



**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO**

“Innavegabilidad en los contratos de utilización de buques”

**(Trabajo especial de grado presentado como requisito para optar al
título de Especialista en Derecho de la Navegación y Comercio
Exterior).**

Participante: Lenin José García Chacín
Tutor: Omar Franco

Caracas, octubre 2017

**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA FACULTAD DE
CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO**

“Innavegabilidad en los contratos de utilización de buques”

**(Trabajo especial de grado presentado como requisito para optar al
título de Especialista en Derecho de la Navegación y Comercio
Exterior).**

Participante: Lenín José García Chacín

Tutor: Prof. Omar Franco

Caracas, octubre 2017

Dedicatoria

A Angela y José León que además de mis padres son mis héroes, mi ejemplo, mi guía, mi todo; de ellos se ha derivado el resto de mi camino y a su vez todo lo que ha venido en él. Los momentos de júbilo y tristeza, victorias y derrotas. Soy su continuación en la vida y decidí tomar ese testigo como el mejor regalo y orgullo que se puede transportar en este efímero pero interesante tránsito de vivir.

A Lena por su amor, comprensión y apoyo.

A mi hijo Valentino por ser mi inspiración y mi orgullo que este modesto trabajo como símbolo de lucha le sirva de guía.

Agradecimiento

A Dios por la vida y su inmensa bondad en ella.

Agradezco especialmente a todas aquellas personas que de una u otra manera me apoyaron y me motivaron para la culminación de este trabajo.

A todos mis profesores de la Facultad de Derecho de la UCV por su dedicación y entrega profesional en especial al Dr Omar Franco, mi tutor, colega, amigo y maestro por su apoyo y enseñanza.

A mi doble colega capitán y Dr. Tulio Álvarez, por permitirme ser parte del selecto grupo de amigos y colegas que hemos tenido la oportunidad de haber recibido de tan notable profesional un haz de luz de toda su sabiduría.

A Scarlett, mi firme y estable soporte.

A Beda mi colega, amiga y asesora permanente por su apoyo incondicional, guía y refuerzo significativo para la culminación de este trabajo.

A todos mil gracias.

INNAVEGABILIDAD EN LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE BUQUES.

Autor: Lenin José García Chacín

Tutor: Omar Franco

Resumen

El estudio planteado tuvo como objetivo principal determinar la innavegabilidad en los contratos de utilización de buques. A través de una investigación de tipo documental y bibliográfica, se precisa la forma en que se presenta la innavegabilidad, sus tipos y las consecuencias que esta tiene en los contratos de utilización de buques tanto en lo económico como en lo legal. Para la investigación se revisan fuentes documentales secundarias, leyes, contratos, convenios, normas y documentos de carácter jurídico que permiten a través de la síntesis, los resúmenes y el análisis de contenido, determinar cómo se presenta esta figura dentro de los diferentes contratos de utilización de buques, también se pudo comprobar el rol que cumplen los inspectores navales para otorgar la condición de navegabilidad o declarar la innavegabilidad del buque lo cual a su vez se relacionan con los seguros marítimos. Entre las conclusiones a las cuales se llega, se puede resaltar que pueden existir varios tipos de innavegabilidad; la física, cuando se refiere al casco, las maquinarias, la caldera, los elementos de navegación, los espacios apropiados para el transporte de la carga, entre otros y la documental, que es cuando el buque no cumple con toda la documentación legal exigida para que se le otorgue el zarpe. Entre esta documentación se encuentran todos los registros y certificados estatutarios que indiquen que el buque de acuerdo a su clasificación cumple con toda la normativa y los convenios, entre estos el MARPOL y el SOLAS para la seguridad de la vida en el mar.

Palabras clave: Innavegabilidad, contratos de fletamento, navegabilidad, inspecciones.

ABSTRACT

The research proposed as a main objective to determine the unseaworthiness of the contracts for the use of ships. Thorough a documentary investigation and bibliographic, it stated the form on which the unseaworthiness is presented, their types and the economical as well as legal consequences that it has in the agreements for use of the ships. For the research secondary documentary sources, laws, contracts, conventions, rules and documents containing legal information which allow through the synthesis, sum up and the content analysis, to determine how this figure is presented in the different types of contracts for the use of vessels, also to probe the role that the Naval Inspectors accomplish at the time to grant the condition of seaworthiness or declare the unseaworthiness of the vessel whereof in turn its related with maritime insurance. Among the conclusions reached at this research, it can emphasized that there are several kinds of unseaworthiness: the physical, when it is refers to hull, machineries, the heater, the navigational elements, the appropriate facilities for cargo transport, among others and the documentary, which is when the vessel does not comply with all required legal documents to be granted to sail. Within this documents you can find all the registers and statutory certificates which indicate that the vessel according to its classification comply with all the guidelines and conventions between MARPOL and SOLAS for safety life at sea.

Key Words: unseaworthiness, charter contract or agreement, seaworthiness, surveys.

Índice

Resumen.....	iii
INTRODUCCIÓN.....	2
CAPÍTULO I.....	5
El problema de investigación.....	5
1.1. Planteamiento del problema.....	5
1.1.2. Formulación de la Investigación	8
1.2. Justificación, objetivos y alcances.....	8
1.3. Objetivos de Investigación.....	9
1.3.1. Objetivo General.....	9
1.3.2. Objetivos específicos	9
1.4. Alcances y limitaciones.....	10
1.5. Desarrollo de la investigación Desarrollo de la investigación.....	10
1.5.1. Tipo de investigación.....	10
1.5.2. Diseño de la investigación:..	11
CAPÍTULO II.....	13
2.Bases Teóricas.....	13
2.1. EL BUQUE.....	13
2.2. LA NAVEGABILIDAD.....	16
2.3. La navegabilidad en los seguros.....	17
2.4. El contrato de seguro marítimo	18
2.5. El seguro de Protección e Indemnización (P & I)	20
2.6. Clubes de Protección e Indemnización (P & I)	21
2.7. Riesgos cubiertos por los clubes de P & I	22
2.8. Otras protecciones ofrecidas por los clubes.....	24
2.9. Los contratos de utilización de buques	24
2.10. Características de los contratos de utilización de buques	27
2.11. Tipos de contratos de utilización de buques	28

2.11.1. Contrato de arrendamiento de buque.....	28
2.11.2. Contrato de fletamento por viaje (voyage charter)	30
2.11.3. Contrato de fletamento por tiempo (time charter).....	32
2.11.4. Contrato de transporte marítimo.....	34
2.11.5. Contrato de transporte de pasajeros.....	36
2.11.6. Contrato de remolque.....	37
2.11.7. Contrato de salvamento.....	38
2.12. Cláusula de navegabilidad en los Contratos	40
2.13. La innavegabilidad	42
2.14. Elementos a considerar en la innavegabilidad de un buque	45
2.15. Innavegabilidad en los contratos de utilización de buques	47
2.16. Inspector naval.....	48
2.17. Inspecciones navales.....	48
2.18. Funciones del Inspector Naval	50
2.19. Sociedades de clasificación	53
CAPÍTULO III.....	56
Marco legal	56
CAPÍTULO IV	66
Marco referencial	66
Antecedentes de investigación	69
CAPÍTULO V	73
Marco analítico	73
Conclusiones	78
Recomendaciones	81
Referencias bibliográficas.....	83

Abreviaturas y siglas

BIMCO= Baltic and International Maritime Council

CC= Código de Comercio

CLC= *Civil Liability Convention*

DOC= Document of Compliance

FUND= International convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage

ICC= Institute Cargo Clause

INEA= Instituto Nacional de Espacios Acuáticos

ISM= International Safety Management Code

LCM= Ley de Comercio Marítimo

LLMC= Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

LMAC= Ley de Marina y Actividades Conexas

MARPOL= International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

MARE= Comisión Temporal Europea para la Mejora de la Seguridad Marítima del Parlamento Europeo.

OMI= Organización Marítima Internacional

P&I= Protección e Indemnización.

SMC= Certificado sobre Sistema de Gestión de la Seguridad

SOLAS= Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar.
(International Convention for the Safety of Life at Sea)

UPEL= Universidad Pedagógica Experimental Libertador

Navigare necesse est, vivere non necesse
(Discurso de Pompeyo el Grande ante el Senado de Roma año 57 A.C.)

INTRODUCCIÓN

A través de los años, y después de sucesos que marcaron la historia marítima de la humanidad, tales como el hundimiento del *Titanic* y otras tragedias de grandes magnitudes, se comenzó a tomar en cuenta la importancia de la catalogación de navegabilidad de los buques, según cumplieran con los estándares ofrecidos en las distintas legislaciones y protocolos que norman la actividad marítima en general. Como todo, las legislaciones marítimas han avanzado en la medida en que las circunstancias lo han ameritado. Al principio, había poca reglamentación tanto en los contratos de utilización de buques como en las exigencias en las inspecciones para otorgar los seguros y la catalogación de navegabilidad de un buque. No obstante, en la medida que avanza la ciencia marítima y se incluye tecnología y mayor capacitación también las exigencias han aumentado.

En ese sentido, ha surgido una serie de convenios, cláusulas y leyes que norman y regulan la actividad del transporte marítimo. Un ejemplo de esto son los convenios tales como la Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (MARPOL), cuya finalidad es prever la seguridad de la vida humana y de las especies marinas. Esto tras una serie de eventos y accidentes marítimos en los cuales se hizo mucho daño al ecosistema marino. Uno de los casos emblemáticos que fijó un precedente lamentable, fue el *Prestige* que, con el derramamiento de

hidrocarburos, puso en la mira de los legisladores la importancia de la preservación de este medio ambiente. Sucesos que hacen que se fortalezcan las normas que regulan el transporte marítimo, particularmente las referidas a la navegación nacional e internacional y el control del tráfico marítimo.

Partiendo del supuesto de que la innavegabilidad del buque se ha convertido, en muchos casos, en una de las principales causas de accidentes y siniestros marítimos y de acuerdo con lo indicado anteriormente, se hace imprescindible la exigencia de una serie de condiciones tanto físicas como documentales y de todo tipo posible para determinar la navegabilidad a un buque (control de los buques). El no cumplimiento de alguno de los requisitos se puede tomar como causal para indicar la innavegabilidad del buque y establecer sanciones que van desde la prohibición de zarpe como una medida de prevención, hasta el retiro de los certificados estatutarios y registro del buque ante los libros y las autoridades competentes. Las sanciones incluyen la responsabilidad penal o criminalización de los armadores y/o involucrados en accidentes marítimos.

Aunado a lo anterior, en muchos casos de investigación sucede que la innavegabilidad no es considerada en la etapa inicial de los accidentes marítimos, siendo muchas veces la causa concluyente.

En este sentido, se realizó una investigación de tipo documental con un diseño bibliográfico, en el cual se hace una revisión de los tópicos relacionados con la innavegabilidad.

Este trabajo consta de cinco capítulos distribuidos de la siguiente manera: El capítulo I refleja aspectos formales de la investigación: planteamiento del problema, preguntas de investigación, objetivos, justificación e importancia de la investigación.

El capítulo II contempla las bases teóricas y en él se desarrollan conceptos y teorías relacionados con el tema de interés. Entre los tópicos que se desarrollan se encuentran los siguientes:

Contratos de utilización del buque; concepto de buque; cláusula de navegabilidad en los contratos; tipos de Innavegabilidad; la inspección naval, entre otros.

El capítulo III contiene leyes, convenios y cláusulas de los contratos que regulan o normalizan la actividad del transporte marítimo, tanto a nivel nacional como en el ámbito internacional.

El capítulo IV está relacionado tanto con los referentes históricos que permiten el desarrollo y las modificaciones de los diferentes contratos de utilización de buques, así como indagaciones previas dentro del área de investigación planteada y que sirven de antecedentes de investigación al estudio realizado.

El capítulo V se refiere al análisis y los resultados de la investigación que permiten hacer un aporte de los estudios realizados en el área de conocimiento de los contratos y la figura de la innavegabilidad dentro de ellos. Finalizando con las conclusiones, recomendaciones y referencias bibliográficas pertinentes.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1. Planteamiento del problema

Todo buque debe cumplir con una serie de normativas para tener la condición de navegabilidad. Entre estas están las referentes a las condiciones físicas del buque, el cual debe encontrarse en buen estado para poder realizar el transporte o una actividad marítima específica (medidas de seguridad de los buques).

Por esto tenemos que la navegabilidad según Navas¹ (s/f) es “la especial aptitud e idoneidad que, desde todos los puntos de vista objetivos y subjetivos, debe reunir el buque para prestar operativamente con seguridad y eficacia la actividad o el transporte marítimo propuesto”. Aunque la seguridad del buque es un tema central de la obligación de navegabilidad, también existen otros elementos que se refieren a la eficacia en un determinado servicio, en esta entra en juego la concepción jurídico – pública. También, se puede notar esta eficiencia en su capacidad para cumplir con el fin del mismo, para lo cual fue creado o fletado, y se concibe dentro de la noción jurídico – privada de la navegabilidad.

Lo anteriormente señalado, indica la importancia que tiene, por ejemplo para los armadores de buques, la seguridad marítima y la debilidad que representa para ellos la innavegabilidad. Esta figura jurídica podría considerarse como un elemento esencial dentro del Derecho Marítimo, lo cual va asociado con la industria naval, ya que a través de sus avances

¹ Navas (s/f). Documento en línea disponible en: <http://www.gmm-abogados.com/navegabilidad-del-buque-innavegabilidad/>

mejora la seguridad para prevenir o mitigar las consecuencias que puedan producir los nuevos siniestros marítimos.

La innavegabilidad se ha relacionado con defectos estructurales del buque, la maquinaria, cubierta, bodega, escotillas, entre otros; así mismo, con deficiencias en las formas de armar, equipar y aprovisionar la nave o con las inadecuadas cartas de navegación, tripulación insuficiente, o incompetente, insuficiencia de combustible, entre otras².

El tema de la seguridad es esencial con respecto a la declaración de navegabilidad o innavegabilidad de un buque. Para ello se debe cumplir con una serie de convenios entre los cuales destaca el Convenio SOLAS y una serie de normativas tanto nacionales como internacionales, en las cuales se prevé todo el control que en materia de seguridad deben cumplir estos transportes marítimos. Así mismo, se estableció toda una normativa en materia de prevención de la contaminación del medio ambiente marítimo que se puede producir por los buques.

Para el cumplimiento efectivo y eficaz de las normas de protección del medio ambiente, se ha regulado el ejercicio de la potestad sancionadora de la administración, estableciéndose los criterios para la *detención de buques* en el marco jurídico del *control de la navegabilidad por el Estado Rector del Puerto*.

Para que se cumplan las normas, debe intervenir un inspector naval certificado por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos. No obstante, en ocasiones, las compañías navieras incurren en ilícitos al ordenar que los buques salgan sin cumplir con las condiciones de navegabilidad establecidas por la legislación. Por este motivo, se tipifica una serie de sanciones

² En: Diario Crónica El Mundo. Domingo 24 de noviembre de 2012. Número 371. *DESASTRE ECOLÓGICO/ LO QUE OCULTAN LOS PUERTOS ESPAÑOLES*.

administrativas, ante las infracciones que cometen los armadores en contra de la seguridad marítima.

Por otra parte, en el ámbito internacional, tenemos otros Convenios Internacionales que hacen relación al término navegabilidad como son, entre otros, Reglas de la Haya de 1924 y El Convenio de la Haya 1924, el cual señala en el artículo 3 que se debe: poner al buque en estado apto para la navegación, armar, equipar, aprovisionar el buque, preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y los demás lugares del buque en que se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación.

Con respecto de los problemas que presentan los buques y los riesgos que conllevan, González (2004) en una ponencia presentada ante *La Comisión Temporal Europea para la Mejora de la Seguridad Marítima del Parlamento Europeo MARE*, señala que:

...Los riesgos y las catástrofes marítimas reflejan una lamentable tendencia en los últimos años. Se han generalizado en todas las regiones del planeta y presentan un impacto a todos los niveles. La sociedad está más abierta y por lo tanto más vulnerable a los riesgos. Cada vez estamos más expuestos a los riesgos y además sabemos que las secuelas de estos se prolongan más allá del corto plazo y en ciertos casos, provoca cambios irreversibles. (p. 1)

En este sentido, la tendencia mundial ha sido la de crear las normas y controles que minimicen el impacto negativo en materia de riesgos y accidentes marítimos, que dañen la ecología marítima y vulneren la vida y los bienes de los seres humanos. Esto hace imprescindible que se estudie en profundidad las condiciones de innavegabilidad de los buques y la forma en que ésta se encuentra establecida en los contratos; así como las vías o recursos que se hallan prefijadas en la Ley de Marinas y Actividades Conexas.

