

**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA.
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS.
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO.
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO
EXTERIOR.**



ESTUDIO PRÁCTICO SOBRE EL ABORDAJE EN VENEZUELA

ALUMNO: Abg. José T. Lira M., V-16.368.245.

TUTOR: Prof. José Lombardo.

Trabajo Especial de Grado.

Caracas, 7 de Noviembre de 2011.

JUSTIFICACIÓN

Contando en nuestro país con una zona costera de 3.726 Kilómetros aproximadamente extendiéndose a lo largo del Mar Caribe y del Océano Atlántico, en donde transitan numerosas embarcaciones de recreo y comerciales de gran calado, importando y exportando cantidad de materias primas y bienes terminados. Habitualmente, producto de la navegación constante en esa zona, se producen contactos violentos entre buques. Este choque violento es llamado en la legislación marítima internacional y en la nuestra en particular, como Abordajes, y es considerado un riesgo de la navegación ordinario. Poco se conoce en profundidad del Abordaje, salvo por aquellas personas involucradas en el negocio marítimo y especialistas en la materia; por lo que con esta investigación se busca el estudio en forma clara y sencilla del Abordaje en Venezuela, a fin de dar a conocer al público en general las características de esta institución marítima mundial, para lo cual se tiene previsto utilizar esencialmente fuentes bibliográficas y electrónicas.

OBJETIVO GENERAL:

Estudiar en forma práctica el Abordaje en Venezuela, a fin de dar a conocer de forma clara al público en general las particularidades de esta institución marítima mundial.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Estudiar el concepto jurídico dado en Venezuela al Abordaje.

- Analizar los tratados y convenios internacionales que regulan la materia, vigentes en nuestro país.

- Establecer las Diferencias y Semejanzas entre la Ley de Comercio Marítimo Vigente en Venezuela y el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Abordajes de 1910.

- Revisar la Jurisprudencia Venezolana relativa al Abordaje.

UBICACIÓN ESPACIAL Y TEMPORAL DE LA INVESTIGACIÓN

El estudio a realizar se efectuará en el espacio geográfico correspondiente a la República Bolivariana de Venezuela, específicamente en su zona costera desde la entrada en vigencia de la Ley de Comercio Marítimo, es decir, desde el 5 de enero de 2006 hasta la actualidad.

TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación a llevar a cabo es básicamente documental bibliográfica, documental electrónica y empírica.

ÍNDICE

Resumen.....	Pág 1.
Introducción.....	Pág 2-3.
Capítulo I. Concepto.....	Pág 4.
Abordaje-Collision.....	Pág 4.
Allision.....	Pág 5-6.
Capítulo II. Convenios Internacionales.....	Pág 7.
Convenio Int. para Prevenir Abordajes en el Mar.....	Pág 7-12.
Convenio Int. Abordajes 1910.....	Pág 13.
Convenio Int. Abordaje Competencia Civil.....	Pág 14-15.
Convenio Int. Abordaje Competencia Penal.....	Pág 16-17.
Capítulo III. Análisis LCM – Abordaje 1910.....	Pág 18.
En cuanto a la definición.....	Pág 18.
En cuanto a la clasificación.....	Pág 19-21.
Daños a los bienes.....	Pág 21-22.
Daños a personas.....	Pág 23-24.
Abordaje entre Buques del mismo Armador.....	Pág 24.
Capítulo IV. Jurisprudencia Venezolana.....	Pág 25.
Caso Maersk Holyhead contra Pequot.....	Pág 25-26.
Caso Carisbrooke Shipping contra Revensa.....	Pag 27-28.
Caso Cachamay contra Radamar.....	Pág 28-29.
Conclusión.....	Pág 30.
Bibliografía.....	Pág 31.
Solicitud de Jurado.....	Pág 32.

Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudio de Postgrado
Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior

Estudio Práctico sobre el Abordaje en Venezuela

Autor: Abg. José Tomás Lira

Tutor: Prof. José Lombardo

Fecha: Noviembre 2011

RESUMEN

El propósito de este trabajo es dar a conocer al público en general de forma clara y sencilla las características más resaltantes del contacto violento entre buques conocido en el nuestro país como Abordaje. Para ello se establecieron los siguientes objetivos específicos: a) Estudiar el concepto jurídico dado en Venezuela al Abordaje; b) Analizar los Tratados y Convenios Internacionales que regulan la materia, vigentes en nuestro país; c) Establecer las Diferencias y Semejanzas entre la Ley de Comercio Marítimo Vigente en Venezuela y el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Abordajes de 1910 y d) Revisar la Jurisprudencia Venezolana relativa al Abordaje. La Metodología utilizada fue documental bibliográfica, electrónica y empírica, basada en el desarrollo de conceptos doctrinarios, citas de disposiciones legales nacionales e internacionales y artículos relacionados obtenidos de las páginas web. Así tenemos que luego de la revisión del presente trabajo el lector podrá obtener toda una visión general de esta institución marítima mundial, paseándose desde el estudio del concepto hasta las decisiones de nuestros Tribunales Especializados en la materia. Esperando que sea de provecho para todo aquel interesado en la navegación, los buques y el comercio internacional.

INTRODUCCIÓN

Si nos situamos en la historia de la navegación marítima, encontraríamos que, en un primer momento, en esta actividad se utilizaba el movimiento acompasado de los brazos de los marineros para mover los remos y así imprimirle velocidad a sus rudimentarias embarcaciones de madera. Posteriormente aparecieron en el escenario marítimo los buques a vela, también de madera, que se desplazaban en el mar utilizando convenientemente la fuerza eólica. En esta etapa de la navegación, las embarcaciones eran escasas y era poca la velocidad con que se movían los buques de esos tiempos por lo que las colisiones entre naves eran pocas frecuentes en los parajes marítimos y de haberlas, los daños y perjuicios no eran tan desastrosos teniendo en cuenta el material de construcción y la poca velocidad que desarrollaban. De tal manera que las vidas de las dotaciones, de los pasajeros y de los diversos intereses envueltos en la aventura marítima, no estaban expuestas habitualmente a los choques o impactos violentos entre embarcaciones.

