambientes y personas de otras instituciones.
- Capacidad para seleccionar alumnos según procedimientos escritos en constante mejoramiento.

- Planes de estudios y titulaciones acreditadas por el CNU y un sistema de calidad certificado por un organismo internacional (BVQI).
- Vinculaciones (vía convenios interinstitucionales) con otros centros de enseñanza superior.
- Atractivo, por su vinculación al medio marítimo, el cual es un campo de trabajo muy amplio.
- Costos moderados para los usuarios, por estar dentro del marco de dependencia pública.

Todo ello enmarcado en una política de la calidad, una visión y una misión universitaria.

### **POLITICA DE LA CALIDAD**

La pertinencia social es el punto focal de nuestras actividades. A tal fin hemos establecido un Sistema de Gestión de la Calidad (SGC), el cual opera todos los procesos requeridos para identificar estas necesidades y expectativas con el propósito de entender qué requisitos debe cumplir nuestra organización.

Reconocemos que las necesidades y expectativas de formación, capacitación e investigación de la sociedad continuamente cambian con la finalidad de dar respuestas a un ambiente igualmente cambiante. Por lo tanto, debemos interactuar con el entorno para entender sus tendencias y necesidades, lo cual nos permite ofrecer un servicio educativo eficaz y efectivo.

Estas circunstancias sólo pueden atenderse con cambios pertinentes y un mejoramiento continuo de nuestro SGC y sus procesos.

### **MISION**

Producir conocimientos científicos, humanísticos y tecnológicos. Así como la formación profesional a través de procesos académicos y el uso de nuevas tecnologías, con el propósito de crear nuevos paradigmas. Reconocer como nuestra mayor fortaleza la sinergia, producto de la interrelación de nuestra gente con el entorno. Mantenemos como nuestra

mayor ventaja competitiva el acervo marítimo acumulado, lo cual nos permite dar respuestas pertinentes de calidad y excelencia a la sociedad.

### VISION

Ser una universidad de avanzada, promotora del desarrollo social, la protección ambiental y la integración del ser humano y el mar.

### HACER LO CORRECTO CORRECTAMENTE

Esta política de la calidad, misión y visión enunciada constituye para nosotros lo **correcto**. El Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) nos permite hacerlo **correctamente**.

### BIBLIOGRAFIA

**Evans, J.R. y Lindsay, E. (2000).** Administración y Control de Calidad. México: International Thomson.

**International Standards Organization (ISO).** Manual de Aseguramiento de la Calidad – Norma COVENIN - ISO 9002:1995. Autor.

Ponencias Presentadas en el VI Congreso Nacional de la Calidad. (1995). Calidad por y para el Hombre. Madrid: Ediciones Gestión 2000, SA.



Esta publicación se terminó de imprimir en  
septiembre de 2001,  
en las prensas de  
Magraphi Impresores, C.A.,  
en la ciudad de  
Caracas, Venezuela.