Esta investigación tiene como finalidad la revisión en profundidad de la figura de la innavegabilidad de los buques en los contratos, así como la forma en que esta se establece y los controles y sanciones que se encuentran bajo esta figura jurídica. Por ello, se plantea las siguientes interrogantes:

1.1. Formulación de la Investigación

En función de lo señalado anteriormente, se plantea las siguientes interrogantes:

1. ¿En qué consiste la condición de innavegabilidad en los contratos de utilización de buques establecidos por la legislación marítima venezolana?
2. ¿Cuál es la función de los inspectores navales en el cumplimiento y la declaración de navegabilidad o innavegabilidad de un buque?
3. ¿En cuál forma y bajo qué condiciones los seguros de casco y maquinarias, y de protección e indemnización (P&I) intervienen en la clasificación de navegabilidad o innavegabilidad de un buque?

1.2. Justificación, objetivos y alcances

La declaración de navegabilidad o innavegabilidad habilita o inhabilita al buque para cumplir con el propósito para el cual fue concebido. Para que estos procesos se cumplan es necesario la aplicación de leyes, así como la función de inspectores navales que certifiquen la condición de navegabilidad de un buque. También es importante la función de las empresas aseguradoras, las cuales deben garantizar la seguridad del buque, así como el resarcimiento en caso de daños en el mismo.

Con respecto de estos temas implicados en esa condición de navegabilidad se encontraron algunas investigaciones relacionadas como la realizada por López (2005), en la cual se analiza el contrato de construcción

y reparación de buques en el Derecho Venezolano. En la misma, el investigador determina que los buques deben cumplir con toda la normativa vigente tanto nacional como internacional. Este es un aspecto relacionado con la investigación planteada, ya que en el cumplimiento o no de las normas hay la posibilidad de declarar la innavegabilidad documental del buque.

No obstante, no se encontró ninguna investigación en la cual se indagará, a la luz de las legislaciones, todos los aspectos que pueden ocasionar la declaración de innavegabilidad de los buques en los contratos de utilización de buques, lo que hace necesaria una revisión a profundidad de los contratos que pueden hacer que se declare innavegable un buque.

Esta investigación vendría a ser un aporte con respecto a las investigaciones relacionadas con la navegabilidad de los buques que contribuiría para que las personas interesadas en la materia marítima y portuaria incrementen sus conocimientos.

1.3. Objetivos de Investigación

1.3.1. Objetivo General

Analizar la forma en que se presenta la condición de innavegabilidad de los buques en los contratos de utilización de buques.

1.3.2. Objetivos específicos

- Indagar en la normativa existente sobre la calificación de innavegabilidad de los buques en los contratos.
- Determinar la influencia y campo de acción de los inspectores navales y de los seguros marítimos en la calificación de innavegabilidad de un buque.
- Investigar la forma en que los seguros de casco y maquinarias, y los P&I intervienen en el proceso de clasificación de navegabilidad o innavegabilidad de un buque.

- Establecer a través de la revisión de las leyes, convenios y tratados, la responsabilidad y las sanciones de los sujetos del contrato en la declaratoria de innavegabilidad.

1.4. Alcances y limitaciones

Esta investigación busca determinar la innavegabilidad de los buques en los contratos. Para ello, se hace perentoria la revisión en profundidad de los distintos contratos que se establecen en relación con la operatividad o navegabilidad de un buque y cuáles establecen la innavegabilidad.

Una de las principales limitaciones es el factor tiempo, que juega en contra de la amplitud y la profundidad que siempre se anhela posean nuestras investigaciones.

1.5. Desarrollo de la investigación

1.5.1. Tipo de investigación

La investigación realizada tiene como objetivo estudiar las condiciones de navegabilidad y la declaración de innavegabilidad en los contratos de utilización de buques. Para la realización del mismo, se plantea una investigación de tipo documental, puesto que, según el Manual de la UPEL (2006), la investigación documental es:

El estudio de problemas con el propósito de ampliar y profundizar el conocimiento de su naturaleza, con apoyo, principalmente, en trabajos impresos, audiovisuales o electrónicos. La originalidad del estudio se refleja en el enfoque, criterios, conceptualizaciones, reflexiones, conclusiones, recomendaciones y, en general, en el pensamiento del autor. (p.20)

En el estudio planteado, se pretende realizar una investigación documental, pues la misma se basa en textos impresos, fuentes secundarias,

leyes, documentos en línea, entre otros. Esto determina su carácter de investigación documental.

1.5.2. Diseño de la investigación:

El presente diseño de investigación es bibliográfico por cuanto se examinan fuentes secundarias que se encuentran tanto en reglamentos y legislación comparada sobre el objeto de estudio, lo cual permite analizar la aplicación de la jurisprudencia en materia marítima con respecto a la figura de innavegabilidad presente en los contratos de utilización de buques, así como fuentes primarias constituidas por las distintas leyes y reglamentos. Para ello, se requiere analizar las distintas figuras de los contratos que permiten establecer la innavegabilidad en los contratos de utilización de buques.

Para el estudio que se plantea y en función de compilar los datos necesarios para la realización del mismo, se utilizan técnicas e instrumentos de recolección de datos de naturaleza documental, se recurre para ello a la observación documental, así como el análisis crítico y el resumen analítico. También, se aplica para el manejo de las fuentes documentales, técnicas comunes a todas las ciencias, tales como: el subrayado, las fichas y las notas de referencia bibliográfica.

Según Balestrini (2006:3), la técnica de observación documental consiste en “la búsqueda y observación de los hechos presentes en los materiales escritos...” que son de interés para la investigación. Así mismo, la autora señala que la técnica de resumen analítico se usa en este tipo de investigación para “descubrir la estructura de los textos consultados, y delimitar sus contenidos básicos en función de los datos que se precisan conocer” (ibídem). De igual forma, el análisis crítico contiene a la técnica

anterior, pero introduce, además, una evaluación interna, “centrada en el desarrollo lógico y la solidez de las ideas seguidas por el autor del mismo” (p. 5).

CAPÍTULO II

BASES TEÓRICAS

2.1. EL BUQUE

Durante el proceso de discusión y promulgación de las leyes marítimas, en Venezuela, el concepto de buque se mantuvo siempre en discusión e incluso se promulgaron algunas leyes que distaban de un concepto que abarcara y definiera lo que verdaderamente debía entenderse por buque

La ley de Marina y Actividades Conexas en su artículo 17, siguiendo la tendencia de las convenciones internacionales y las más modernas legislaciones nacionales, eliminó, en primer lugar, la multiplicidad de acepciones, manteniendo exclusivamente el término “buque”, el cual define como “...toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad. Toda construcción flotante carente de medio de propulsión, se considera accesorio de navegación”. (p. 131).

En este sentido, el Tribunal Supremo de Justicia (TSJ, 2004), en Sala de Casación Civil Accidental, en una sentencia de fecha 15 de abril de 2004, caso Tecnoválvulas. C.A, contra Petrolago, C.A, expediente N° 2003-000907, con Ponencia del Magistrado Carlos Oberto Vélez, estableció, tomando el criterio de Álvarez Ledo (2004), lo siguiente: Antes de la promulgación de las nuevas leyes marítimas venezolanas, el buque tenía varias definiciones, todas ellas deficientes, por cuanto fallaban en el propósito de determinar el concepto apropiadamente; así, el Código de Comercio (CC) se

fundamentaba, exclusivamente, en la destinación, mientras que la Ley de Navegación se basaba en la autopropulsión.

En cuanto a la naturaleza jurídica del buque, señala Álvarez que:

*Dado el carácter excepcional del régimen jurídico del buque, es frecuente el error de señalarlos como bienes inmuebles, ello carece de base jurídica alguna puesto que excepción hecha de algunas legislaciones (Alemania, Noruega, Suecia), que las considera como categoría especial de bienes, todas las legislaciones las determinan como bienes muebles **sui generis**.*
(p.133)

El buque está sujeto a la aplicación del derecho de persecución y régimen registral entre otras, como todo bien inmueble y, según la Ley de Marinas y Actividades Conexas, el buque se define como un medio de transporte, el cual posee las siguientes variantes:

- 1- Transporte en sentido jurídico (transporte como contrato o negocio jurídico).
- 2- Transporte en sentido técnico (simple traslación de buques).
- 3- Transporte en sentido económico (traslado de mercaderías).

Así, se tendrá que a partir de estos tres conceptos será buque toda construcción flotante apta para realizar un transporte en sentido técnico, con absoluta independencia en su tonelaje, nacionalidad, condición de propulsión, y otros.

También esta ley clasifica a los buques de acuerdo con su nacionalidad, propiedad, afectación, destinación y de acuerdo a su propulsión. Como se establece en el artículo 18 de esta ley los buques se clasifican en:

1. De acuerdo a su nacionalidad:

- a. Nacionales: los matriculados en el Registro Naval Venezolano.
- b. Extranjeros: los matriculados en países extranjeros.

2. De acuerdo a su propiedad y afectación:

- a. Privados: aquellos que sean propiedad de personas naturales o jurídicas de derecho privado
- b. Públicos: aquellos que sean propiedad del Estado o de sus entes o empresas

3. De acuerdo a su destinación:

- a. Buques de pasaje: aquellos cuyo tráfico está destinado al transporte de más de doce (12) personas, en calidad de pasajeros.
- b. Buques de carga: aquellos cuyo tráfico está destinado al transporte de bienes.
- c. Buques tanques: aquellos cuyo tráfico está destinado al transporte a granel de cargamentos líquidos o gaseosos.
- d. Buques pesqueros: aquellos cuyo tráfico está destinado a la captura de especies vivas de la fauna y flora acuática.
- e. Buques nucleares: aquellos provistos de una instalación de energía nuclear, o que transporte, caigas nucleares o contenido nuclear.
- f. Buques deportivos: aquellos cuyo tráfico está destinado a la práctica de deportes.
- g. Buques de recreo: aquellos cuyo tráfico está destinado a la recreación.
- h. Buques científicos o de investigación: aquellos cuyo tráfico está destinado a actividades científicas, de exploración o de investigación.
- h. Buques de Guerra: aquellos pertenecientes a las Fuerzas Armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un Oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.
- i. Buques de Servicio: Aquellos destinados a prestar apoyo a otros buques, plataformas u otras construcciones o facilidades portuarias.

4. De acuerdo a su propulsión:

- a. De propulsión mecánica o nuclear.
- b. De propulsión eólica.
- c. De tracción de sangre.

2.2. LA NAVEGABILIDAD

Uno de los conceptos imprescindibles en esta investigación es el de la navegabilidad, debido a que el no cumplimiento de esta condición ocasionaría la innavegabilidad. Para ello, es necesario entonces delimitar este concepto, que según Navas³, es en sentido amplio, antes que nada, el buen estado de forma (*fittess*) que, en particular, se le requiere para realizar una actividad marítima con seguridad, eficacia y eficiencia (*fittess for a particular purpose*). En inglés, el adjetivo *seaworthy* -navegable-, significa “estar en las debidas condiciones, o listo para un viaje por mar”. (*ibidem*, p. 56)

La condición de navegabilidad no sólo abarca aspectos físicos y estructurales de la embarcación, sino también la idoneidad de los espacios para la carga, el aprovisionamiento, y las gestiones eficientes del personal que debe poseer la titulación correspondiente, cursos de especialización del personal a bordo, además de la documentación, en la cual se contempla certificados en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación. Es decir, para que un buque posea la condición de navegabilidad debe poseer certificaciones en materia de seguridad, tanto del buque como la carga, los tripulantes, la navegación y el medio ambiente marino.

³Maximiliano Navas Garatea, *La navegabilidad del buque en el derecho marítimo internacional*. Archivo PDF. 2012

2.3. La navegabilidad en los seguros

En el caso del contrato de seguro marítimo, la navegabilidad es una obligación del asegurado. Es muy importante en estos seguros porque constituye una garantía.

La Ley de Comercio Marítimo (LCM) en su artículo 375 define el contrato de seguro como:

...aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima, en la forma y medida convenida en la póliza, contra las pérdidas marítimas; entendiéndose por estas las pérdidas ocurridas a la expedición marítima, extendiéndose por sus términos o por uso de comercio a cubrir las pérdidas sufridas en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueren accesorias.

Una garantía, en seguro, es una condición que debe ser cumplida por el asegurado, aféctese o no materialmente con el riesgo. En la ley venezolana, específicamente en el artículo 389 de la LCM, el asegurado se compromete a hacer o no hacer, o a cumplir cierta condición, pudiendo afirmar o negar la existencia de un estado particular de hechos. Ahora si esta no fuese cumplida exactamente, quedará subordinada a cualquier estipulación expresa en la póliza y el asegurador no será responsable desde el momento del incumplimiento de la garantía, sin perjuicio de la responsabilidad en que hubiera incurrido con anterioridad.

El contenido de la norma anterior se complementa con lo que establece el artículo 390 *eiusdem* que señala: cuando el asegurado incumple una garantía, no puede alegar en su defensa que el incumplimiento ha sido remediado y la garantía cumplida antes de producirse la pérdida. En este caso, el asegurador no estará obligado a indemnizar. La descarga de la responsabilidad de la aseguradora es automática al producirse un incumplimiento. No se exige que exista un vínculo causal entre el

incumplimiento y la pérdida con respecto a la cual el asegurado está reclamando. Mediante la simple verificación del incumplimiento, la aseguradora queda relevada de su responsabilidad.

En las pólizas por viaje, se estipula que el buque estará en condiciones de navegabilidad y equipado para afrontar los riesgos del mar al comienzo del mismo. Lo mismo se establece cuando el viaje se realiza por etapas, en ellas debe existir siempre la garantía de navegabilidad y aprovisionamiento necesarios para la aventura marina. Para garantizar esto, se hace necesaria la presencia de un inspector naval que sea garante del cumplimiento de las condiciones físicas, legales, de salubridad y otras que se requieran para garantizar la navegabilidad.

Las condiciones antes expuestas varían si el contrato es a término, pues no existe garantía en él de las condiciones de navegabilidad en cualquier etapa de la expedición. No obstante, la ley es taxativa en lo referente a la innavegabilidad y establece que si el buque sale a la expedición en condiciones de innavegabilidad, el asegurador no responderá de ninguna pérdida atribuible a los defectos que posea el buque.⁴

2.4. El contrato de seguro marítimo

El contrato de seguro marítimo es aquel por el cual una persona se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar a otra por una suma establecida

⁴ LCM. Artículo 406. En una póliza a término no existe garantía de que el buque se hallará en condiciones de navegabilidad en cualquier etapa de la expedición. Cuando con el conocimiento del asegurado el buque haya salido a navegar en condiciones de innavegabilidad, el asegurador no responderá de ninguna pérdida atribuible a tal estado defectuoso.

Un buque se encuentra en condiciones de navegabilidad cuando está acondicionado en todos los aspectos para afrontar los riesgos ordinarios de las aguas en que tenga lugar la expedición asegurada.

en dicho contrato, en caso de que acaezca algún riesgo previsto en el contrato que cause daños al patrimonio empleado en la aventura marítima.

La clasificación de esta forma de contratar puede ser por la durabilidad del mismo, por el interés asegurado, la cobertura del riesgo, modalidades de la póliza, la circulación de la póliza y forma de explotación.

Los contratos de utilización de buques se dividen en dos tipos: los de utilización y los de transporte, según algunos autores; otros, incluyen dentro del de utilización, el de transporte.

Los contratos de utilización de buques son aquellos que tienen como finalidad el uso de un buque, en el cual una de las partes por contraprestación adquiere el derecho de uso, disfrute o el cumplimiento por parte del contratante de un servicio náutico que se realizará en beneficio del mismo, a través del empleo de una nave.

La Ley de Marina y Actividades Conexas (LMAC) estipula al respecto, en su Capítulo I, Sección I que, en cuanto a la utilización de un buque, según el artículo 41:” *El servicio de transporte acuático puede ser público o privado; internacional, de cabotaje o doméstico; de pasajeros, carga o mixto; de carga general o a granel*”

La Ley de Marina y Actividades Conexas indica, en relación con el uso al cual se destinen los buques, lo siguiente:

Artículo 42:

A los buques se les dará el uso para el cual estén debidamente autorizados de conformidad con lo establecido en la Patente de Navegación, Licencia de Navegación o Permiso Especial Restringido y en los certificados, que conforme al tipo de navegación para el cual fue autorizado, se hayan expedido de acuerdo con las disposiciones de la ley....