El panorama comienza a complicarse con el vertiginoso progreso de la navegación. El paso de la navegación a vela a la de vapor, de la de vapor a la de propulsión mecánica y la de ésta a la de energía nuclear; la constante construcción de buques de grandes dimensiones y de grandes velocidades, la presencia de grandes empresas navieras que explotan innumerables rutas marítimas, así como la aglomeración de los buques en las áreas comerciales de los puertos y en los muelles y la dificultad de las maniobras de atraque y desatraque en esas áreas, hizo que las colisiones entre embarcaciones se intensificaran y que se multiplicaran los riesgos a que están sometidos los intereses del comercio marítimo.

Para paliar estas terribles consecuencias que producen los accidentes de abordaje, se han venido realizando numerosos congresos y conferencias internacionales donde se han aprobado rigurosas reglas que deben seguir

los capitanes de buques para evitar estas situaciones. No obstante esas previsiones y la invención de algunos aparatos, como el radar, que permite a través de ondas electromagnéticas localizar objetos, todavía en la actualidad, se siguen suscitando esas desastrosas colisiones cuyas consecuencias dañosas aparecen reflejadas fríamente en las estadísticas marítimas y reseñadas en los diferentes medios de comunicación social.

La opinión pública siempre está pendiente de estos infortunados accidentes, los cuales a menudo se transforman en grandes historias, algunos llenos de dramas y misterios, actos de heroísmo y cobardía, esfuerzos sobrehumanos e ineptitudes asombrosas y más recientemente del peligro de una catastrófica polución.¹

Es por todo lo anterior, que a continuación en el presente Trabajo Especial de Grado, buscamos realizar un estudio detallado del Abordaje en Venezuela, desde el punto de vista jurídico, centrados en aspectos como: a) El Concepto dado en nuestro país a esta Institución Marítima Mundial, b) Los Convenios Internacionales que regulan la materia, c) El Análisis Comparativo entre nuestra Ley de Comercio Marítimo y el Convenio Marco que regula Internacionalmente al Abordaje de 1910, para finalizar con la revisión Jurisprudencial Venezolana relativa los Abordajes; todo con la finalidad de realizar un aporte más a la comprensión de este Riesgo Marítimo que tanto daño causa al medio ambiente.

¹ BELISARIO CAPELLA, Freddy. Riesgos de la Navegación. Pág 60-61.

CAPÍTULO I. Concepto:

En derecho marítimo, los términos abordaje y colisión son sinónimos. Aún cuando en algún momento se intento diferenciar doctrinariamente ambos conceptos, la Convención de 1910 eliminó cualquier duda al denominar esta figura, en los dos idiomas oficiales de la Convención: “Abordage”, la versión francesa, y “Collisión”, la inglesa. En lo sucesivo, se utilizará el término abordaje por cuanto así lo denomina nuestra legislación.²

Etimológicamente, la palabra abordaje indica que se trata del encuentro entre dos embarcaciones cuyas bordas se chocan; es el choque material de dos buques.

Añade Ripert que el primer carácter es el encuentro de dos embarcaciones flotantes. Si una embarcación flotante aborda un muelle o una escollera, es un caso de responsabilidad civil, por no abordaje marítimo.³

Gilmore & Black⁴, sostienen que el abordaje constituye la institución del derecho marítimo en donde es más frecuente la ocurrencia de litigios; y que probablemente la primera reacción de un abogado sin experiencia marítima sea la del asombro ante este hecho; en efecto, el océano es lo suficientemente grande, lo cual permite suponer que un abordaje constituya un hecho excepcional. Sin embargo, la navegación nocturna, y en toda clase de condiciones meteorológicas, aunadas a la imponente inercia y la limitada capacidad de frenado de un buque, determinan la necesidad de una constancia vigilancia y la toma de decisiones rápidas y precisas a fin de evitar que se produzca un abordaje que, por lo demás, es generalmente resultante de error humano.

En nuestra Ley de Comercio Marítimo, Art. 320:

² **ALVAREZ LEDO**, Tulio. Derecho Marítimo. Tomo II, pág 685.

³ **RIPERT**, Georges. Compendio de Derecho Marítimo, pág 310.

⁴ **GILMORE**, Grant & **BLACK**, Charles L. The Law of Admiralty. Pág 48.

“Se entiende por Abordaje, el contacto material violento entre dos o más buques que naveguen o sean susceptibles de navegar en los espacios acuáticos.”

I.a) Allisión (Abordaje Impropio)

Señala John A. Tylawsky ⁵, en su artículo publicado en la página web www.marinesafetycenter.com, en relación con este punto que *“Allision es un violento choque con un objeto fijo, en contraste con el choque violento entre buques (Collision)”*... Un buen ejemplo de éste choque violento con objetos fijos es *“el producido por un remolcador o una barcaza que pasando por debajo de un puente choca contra sus defensas”*.... Luego de este concepto tenemos que la definición misma de abordaje implica contacto violento entre **dos o más buques**; en consecuencia, tanto en Venezuela como en los Estados signatarios de la Convención, no puede ser establecido legalmente como abordaje el contacto violento entre un buque y un objeto fijo, por ejemplo, un muelle.