2.5. El seguro de Protección e Indemnización (P & I)

La modalidad de seguro marítimo para la cobertura de las responsabilidades y otras pérdidas o gastos en las que incurre el armador o el fletador derivados de la propiedad, explotación y manejo del buque, se denomina Seguro de Protección e Indemnización.⁵

Así mismo, este es denominado como un seguro de responsabilidades, así como también, un seguro complementario o adicional y debe estar sobre una base mutua, puesto que según Arranz (s/f: 315)⁶:

- *Se dice que es un seguro de responsabilidades porque a diferencia del seguro de buques (...) no se trata de garantizar al asegurado frente a las disminuciones patrimoniales que sufre a consecuencia de un siniestro en la cosa asegurada, sino que la protege frente a las reclamaciones que puedan ser formuladas por terceras personas. No garantiza las responsabilidades de tipo moral o las que surjan de contratos que resulten más onerosos para el asegurado que para el contratante.*
- *Es complementario al del seguro del buque, pero referido a daños, puesto que estas potenciales responsabilidades no son cubiertas en su totalidad por los seguros de buques. Al ser complementario, se suscribe a través de póliza independiente de la de buques.*
- *Está suscrito sobre una base mutua cuya fundamentación es el beneficio mutuo de los mutualistas sin que se persiga un fin de lucro o de ganancias a favor de terceros.*

Se requiere mantener los seguros P & I (conservar la protección por riesgos), para preservar, a su vez, la clasificación de los buques en el ámbito internacional, lo cual contribuye a incrementar los controles para prevenir accidentes, salvaguardar la vida humana en el agua y el cuidado del medio ambiente.

⁵ Arranz de Diego, Ángel (s/f). *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*.

⁶ *Ibíd*em

2.6. Clubes de Protección e Indemnización (P & I)

Estos clubes surgen en Inglaterra debido a una ley promulgada en 1720, en la cual, para agradecer una donación importante a la Corona, ésta concede a las compañías *London Assurance* y *Royal Exchange Assurance* el privilegio de ser las únicas sociedades que pudieran suscribir seguro marítimo; esto da origen a los Seguros de Protección e Indemnización. Pero su razón de ser e debe a la enorme responsabilidad que caía sobre los armadores y porteadores ante los reclamos por pérdida de la carga o del casco, que no eran asegurados por los demás seguros de buque y mercancía. Esta responsabilidad se hacía muchas veces insostenible para los armadores quienes tuvieron que unirse en estos clubes para poder afrontar los reclamos y demandas por objetos y sujetos de derecho no cubiertos por las demás pólizas.

Según Franco⁷, las asociaciones de P&I son:

...mutuales de armadores que tienen por finalidad cubrir determinados riesgos, mediante el pago de una prima de inscripción del buque y una contribución posterior de acuerdo al tonelaje, para hacer frente a los gastos de la organización y a los montos de los siniestros. (p.3)

Estas asociaciones son organizaciones mutuales sin acciones, sin fines de lucro y sus capitales se conforman con el aporte de las cuotas que pagan los socios por cada nave que inscriben.

Las cuotas exigidas están basadas en el precio por cada tonelada de registro bruto, las que varían conforme a varios factores, entre otros, según se contrate una cobertura parcial o total, el tipo de nave y su tamaño, las leyes nacionales relacionadas con responsabilidad respecto de la tripulación y a la estadística de reclamos de indemnización de cada armador. En los casos en el que el capital reunido en un año dado, no resultase suficiente

⁷ Franco, Omar (s/f). *Tratamiento legal con respecto a los polizones*. En formato de presentación de PDF.

para cumplir las obligaciones derivadas de los reclamos, los clubes solicitan cuotas suplementarias de sus miembros. Los riesgos cubiertos por los clubes están contenidos en las reglas, las cuales son aprobadas por la asamblea general, constituida por los armadores que tienen naves inscritas en el club de que se trate, denominados miembros.

2.7. Riesgos cubiertos por los clubes de P& I

a) Protección

- 1.- Vida y accidentes de tripulación incluyendo los gastos de desvío de la nave, gastos médicos, hospital, repatriación, funerales y envío de relevos.
- 2.- Indemnización de cesantía de las tripulaciones en los dos meses que siguen a la pérdida de la nave.
- 3.- Accidentes de pasajeros y personal relacionado con la operación de la nave (estibadores, personal de maestranza, proveedores, agencias, visitas, entre otras).
- 4.- El $\frac{1}{4}$ de responsabilidad en colisión y 100% de responsabilidades excluidas por la póliza de seguro de casco.
- 5.- Daños a objetos fijos y flotantes (muelles, diques, plataformas, faluchos, boyas, tuberías y cables submarinos).
- 6.- Daños causados por ola de desplazamiento.
- 7.- Responsabilidades en contratos de remolque (maniobra o remolque de naves en peligro).
- 8.- Remoción de restos náufragos.
- 9.- Contaminación (gastos de limpieza y multas por hidrocarburos, materiales reactivos, basuras).

10.- Gastos incurridos por los salvadores de una nave, en prevenir o intentar prevenir contaminación desde un buque tanque.

11.- Gastos de cuarentena.

12.- Gastos y multas incurridas a consecuencia de polizones y refugiados.

13.- Gastos incurridos en salvamento de vidas.

14.- Multas impuestas por las autoridades marítimas (sobrecarga de la nave, exceso de pasajeros, mala manutención de equipos de navegación, falta de certificados reglamentarios, faltas de condiciones de trabajo segura) o sanitarias.

15.- Confiscación de la nave por infracción a las reglas de aduana.

16.-Gastos legales incurridos en defenderse de responsabilidades imputadas.

17.- Gastos y compensaciones incurridas por la nave, no contempladas en las reglas del club, pero derivado de la operación de la nave a discreción del directorio del Club.

b) indemnización

1.- Responsabilidades incurridas respecto de la carga dañada por mala estiba, carga faltante, robo, entrega equivocada, negligencia en carga y descarga.

2.- Multas de aduana por manifiestos mal presentados (presunción de fraude o contrabando).

3.- Gastos de avería no recuperables de la carga por infracción al contrato de transporte de esta.

2.8. Otras protecciones ofrecidas por los Clubes

Los Clubes proporcionan a sus asociados algunas protecciones, aparte de las denominadas de protección de indemnización, y que se financian con cuotas pagadas por quienes hagan uso de ellas; una es la de flete, demora, defensa; la que a través de una red mundial de abogados especializados provee defensa a los armadores en materia de conflicto de contratos de fletamento, calidad de combustibles suministrados y otras. Otra clase es la de guerra, exclusiva para las naves de bandera inglesa.

2.9. Los contratos de utilización de buques

Debido a que esta investigación trata sobre la innavegabilidad en los contratos de utilización de buques, se hace perentoria la definición de los conceptos y elementos relacionados con esta temática. En este sentido, el *Diccionario de la Real Academia Española* define al contrato como: “*Pacto o convenio escrito, entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada, y a cuyo cumplimiento puede ser compelidas*”. Como se puede notar entonces tendremos que el contrato es un documento que obliga a las partes al cumplimiento de las cláusulas contempladas en el mismo. Esta definición permite, de entrada, establecer el tipo de documento que es un contrato.

También se podría considerar al contrato como aquel que tiene por finalidad esencial el aprovechamiento de un buque y en virtud del cual, una de las partes, a cambio de una contraprestación, adquiere el derecho al uso y goce o al cumplimiento, por parte de su contratante, de una determinada actividad náutica que habrá de realizarse en su beneficio, mediante el empleo del buque.

Según Belisario (2013), la palabra contrato equivale a convención. Se tiene un contrato cuando entre dos o más partes se llega a un acuerdo y con éste queda regulado el derecho de las partes. Así mismo, en el artículo 1.133 del Código Civil, se define al contrato como “una convención entre dos o más personas para constituir, reglar, transmitir, modificar y extinguir entre ellas un vínculo jurídico”.

El contrato obliga no sólo al cumplimiento de lo que se norme en él, sino también a asumir las consecuencias de lo que estime que se contempla en su contenido.⁸

Según Belisario (*op cit*), existe una serie de condiciones para que pueda existir un contrato, las cuales se especifican a continuación:

- a) Consentimiento de las partes.
- b) Objeto que pueda ser materia de contrato.
- c) Causa lícita.

Con respecto al consentimiento de las partes, es necesario que exista la manifestación de voluntad en la cual los sujetos involucrados en este acto concuerden, para poder establecerse el vínculo del contrato.

El objeto para que sea materia de contrato debe generar varias obligaciones, en las cuales se da, se hace o no se hace lo especificado en el texto del contrato, ya sea de manera tácita o explícita. El Código Civil en su artículo 1.141 indica que el contrato debe ser “lícito, determinado o determinable”.

En relación con la causa, el contrato debe poseer una función económico – social que se debe cumplir al considerársele en su totalidad.

⁸ Ramírez Gronda, Juan D. Diccionario Jurídico. Sexta Edición. Editorial Claridad. Buenos Aires. Argentina 1965. Página 89.

Esta función tiene como consecuencia el cambio de una situación jurídica que ya existe y se puede apreciar de manera subjetiva u objetiva. Según el artículo 1.157 (*op cit*) la causa es ilícita cuando es contraria a la ley, a las buenas costumbres o al orden público.

Desde el aspecto objetivo del contrato, se encuentra la función económico – social que éste debe cumplir, independientemente de la intencionalidad de las partes. De igual forma, desde el aspecto subjetivo, la causa es la función que posee el contrato de acuerdo con la común intención de las partes.

Belisario (2013), define los contratos de utilización de buque como aquellos que tienen como propósito esencial regular las relaciones jurídicas para el empleo de buques, en actividades específicamente relacionadas con el hecho técnico de la navegación y las consecuencias que de ellas se deriven, y que no resulten contrarias al orden público nacional, de conformidad con lo previsto en el ordenamiento jurídico marítimo. En ese sentido, también este autor lo diferencia de los contratos de explotación de buques donde la finalidad es netamente comercial, ya que en este último se persigue el obtener una ganancia.

Los contratos de utilización de buques, tales como el de arrendamiento a casco desnudo, fletamento por viaje o por tiempo, tienen como finalidad el empleo de un buque mediante una contraprestación, en la cual una de las partes obtiene el derecho al uso y disfrute del mismo, además de la obligación del contratante de cumplir de forma legal, apropiada y en el tiempo estipulado, sus obligaciones derivadas de esta modalidad de transporte marítimo.

La navegabilidad se convierte entonces, en el adjetivo que define al buque o en un valor protegido por el ordenamiento, por ende, lo condiciona y

determina durante toda su vida útil. De allí, los innumerables controles y certificados a los que queda supeditado durante su existencia.

2.10. Características de los contratos de utilización de buques

Según Garrido y otros (2010: 56), las características más relevantes de los contratos de utilización de buques son las siguientes:

- **Consensual:** *es consensuado, es decir, se perfecciona con un acuerdo entre partes donde se explícita la voluntad de las partes de consentimiento. La ley no obliga emitir documentaciones para que haya solemnidad.*
- **No solemne o no formal:** *No requiere solemnidad alguna y se puede dar por escrito o de manera verbal.*
- **Oneroso:** *este contrato involucra retribuciones de orden monetario, por tanto, es un acto mercantil.*
- **Conmutativo:** *Ambas partes poseen obligaciones determinadas que surgen de la naturaleza del contrato.*
- **Nominado o tipificado:** *lo regula la ley.*
- **De adhesión:** *Se perfecciona con las reglas establecidas por la ley. En este sentido, sólo posee esta característica el contrato de transporte marítimo.*
- **De tracto sucesivo:** *las obligaciones que impone el contrato se cumplen a través del tiempo.*
- **Autónomo:** *este contrato tiene sus propios elementos subjetivos y materiales y normas que lo regulan que lo hacen diferente a otros contratos.*
- **Bilateral:** *el contrato genera obligaciones en ambas partes.*

Por otra parte, la Ley de Comercio Marítimo en el artículo 153 establece que “Los contratos de arrendamiento a casco desnudo y fletamento deben probarse por escrito”

2.11 Tipos de contratos de utilización de buques

El transporte marítimo se lleva a cabo al amparo de determinados contratos de utilización de buques de diversa naturaleza jurídica, entre ellos están:

2.11.1. Contrato de arrendamiento de buque:

La LCM establece la existencia de contratos de arrendamiento y contratos de fletamento en el Capítulo II, sección I. En el artículo 157 de la sección II de este capítulo, se define el arrendamiento a casco desnudo como:

...un contrato por el cual una de las partes se obliga a permitir a la otra, la utilización de un buque, por cierto, tiempo y mediante el pago de un canon que ésta se obliga a pagar, siéndoles transferidas las gestiones náuticas y comerciales del buque.

Este contrato no es más que un mero arrendamiento de cosa, por el cual el arrendador traslada la posesión del buque al arrendatario para su uso y disfrute, siendo este último el encargado de dotarlo y equiparlo para el tráfico marítimo, a cambio de un precio o flete.

La LCM en el artículo 160 establece que en este tipo de contratos el arrendador tiene la obligación de entregar el buque en estado de navegabilidad, apto para el servicio al cual está destinado, con la documentación necesaria, así como efectuar las reparaciones y reposiciones derivadas de vicios propios del buque.

En este sentido, se puede notar que la condición de navegabilidad inicialmente es imprescindible y está establecida en los contratos y en las leyes que regulan la actividad marítima.

Asimismo, se puede afirmar que lo fundamental en el contrato de arrendamiento a casco desnudo es que el arrendador traspasa al arrendatario el derecho de hacer lo que éste último desee con respecto al Capitán, la tripulación, la administración y el empleo del buque, por lo que el arrendatario actúa como armador del buque en todos los aspectos importantes mientras dure el arrendamiento. En este tipo de contrato de utilización, el arrendador entrega el buque en condiciones de navegabilidad y el arrendatario está obligado a mantenerlo en esta condición durante el contrato de arrendamiento y hasta su posterior entrega, es decir, toma la completa responsabilidad de la navegabilidad.

El arrendador tiene la obligación de entregar el buque en condiciones de navegabilidad, es decir, en los contratos de arrendamiento a casco desnudo existen condiciones para que el arrendatario pueda exigir reparaciones, responsabilidad por vicios ocultos, entre otras, durante un tiempo determinado en el inicio del contrato; para eso se le da un término que regularmente es de doce (12) meses. Igualmente, el arrendador durante todo el periodo de arrendamiento del buque tendrá derecho a inspeccionar o a delegar esas funciones en un inspector autorizado, con la finalidad de asegurarse del estado del buque.

Por otra parte, el arrendatario se convierte en armador naviero del buque y es por ello que en materia de navegabilidad propiamente dicha es el responsable con todo lo que conlleva mantener un buque navegable, aquí la responsabilidad recae sobre el arrendatario.

De acuerdo al artículo 158 de la LCM, el contrato de arrendamiento a casco desnudo debe estar inscrito en el Registro Naval Venezolano, para que surta efecto frente a terceros.

2.11.2. Contrato de fletamento por viaje (voyage charter)

La Ley de Comercio Marítimo señala en su artículo 177 que el fletamento por viaje:

...puede ser total o parcial. Es total cuando el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago de un flete, todos los espacios susceptibles de ser cargados en un buque determinado, para realizar el o los viajes convenidos. Es parcial cuando se pone a disposición del fletador uno o más espacios determinados dentro del buque.

Por medio de este contrato, el fletador contrata la capacidad de carga total o parcial de un buque para uno o varios viajes. En este caso, el fletante o naviero mantiene la gestión náutica y comercial del buque, comprometiéndose tan sólo a transportar en él las mercancías acordadas durante un viaje, a cambio de un flete. Se emplea fundamentalmente en el transporte de mercancías a granel, ya sea cereal, mineral u otro tipo.

Con respecto de la responsabilidad en el momento en que se presentes inconvenientes en cuanto al traslado de carga, la LCM establece en el artículo 205 que:

El porteador y el buque no serán responsables por las pérdidas que sufran las mercancías originadas por innavegabilidad, siempre que se pruebe que se han cumplido todas las diligencias previstas en el artículo anterior. En este caso, la carga de la prueba será a cargo del porteador o de cualquier otra persona que alegue la exoneración de responsabilidad prevista en este artículo.