La Convención relativa al Abordaje suscrita en Bruselas en 1910, nada refiere en al respecto de esta figura de Allisión; en cambio nuestra legislación marítima en la Ley de Comercio Marítimo, se establece lo siguiente:

*“ **Artículo 334.** En los casos de colisión de uno o más buques a un objeto u objetos fijos, en el agua o en el puerto, el propietario o el responsable del bien afectado estimará el perjuicio y lo hará saber al causante de los daños, debiendo este último constituir fianza suficiente a satisfacción del primero, a los fines de indemnizarle, procurando su solución extrajudicial mediante acuerdo que garantice la reparación del daño dentro del plazo que las partes estimen conveniente. ”*

*“**Artículo 335.** Cuando se trate de daños a muelles u otros elementos de la infraestructura portuaria e instalaciones fijas causados por un buque o por una aeronave, el Administrador Portuario exigirá a su propietario o armador, o en*

⁵ TYLAWSKY, John. Consulting Marine Engineer and Board Certified Forensic Engineer.

representación de éstos, al Capitán o al agente naviero, una garantía para responder de los gastos de reparación. La garantía de mantendrá mientras no se abonen los gastos o se establezca la inexistencia de responsabilidad; se exigirá bajo apercibimiento la detención del buque o de la aeronave, y no permitir el despacho de ningún otro buque o aeronave perteneciente al responsable, o explotado por él, en caso de haber salido de la jurisdicción nacional. En caso de convoyes, la referida obligación recae sobre el propietario o armador del buque que directamente causó el daño....”

La redacción de las normas transcritas es suficientemente clara; la única observación que cabe formular se refiere al régimen de responsabilidad;⁶ en efecto: el encabezamiento del artículo 334 parece establecer una presunción de culpa por parte del armador, y se refuerza esta presunción con la exigencia de una garantía; se debe establecer entonces la naturaleza de esta presunción; en mi concepto, obviamente es una presunción iuris tantum por cuanto, como apuntan Chorley & Giles “...no obstante aun debe distinguirse dentro de los abordajes entre buques y los abordajes de buques con otros objetos, pues la nueva ley (Law Reform Act, Contributory Negligence), está expresamente limitada a los casos que no corresponden al Almirantazgo...en el caso últimamente mencionado un punto requiere cierta consideración. En principio el deber de un propietario de un muelle o dique estará determinado por una ley que impondrá a estas autoridades ciertas obligaciones de carácter absoluto, lo que quiere decir que tal autoridad será responsable si deja de observar tales deberes; aun si tal falta no fue debida a una ausencia del cuidado razonable por su parte...”⁷

⁶ ALVAREZ Ledo, Tulio. Derecho Marítimo. Tomo II. Pag 698-699.

⁷ CHORLEY, Lord & GILES, O.C. Derecho Marítimo. Pág 361.

CAPÍTULO II. Convenios Internacionales:

II.a. Convenio Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar:

En el anexo 2° de la Convención sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (S.O.L.A.S.) 1929, se incluye (por primera vez con carácter internacional) el Reglamento Internacional para Prevenir Colisiones en el Mar, el cual fue parcialmente reformado en las conferencias de 1948 y 1960.

Finalmente, en 1972, adquirió rango de convención internacional independiente. Esta Convención de 1972 entró en vigencia en 1977, y con las enmiendas introducidas en la Asamblea de la Organización Marítima Internacional mediante Resolución N° A.464 (XII) del 19 de noviembre de 1981, que entraron en vigencia el 1° de junio de 1983, han sido adoptadas por Venezuela mediante Ley Aprobatoria publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria N° 2.979 del 6 de julio de 1982.

De conformidad con la Regla 1 del Convenio:

- a) El presente Reglamento se aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.
- b) Ninguna disposición del presente Reglamento, impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por la autoridad competente para las radas, puertos, ríos, lagos o aguas interiores que tengan comunicación con alta mar y sean navegables por los buques de navegación marítima.

- c) Ninguna disposición del presente Reglamento impedirá la aplicación de reglas especiales establecidas por el Gobierno de cualquier Estado en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales para buques de guerra y buques navegando en convoy o en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas o marcas adicionales para buques destinados a la pesca en flotilla...”

Es de considerar otros aspectos interesantes contenidos en el presente Reglamento tales como:

Regla 2. Responsabilidad

- a) Ninguna disposición del presente Reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al Capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento o de negligencias en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.
- b) En la interpretación y cumplimiento del presente Reglamento se tomarán en consideración todos aquellos peligros de navegación y riesgos de abordaje y todas las circunstancias especiales incluidas las limitaciones de los buques interesados, que pudieran hacer necesario apartarse de este Reglamento, para evitar un peligro inmediato.

Regla 7. Riesgo de abordaje:

- a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento,

para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.

b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.

c) Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.

d) Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

d.i) se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable.

d.ii) en algunos casos, puede existir riesgo aún cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.

Regla 8. Maniobras para evitar el abordaje:

a) Toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo de conformidad con lo dispuesto en las reglas de la presente parte y, si las circunstancias del caso lo permiten, se efectuará en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.

b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo

suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio de radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.

c) Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente de rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.

d) La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.

e) Si es necesario con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión.

f) Los buques que en virtud de cualquiera de las presentes reglas estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque maniobrarán prontamente, cuando así lo exijan las circunstancias, a fin de dejar espacio suficiente para permitir el tránsito seguro del otro buque.

g) Los buques que estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque no quedarán exentos de dicha obligación cuando se aproximen al otro buque con riesgo de que se produzca un abordaje y, al efectuar las maniobras, respetarán rigurosamente lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.

h) Cuando los dos buques que se aproximen el uno al otro con riesgo de que se produzca un abordaje, el buque cuyo tránsito no deba ser estorbado seguirá estando plenamente obligado a cumplir con lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.