Así mismo, la Ley establece en su artículo 204 que es responsabilidad del porteador:

- 1. Disponer del buque en estado de navegabilidad.*
- 2. Equipar y aprovisionar al buque.*
- 3. Cuidar que sus bodegas, cámaras frías o frigoríficas cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercancías, estén en condiciones para recibirlas, conservarlas y transportarlas.*

Será imputable al porteador la pérdida o daño de la mercancía cuando se pueda probar que actuó negligentemente. Pero si la acción u omisión que ocasione los daños es negligencia del capitán o cualquier tripulante dependiente del porteador, el buque y el porteador no serán responsables de los daños derivados de la causal de exoneración (culpa náutica) establecida en el ordinal 1 del artículo 206 de la LCM, que se produzca por estas acciones u omisiones.

En el tipo de contratos de fletamento, el buque debe ser puesto a disposición del fletador en perfecto estado de navegabilidad y el armador fletante tiene el control de la gestión náutica y comercial del buque, comprometiéndose a transportar un cargamento determinado, del lugar designado para el embarque al lugar designado para la descarga, a cambio de una contraprestación en dinero que se denomina flete.

El fletador debe asistir al fletante y al capitán en los viajes a realizar y en la descripción de la carga a transportar, así como toda la información necesaria, con la finalidad de poder verificar la obligación de prestar especial atención a la navegabilidad.

Por su parte, el capitán colaborará con el fletador en el cumplimiento de las obligaciones que se relacionan con la carga y estiba de mercancías. En este tipo de contratos, el fletante y el fletador deben estar vinculados de forma constante. De igual modo, el fletante también está obligado a mantener en buen estado el casco, la maquinaria y equipo durante el tiempo que dure el contrato. El buque debe encontrarse en estado de navegabilidad para recibir carga y transportarla con seguridad a su destino, en el momento de iniciar el viaje.

El fletador asume la responsabilidad de acuerdo al tipo de contrato por retrasos en los puertos de carga y descarga, si las operaciones exceden los días de estadía, también será responsable del pago de la demora y si toma menos tiempo cobra el despacho.

Con respecto a la navegabilidad, es obligación del fletante poner el buque a disposición del fletador, realizando una diligencia razonable para que se encuentre éste en estado de navegabilidad, armado y tripulado de manera reglamentaria y de forma conveniente.

En este tipo de contratos en particular, la responsabilidad de la navegabilidad ante terceros, antes, durante y al término del contrato recae en el fletador o arrendatario.

2.11.3. Contrato de fletamento por tiempo (*time charter*)

Con respecto al fletamento a tiempo, la LCM en el artículo 165 establece lo siguiente:

Se entiende por fletamento a tiempo, el contrato por el cual el armador, conservando la gestión náutica del buque, pone el mismo a disposición de otra persona para realizar la actividad indicada dentro de los términos estipulados en el contrato, por un tiempo determinado y mediante el pago de un flete.

En este tipo de contratos, el fletante o naviero pone su buque a disposición del fletador por un determinado tiempo. El fletante sigue manteniendo la gestión náutica del buque, pero ahora es el fletador el que asume su gestión comercial, pudiendo dirigir el buque a cualquier puerto, dentro de los límites del contrato, para recoger o entregar mercancías propias o ajenas. Esta modalidad contractual se suele emplear por aquellos navieros que desean aumentar temporalmente el tamaño de su flota, así como por los importadores y exportadores que tengan el interés de

transportar un volumen elevado de mercancías y evitar la volatilidad de los precios que existe en el mercado del fletamento por viaje.

En este sentido, también estipula la norma jurídica que es obligación del fletante entregar el buque en estado de navegabilidad, apto para las funciones para las cuales fue fletado y el fletador debe mantener esas mismas condiciones de navegabilidad (artículo 166 LCM).

En el contrato de fletamento por tiempo, no existe entrega o traspaso de la posesión del buque a la contraparte. En este tipo de contratos, la navegabilidad queda supeditada a la colaboración que ofrezca el fletador en el empleo del buque (carga, viaje y tripulantes), es decir, sobre las proyecciones que este último ofrezca con sus condiciones particulares; no obstante, pese a los condicionamientos de las partes, nunca se permitirá que el buque salga a navegar sin cumplir con los supuestos de navegabilidad. En el mismo, el armador naviero o fletante por tiempo asume los riesgos del transporte, por cuanto firma a través del capitán los conocimientos de embarque, paga seguros marítimos de casco y maquinarias, con lo cual asume que el buque sea navegable en todo momento.

Con respecto a lo que es la obligación de la navegabilidad del buque, el fletante por tiempo se obliga a mantener en buen estado su casco, maquinarias y equipos durante el periodo contractual, salvo los casos en los que interviene el fletador en los cuales la responsabilidad varía. De todos modos, prevalecen los acuerdos que se adopten por las partes y las responsabilidades estarán de acuerdo al grado de participación en cada una de las actividades que emprendan en la utilización del buque.

En este tipo de contratos suele establecerse la cláusula de suspensión de flete (*off hire clause*), que excluye del abono del mismo en aquellos periodos en que el buque no está en condiciones de prestar servicio, lo cual conlleva

a la innavegabilidad. En este caso, el fletador debe probar las causas por las cuales el buque no se encuentra totalmente operativo y regularmente se clasifican en dos grupos, las de "periodo de suspensión" y las "de pérdida neta de tiempo". En el primer caso se deduce todo el periodo del flete, mientras que en el segundo sólo se deduce el tiempo efectivamente perdido por esa deficiencia.

Es decir, en el Fletamento por Tiempo, por razón de la cláusula de suspensión del pago del fletamento (*off – hire*), parte del riesgo de pérdida de tiempo reincide sobre el armador, al instituir la expresada cláusula, que el fletador no estará forzado a sufragar el importe del fletamento, por el tiempo que haya perdido como resultado de acontecimientos imputables al armador o al buque.

2.11.4. Contrato de transporte marítimo

En la LCM se conjugan las normas de carácter internacional que refieren este tipo de contratos y el artículo 197 numeral 6 de la precitada ley lo define como:

Todo aquel en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por agua de un puerto a otro.

Como se puede notar en este artículo se tiene entonces como contrato de transporte aquel que involucra un pago o contraprestación por llevar una mercancía de un lugar determinado a otro.

Existe distintos tipos de contratos marítimos y en este sentido Álvarez (2007) señala, con respecto al transporte de mercancía por agua, que:

...el transporte marítimo de mercancía puede ser efectuado bajo el amparo de un conocimiento de embarque, de un documento de título similar, de una carta de porte marítimo (Sea Waybill) y, a partir

de la década de los noventa, de un conocimiento de embarque electrónico. (p. 432)

El conocimiento de embarque debe contener:

- Nombre, apellido y domicilio del remitente.
- Naturaleza, peso, medida o cantidad de los objetos que se remiten.
- Lugar y destino de entrega.
- Plazo en que debe efectuarse.
- Precio del flete.
- Indemnización a cargo del porteador por algún retardo.

Igualmente, el mismo artículo 197 de la LCM define los sujetos que intervienen en el contrato de transporte marítimo, de la manera siguiente:

1. Porteador: toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por agua, con un cargador. 2. Porteador efectivo: toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías por agua o de una parte de este. 3. Cargador: toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado con un porteador un contrato de transporte de mercancías por agua. Así mismo, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al porteador.

Por otra parte, el Capítulo III, en el artículo 201 de la LCM, establece que:

Las disposiciones de este capítulo no son aplicables a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, ellas se aplicarán a dicho conocimiento si este regula la relación entre el porteador o el porteador efectivo y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

Como se puede observar, todo proceso relacionado con la actividad marítima tiene normas y leyes donde cada sujeto que interviene tiene responsabilidades, las cuales se toman a partir de un contrato de transporte.

Es por ello que este tipo de contrato, se relaciona estrechamente con el tema objeto de estudio, ya que de no cumplirse esta normativa no se mantendrá al buque en perfecto estado, a objeto de poder garantizar el cumplimiento a cabalidad de la entrega de la mercancía y podrá declararse la innavegabilidad.

En este sentido, el artículo 204 de la LCM establece esta obligación en los siguientes términos:

Antes de iniciarse el transporte de mercancías por agua, el porteador deberá ejercer la debida diligencia para: 1. Disponer del buque en estado de navegabilidad. 2. Equipar y aprovisionar el buque. 3. Cuidar que sus bodegas, cámaras frías o frigoríficas y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercancías, esté en condiciones para recibirlas, conservarlas y transportarlas.

En todo caso, si se llega a demostrar que las mercancías se perdieron por innavegabilidad del buque, el porteador puede liberarse de responsabilidad, si prueba que aplicó todos los mecanismos dirigidos a ejercer la debida diligencia para cumplir con lo previsto en el artículo anterior.

2.11.5. Contrato de transporte de pasajeros

Con respecto del contrato de transporte de pasajeros, la Ley de Comercio Marítimo indica en su artículo 276 que: *“...es aquel celebrado por un porteador o en su nombre, para el transporte por agua de una o más personas y sus equipajes, mediante el pago de una contraprestación”*.

Con respecto de lo señalado, la Ley antes mencionada establece una serie de prerrogativas que deben cumplirse y de resultar el pasajero afectado físicamente o las propiedades que traslade en este tipo de transporte, la responsabilidad por los daños debe ser asumida por el

porteador quien deberá compensar al pasajero o los familiares por los daños o lesiones sufridas por los pasajeros por causas imputables a las condiciones de la navegabilidad del buque o por negligencia del capitán o la tripulación.

2.11.6. Contrato de remolque

La Ley de Comercio Marítimo en su artículo 312 lo define como: “...*aquel por el cual el armador de un buque remolcador se compromete a aplicar la fuerza motriz del buque, para mejorar la propulsión, o permitir el desplazamiento de otro buque, a cambio de una remuneración*”. Por supuesto, también en esta Ley marco se estipula, en el artículo 313, que el buque debe estar en las condiciones óptimas, tanto físicas como legales de navegabilidad, para que pueda cumplir la función para la cual es contratado.

En el caso de que se causaran daños a terceros con las operaciones de remolques o por la inobservancia de las leyes, en lo referente a los aspectos de navegabilidad y la norma establecida en los distintos convenios de seguridad, la de LCM establece para este tipo de contrato que serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por los daños que resulten de la inobservancia de las mismas. Ahora bien, si los daños, incluyendo el abordaje, ocurrieran sin que se motive por aspectos de innavegabilidad del buque remolcador, el responsable será el buque remolcado.

No obstante, si las partes resultarán afectadas por las operaciones del remolque, la responsabilidad recae sobre el que tenga la responsabilidad del remolque.

2.11.7. Contrato de Salvamento

Los riesgos en el mar se pueden dar por diversas circunstancias que van desde las condiciones atmosféricas, tifones, tempestades y otras hasta los ocasionados por fallas estructurales, por desgastes y otros en el buque, como pueden ser las brechas en el casco, fallas en las máquinas y otras circunstancias que impiden la navegabilidad y pueden ocasionar que se encalle el mismo. Ante estos riesgos institucionalmente se ha creado figuras jurídicas que permiten afrontar estas desavenencias, como lo es el contrato de salvamento.

Plumacher (2004) define al salvamento como: “...*el auxilio que se presta a la nave o a las mercaderías, una vez producido el siniestro con el objeto de salvar la nave misma, los restos de la carga y las personas*”. (p.66)

En la legislación venezolana la institución del Salvamento se encuentra regulada en la LCM, en los artículos 336 al 364 de la Convención de Salvamento Marítimo de 1989 y, como otras regulaciones internas, adopta elementos de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y salvamento marítimo. Dentro de sus normas, esta ley establece una serie de definiciones relacionadas con el Salvamento, señalando lo siguiente, en el artículo 336 numeral 1:

Las Operaciones de salvamento: todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en otro espacio acuático.

También, se define en este artículo bienes, daños al medio ambiente, pago y gastos del salvador.

Para Álvarez Ledo (2007):

La naturaleza jurídica del contrato de salvamento es extracontractual como se prevé en las convenciones internacionales. Ante una situación de peligro el salvador acude en auxilio del buque y lo asiste con todos los medios que tenga a su alcance para evitar la pérdida de la vida y/o bienes. El principio que rige esa operación es del no cure no pay, es decir, sin resultado útil no hay lugar a remuneración. (p.727)

Las normas antes mencionadas serán aplicables a: Cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de navegación, destinada o no a ella, a las islas artificiales, instalaciones e infraestructuras situadas en un espacio acuático en el momento que éstas se desplacen por agua.

Los contratos de salvamento firmados por el capitán obligan al propietario del buque y a los propietarios de los bienes que se encuentran a bordo del mismo; de igual manera, los contratos firmados por el propietario del buque obligan a los propietarios de tales bienes.

Al igual que los demás contratos de utilización de buques, en el contrato de salvamento, cada uno de los sujetos que interviene en la operación tiene sus responsabilidades al momento de efectuar la misma, sobre todo en relación con los seguros marítimos. En el contrato de salvamento, al igual que los contratos de utilización de buques, el salvador debe llevar las operaciones con el debido cuidado, con la finalidad de minimizar los daños.

En el caso del salvamento, las pólizas de seguros establecen que si el buque zarpa en condición de innavegabilidad conocida por el armador, no existe responsabilidad del asegurador por cualquier pérdida o gasto de salvamento, u otros gastos atribuibles al hecho de presentar condiciones inseguras.

Como se puede apreciar, por un lado, existen los contratos en los cuales el elemento buque resulta esencial en la medida que constituye el

objeto del acto jurídico, es decir del contrato, estos son los contratos de fletamento, en sus dos modalidades: por viaje y por tiempo, y el contrato de arrendamiento de buque, así como los otros tipos de contratos donde el buque es utilizado para trasladar una mercancía de un puerto a otro. En este caso, sería el contrato de transporte marítimo de mercancías, ya que la mercancía es el objeto del contrato. Cabe destacar que el transporte constituye el elemento común en todas esas formas jurídicas.

También, se incluyen los contratos de pasajeros remolque y salvamento que son otros contratos que igualmente tienen características propias, las cuales se relacionan con el tema objeto de estudio, ya que en todos intervienen las condiciones óptimas de navegabilidad en la que deben mantenerse los buques, para poder cumplir con los objetos que se dispongan en los instrumentos contractuales. Esto es a través de los distintos medios de control y normas de cada Estado de bandera.

2.12. Cláusula de navegabilidad en los contratos

La navegabilidad de un buque juega un papel fundamental en las distintas obligaciones que debe cumplir quien se ocupe de realizar el transporte, ya sea denominado porteador (en el contrato de transporte marítimo de mercancías y personas) o fletante (en el contrato de fletamento) o arrendador (arrendamiento).

La Ley de Comercio Marítimo indica que un buque debe encontrarse en estado de navegabilidad y es una condición permanente y obligatoria en todos los contratos de utilización de buques.

El concepto de navegabilidad se denota con claridad en el contrato de fletamento, pero, al parecer, según algunos autores como Jiménez (2015),

no se hace tan claro en lo que respecta al de transporte marítimo de mercancía, como se puede notar a continuación.

De acuerdo con lo anterior, debemos afirmar que la primera y esencial prestación que surge para el naviero o porteador frente al cargador se refiere al transporte de las mercancías recibidas. De esta manera, al igual que sucede con los contratos comerciales de transporte en general, con el perfeccionamiento de este negocio jurídico surge una obligación fundamental en virtud de la cual el porteador se compromete a trasladar las mercancías objeto del transporte desde el puerto de partida hasta el puerto de destino, en el plazo y las condiciones pactadas, entregándolas en las mismas condiciones en que las recibió. Este punto de partida, aunque parece evidente dentro de la estructura de otros contratos comerciales de transporte, no lo es tanto en esta figura jurídica, debido especialmente a la amplia discusión que doctrinalmente se ha producido respecto a la naturaleza jurídica de los contratos de utilización del buque. Cuando afirmamos que la obligación fundamental de este contrato es el traslado de las mercancías de un puerto a otro, estamos optando por la tesis que sostiene que el contrato de fletamento consagrado por el Código de Comercio español incorpora en todo caso una finalidad de transporte, antes que de arrendamiento. (p. 4)

Por ello, es necesario señalar que en el Derecho Anglosajón la condición de navegabilidad constituye una cláusula implícita en el contrato (*implied undertaking*). Esto, según lo expresa Carver – Colinvaux (1984), indica que no es necesario que las partes lo reconozcan de manera explícita porque está contenida en el contrato y la ley lo contempla.

Dentro de la clasificación de *condiciones, garantías y términos intermedios*, la jurisprudencia inglesa clasifica a la navegabilidad como un término intermedio; por lo tanto, si se incumple el mismo, si una de las partes es privada del beneficio que debía obtener con el contrato, puede repudiarlo o solicitar indemnización por daños y perjuicios.

Para la legislación inglesa, a diferencia del Convenio de Bruselas de 1924, la obligación de navegabilidad se establece como una garantía implícita, que salvo que estuviese estipulado, hacía responsable al armador de los vicios ocultos del buque. En otras palabras, se podría decir que era

obligación del porteador proporcionar un buque navegable en todos los sentidos. Esto indica que el buque no sólo debe poseer las condiciones físicas para hacerlo, sino que debe cumplir con todas las condiciones de normativa jurídica para navegar sin contradicciones.

En este sentido, el porteador se obligaba frente al cargador a utilizar un buque navegable para el transporte, con la suficiente capacidad para el traslado de la mercancía; así como la proporción de un buque que pudiese hacer frente a los peligros del mar. Este debía responder por daños a la mercancía, así como a la falta de condiciones de navegabilidad del buque.

Ahora bien, la supresión de algunos de los elementos señalados anteriormente, tales como las condiciones físicas y legales, puede ocasionar la declaración de innavegabilidad de un buque.

2.13. La innavegabilidad

La innavegabilidad es un término legal que se refiere a una condición riesgosa de un buque. Una embarcación apta para navegar es la que está razonablemente adecuada al uso para el cual fue diseñada, y con las condiciones óptimas para trabajar y vivir. Para este fin, debería estar equipada con la ropa y el equipo de seguridad adecuado, instalaciones de esparcimiento social seguras y una tripulación competente. Es obligación del propietario del buque brindar un lugar seguro para trabajar a los integrantes de la flota. El trabajador marítimo tiene el estricto y absoluto derecho a que el propietario de la embarcación le brinde una embarcación apta para la navegación. En este sentido, Ruíz y otros (s/f: 91) indica que:

El artículo: 58-2º de las A.D.S. alemanas terminantemente establece que "si el buque se pierde o daña sin que haya contribuido a ello un accidente externo, se considerara el caso, en la duda, como causado por una de las circunstancias

enumeradas en el párrafo primero”, es decir, innavegabilidad. En este mismo sentido, se pronuncia la jurisprudencia norteamericana más reciente: “when a ship sinks in fair weather and calm seas, it is presumed that the loss was due to underseaworthiness”. Más dudosa es la jurisprudencia inglesa, aunque puede señalarse una firme tendencia a presumir la innavegabilidad del buque cuando naufraga sin causa marítima alguna que lo explique.

Como se puede deducir de lo expresado por Ruíz y otros, uno de los elementos que podría determinar la innavegabilidad es la condición física de un buque. Ya que si no cumple con las condiciones estipuladas para realizar de manera segura la travesía por el mar este puede naufragar y no será posible la obligación de los portadores y locatarios de hacer que los seguros cubran daños por causas internas. Esto sobre todo se determina (según Ruíz y otros s/f) cuando no existen causas externas, es decir, si hay buenas condiciones ambientales para la navegabilidad y ningún riesgo marino aparente, se genera una “presunción *fáctica* de innavegabilidad”.

Para que haya navegabilidad, el empleador tiene la obligación indelegable de proveer una embarcación que sea razonablemente segura. Esto comprende lugares de trabajo apropiados, equipo de seguridad y accesos seguros hacia y desde la embarcación.

Las violaciones al deber de la navegabilidad pueden derivar en reclamaciones o demandas por parte de un trabajador que resulte lesionado debido a las condiciones de innavegabilidad de la embarcación.

La innavegabilidad generalmente se relaciona con las condiciones que podrían haber sido evitadas por la empresa, tales como: el diseño, construcción, inspección y mantenimientos inadecuados.

Se establece la innavegabilidad no sólo cuando el barco está en mal estado, sino también cuando la tripulación no está debidamente capacitada

ni preparada. Esta condición en un buque, se ha interpretado en una forma más liberal, al considerar que una serie de fallas, peligros o incumplimientos del deber de diligencia son factores que contribuyen a ocasionar una lesión o la muerte en el mar.

Entonces, se tiene que la innavegabilidad se enfoca en la condición o deficiencia de la embarcación en sí. Para obtener una indemnización por daños y perjuicios/responsabilidad civil, un trabajador marítimo debe probar que las lesiones fueron ocasionadas por una embarcación no apta para la navegación o por negligencia, de acuerdo con la Ley Jones⁹ (Rudnikas, 2017).

La condición de innavegabilidad de una embarcación puede ser el resultado de diversas circunstancias, incluyendo un número insuficiente de tripulación asignado para desempeñar las labores a bordo, o la existencia de una condición defectuosa, aunque sea temporal, en una pieza física del buque, así como con el cumplimiento de la documentación exigida para la declaratoria de navegabilidad.

El conocimiento real o presunto de la condición de innavegabilidad por parte del propietario del buque, no es necesario para probar la responsabilidad por innavegabilidad.

La innavegabilidad se ha relacionado con defectos estructurales del buque, la maquinaria, cubierta, bodega, escotillas, entre otros; así mismo, con deficiencias en la forma de armar, equipar y aprovisionar la nave, o con las inadecuadas cartas de navegación, tripulación insuficiente, o incompetente, insuficiencia de combustible, entre otros, y, en el segundo

⁹ la Ley Mercante Marítima o Ley Jones, aprobada por el Congreso de los Estados Unidos en 1920, protege a marinos tanto de EE.UU. como extranjeros y permite reclamar indemnización por lesiones, siempre que el empleador no haya proporcionado un lugar seguro de trabajo. Incluso podrán reclamar aunque el accidente no haya surgido en la embarcación. La Ley Jones protege a los empleados marinos de negligencias del empleador, por mínima que sea.

caso, con la aptitud del buque en relación con la carga que debe transportar¹⁰.

No obstante, en un apartado sobre jurisprudencia internacional referente a la navegabilidad, Álvarez (2007) indica que es importante considerar la carga y el estibado de la mercancía, pues una sobrecarga puede considerarse como un motivo para declarar la innavegabilidad, así como también se puede considerar la misma si el buque está estibado de manera incorrecta.

2.14. Elementos a considerar en la innavegabilidad de un buque

La innavegabilidad tiene un significado muy amplio. De conformidad con el Derecho Marítimo, una embarcación puede considerarse innavegable por cualquiera de las siguientes razones:

- Escaleras y peldaños desgastados
- Cubiertas resbaladizas
- Cubiertas abarrotadas
- Cubiertas aceitosas
- Equipo desgastado
- Equipo viejo
- Equipo con mantenimiento insuficiente
- Cinta aislante desgastada
- Roturas en el equipo
- No contar con la tripulación adecuada
- No contar con suficientes miembros de la tripulación.
- Capacitación insuficiente
- Ausencia de ropa de seguridad apropiada
- Prácticas de trabajo inseguras

¹⁰Diario Crónica El Mundo. Domingo 24 de noviembre de 2002 - Número 371. DESASTRE ECOLÓGICO | LO QUE OCULTAN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Como se puede notar en lo antes señalado, para establecer la condición de innavegabilidad es necesaria la inspección general del buque, de la carga, de la idoneidad del personal a bordo, de las condiciones del buque en general, además del cumplimiento con todos los contratos y sus cláusulas, además de las distintas leyes que regulan el transporte marítimo.

Con respecto a la innavegabilidad en el ámbito internacional se hace presente, por ejemplo en el derecho anglosajón, en la cláusula 5 del Seguro Marítimo para Mercancías del ICC (Institute Cargo Clauses), la cual contempla los siguientes aspectos en relación con la innavegabilidad:

5.1. En ningún caso este seguro cubrirá daños, gastos o pérdidas sufridas por¹¹:

- *Innavegabilidad del buque o embarcación.*
- *Ineptitud del buque o embarcación para transporte de forma segura el objeto asegurado.*

5.2. Los suscriptores renuncian a cualquier cumplimiento de garantías implícitas de navegabilidad del buque y de la aptitud del buque para transportar la materia – objeto asegurado a destino, a menos que el asegurado o sus dependientes conozcan tal falta de navegabilidad.

Es interesante notar que la condición de navegabilidad es un requisito imprescindible en los contratos de seguros marítimos. Sin ésta, queda sin efecto la responsabilidad asumida por el asegurador.

En este sentido, Zabaleta y González (s/f) indican que pareciera que se reitera lo mismo en ambos apartados, no obstante este autor hace la diferenciación entre el daño ocasionado por la innavegabilidad del buque o lo

¹¹ 5.1. *In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from:*

- *unseaworthiness of vessel or craft,*
- *unfitness of vessel or craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject matter insured*

5.2. *The underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject - matter insured to destination, unless the assured or their servants are privy to such unseaworthiness*

inadecuado de este para el transporte de ciertas mercancías, a lo cual se refiere la cláusula 5.1, con respecto de la responsabilidad que recae sobre el asegurado en el apartado 5.2, cuando éste conoce la condición de innavegabilidad o lo inadecuado de un buque para el transporte de determinadas mercancías.

En este sentido, se puede notar que si la pérdida o daño de la mercancía se ocasiona por causas ajenas a las condiciones de la embarcación, no habrá excusa por parte del asegurador para asumir los gastos por pérdida, o al menos esto no queda implícito en esta cláusula. Todo esto involucra que sólo se aplica la exclusión por innavegabilidad siempre y cuando el asegurado o sus dependientes conozcan de la innavegabilidad o inadecuación del buque para el momento de la carga (Zabaleta, s/f).

Con respecto a esta cláusula específica del Institute Cargo Clauses, perteneciente al derecho anglosajón, no se encontró en nuestras leyes marítimas referentes a los seguros de buque, casco, maquinaria, navegación, flete y otros, ninguna cláusula tan específica como la antes señalada en el ámbito internacional.

2.15. Innavegabilidad en los contratos de utilización de buques

En la práctica los aseguradores no están obligados a responder por las responsabilidades cubiertas en las pólizas de seguro, si demuestra que existía la condición de innavegabilidad en el buque cuando inició la travesía. Ya sea que exista o no garantía expresa de navegabilidad en la póliza, no está obligado a responder si el buque se encuentra en estado defectuoso e inseguro. Esta condición compromete directamente al armador, en lo que Aceituno (1997) denomina como “*negligencia armatorial*”, por lo cual se convierte una condición *sine qua non* la ocurrencia de un siniestro. Esta

situación libera al asegurador de responsabilidades, ya que el seguro se aplica a hechos fortuitos e involuntarios.

En relación con las averías que se presentan con el motor, el equipo, o cualquier aspecto del buque al inicio del viaje, los seguros rechazan la avería gruesa y esto pasa a ser responsabilidad de los Clubes de P&I, quienes cubren la responsabilidad del armador o de los aseguradores del casco, en caso de tener que sacrificarse el buque.

2.16. Inspector naval

La figura del inspector naval se refiere a una serie de actividades que abarcan desde la inspección de embarcaciones en diseño, construcción y clasificación hasta la certificación a nombre de la bandera o estado, el seguro de casco y maquinaria, avalúos, peritaje, entre otros.

En caso de ser inspectores dependientes, pueden clasificarse en: Inspector de bandera o estado, de Sociedad Clasificadora y los que dependen de los clubes P&I. Así mismo, si son independientes se pueden tipificar como perito de seguro, evaluador, fiscalizador, entre otros.

2.17. Inspección naval

Las inspecciones navales son un método de control para la navegabilidad y seguridad del buque (certificados, y otros documentos, estado general de la embarcación, su equipo y la tripulación). Estas se realizan para comprobar que el buque es apto para navegar, en primer lugar, para que la Autoridad Marítima expida los certificados necesarios para que el buque pueda zarpar con seguridad. También, son obligatorias las inspecciones periódicas, ya que se necesita revisar si el buque sigue manteniéndose en buen estado de navegabilidad inicial, y cumple con los

equipos necesarios adecuados a su destinación. Asimismo, las inspecciones son obligatorias cuando se va a modificar el barco y cuando ya ha sufrido las modificaciones, para la emisión de nuevos certificados.

Las inspecciones son de vital importancia para la seguridad y legalidad del buque, ya que, mediante las mismas, se comprueba el estado de seguridad para la navegación que tiene el mismo, para prevenir problemas que traerían graves consecuencias (legales y físicas) al buque, la tripulación y la carga. Por otra parte, un buque debe someterse a las inspecciones necesarias, ya que son de obligatorio cumplimiento por la ley, así como por los convenios internacionales.

Las inspecciones navales tienen carácter de obligatoriedad tanto para el registro de los buques, como para los distintos procesos judiciales en los cuales esté involucrado este tipo de transporte, como se puede notar en la Ley de Comercio Marítimo, la cual en su artículo 17 establece lo siguiente:

Cualquier interesado puede solicitar ante un tribunal de la Jurisdicción Especial Acuática una inspección judicial antes de intentar la demanda, para hacer constar los daños causados o sufridos por los buques, bienes o personas. El tribunal procederá a designar inspectores navales o peritos especializados en otras disciplinas quienes asistirán a la evacuación de esta prueba, con citación de aquellos a quienes pretenda oponer.

Esto indica la especial importancia que adquiere en nuestra jurisdicción la figura del inspector, pues él será garante del cumplimiento de las condiciones de seguridad de los buques y también, si los hubiere, de los daños que este pueda tener, por los cuales se puede declarar la innavegabilidad o navegabilidad de un buque y la responsabilidad de quien haya incumplido con los aspectos requeridos por las leyes nacionales e internacionales, meritorias de sanciones y demandas contra seguros.

2.18. Funciones del Inspector Naval

La Organización Marítima Internacional (2011), dispone que las inspecciones del Estado Rector del Puerto sean realizadas por los funcionarios que satisfagan los requisitos mínimos de competencia y formación. En este sentido, no podrán tener interés comercial alguno en el puerto de inspección ni en los buques; debe ser un oficial con experiencia y competente para actuar como inspector del estado de abanderamiento, habrá de comunicarse en inglés con los principales miembros de la tripulación, tener conocimiento relevante sobre los principales convenios internacionales, teniendo en cuenta los más recientes cursos modelo de la OMI (Esto se establece en el capítulo 5 de SOLAS, referente a la seguridad de la navegación).

Igualmente, exige la OMI en la regla 1.9. que los funcionarios de supervisión deberían tener títulos de capitán o jefe de máquinas y una experiencia marinera apropiada o títulos en una disciplina marítima conexas, expedidos por una institución reconocida por la administración, así como formación especializada la cual garantice que reúnen la competencia y los conocimientos prácticos suficientes para realizar inspecciones relativas a las prescripciones operacionales pertinentes o ser funcionarios competentes de la administración, con un grado equivalente de formación y experiencia.

Así bien, el artículo 228 de la LMAC dispone que para poder ejercer las funciones de inspectores navales, los mismos deben estar certificados y registrados por el Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA), bien sea designados o no por este instituto, a los fines de realizar las inspecciones que se deban practicar en las instalaciones y obras, tales como: las construcciones portuarias en lagos, mares, muelles, astilleros, diques, varaderos o cualquiera otra infraestructura industrial y de servicios.

Según el artículo 231 de dicha Ley, en cada circunscripción se contará con inspectores navales designados por INEA, con el propósito de garantizar el cumplimiento de la ley.

Es por ello que se destaca que el servicio de inspecciones navales en Venezuela, y en general, son todas aquellas revisiones documentales y de condiciones de navegabilidad y seguridad que realizan peritos especializados, designados por los capitanes de puerto, armadores o por los Estados de bandera, a buques nacionales y extranjeros, para determinar si reúnen los requisitos mínimos de seguridad y navegabilidad para hacerse a la mar sin representar un riesgo a la navegación, a la vida humana en el mar o al medio ambiente.

Existe otro tipo de inspecciones que, si bien podrían englobarse en las indicadas anteriormente, son más especializadas, estas son las inspecciones de clase, de seguros y P&I, las relativas a la Convención Internacional del Trabajo, de carga, entre otras.

Las inspecciones navales abarcan todas las etapas de la vida de un buque desde su proyecto de construcción, pruebas, puesta de quilla hasta su botadura. Igualmente, el buque presenta un período de puesta en servicio para lo cual deben expedirse sus primeros certificados. Aquí entra las modificaciones y reparaciones mayores, hasta que el mismo cesa su actividad.

Dentro de las funciones del inspector naval más relevantes se encuentran, entre otras

- Solicitar los certificados correspondientes a los capitanes u oficiales del buque a objeto de darle cumplimiento a los tratados y convenios internacionales.