En cuanto a las señales de peligro:

1. Las señales siguientes, utilizadas o exhibidas juntas o por separado, indican peligro y necesidad de ayuda:

a) Un disparo de cañón, u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente.

b) Un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla.

c) Cohetes o granadas que despidan estrellas rojas lanzados uno a uno y a cortos intervalos.

d) Una señal emitida por radiotelegrafía o por cualquier otro sistema de señales consistentes en el grupo [... - - - ...] (SOS) del Código Morse.

e) Una señal emitida por radiotelefonía consistente en la palabra "Mayday".

f) La señal de peligro "NC" del Código Internacional de Señales.

g) Una señal consistente en una bandera cuadra que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo.

h) Llamadas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.).

i) Un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja.

j) Una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja.

k) Movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente.

l) La señal de alarma radiotelegráfica.

m) La señal de alarma radiotelefónica.

n) Señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros.

o) Señales aprobadas transmitidas mediante los sistemas de radio comunicaciones, incluidos los respondedores de radar de las embarcaciones de supervivencia.

2. Está prohibido utilizar o exhibir cualesquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores.

3. Se recuerdan las Secciones correspondientes del Código Internacional de Señales, del Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes y de las siguientes señales:

3.a) Un trozo de lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo, u otro símbolo pertinente (para identificar desde el aire).

3.b) Una marca colorante del agua.

Vale decir, que de igual forma existen convenios en materia de Abordajes de los cuales Venezuela no es Estado Parte, tales como:

**II.b. Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en
Materia de Abordajes**

Firmada en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, entró en vigencia en el ámbito internacional el 1° de marzo de 1913. En el medio marítimo se le conoce como la “ Reina de Convenciones ” por cuanto, nunca ha sido objeto de enmienda alguna y el número de Estados Partes es el mayor entre todas las convenciones de Bruselas.⁸

La Convención es aplicable a todos los interesados cuando todos los buques de que se trate pertenezcan a los Estados de las Partes Contratantes y en los demás casos señalados por las leyes nacionales. Queda sin embargo entendido:

- Que con respecto a los interesados que pertenezcan a un Estado no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrá hacerse depender, por cada uno de los Estados Contratantes, de la condición de reciprocidad.
- Que cuando todos los interesados pertenezcan al mismo Estado que el tribunal que conozca del asunto, será aplicable la ley nacional y no el Convenio (art.12).
- El Convenio no es aplicable a los buques de guerra y a los buques del Estado adscritos, exclusivamente a un servicio público no comercial (art.11).

⁸ ALVAREZ LEDO, Tulio. Derecho Marítimo. Tomo II. Pág. 686.

II.c. Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a Competencia Civil en materia de Abordaje

Firmada el 10 de mayo de 1952, entró en vigencia el 14 de septiembre de 1955. De conformidad con el artículo 8, las disposiciones del Convenio se aplicarán, con respecto a todos los interesados, cuando todos los buques a los que la acción se refiere pertenezcan a los Estados de las Partes contratantes.

Competencia Civil Conforme a la Legislación Venezolana

De conformidad con el artículo 4° del Código de Procedimiento Civil *“La jurisdicción venezolana no queda excluida por la pendencia ante un Juez extranjero de la misma causa o de otra conexa con ella, salvo en los casos previstos en el artículo 2°”*. El artículo 2° eiusdem permite, por argumento a contrario, la derogatoria convencional de la jurisdicción en los casos que no se refieran a bienes inmuebles situados en el territorio de la República o sobre otras materias que interesen el orden público o las buenas costumbres. Por su parte el artículo 11 de la Ley de Comercio Marítimo establece que *“en los casos en que se admita, la jurisdicción que corresponda a los tribunales venezolanos podrá ser derogada a favor de tribunales extranjeros, o someter el asunto que se suscite a un procedimiento arbitral, sólo una vez producido el hecho generador de la acción”*.

El artículo de la Ley de Comercio Marítimo establece como norma imperativa la jurisdicción de los tribunales venezolanos cuando uno de los buques intervinientes sea de matrícula nacional, tanto en el caso de abordaje ocurrido en aguas jurisdiccionales como el acaecido en aguas no jurisdiccionales. La redacción del artículo luce impresa por cuanto, en mi

opinión, debió indicarse “ ...ocurridos en aguas jurisdiccionales venezolanas, **y en aguas no sometidas a la jurisdicción de ningún Estado (Alta Mar)**...”; al establecer la aplicabilidad de la legislación venezolana en el caso de abordajes “ ...ocurridos en aguas no jurisdiccionales...”, puede entenderse que la jurisdicción resulta inderogable aun en caso de abordaje ocurrido en aguas sometidas a la jurisdicción de otro Estado; esta interpretación conducirá, por regla general a conflictos de leyes innecesarios.

En concordancia con el artículo 333 eiusdem el mismo artículo establece que, los tribunales venezolanos podrán discrecionalmente declinar su jurisdicción, a solicitud del demandado, a favor de los tribunales de otro país en el cual se hubiere intentado una acción por los mismos hechos y causas, en los siguientes casos:

- a) Cuando uno de los buques sea embargado en puerto venezolano con motivo del abordaje o se otorgue en dicho lugar fianza sustitutiva.
- b) Cuando, después del abordaje uno de los buques haga su primera escala o arribe eventualmente a puerto venezolano.
- c) En el caso que la jurisdicción venezolana corresponda cuando el demandado haya sido citado personalmente en el territorio de la República.