- Chequear la apariencia externa del buque; esto significa verificar el estado general exterior del casco del buque.
- Examinar el estado de las líneas de amarre.
- Verificar las condiciones de la escala y de la malla de seguridad.
- Plan de Contingencia en caso de Incendio.
- Solicitar al Capitán del buque.
- En entrevista con el capitán del buque se deben chequear las siguientes características particulares: número OMI, siglas, nombre del buque, fecha de construcción, lugar de construcción, puerto de registro, bandera, eslora, manga, puntal, tipo de buque, tipo de carga, tonelaje neto, tonelaje bruto, puerto de procedencia y puerto de destino.
- Chequear los certificados y documentación del buque, tales como: certificado de registro, Certificado internacional de arqueo, Certificado internacional de líneas de francobordo, certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, documento de mínima tripulación y cualquier otro documento que se requiera de acuerdo a la clasificación del buque inspeccionado.
- Realizar las pruebas de equipos necesarias para garantizar su óptimo funcionamiento.
- Verificar si en inspecciones anteriores se han presentado deficiencias y en caso de constar en los documentos solicitados, verificar que se haya tomado las medidas correctivas.

- Hacer las recomendaciones necesarias para que se corrijan las inconformidades en caso que se realicen.

2.19. Sociedades de clasificación

Son organizaciones que agrupan un número importante de profesionales, tales como inspectores de buques y de equipos marinos, ingenieros y arquitectos navales, con el objetivo de promover tanto la seguridad de la vida humana en el mar, de los buques, así como la protección del medio ambiente marino, asegurando elevados criterios técnicos para el proyecto, fabricación, construcción y mantenimiento de los buques mercantes y no mercantes.

La materialización de estos objetivos se logra mediante la ejecución de las siguientes tareas:

- Desarrollo de Reglas de Clasificación, las cuales constituyen la confirmación de que el diseño de los buques cumple con dichas reglas.
- Inspección de los buques durante el periodo de construcción.
- Inspecciones periódicas para confirmar que los buques continúan cumpliendo dichas reglas.

Las reglas de clasificación se diseñan para asegurar un nivel de estabilidad, seguridad e impacto ambiental, entre otras. Los Estados de bandera requieren que los buques que naveguen bajo su pabellón posean unos ciertos estándares; en la mayoría de los casos, estos estándares se efectúan si el buque tiene el certificado de cumplimiento de un miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación u otra sociedad de clasificación aprobada.

Algunas sociedades de clasificación pueden estar autorizadas para inspeccionar buques y emitir certificados en nombre del Estado bajo cuya bandera estén registrados los buques. Las delegaciones más frecuentes están relacionadas con la medición del arqueo y las líneas de carga, los convenios SOLAS y MARPOL y las normas de la OMI para el transporte de mercancías peligrosas.

Por otra parte, todo armador debe velar porque su buque esté clasificado para poder asegurarlo. Dentro del sector marítimo, la clasificación es quizás el principal indicador de que un buque está debidamente construido y mantenido.

En la actualidad, existe más de 50 que operan en todo el mundo, entre las más importantes podemos identificar las siguientes:

- *ABS American Bureau of Shipping*
- *BV Bureau Veritas*
- *CCS China Classification Society*
- *CRS Hrvatski Registar Brodova (Croatian Register of Shipping)*
- *DNV Det Norske Veritas*
- *GL Germanischer Lloyd*
- *KR Korean Register of Shipping*
- *LR Lloyd's Register*
- *NK Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)*
- *RINA Registro Italiano Navale*
- *RS Russian Maritime Register of Shipping*
- *IRS Indian Register of Shipping*

Las sociedades de clasificación se han desarrollado de forma independiente, por lo que no tienen los mismos reglamentos, lo que constituye un inconveniente. Adicionalmente a esto, los diferentes gobiernos también establecen criterios técnicos para la construcción de los buques, especialmente a través de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El servicio que ofrece las sociedades de clasificación posee dos aspectos fundamentales, los cuales son: desarrollar las reglas y ponerlas en vigor. En una primera etapa, es perentoria la actualización permanente de las reglas para reflejar los cambios en la tecnología marítima. Los procedimientos varían, pero la mayoría de las sociedades desarrollan sus reglas mediante el trabajo en comités interdisciplinarios. Este procedimiento tiene en cuenta las actividades de la OMI y las reglas unificadas de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.

La segunda etapa incluye la aplicación práctica de las reglas a la construcción y el transporte marítimo, que tiene tres fases:

- Revisión de los planos para asegurar que los detalles mecánicos y estructurales se ajustan a las reglas.
- Inspección durante la construcción, en la que se comprueba que se ejecutan los planos aprobados, se utilicen métodos de fabricación adecuados y se cumplan las reglas, incluyendo la comprobación de los materiales, equipos y accesorios.
- Inspección periódica para mantener el certificado de clase. Se exige que los buques mercantes se sometan a un plan de inspecciones mientras están en servicio para comprobar su aceptabilidad para la clasificación. Los procedimientos de inspección para los buques existentes están, en general, consensuados por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación para sus miembros y asociados.

La clasificación de los buques, además, permite el monitoreo profesional constante de las embarcaciones y exige que éstas se conserven en perfecto estado de mantenimiento y navegabilidad, en cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en materia de seguros y transporte marítimo.

CAPÍTULO III

MARCO LEGAL

La Ley de Marina y Actividades Conexas (2014) define, en principio, uno de los elementos importantes dentro de la materia de interés de esta investigación, en esta ley se establece la denominación y clasificación de los buques en el Capítulo II, artículos 17 y 18, como se denotará a continuación:

Artículo 17:

Se entiende por buque toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad. Toda construcción flotante carente de medio de propulsión se considera accesorio de navegación.

Artículo 18: A los efectos de esta ley, los buques se clasifican así:

1. *De acuerdo a su nacionalidad:*
 - b. *Nacionales: los matriculados en el Registro Naval Venezolano.*
 - c. *Extranjeros: los matriculados en países extranjeros.*
2. *De acuerdo a su propiedad y afectación:*
 - a. *Privados: aquellos que sean de personas naturales o jurídicas de derecho privado.*
 - b. *Públicos: aquellos que sean propiedad del Estado o de sus entes o empresas.*
3. *De acuerdo a su destinación:*
 - a. *Buques de pasaje. Aquellos cuyo tráfico está destinado al transporte de más de doce (12) personas, en calidad de pasajeros.*
 - b. *Buques de carga: aquellos que están destinados al transporte de bienes.*
 - c. *Buques tanques: aquellos cuyo tráfico está destinado al transporte a granel de cargamentos líquidos o gaseosos.*
 - d. *Buques pesqueros: aquellos cuyo tráfico está destinado a la captura de especies vivas de la fauna y flora acuática.*
 - e. *Buques nucleares. Aquellos provistos de una instalación de energía nuclear, o que transporte, cargas nucleares o contenido nuclear.*

- f. *Buques deportivos: aquellos que están destinados a la práctica de deportes.*
- g. *Buques de recreo: aquellos cuyo tráfico está destinado a la recreación.*
- h. *Buques científicos o de investigación: aquellos cuyo tráfico está destinado a las actividades científicas, de exploración o de investigación.*
- i. *Buques de guerra: aquellos pertenecientes a las fuerzas Armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un Oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado...*
- j. *Buques de servicio: aquellos destinados a prestar apoyo a otros buques, plataformas u otras construcciones o facilidades portuarias.*

La LMAC en su artículo 9 con respecto a las inspecciones, las condiciones de navegabilidad y la protección del medio ambiente, por la cual debe velar su cumplimiento el marco legal venezolano, establece que:

El órgano que ejerce la Autoridad Acuática, en el espacio acuático de la República Bolivariana de Venezuela, podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, solicitar el inicio de procedimientos judiciales y en general, adoptar las medidas que estime necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación del ambiente...

Así mismo, señala la LMAC en su artículo 13, numeral 3 al 6, que será la función del capitán de puerto:

- 3.-Expedir la patente o licencia de navegación provisional en el Registro Naval Venezolano, mientras se tramita la patente definitiva.*
- 4.-Tramitar y expedir la Patente o Licencia de Navegación y expedir el Permiso Especial Restringido, según sea el caso.*
- 5.- Ordenar la inspección de los buques en su circunscripción.*
- 6.-Expedir los certificados nacionales e internacionales de los buques que le correspondan en su circunscripción.*

En el artículo 15, en relación con las inspecciones navales señala la LMAC lo siguiente:

El órgano que rige la autoridad acuática ejecutará la inspección física y documental de los buques extranjeros surtos en los puertos y espacios acuáticos nacionales de cada circunscripción acuática, a los fines del cumplimiento de las inspecciones del Estado Rector del Puerto, en los términos y condiciones que el mismo establece...

En relación con las inspecciones navales, la regla 6 Capítulo I del SOLAS establece lo siguiente:

Inspecciones y reconocimiento:

- a) *La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en las presentes reglas y a la concesión de exenciones respecto de las mismas, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.*
- b) *Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en el párrafo a) facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan: - Exigir las reparaciones en el buque; y realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.*
- c) *Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictamine que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no pueda hacerse a la mar sin peligro para el buque ni las personas que se encuentran a bordo, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado pertinente y esto será inmediatamente notificado a la Administración....*

Con respecto de las pólizas de seguro y los seguros P&I, la LMAC establece en el capítulo I, sección I, artículo 43, lo siguiente:

... El Estado propiciará mecanismos de financiamiento de pólizas de seguro colectivas o de cualquier otro tipo de cobertura, para aquellos buques dedicados a la pesca artesanal y de subsistencia como sustento del pescador y su grupo familiar.

Los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano deberán estar amparados por una póliza de responsabilidad civil o por una cobertura mutual de protección e indemnización, en los términos que determine el reglamento. La Autoridad Acuática exigirá este requisito a efectos de la expedición de la Patente, Licencia de Navegación o Permiso Especial Restringido.

Así mismo, en el capítulo IX, sección II de la LMAC se señala, con respecto de la seguridad y navegabilidad del buque, lo siguiente:

Artículo 81:

La Autoridad Acuática fijará políticas y establecerá normas, para que toda aquella materia referente a la seguridad y navegabilidad del buque sea tratada de manera continua y permanente; se extiende no solamente en materia de seguridad y operatividad del buque, sino también en a salvaguardar la vida de pasajeros y tripulantes, proteger el ambiente y el ecosistema, cuyo incumplimiento no solamente ocasionará la imposición de las sanciones pecuniarias correspondientes, sino también a salvaguardar la vida de los pasajeros y tripulantes, proteger el ambiente y el ecosistema cuyo incumplimiento no solamente ocasionará la imposición de las sanciones pecuniarias correspondientes, sino también la suspensión de patentes y licencias que se hubieran otorgado al buque, incluyendo el permiso de zarpe hasta que sean subsanadas las fallas u omisiones que dieron lugar a la medida.

Con respecto a la navegabilidad, la LCM, en el artículo 160, establece como obligaciones del arrendador lo siguiente:

Son obligaciones del arrendador: 1. Entregar el buque designado al arrendatario en la fecha y lugar convenido, en estado de navegabilidad, apto para el servicio para el cual está destinado y con la documentación necesaria. 2. Efectuar las reparaciones y reposiciones derivadas de vicios propios del buque.

Asimismo, en el capítulo IX, y en los artículos siguientes de la referida ley (ibídem), se establece la gestión de seguridad y las inspecciones navales.

Artículo 227:

El Instituto Nacional de Espacios Acuáticos será responsable de controlar que las compañías navieras, sus buques y los que estén en construcción posean los niveles de seguridad previstos en la ley, concernientes a la gestión en tierra y a bordo, mediante la ordenación y ejecución de inspecciones y controles técnicos y radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación del medio ambiente acuático que permita la operación segura de buques.

Artículo 228:

El ejercicio de las funciones de inspección, de los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, así como de los buques extranjeros que se encuentren en aguas nacionales y de las averías que los mismos sufran, queda reservado a los inspectores navales certificados y registrados en el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.

Artículo 229:

Los inspectores navales del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos o los asignados por el Instituto, practicarán las inspecciones que se deban realizar en las instalaciones y obras indicadas en los 5 y 6 de esta ley.

Ahora bien, con relación de los elementos que forman parte del contrato y las responsabilidades adquiridas con respecto de esta materia, la LCM (2006) establece que el armador es:

Artículo 37:

... la persona que utiliza o explota el buque en su propio nombre sea o no su propietario, bajo la dirección y gobierno de un Capitán designado por aquel.

En este sentido, la LCM establece la presunción que el propietario del buque es su armador y, en consecuencia, responde civilmente por las obligaciones contraídas por el Capitán en lo que concierne al buque y la expedición marítima (Art. 38). Igual presunción contiene la Ley de Marina y

Actividades Conexas, en su artículo 106, al determinar que: *“El armador del buque será la persona natural o jurídica cuya identificación se exprese en el documento inscrito en el Registro Naval Venezolano, salvo prueba en contrario”*.

No obstante, existen reclamaciones que determinan el derecho del armador a limitar su responsabilidad, consagradas en la LCM, éstas son:

Artículo 41:

1. *Reclamaciones derivadas de muerte, lesiones corporales, pérdidas o averías sufridas por la cosa...*
2. *Reclamaciones derivadas de perjuicios por retraso en el transporte de la carga, los pasajeros o el equipaje.*
3. *Reclamaciones por perjuicios derivados de la responsabilidad extracontractual que tengan directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de salvamento.*
4. *Reclamaciones derivadas por la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado.*
5. *Reclamaciones relacionadas con la remoción o destrucción del cargamento del buque o la eliminación de dicha peligrosidad.*
6. *Reclamaciones promovidas por una persona que no sea la responsable, relacionada con las medidas tomadas, con el fin de aminorar los perjuicios respecto de los cuales, la persona responsable tenga derecho a limitar su responsabilidad y los perjuicios ocasionados ulteriormente por esta medida.*

En relación con los contratos de buques, la LCM en su Capítulo I establece lo siguiente: artículo 153: *“Los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento deben probarse por escrito”*.

Adicionalmente indica:

Artículo 157:

El arrendamiento a casco desnudo es un contrato por el cual una de las partes se obliga a permitir a la otra, la utilización de un buque, por cierto, tiempo y mediante el pago de un canon que ésta se obliga a pagar, siéndole transferidas las gestiones náuticas y comerciales del buque.

Así mismo, en la sección III de la LCM se establece que el fletamento a tiempo es:

Artículo 165:

...el contrato por el cual el armador, conservando la gestión náutica del buque, pone el mismo a disposición de otra persona para realizar la actividad indicada dentro de los términos estipulados en el contrato, por un tiempo determinado, mediante el pago de un flete.

El fletamento por viaje puede ser total o parcial, según se establece en la sección IV, artículo 177, como se denota a continuación:

Artículo 177:

El fletamento por viaje puede ser total o parcial. Es total cuando el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago de un flete, todos los espacios susceptibles de ser cargados, en un buque determinado para realizar el o los viajes convenidos. Es parcial cuando se pone a disposición del fletador uno o más espacios determinados dentro del buque.

En lo que respecta a los seguros, la LCM establece en el título IV, capítulo I, lo siguiente:

Artículo 375:

...se entiende por contrato de seguro marítimo, aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima, en la forma y medida convenida en la

póliza, contra las pérdidas marítimas, entendiéndose por estas las pérdidas ocurridas a la expedición marítima, extendiéndose por sus términos o por uso de comercio a cubrir las pérdidas sufridas en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueran accesorias.

Son asegurables los siguientes intereses, vinculados a:

1. *Buque y por extensión todo lo vinculado al buque en construcción.*
2. *Provisiones y todos los bienes requeridos en la preparación del buque para el viaje o para la continuación del mismo.*
3. *Mercancía, equipaje, equipajes de camarote u otros bienes o efectos, que sean materia del transporte por agua.*
4. *El flete o el precio del pasaje.*
5. *Lucro esperado por la llegada de la mercancía a destino.*
6. *Avería gruesa o común.*
7. *Salario del Capitán y de la tripulación.*
8. *Riesgos asumidos por el asegurado.*
9. *Todos los objetos sujetos del riesgo de navegación económicamente valorables.*

Ahora bien, también se determina en la LCM que en los contratos de seguros se debe establecer siempre la existencia de la condición de navegabilidad del buque. Pero, en los contratos a término no se garantiza que el buque se hallará en condiciones de navegabilidad en cualquier etapa del viaje (Art. 406), así mismo se indica que: *“Cuando con el conocimiento del asegurado el buque haya salido a navegar en condiciones de innavegabilidad, el asegurador no responderá de ninguna pérdida atribuible a tal estado defectuoso”*.

Como se puede deducir de este artículo, en la LCM queda determinado que si el buque no cumple con la condición de navegabilidad, no hay obligatoriedad de cumplimiento de lo estipulado en los contratos marítimos de seguros. Dentro de esta misma temática, esta ley establece en el artículo 436 lo siguiente:

El asegurado puede establecer la acción de abandono con respecto al buque y exigir la indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

1. *Naufragio.*
2. *Pérdida total o innavegabilidad absoluta que no admite reparación.*

Como se puede notar, en la LCM se contempla la posibilidad de la indemnización si la condición de innavegabilidad del buque es sumamente grave, es decir, el buque no podrá ser reparado.

Asimismo, se establece en el artículo 4 de La Haya/Visby con respecto de la innavegabilidad, lo siguiente:

Ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños provenientes o resultantes del estado de innavegabilidad, a no ser que sea imputable a una falta de cuidado razonable por parte del transportador al poner al buque en estado de navegabilidad o al dotarlo de tripulación, equipo o abastecimiento convenientes, o al preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras de enfriamiento y frigoríficos y demás partes del buque en que se cargan mercaderías, de suerte que sean aptas para el recibo, el transporte y la preservación de las mercaderías, todo de conformidad con las prescripciones del artículo 3 parágrafo 1. Cada vez que una pérdida o daño haya resultado de la innavegabilidad, la prueba de que se ha ejercido cuidado razonable recaerá sobre el transportador o sobre cualquier otra persona que quiera hacer valer las exenciones previstas en este artículo.

En este sentido, el artículo 4 de La Haya - Visby establece responsabilidades sobre la innavegabilidad, la cual no sólo puede recaer sobre el armador, sino también sobre el porteador, siempre y cuando el armador haya realizado todas las diligencias para poner el buque en estado de navegabilidad en el momento del zarpe.

Ahora bien, aspectos diferentes en relación con la innavegabilidad se encuentran en el derecho marítimo chileno, ya que según Barroilhet (2003), dentro de la legislación chilena, será responsabilidad del fletante los problemas que se ocasionen durante el inicio, la travesía o la conclusión del transporte para el cual fue fletado el buque, a menos que pruebe que fue por

vicios ocultos y que hizo todas las diligencias para tratar de determinar esos vicios.

El autor (*ob cit*) señala que las responsabilidades que se acarreen por vicios ocultos no descubiertos a tiempo serán responsabilidad del fletante, y las otras responsabilidades que se generen de otro tipo de innavegabilidad tendrán como responsable al fletador.

CAPÍTULO IV

MARCO REFERENCIAL

La historia enseña que los diversos contratos y modificaciones a estos, a los seguros y a las leyes surgen después de fuertes crisis y grandes siniestros.

En lo referente a las leyes y a los distintos instrumentos legales que norman y regulan el tráfico, control y explotación de los transportes marítimos, uno de los sucesos que marcaron un hito con respecto a las modificaciones de las leyes y los seguros marítimos fue el hundimiento del *Titanic*, suceso que conmocionó al mundo y dejó en claro que debía establecerse condiciones para la navegabilidad de un buque, tanto físicas como legales. Este suceso acontecido en 1912, ocasionó la pérdida de más de 1500 vidas. Pero no fue el mayor, luego, en 1945, el hundimiento del *Wilhelm Gustloff* dejó más de 9.343 fallecidos.

Estos dos casos, junto a otros tantos, van configurando una serie de condiciones que se establecen en materia de seguridad marítima para evitar la pérdida de vidas, de casco o de mercancías. Con respecto de este último elemento, tenemos que en el 2013, los daños ocasionados por el accidente del *Concort* tuvieron un costo de más de 523 millones de dólares, distribuidos entre el casco y la carga. Lo que significa que en materia de seguridad aún falta profundizar, puesto que este buque se partió en dos y se hundió, lo cual generó una enorme pérdida. Incidentes como los nombrados al principio, en los que resalta la gran pérdida que representó tanto de vidas como de mercancías, así como del casco, hacen que se modifiquen las leyes, los seguros sean cada vez más estrictos con respecto de las obligaciones y

compromisos legales que deben cumplir tanto armadores como porteadores y fletadores, en el momento en que se emprende la labor de transporte marítimo en un buque. Asimismo, muestra la importancia de los inspectores navales que deben cumplir su función, para asegurar que los buques cumplen con todas las condiciones, tanto físicas como legales, de dotación y seguridad para la labor de transporte marítimo.

La historia de los contratos se remonta a un pasado remoto. Por ejemplo, el contrato de fletamento es la figura más antigua de los contratos contemporáneos de transporte marítimo de mercaderías. Tiene sus precedentes en la praxis comercial que realizaban tanto los primitivos fenicios como los egipcios y los griegos, siendo recogido ulteriormente en el Derecho Romano. Incluso en el Código de Hammurabi, que data de más de dos mil años A.C., se reglaban algunos aspectos de este comercio.

Antes de surgir el contrato de fletamento, el transporte marítimo de mercancías se precisaba por contratos diferentes, por su sustancia jurídica. Por ejemplo, el Contrato de Comandita, cuando el dueño de la carga y el naviero para realizar el transporte establecían como si fuera una organización única, distribuyendo entre sí los costes y los ingresos, conectados con el transporte y venta de la mercancía.

El empleo del contrato de fletamento aparece como tal y se difunde con el desarrollo del mercadeo y la navegación universales, en el período de la Edad Media adelantada, por razón de la costumbre de escribir lo convenido en un pedazo de pergamino, el cual se partía en dos porciones por medio de un corte serrado, y cada una de las partes recibía solamente una parte del original, con lo cual se prevenía su adulteración. De ahí procede la expresión mediterránea de "Carta Partita", lo que significa "carta dividida", cuya versión anglosajona es la de "*Charter Party*".

El seguro del cual deviene un contrato, surge por la gran cantidad de riesgos que implica la navegación; cuando éste no logra cubrir todos los gastos y las responsabilidades de los armadores, fletadores o porteadores, entonces se hace perentorio el realizar otro tipo de contrato que genere obligaciones y garantías. Es en ese momento cuando se crean sociedades mutuales o clubes de protección e indemnización que no persiguen el lucro, sólo lo que se invierte es para prever el poder responder ante alguna eventualidad no cubierta por los demás seguros.

No obstante, ni los seguros convencionales, ni los mutuales tienen previsto y cubiertos todos los riesgos, por eso existe una serie de normas que se deben cumplir para poder obtener la condición de navegabilidad del buque, cuya inobservancia acarrea sanciones tales como el transporte de materiales peligrosos, ilícitos, químicos o de carga, sin observar los reglamentos y las normas que determinan las condiciones de seguridad para este tipo de materiales. En esos casos o en los que la pérdida se genere por guerra, huelga, bombas o conflictos, o por avería gruesa, debido a vicios que no se subsanaron y ocasionaron la innavegabilidad, por lo general ningún seguro lo cubre, a menos que sea a todo riesgo y no se logre probar el dolo, la mala fe, la impericia o falta de diligencias del asegurado por subsanar la causa de los daños y colocar en condiciones de navegabilidad a la nave antes del zarpe.

4.1. Antecedentes de investigación

En relación con el tema de los contratos, se encontró el estudio realizado por Witker (2011), sobre *los contratos de utilización de buques en el Derecho Marítimo Mexicano*. En este artículo el autor señala que con respecto a los contratos y a la legislación marítima en general, en Latinoamérica el proceso de actualización y de tratar de subsanar vacíos legales en esa materia ha sido lento, puesto que fue a partir de la década de los '60 cuando se comienza a revisar sólo en México, en el año 1963, y Argentina en 1973. Antes y en casi toda Latinoamérica, la materia náutica estuvo regulada por normas anacrónicas, con respecto de los avances que de las mismas había en Europa, ya que en este continente, la navegación estaba unida a una economía de puerto muy ligada con la época agraria. En cuanto a la investigación *per se*, señala que la finalidad es analizar la tipología de los contratos de transporte en la legislación moderna mexicana. Como lo señala el autor, al parecer, en el terreno de la elaboración doctrina de los llamados contratos de utilización de buques, ésta se encuentra plasmada en la doctrina italiana presente en el Código de la Navegación Italiana de 1942. En el cual se manifiesta una tipología tripartita que distingue la locación, el fletamento y el contrato de transporte en sí.

El autor concluye que la ley mexicana se sitúa, en materia de contratos de transportes, en una concepción heterodoxa; ya que por una parte acepta, en principio, la doctrina italiana, al separar el contrato de arrendamiento de los demás existentes que, al parecer, se mezclaban entre sí bajo el concepto genérico de fletamento. El contrato de arrendamiento es separado e incorpora elementos tales como *el derecho de abandono* que se concede al arrendatario y el concepto de fortuna del mar, ambos conceptos netamente marítimos pero que se presentaban insertos dentro de un contrato

que, en la estructura del derecho común, otorga sólo la mera tenencia, pero nunca un poder total de disposición.

Como se puede notar, este estudio es previo a la investigación que se plantea y permite enmarcarla dentro de las investigaciones que se realizan tanto en Venezuela como en Latinoamérica.

Con respecto de algunas de las leyes que regulan la actividad marítima, se encontró varias investigaciones. Entre ellas, la realizada por Franco (2012), la cual tuvo como objetivo estudiar el título III de la Ley de Comercio Marítimo Venezolano vigente, que desarrolla la institución del embargo preventivo de buques. Para este estudio, se utilizó una metodología de tipo bibliográfico documental, para la compilación de los datos, usó técnicas de investigación documental. Sus instrumentos y materiales fueron fuentes documentales secundarias y terciarias, usando el análisis de contenido como técnica de análisis de datos. Las conclusiones a las cuales llega la autora son que para la admisión de medida de embargo preventivo de buques, debe tratarse de un crédito marítimo y se debe cumplir con las siguientes condiciones: a) Corresponde la práctica de esta medida al capitán. B) La prohibición de zarpe basada en el título III de la Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente es considerada otra forma de embargo preventivo de buque por los tribunales marítimos venezolanos, con el fin que se persigue.

En relación con el tema planteado, se encontró la investigación realizada por López (2005), en la cual se plantea como tema de investigación *El contrato de construcción y reparación de buques en el derecho venezolano*. La finalidad de esta investigación fue analizar el tratamiento aplicable a los buques que pertenecen al estado venezolano o en los que el Estado venezolano tiene participación accionaria en la reparación o

construcción de buques. La metodología usada fue documental y de campo, ya que se compilaron los datos de distintas fuentes documentales, tanto primarias como secundarias y se aplicó la técnica de la entrevista. Los datos se analizaron a través del análisis de contenido. El autor concluye que no existe una normativa especial que regule jurídicamente las relaciones entre los dueños de astilleros y los diques, y los armadores y propietarios de buques. Así mismo, considera que excepto los buques de “cabotaje”, el resto requiere arribar a otros puertos; para ello debe cumplir con normas de carácter internacional y de obligatorio cumplimiento. Si no se respetan estas condiciones, las sociedades aseguradoras pueden negar los certificados, afectando la actividad marítima comercial, lo que va en detrimento de la flota.

Esta investigación realizada por López (2005), se relaciona con el estudio planteado porque en ella se revisa la normativa vigente que deben cumplir los buques para poder obtener los certificados de las aseguradoras que permitan la navegabilidad de los mismos.

De igual forma, dentro del tópico de los seguros marítimos, se encontró la investigación realizada por Holzhaker (2004), cuyo tema es la *Incorporación de la cláusula de absorción de averías en las pólizas de casco y maquinaria*. El objeto de estudio fue investigar la cláusula de absorción, cuya aplicación se dirige a las pólizas de seguro de casco y maquinaria. El tipo de estudio aplicado fue el descriptivo con un enfoque documental. Las técnicas de recolección de datos fueron el análisis de fuentes documentales, el resumen teórico – analítico y las técnicas de fichaje. La técnica usada para el análisis de datos fue el análisis de contenido. La conclusión a la cual llega la autora es que mediante la inclusión de la cláusula de Absorción de Avería Gruesa, inaugurada por BIMCO, se reducen las dificultades y demoras en la gestión de las liquidaciones de reclamos bajo las pólizas de seguro de casco y maquinaria. Igualmente, esta cláusula favorece a la compañía

aseguradora, ya que permite sustituir el difícil proceso de liquidación de la avería gruesa, por una tramitación sencilla de valoración de daños.

Esta investigación se relaciona con la planteada en este estudio, ya que esta es una de las cláusulas de los contratos que debe cumplir todo buque para su declaración de navegabilidad.

Asimismo, Belisario (2013) realizó una investigación sobre: *El contrato de arrendamiento a casco desnudo*, el objetivo fue realizar un análisis a profundidad sobre este tipo de contrato. En este estudio, el autor analiza los diferentes tipos de contratos contrastándolos y enmarcando el de casco desnudo dentro de la legislación venezolana. Las conclusiones a las cuales llega son que el contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo es aquel en el cual se confiere a otra persona, llámese fletante o arrendador, el goce y disfrute de una unidad fletante por un tiempo determinante. Este contrato debe constar por escrito en un instrumento contractual y entre las obligaciones que posee el arrendatario está el entregar el buque en la fecha y lugar convenidos, en estado de navegabilidad y apto para el servicio para el cual fue contratado y con toda la documentación en regla. Además, en este tipo de contrato, el arrendador pasa a asumir la figura del arrendatario o armador y adquiere todos los compromisos del buque, a partir del momento en que se le entrega para su goce, disfrute y explotación, hasta el término del contrato.

Como se puede notar, este trabajo de ascenso presentado por Belisario, es un antecedente importante dentro del objeto de estudio de esta investigación, ya que nuestra temática es la innavegabilidad en los contratos de utilización de buques y, aunque existen puntos de vista encontrados con respecto al mismo, el contrato de arrendamiento a casco desnudo se encuentra registrado como de utilización por diversos autores.

CAPÍTULO V

MARCO ANALÍTICO

De acuerdo con la legislación marítima venezolana, una de las obligaciones esenciales del armador, fletador o arrendador, dependiendo del tipo de contrato del cual se trate, ya sea de fletamento o de arrendamiento, es entregar el buque designado al arrendatario o fletante, en la fecha y lugar convenidos en estado de navegabilidad, apto para el servicio y con la documentación necesaria. Esto indica que el armador, fletador o arrendador está obligado por la ley marítima y las distintas leyes, convenios y acuerdos nacionales e internacionales a proveer la condición de navegabilidad del buque. La no observancia de esta condición, lo convierte en responsable del quebrantamiento de las obligaciones impuestas en el contrato y de ella se deriva las sanciones legales a que hubiere lugar.

Sin embargo, se especifica tanto en la Ley de Marina y Actividades Conexas, así como en los acuerdos de la Haya/Visby de 1924 y las distintas leyes que regulan la actividad marítima, tanto en el nivel nacional como en el internacional, que si el armador o el arrendatario logran probar que la condición de innavegabilidad se debe a un vicio oculto, el cual no pudo detectarse utilizando las diligencias correspondientes a tal fin.

Para que el armador o arrendador del buque pueda exceptuarse de responsabilidad, se requiere que el vicio no se pueda apreciar de forma inmediata. Por ello, la legislación británica y La Haya tienen diferencias en cuanto a la innavegabilidad se refiere.

Para la legislación estadounidense, la declaración del tipo de innavegabilidad va a depender del momento del viaje en que se produzca. Si es al inicio del viaje, es suficiente con que sea menor; pero si es durante el viaje, tendrá que ser objeto del frustré del objeto para el cual fue fletado.

Con respecto de los seguros, estos establecen entre sus cláusulas que, para lo referente al transporte marítimo, en ningún caso el seguro cubre daños:

- Por innavegabilidad del barco o embarcación, cuando el asegurado o sus empleados hayan tenido conocimiento previo de tal innavegabilidad al cargarse en el barco o embarcación los bienes asegurados;
- Que el buque, embarcación, medio de transporte o furgón sea inapropiado para el transporte seguro de los bienes asegurados, cuando el asegurado o sus empleados hayan tenido conocimiento previo de tal impropiedad al cargarse en el barco o embarcación los bienes asegurados.

La aseguradora renuncia al derecho de impugnar cualquier incumplimiento de las garantías implícitas de navegabilidad del buque y de reunir ésta los requisitos para transportar el bien asegurado, a menos que el asegurado o sus empleados haya tenido conocimiento previo de tal innavegabilidad o impropiedad del buque para efectuar dicha transportación.

El seguro marítimo de mercancías sólo cubrirá pérdidas, daños o gastos cuando las mercancías, objeto del seguro, viajen a bordo de embarcaciones que cuenten con los Certificados de Seguridad (*SMC Safety Management Certificate*) o cuyos propietarios u operadores cuenten con el Documento de Cumplimiento de Seguridad DOC (*Document of Compliance*), expedido por la autoridad marítima correspondiente.