Esta norma acoge el principio del *fórum non conveniens*, por cuanto, por una parte afirma la jurisdicción venezolana pero, al mismo tiempo, otorga al Juez la potestad discrecional de declarar, a solicitud del demandado, la declinatoria de jurisdicción, siempre que, se le otorgasen al demandante iguales garantías para responder de las resultas de dicha acción intentada por ante ese otro Estado y con el fin de tomar su decisión, tome en cuenta los factores de conexión.

II.d. Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a Competencia Penal en materia de Abordajes u otros Accidentes de Navegación.

Firmada en Bruselas el 10 de mayo de 1952, entrada en vigencia el 20 de noviembre de 1955. Conforme al artículo 4, el Convenio no se aplicará a los Abordajes u otros accidentes de navegación ocurridos en los puertos y radas o en aguas interiores. Además las Partes contratantes podrán, al tiempo de la firma, del depósito de ratificaciones o de su adhesión al Convenio, reservarse el derecho a perseguir las infracciones cometidas dentro de sus propias aguas territoriales.

Competencia Penal en la Legislación Venezolana

Conforme al artículo 286 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, la responsabilidad penal que pudiere derivarse del abordaje u otros accidentes de navegación, sólo puede ser juzgada por autoridades judiciales o administrativas del Estado cuyo pabellón enarbolaba el buque en el momento del accidente. Esta disposición es claramente acorde a la contenida en la Convención, en el Convenio de Ginebra de 1958 y en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982; esta última que constituye el nuevo estatuto internacional de derecho del mar establece, en su artículo 73:

*“... El Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales. **Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía.** Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violación de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no podrán incluir penas privativas de libertad, ni ninguna otra forma de castigo corporal...”*

En el artículo 286 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas con el cual iniciamos este punto de la Competencia Penal, establece en cuanto a su aplicación aparte de los Abordajes a todo accidente de la navegación. En materia ambiental, la Ley Penal del Ambiente, única normativa aplicable antes de la promulgación de la nueva legislación marítima venezolana, incurre en un doble error:

- Por una parte impone sanciones de índole corporal al capitán de buque que haya provocado, por fugas o descargas de hidrocarburos o de otros agentes, contaminación del medio lacustre marino o costero (prisión de uno a tres años); como hemos visto, las sanciones privativas de libertad en estos casos son contrarias al Derecho Internacional Público, tal como lo ha confirmado el recién creado Tribunal Internacional del Derecho del Mar:
- Impone una sanción pecuniaria ridículamente baja (multa de mil a tres mil días de salario mínimo) que en nada compensa el daño ambiental no cubierto por las convenciones internacionales; en contraste, la Ley General de Marinas y Actividades Conexas establece una sanción pecuniaria entre quinientas y diez mil unidades tributarias además de, la obligación del causante del daño de la restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior, y la indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionales; todo ello, sin perjuicio de las disposiciones de los convenios internacionales.

Es de observar que conforme a la nueva legislación marítima no puede haber duda alguna sobre la inaplicabilidad de la Ley Penal del Ambiente a situaciones futuras relacionadas con derrames accidentales producidos desde los buques.

CAPÍTULO III. Análisis Comparativo entre la Ley de Comercio Marítimo y el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Abordaje de 1910.

III.1) En cuanto a la definición:

LEY DE COMERCIO MARÍTIMO	CONVENCIÓN INTERNACIONAL, 1910.
Artículo 320. <i>Se entiende por abordaje, el contacto material violento entre dos o más buques que naveguen o sean susceptibles de navegar en los espacios acuáticos.</i>	Artículo 1. <i>En caso de abordaje, ocurrido entre buques de navegación marítima o entre estos y embarcaciones de navegación interior; las indemnizaciones debidas por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se ajustarán conforme a las disposiciones siguientes, sin que deban tenerse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar.</i>

La definición legal contenida en el artículo 320 de nuestra Ley de Comercio Marítimo se corresponde con la acepción etimológica; en efecto: para calificar un suceso como abordaje es preciso que el **contacto material tenga lugar entre dos o más buques**. Ese contacto material debe ser involuntario, en tal sentido no puede considerarse el contacto material entre dos buques cuando se maniobra para abarloarlos; debe además ser **violento** y ocasionar daños a uno o más de los buques intervinientes. Por su parte, la convención internacional, sin llegar a definir el abordaje, exige igualmente la condición de que éste ocurra “... **entre buques** de navegación marítima o entre éstos y embarcaciones de navegación interior...”.

III.2) En cuanto a la clasificación:

LEY DE COMERCIO MARITIMO	CONVENCIÓN INTERNACIONAL, 1910
<p>Artículo 321. <i>Los daños son soportados por quienes los hayan sufrido cuando el abordaje es debido a caso fortuito o fuerza mayor, o si existe duda sobre las causas del abordaje.</i></p> <p><i>Si el abordaje se debe a culpa de la tripulación de uno de los buques, la reparación de los daños corresponderá al buque cuya tripulación la haya cometido.</i></p> <p>Artículo 322. <i>Si existe culpa común, la responsabilidad de cada uno de los buques será proporcional a la gravedad de las faltas que respectivamente hayan cometido. Si en vista de las circunstancias, no pueden establecerse la proporción de la falta, o si éstas fueren equivalentes, la responsabilidad será distribuida en partes iguales.</i></p> <p><i>Los daños causados, ya sean a los buques, mercancías, equipajes, equipajes de camarote u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo, serán soportados por los buques culpables, en la proporción indicada, sin solidaridad con respecto a terceros.</i></p>	<p>Artículo 2. <i>Si el abordaje es fortuito, si es debido a un caso de fuerza mayor o si existe duda sobre la causa del mismo, soportarán los daños quienes los hayan sufrido.</i></p> <p><i>Esta disposición será aplicable al caso en que los buques, o uno de ellos se encuentren fondeados en el momento del accidente.</i></p> <p>Artículo 3. <i>Si el abordaje se debiere a falta cometida por uno de los buques, la reparación de los daños corresponderá al buque que la haya cometido.</i></p> <p>Artículo 4. <i>Si existe falta común, la responsabilidad de cada uno de los buques serán proporcional a la gravedad de las faltas que, respectivamente, hayan cometido. Esto no obstante, si en vista de las circunstancias no se puede establecer la proporción, si las faltas aparecen como equivalentes, la responsabilidad se compartirá en partes iguales.</i></p> <p><i>Los daños causados, ya sea a los buques, ya a sus cargamentos, ya a los efectos u otros bienes de las dotaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo serán soportados por los buques culpables en la proporción ya dicha, sin solidaridad con respecto a terceros.... omisis</i></p>

Ambos instrumentos coinciden en determinar la existencia de cuatro categorías de abordajes:

III.2.a. Abordaje Fortuito:

Tal como su nombre lo indica se produce sin intención, previsión o culpa de alguna de las partes intervinientes. En los casos de abordaje fortuito, los daños serán soportados, como avería particular, por quienes los hayan sufrido.

III.2.b. Abordaje Dudoso:

En la actualidad, el concepto de abordaje dudoso es inaplicable; en el caso de que no pudiere determinarse la culpa de uno de los capitanes, el abordaje será considerado fortuito.

III.2.c. Abordaje Culposo:

En este caso, la obligación depende de la negligencia, y la cuestión importante es saber qué conducta, ya sea mediante acción u omisión, en el manejo de la navegación de un buque, implica negligencia. Si el abordaje fuere culpable, la totalidad de los daños producidos serán costeados por el principal del Capitán causante del daño; éste es un principio universalmente aceptado y fundamentado en la responsabilidad extracontractual por hecho ilícito.

En Venezuela, la nueva legislación acogió el principio según el cual “ *las responsabilidades establecidas en las disposiciones anteriores (abordaje culposo), subsistirán en el caso que el abordaje se haya ocasionado por culpa imputable a un piloto..*”. No obstante, en caso que se demostrare la culpa del piloto, en aplicación del principio *respondeat superior*, deberá responder el Estado venezolano, ya sea por acción directa de la víctima del daño, ya sea por acción de regreso cuando el armador del buque causante del daño haya pagado la indemnización que, conforme al

artículo 325 de la Ley de Comercio Marítimo, le corresponde; todo en virtud de que en nuestro país el servicio de pilotaje es público y obligatorio en determinados casos.

III.2.d. Abordaje por Concurrencia de Culpa:

El principio de la proporcionalidad de la culpa acogido por la Convención, se convirtió, desde la aparición de ésta, en principio universal que rige la atribución de responsabilidad en los casos de culpa bilateral; el mismo sostiene que cuando dos o más partes han contribuido con su falta a causar daños a la propiedad en ocasión de un abordaje, la responsabilidad por tales daños debe ser distribuido entre las partes, proporcionalmente al grado comparativo de su respectiva falta.

III.3. Daños a los bienes:

Los daños causados, ya sea a los buques, ya a sus cargamentos, ya a los efectos u otros bienes de las dotaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo serán soportados por los buques culpables en proporción ya dicha, sin solidaridad con respecto a terceros.

Cuando ocurre un abordaje, los daños resultantes pueden ser sufridos por los buques mismos o por la carga que ellos transportan; en el primer caso, las reglas de atribución de responsabilidad están claramente determinadas tanto en la legislación venezolana como en la convención internacional. En el caso de daños a la carga la situación es más compleja; como hemos visto, la Ley de Comercio Marítimo, al igual que las Reglas de la Haya y el C.O.G.S.A, consagran la exoneración de responsabilidad del transportador por pérdidas resultantes de *error en la navegación o manejo del buque*. Como consecuencia de la exoneración de responsabilidad, el dueño de la carga no puede reclamar en contra del buque que la transporta por cuanto está legal y contractualmente obligado en virtud de la cláusula Paramount. Sin embargo, el otro u otros buques envueltos en el abordaje no pueden

alegar tal exoneración y, por vía de consecuencia, los propietarios de la carga pueden establecer acción en contra de los buques intervinientes con excepción de aquel en la cual, su carga, es transportada.

En las circunstancias que acabamos de analizar se anula el efecto de la *falta náutica* como causal de exoneración de responsabilidad por cuanto, la acción de los cargadores en cada buque se dirigirá en contra del otro u otros buques intervinientes.

Ante esta situación, los transportadores incluyeron, en los conocimientos de embarque, una cláusula denominada Both to Blame Collisión Clause.

Como puede apreciarse, el efecto de tal cláusula es el de establecer que los intereses de la carga deben resarcir, proporcionalmente, al porteador por las cantidades que éste hubiere pagado como consecuencia de reclamos de carga del otro u otros buques intervinientes en el abordaje; sin embargo, esta cláusula fue declarada nula y sin efecto por la Corte Suprema de los Estados Unidos; y a partir de la decisión “ *Reliable Transfer* ”, la procedencia de la acción de los cargadores frente a los buques intervinientes en un abordaje, con excepción de aquél que transporta su carga, constituye el principio que rige esta materia.

En el caso de daños a bienes se excluye en forma expresa la solidaridad, y en consecuencia, cada buque responde en proporción al grado de responsabilidad que le es atribuida.