Al momento de embarcar la mercancía, objeto del seguro a bordo de la embarcación, el porteador o embarcador debería conocer:

- Que dicha embarcación sí contaba con el Certificado de Seguridad SMC vigente de acuerdo con lo establecido en el código ISM.

- Que los propietarios u operadores si contaban con el Documento de Cumplimiento de Seguridad DOC vigente, de acuerdo con lo establecido en el código ISM Como lo requiere en ambos casos la Convención para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) de 1974 y sus enmiendas.

Este Seguro cubrirá las pérdidas o daños de mercancías que viajen a bordo de embarcaciones las cuales no cuenten con dichos documentos de seguridad (SMC o DOC), cuando el asegurado las hubiera comprado o se hubiese comprometido a comprarlas en buena fe, al amparo de un contrato obligatorio, sin conocer estas nuevas obligaciones. En este caso, el Asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

Esta cláusula será aplicable a embarques a bordo de transbordadores de pasajeros, *Roll-on Roll-off* de acuerdo a lo siguiente: Aplicable a partir del 1° de Julio de 1998, a embarques a bordo de:

1. Embarcaciones de pasajeros que transporten más de 12 pasajeros;

2. Buques tanque que transporten productos petrolíferos, petróleo crudo, productos químicos, así como gaseros, graneleros y embarcaciones de carga de alta velocidad de 500 toneladas brutas de registro o más; Aplicable a partir del 1° de julio de 2002 a embarques a bordo de: Toda clase de embarcaciones de carga, así como artefactos navales móviles de perforación a lo largo de la costa, de 500 toneladas brutas de registro o más.

Se evidencia una creciente tendencia a la criminalización de conductas vinculadas contra la preservación del medio marino, frente a la contaminación por descargas ilegales procedentes de los buques, con especial acentuación a raíz del accidente del buque *Prestige*. En estos casos

se debe acudir a los procedimientos penales, a fin de conseguir allí una declaración de responsabilidad civil del capitán, derivada del delito y subsidiariamente del naviero, con el fin de aumentar la posibilidad de recibir una indemnización por los daños efectivamente probados. Tras el análisis y examen crítico del sistema internacional de responsabilidad por daños, debidos a la contaminación por hidrocarburos, poco disuasorio, caracterizado por ser objetivo (es al propietario del buque a quien se le imputa tal responsabilidad) y cuantitativamente limitado, se cree conveniente que se tome las medidas preventivas necesarias para evitar la contaminación.

En este sentido, se debe asumir medidas coercitivas, tales como: la negación expresa al naviero de su derecho a limitar la responsabilidad civil por los daños ocasionados por terceros, encajándola en las previsiones sobre el dolo eventual, recogidas en el Convenio internacional de Londres, sobre responsabilidad civil de los propietarios de buques tanque, por daños derivados de la contaminación marina, por vertido de hidrocarburos (*CLC, "Civil Liability Convention"*), complementado por el *FUND*, y en el Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos de 1976 (*LLMC, "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims"*).

Todo lo anterior, sirve para determinar la innavegabilidad en los contratos de buques, ya que con toda la legislación vigente que regula la actividad marítima, se puede señalar que hay avances en relación con la materia de seguridad marítima; Pues ya no sólo es criterio para otorgar la navegabilidad del buque el que sea una construcción sólida, estable, fuerte o la estanqueidad (en la jurisprudencia inglesa se denomina *seaworthiness*), sino que además el criterio de navegabilidad también abarca el hecho de que los espacios sean idóneos para la carga que debe transportar el buque (*cargo worthiness*), así como de su armamento, equipamiento y

aprovisionamiento para la realización de la travesía de manera óptima. También abarca esta condición, la gestión profesional y eficiente de todo el personal que se relacione con el buque y las actividades relacionadas con éste.

Con respecto del personal a bordo, este debe poseer tanto la formación, como la titulación, cursos de especialización y experiencia necesarias para acometer la actividad en la cual se debe desempeñar.

Asimismo, la obligación de navegabilidad implica el tener los certificados reglamentarios referentes a la seguridad marítima, así como de prevención de la contaminación marina.

Por tanto, se puede resumir lo anterior indicando que la obligación de navegabilidad prevé la seguridad tanto de las personas como del buque, la carga, la travesía o navegación y el medio ambiente marino.

Todo lo anteriormente señalado, especifica los elementos que se toman en cuenta en la obligación de la navegabilidad y que, por antonomasia, cuando el buque no cumple con una o algunas de las obligaciones indicadas, este posee la condición de innavegabilidad y todas ellas son cláusulas que se encuentran en los contratos como causales para la derogación de los mismos.

Conclusiones

El tema de la seguridad marítima es complejo y amplio, ya que cada vez más el concierto de naciones persigue la consecución de controles y normativas que garanticen, lo máximo posible, la condición de navegabilidad de los transportes marítimos. Es por esto que se ha colocado cada vez más controles y condiciones para otorgar esta condición a los buques.

Es a través del tiempo y luego de muchos aciertos y desaciertos que se ha establecido una serie de condiciones, y obligaciones tanto para los armadores de buques como para los elementos que forman los sujetos jurídicos de los contratos de utilización de buques.

En este orden de ideas, se puede indicar que dentro de los contratos se especifica que toda mercancía, objeto o sujeto de ser asegurado, será contemplada dentro de las distintas pólizas de seguro. Pero para que esto se pueda cumplir, los inspectores navales poseen un papel fundamental; ya que, antes de que se inicie el contrato de fletamento o arrendamiento, es primordial que se realice las inspecciones necesarias por inspectores y peritos, que puedan certificar las condiciones de navegabilidad, al menos físicas, documentales y legales del buque.

Dentro de estas inspecciones, se encuentran las condiciones del casco, las maquinarias, las calderas, los refrigerados y los compartimentos para la carga. Todo esto para determinar que, al inicio del contrato, el buque se encontraba en estado de navegabilidad.

Si en algún momento de la travesía el contrato no se puede llevar a término por una causa sobrevenida, entonces los seguros cubrirán los

montos asegurados, siempre y cuando no se pueda determinar que el factor el cual ocasionó la innavegabilidad fue un vicio oculto que era del conocimiento del armador, del personal a cargo de éste, del inspector o personal de puerto, del capitán o del fletante.

En este sentido, se puede señalar que pueden existir varios tipos de innavegabilidad; la física, cuando se refiere al casco, a las maquinarias, la caldera, los elementos de navegación, los espacios apropiados para el transporte de la carga, entre otros. Documental, cuando el buque no cumple con toda la documentación legal exigida para que se le otorgue el zarpe. Entre estas documentaciones, se encuentran todos los registros y certificados que indiquen que el buque cumple con toda la normativa y los convenios; entre éstos están el MARPOL y el SOLAS para la seguridad de la vida en el mar.

Todas las legislaciones tienen como finalidad evitar la pérdida de vida y de mercancías en el mar y cuando se demuestra que la causa que ocasionó un naufragio o el embarrancamiento, hundimiento, pérdida de mercancía o contaminación ambiental pudo haberse evitado con las debidas diligencias y no se evitó, entonces los armadores o fletadores, capitanes y toda aquella persona que posee la figura de responsable del buque debe responder ante las respectivas leyes y pierden el derecho a las reclamaciones ante los seguros de riesgos.

En relación con lo anterior, se puede señalar que era muy grande la responsabilidad que se le daba al armador del buque y muchas veces no tenía la capacidad para responder ante los daños ocasionados; lo que hizo que surgieran los clubes P & I, que, en lo posible, cubren los riesgos que los contratos de seguros convencionales no cubren, pero también tienen sus exclusiones.

Esto para evitar el dolo y las acciones malsanas o fraudulentas de algunos de los miembros de la sociedad mutual que conforman los seguros de protección e indemnización.

Recomendaciones

Es necesario siempre tomar todas las medidas de prevención para evitar accidentes que ocasionen pérdidas tanto materiales como de vidas humanas y del ecosistema marino; por ello se hace perentoria la aplicación de toda la legislación y los controles que permitan el uso de este tipo de transporte, de manera óptima y sin riesgos.

Para lo anteriormente señalado, es de obligatorio cumplimiento todas las normas tanto nacionales como internacionales que regulan este tipo de transportes. No obstante, se considera necesaria aún la revisión cuidadosa de estas normas, ya que los abordajes, las averías gruesas y simples y el quebrantamiento de las normas, todavía causan alarma en la comunidad náutica cuando se suscitan accidentes en los que hay pérdida de vidas, bienes materiales o se daña el ecosistema marino con el derrame de petróleo y otras sustancias químicas, tóxicas para la vida marina.

La autoridad acuática tiene una gran responsabilidad en vigilar que el transporte marítimo se lleve a cabo en perfecto cumplimiento de las normas de seguridad.

Por lo anteriormente señalado, se Insta a la autoridad acuática para que incremente los controles e inspecciones de los buques, para que los armadores cumplan con cada una de las leyes y convenios obligatorios, y se expidan los certificados y documentos que apliquen, de acuerdo con el tipo o clasificación de buque, cuya correcta tenencia le otorgará, en principio, la presunción *iuris tantum* de navegabilidad reglamentaria del buque. El cumplimiento de esta navegabilidad original es concurrente con la obligación solidaria expresa de capitanes, armadores y navieros de mantenimiento

permanente del estado del buque en condiciones de navegabilidad, de acuerdo a los niveles de responsabilidad.

Así mismo, la autoridad acuática debe asegurarse de que los buques extranjeros que estén en aguas sujetas a la soberanía y jurisdicción venezolana, los cuales hagan escala en los puertos venezolanos, lleven a bordo certificados válidos; todos estos elementos permiten garantizar una labor efectiva en cuanto a la seguridad, lo cual va sujeto a la verificación de la navegabilidad del buque.

Igualmente, el Estado venezolano debe seleccionar a los inspectores navales que cumplan con las exigencias internacionales, y contar con la cantidad suficiente de ellos, para garantizar un efectivo control en las inspecciones periódicas de los buques en el país, para, de esta manera, evitar o minimizar los riesgos de la seguridad humana, el equilibrio ecológico y la seguridad del transporte marítimo en general.

Referencias bibliográficas

- Aceituno, J. (1997). *El seguro de transporte*. Chile: Salesianos.
- Álvarez, T. (2007). *Derecho marítimo*. Caracas: SENPRESS. 2ª ed. Tomo I.
- _____ (2007). *Derecho marítimo*. Caracas: SENPRESS. 2ª ed. Tomo II.
- Arranz, A. (s/f). "El seguro de protección e indemnización". En *Manual de derecho marítimo*. España, Galicia: Garraio LTA Herrilan Saila.
- Ballestrini, M. (2006). *Como se elabora el proyecto de investigación*. Caracas: Consultores Asociados.
- Cady, R., (1980). *Marine survey practice compendium*. Alabama: R. A. Cady.
- Carver – Colinvau, R., (1984). *Carver's carriage by sea*. Londres: Stevens - & Sons. 13 ed.
- Gabaldón, J.L. y Ruiz, J.M. (2010). *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Madrid: Espasa.
- Holzhaker, C., (2004). *Incorporación de la cláusula de absorción de avería gruesa en las pólizas de casco y maquinaria*. Caracas: Universidad Central de Venezuela. Tesis no publicada.
- IME. (s/f). *Normativa Institute Cargo Clause*. Madrid: Universidad Pontificia ICADE
- Jiménez, F. (2015). *Las obligaciones del porteador en el contrato de transporte marítimo de mercancías*. Colombia: Universidad De La Sabana. Trabajo de Grado.
- López, L. (2005). *El contrato de construcción y reparación de buques en el derecho venezolano*. Caracas: Universidad Central de Venezuela. Tesis no publicada para obtener el grado de Especialista en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior.

MARPOL (2002). *Articles, protocols, annexes, unified interpretations of the international Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto*. Londres: IMO.

Organización Marítima Internacional. (2001), SOLAS. Londres: Organización Marítima Internacional.

_____. (2011). *Informe del Comité de Seguridad Marítima. Sesión 89, anexo 24 denominado proyecto de resolución de la asamblea sobre los procedimientos para la supervisión por el Estado Rector del Puerto*. Inglaterra: IMO.

Plümacher, F., (2004). *Régimen jurídico de los riesgos de la navegación y comercio marítimos*. Trabajo Especial de Grado. Zulia: Universidad Rafael Urdaneta.

Ramírez, J. (1965). *Diccionario Jurídico*. Sexta Edición. Editorial Claridad. Buenos Aires. Argentina.

Real Academia Española. (2001) *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésima segunda edición. España – Madrid: Espasa Calpe.

República de Venezuela. (1982). *Código Civil*. Gaceta Oficial de la República de Venezuela. Caracas, lunes 26 de julio de 1982 Número 2.990 Extraordinario. Caracas: Imprenta Nacional.

República Bolivariana de Venezuela. *Ley de Comercio Marítimo*. Gaceta Oficial N ° 38.351 de fecha 5 de enero de 2006.

_____. *Ley de Marina y Actividades Conexas*. Gaceta oficial nro. 37570 de fecha 14 de noviembre de 2002.

Ruiz, J.; Arranz, A. y Zabaleta, S. (s/f). *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*. España, Galicia: Garraio LTA Herrilan Saila.

Sáenz, J., (1992). *La innavegabilidad del buque en Transporte Marítimo*. Caracas: Cívitas.

Santiago, S. (s/f). Comentario de las cláusulas del ICC para el seguro marítimo de mercancías. En *Manual de derecho del seguro marítimo*. España, Galicia: Garraio LTA Herrilan Saila

Universidad Pedagógica Experimental Libertador, (2006). *Manual de normas y procedimiento para la presentación de trabajos de grado y tesis doctoral*. Caracas: UPEL.

Zabaleta, J. y González, M. (s/f). *Manual de derecho del transporte marítimo*. Madrid: Asociación Española de Derecho Marítimo.

Fuentes hemerográficas:

Barroilhet, C. (2003). “Algunas reflexiones en torno a la navegabilidad en el derecho marítimo chileno”. En *Revista de Derecho*. Chile – Valparaíso: Pontificia Universidad Católica. Pp. 59 – 103.

Diario Crónica El Mundo. *Desastre ecológico/ lo que ocultan los puertos españoles*. Domingo 24 de noviembre de 2012. Número 371.

Fuentes electrónicas:

Belisario, O., (2013). *Tratamiento legal con respecto a polizones*. Archivo pdf.

Franco, O. (s/f). *Tratamiento legal con respecto a los polizones*. En formato de presentación de PDF.

González, F., (2004). Adaptación de la ponencia presentada en la Cámara de Autoridades Locales del Consejo de Europa sobre *The Role of Baltic Local Authorities in Responding to Major Oil Spills* (Helsinki, 9-11 Febrero 2004) y en La Comisión Temporal Europea para la Mejora de la Seguridad Marítima del Parlamento Europeo MARE (Bruselas, 18 de febrero de 2004).<http://www.udc.es/iuem>, Doc. 2, 2004.[Consultado el 15 de marzo de 2016]

Institute Cargo Clause. 1/1/09. Material en PDF.

Jiménez, F. (2015). "Las obligaciones del porteador en el contrato de transporte marítimo de mercancías". En *Revista Chilena de Derecho*. vol.42 no.2 Santiago ago. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34372015000200006> [Consultada el 18 de marzo de 2016]

Navas, M. (2012). *La navegabilidad del buque en el derecho marítimo internacional*. Archivo pdf.

Navas, M. (s/f). *Navegabilidad del buque e innavegabilidad*. [Documento en línea disponible en: <http://www.gmm-abogados.com/navegabilidad-del-buque-innavegabilidad>] (Consultado el 20 de mayo del 2016).

_____ (s/f) *La navegabilidad del buque en el derecho marítimo internacional*. Archivo PDF.

Reglas de la Haya (1924). *Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque*, suscrito en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Bruselas. (Documento en PDF)

Rudnics, E. (2017). ¿Qué es la Ley Jones. En leymaritima.com. Disponible en <https://www.leymaritima.com/que-es-la-ley-jones>. (Consultado el 10 de febrero de 2017)

Skuld list of *Statutes and rules correspondents*.((2002).Skuld information. Material en PDF

Witker, J. *Los contratos de utilización de buque en el derecho marítimo mexicano*. Pp. 163 – 173. Biblioteca virtual UNAM. www.juridicas.unam.mx [Consultado el 12 de mayo de 2016]