III.4. Daño a Personas:

<i>Ley de Comercio Marítimo</i>	<i>Convenio Internacional, 1910</i>
Artículo 323. Los buques culpables responderán solidariamente con respecto a terceros de los daños causados por muerte o lesiones corporales, salvo la acción de regreso que pueda interponer el que haya pagado una suma superior a la que conforme al artículo anterior, debe soportar en definitiva.	...Artículo 4. Los buques culpables responderán solidariamente con respecto a terceros de los daños causados por muerte o heridas, salvo la acción que puede interponer el que haya pagado una parte superior a la que, conforme al primer párrafo de este artículo, debe soportar en definitiva. Corresponde a las legislaciones nacionales determinar, en cuanto se refiere a esa acción, el alcance y los efectos de las disposiciones contractuales o legales que limiten la responsabilidad de los propietarios de buques respecto de las personas que se encuentren a bordo.

Al contrario de lo que ocurre en el caso de daños a bienes dispone la Convención que, cuando se trata de daños a personas, se establece la solidaridad entre todos los buques intervinientes, dejando a salvo el recurso de aquél que pagó una cantidad superior a la que le correspondía. Corresponde a las legislaciones nacionales la determinación de todo lo relativo a la aplicabilidad de la limitación de responsabilidad en estos casos. La legislación venezolana, siguiendo el principio establecido en la Convención, establece la solidaridad *de los buques culpables* con respecto a

terceros, en los casos de abordaje que ocasione muerte o lesiones personales; se establece igualmente la acción de regreso que corresponde a quien, en virtud del carácter solidario de la obligación, haya pagado una suma superior a la que le correspondía en aplicación del principio de la proporcionalidad de la culpa. Todo lo concerniente a limitación de responsabilidad se encuentra regulado en la Ley de Comercio Marítimo.⁹

III. 5. Abordaje entre Buques del Mismo Armador:

Toda la normativa sobre abordaje, tanto la contenida en la Ley de Comercio Marítimo como la aplicable, en su caso, de la Convención, conservan toda su eficacia en caso de abordajes entre buques pertenecientes al mismo armador. El único aspecto diferencial consiste, en lo que se refiere a la responsabilidad extracontractual, en que la responsabilidad del armador con respecto a los buques se extingue por confusión. En este caso, subsiste la responsabilidad del armador con respecto a la mercancía transportada.

⁹ ALVAREZ LEDO, Tulio. Derecho Marítimo. Tomo II. Pág 695-698.

CAPÍTULO IV. JURISPRUDENCIA VENEZOLANA RELATIVA AL ABORDAJE:

IV.1. Caso Maersk Holyhead contra Pequot:

Tribunal: Juzgado Superior Marítimo con Competencia Nacional y Sede en la ciudad de Caracas.

Partes: Cargill International, S.A y O.P.S.A Operadora S.A.

Motivo: Apelación en un solo efecto.

Fecha: 23 de febrero de 2007.

Análisis:

En este caso, se trata de una apelación que realizan ambas partes de la Sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia con Competencia Nacional y Sede en la Ciudad de Caracas de fecha 30 de octubre de 2006, mediante la cual impugnan el correspondiente Informe del Liquidador del Fondo de Limitación Responsabilidad, todo en virtud de **Abordaje** entre los buques Maersk Holyhead y Pequot, hecho suscitado en fecha 6 de noviembre de 2005, a 88 kilómetros del Lago de Maracaibo (Venezuela) en la vía de navegación entre las boyas 53 y 55.¹⁰

¹⁰ www.cargolaw.com/2005/nightmare_maracaibo.html

De igual forma, se puede observar en esta decisión que si bien tiene carácter de interlocutoria revela una serie de conceptos y aclara muchos términos referidos al Abordaje, tales como, el verdadero sentido de la palabra, cito:

“En cuanto al verdadero sentido o significado de la palabra abordaje, se llega al convencimiento de que dicha palabra, en su aspecto jurídico, entraña el concepto de que el abordaje puede acontecer entre dos buques, cualquiera que sea su clase o tamaño, por acercamiento, encuentro o golpe más o menos violento de uno a otro buque, pero siempre sobre la base de hallarse las dos naves separadas, independientes una de otra, con libertad de movimientos, nunca ligadas entre sí y con relación de cierta dependencia de cualquiera de ellas con relación a la otra”....

Asimismo, esta decisión refiere una aclaratoria en relación a los daños y perjuicios derivados de una Colisión o Abordaje, en tal sentido se establece que, cito:

“Como se puede deducir el abordaje se presenta como un acontecimiento lesivo, en el sentido de que, gravitando en una colisión violenta, ocasiona daños y perjuicios.

De los daños y perjuicios que ocasiona el abordaje surge una responsabilidad y esa responsabilidad es de carácter extracontractual, porque esos perjuicios y daños son causados con independencia de cualquier relación jurídica precedente entre las partes, salvo el deber genérico, común a todos los hombres, del alterum non laedere”....¹¹

Por último, en la prenombrada decisión se declara Sin Lugar la apelación para ambas partes y Se Confirma la decisión del Juzgado de Primera Instancia.

¹¹ www.tsj.gov.ve/decisiones

IV.2. CASO CARISBROOKE SHIPPING CONTRA REVENSA:

Tribunal: Juzgado Superior Marítimo con Competencia Nacional y Sede en la ciudad de Caracas.

Partes: Carisbrooke Shipping 6250 BV contra Revensa, Remolques Venezolanos.

Fecha: 30 de marzo de 2011.

Motivo: Indemnización de Daños y Perjuicios (Apelación en un solo afecto)
Sentencia Interlocutoria.

Análisis:

En este caso, se trata de una apelación que realizó la parte actora de la decisión del Juzgado de Primera Instancia Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas, quién negó la medida cautelar de embargo preventivo sobre el remolcador Helios, todo en virtud de **Abordaje** entre éste, perteneciente a Revensa y la M/N Karla C perteneciente a la sociedad mercantil Carisbrooke Shipping 6250 BV. Revela el Informe de la Junta de Investigación de Accidentes Marítimos que la causa del abordaje fue una falla mecánica del remolcador HELIOS, concretamente, “... *se debió al atascamiento del Pistón de la Válvula Reguladora de Aire del control de cambio de marcha de las Máquinas Propulsoras*”.¹²

En cuanto a la decisión, revisadas todas las pruebas y la legislación que regula la materia, el Juzgado Superior declara Con Lugar la Apelación, Revoca la decisión del Juzgado de Primera Instancia y Ordena a éste último

¹² www.tsj.gov.ve/decisiones

que decreta en la forma indicada en la decisión el embargo preventivo del remolcador Helios.

Como hemos podido observar, existen en nuestro país decisiones que dan ciertas luces para el mejor entendimiento de éste Accidente de la Navegación.

IV.3. CASO CACHAMAY CONTRA RADAMAR

Tribunal: Juzgado Superior Marítimo con Competencia Nacional y Sede en la ciudad de Caracas.

Partes: Inversiones Cachamay C.A. contra Marco Angelo Petricca.

Fecha: 13 de octubre de 2009.

Motivo: Daño emergente (apelación en ambos efectos) sentencia definitiva.

Análisis:

En este caso, estamos en presencia de un caso de Abordaje entre dos embarcaciones la Radamar y la Cachamay, en donde según se describe de la narrativa la primera fue desamarrada intencionalmente por un grupo de vecinos ya que la misma se estaba incendiando y producto del viento reinante en la zona ésta colisiono contra la embarcación Cachamay que se encontraba atracada en su respectivo muelle, resultando ésta dañada por el fuego a tal punto que quedo inservible para el objeto para el cual fue construida. En fecha 2 de julio de 2009, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo declaró con lugar la demanda condenando a la demandada al pago de Un Millón Cien Mil Bolívares (Bs.1.100.000,00) por concepto de daño

emergente, mas una indemnización por la pérdida del uso de la embarcación y la indexación. La parte demandada apela la decisión y llega al Tribunal Superior Marítimo, alegando para su defensa entre otros argumentos el hecho de que fueron los vecinos quienes sin autorización procedieron a desamarrar la embarcación exonerando de responsabilidad al propietario de la misma. De igual forma, la demandada alega la inexistencia del Abordaje pues ambas lanchas no tenían tripulación a bordo, ni se le podía exigir licencia de navegación pues no se encontraban navegando y menos aún habían solicitado el zarpe. El Tribunal Superior Marítimo, luego de analizadas las pruebas, la doctrina, jurisprudencia, tratados internacionales y las leyes nacionales que regulan la materia decide CONFIRMAR LA DECISIÓN DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA, desvirtuando todos y cada uno de los argumentos de la demandada.

CONCLUSIÓN

Como hemos podido observar, el Abordaje ha sido, es y será, un Accidente de la Navegación, de profundo e interesante estudio, no en vano la cantidad de autores que a nivel mundial le han dedicado varias páginas en sus libros, tratando de aclarar todas las dudas que surgen en torno al tema.

Vale señalar, que ésta institución marítima, se ha mantenido estable y sin mayores cambios, lo que se evidencia en su norma fundamental que data de 1910.

Sin embargo, los avances futuros, la invención de novedosos sistemas tecnológicos de radares y posicionamiento global, hacen una promesa muy alentadora para la disminución de accidentes y colisiones en el mar, lo cual fue el objetivo principal de esta investigación dar a conocer la información (doctrina, leyes, reglamentos y tratados nacionales e internacionales), relativa al abordaje, con el propósito fundamental de evitar la pérdida de vidas humanas en el mar, los daños materiales y pérdidas económicas derivadas de estos choques violentos.

Esperamos que este Trabajo Especial haya sido del agrado de todos los lectores y miembros del jurado, aportando de una forma clara y sencilla los aspectos más importantes del Abordaje en nuestro país.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Libros de Texto:

- a) ALVAREZ LEDO, Tulio. Derecho Marítimo. Tomo II. Senpress, C.A. Caracas, Venezuela., 2007.
- b) BELISARIO CAPELLA, Freddy. Riesgos de la Navegación. Ediciones Anauco. Caracas, Venezuela., 2005.
- c) SAGARRA MARÍ, Ricard. Prevención de los Abordajes en la Mar. Ediciones UPC. 1999 Barcelona., España.

Leyes, Convenios y Reglamentos:

- d) Ley de Comercio Marítimo de la República Bolivariana de Venezuela. Caracas 2006.
- e) Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordajes. Bruselas 1910.
- f) Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a Competencia Civil en materia de Abordaje. Bruselas 1952.
- g) Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a Competencia Penal en materia de Abordajes u otros Accidentes de Navegación. Bruselas 1952.
- h) Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar, 1972., y actualizaciones hasta la fecha, incluyendo resolución A.910 de 29/11/2001.

Páginas Web:

- i) www.elportaldelosbarcos.com
- j) www.tsj.gov.ve
- k) www.comitemaritime.org
- l) www.cargolaw.com

Solicitud de designación de Jurado para Trabajo Especial

Caracas, 7 de Noviembre de 2011

Ciudadano (a)

Profesor (a) Dr. Luis Cova Arria

Coordinador (a) de la Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior

Presente.,

Me dirijo a usted en la oportunidad de informarle que el **Abg. José Tomás Lira Medina, V-16.368.245**, ha concluido el Trabajo Especial de Grado titulado: “ **Estudio Práctico sobre el Abordaje en Venezuela** ”, presentado para optar al título de Especialista en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior.

Asimismo, solicito que la Comisión de Estudios de Postgrado proponga al Consejo de Facultad la designación del jurado para la respectiva defensa.

Sin otro particular, se despide,

Atentamente,

Prof. José Lombardo

