

COMPILACIÓN - DERECHO MARÍTIMO
OCTAVO SEMESTRE SEGUNDA CÁTEDRA TURNO NOCHE

LECCIÓN

1

Ulises Ruiz Díaz

Nociones Previas:

1. DEFINICIÓN Y OBJETO

DANJON define el Derecho Marítimo como el conjunto de reglas que rigen la navegación marítima desde el punto de vista jurídico. VON GIERKE habla del derecho de la navegación, dentro del cual el Derecho Marítimo es el derecho especial de la navegación marítima.

Derecho marítimo como su nombre lo indica es un derecho que hace referencia a un complejo de normas reguladoras de las relaciones jurídicas que se efectúan por "mar" por lo que es dable presumir que existe una serie de relaciones, que no vienen a estar reguladas por este derecho marítimo.

De la extensión de derecho marítimo a la que el autor hace referencia, se edifica o construye un Derecho a la Navegación, que trata de incluir un cumulo de relaciones jurídicas no reguladas por aquel. Actualmente, y en sentido amplio se considera Derecho de la Navegación, el complejo de normas que regulan la materia de la Navegación Marítima, interna y aérea.

El objeto de este derecho es la actividad de navegación, independiente del fin que ella persiga. Puede ser actividad navegación con fin comercial, deportivo, recreacional o científico.

2. CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN POR AGUA

- **Particular**, por el hecho técnico y el medio en que se desarrolla.
- **Uniformidad Internacional**, pues las distintas legislaciones en la materia, dan soluciones normativas similares ante situaciones análogas derivadas de la navegación.
- **Evolución permanente**, que se refleja en los progresos técnicos de la construcción de los buques, y de las técnicas de navegación (la implementación de sistemas por radar y satelital).
- **Autonomía**, pues ésta rama del derecho cuenta con principios generales propios y con leyes especiales en la mayoría de los países.
- **Fusión de normas de derecho público y privado**, porque en él se refleja la integración de reglas y principios de derecho civil, procesal, administrativo, laboral y penal.

3. COMUNIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL.

Fue iniciada por la Sociedad de las Naciones en 1920, posteriormente con mas eficacia continuó la ONU en 1948 a través de sus agencias especializadas:

- OMI. (Organización Marítima Internacional): Tiene a su cargo la preparación de convenios internacionales marítimos, sometidos a la aprobación de sus Estados miembros. Teniendo también en cuenta la contaminación y la seguridad de la actividad.
- COI. (Comisión Oceanográfica Internacional): Encargada del Estudio y asesoramiento sobre los océanos y de las rutas marítimas.
- OMM. (Organización Mundial Meteorológica): Encargada del Estudio y asesoramiento sobre la influencia Climática sobre los océanos y la navegación.
- INMARSAT (Organización Internacional de Satélites Marítimos): Coordina el uso de los satélites para la navegación.
- OIT (Organización Internacional del Trabajo): Regula y establece las reglamentaciones y condiciones laborales de los trabajadores navales.
- AIEA (Agencia Internacional de Energía Atómica): Encargada de la seguridad y verificación del uso de propulsión nuclear naval.

4. CONGRESOS Y CONFERENCIAS SOBRE LA MATERIA.

Desde 1910 en que se convocó la conferencia que aprobó las convenciones internacionales sobre abordaje, asistencia y salvamento, se realizaron 7 conferencias diplomáticas auspiciadas por el Comité Marítimo Internacional aprobándose 13 convenciones:

- Convención Internacional para la unificación de normas relativas a privilegios e hipotecas marítimas en Bruselas 1926.
- Convención Internacional para la unificación de reglas relativas a las inmunidades de los buques del Estado. Bruselas 1926.
- Convención Internacional de Bruselas de 1924 sobre la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos.
- Tratado de navegación comercial internacional de Montevideo de 1940.
- Convención Internacional para la unificación de reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima. Bruselas 1952.
- Convención sobre mar territorial y zona contigua. Ginebra 1958.
- Convención Internacional sobre Alta Mar. Ginebra 1958
- Convención Internacional sobre la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares, Bruselas 1962
- Convención sobre el código de conducta de las conferencias marítimas. Ginebra 1974.
- Convención sobre la limitación de la responsabilidad nacida de las reclamaciones de Derecho Marítimo . Londres 1976.
- Convención de la ONU sobre el Derecho de Mar. Montego Bay, Jamaica 1982.
- Convención de la ONU Sobre las condiciones de inscripción de buques. Ginebra 1986
- Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación Marítima. Roma 1988.

5. IMPORTANCIA DE LA NAVIGACIÓN EN LA ECONOMÍA MUNDIAL.

Históricamente, la navegación y la industria pesquera han experimentado una tendencia continuada hacia el incremento tanto en sus flotas como en el volumen de comercio y capacidad de capturas respectivamente.

Así, la navegación ha sido desde antiguo la principal forma de transporte, además de un enlace de comunicación para la conexión de ciudades costeras, países y continentes

Alrededor de 50.000 buques mercantes, registrados en más de 150 naciones y servidos por más de un millón de profesionales marítimos de casi todas las nacionalidades, transportan todo tipo de mercancías internacionalmente. Varios miles de plataformas petrolíferas y buques de apoyo y suministro se ocupan en la exploración y perforación en busca de petróleo y gas en prácticamente cada rincón del globo. Cerca de cuatro millones de buques comerciales pesqueros navegan los mares y océanos en todo momento. Y una miríada de embarcaciones recreativas (con aproximadamente 40.000 barcos privados operando desde los Estados Unidos en diciembre de 2007), incluyendo varios cientos de grandes y mega barcos cruceros, ofrecen los más diversos servicios de ocio y turismo a un mercado en expansión.

Las actividades marítimas continúan así expandiéndose, y aportando beneficios a la población de todo el mundo gracias a la creciente eficacia de los recursos técnicos y humanos. La marina mercante, el sector marítimo petrolífero, la pesca comercial y las compañías de cruceros son parte de la industria del futuro, y el sector marítimo es ya un catalizador clave para el desarrollo socio-económico y la competitividad internacional en un mundo cambiante, con nuevas compañías y organizaciones emergiendo y estableciéndose en Europa, Asia y Norte América.

6. IMPORTANCIA DEL PODER NAVAL EN LA HISTORIA.

Históricamente, las luchas de poderes entre Imperios, Estados o Naciones, eran definidas en batallas terrestres y navales, desde los fenicios y anteriores, las batallas navales tuvieron gran importancia, en

primer lugar por el dominio de las rutas de comercio, y en segundo lugar por el transporte de tropas y enseres que permitían la conquista.

Los grandes Imperios, como los romanos, el imperio Español, el portugués y el británico hicieron gala del dominio de sus colonias mediante el poder Naval.

La II Guerra mundial fue el esplendor del poderío Bélico Naval, a pesar de la masificación de la aeronáutica.

En la actualidad dejó de significar gran importancia el poderío naval como elemento táctico de guerra, reservándose las funciones de reabastecimiento de los portaaviones y submarinos equipados con misiles nucleares.

7. POLÍTICA NAVAL.

La política naval son los planeamientos y aplicación de medidas Estado, para dar solución a problemas y necesidades, que afectan a la navegación y sus actividades conexas. Como el aprovechamiento de la navegación, recursos Hídricos, explotaciones de la plataforma marina,

8. NECESIDAD DE DEFINIR LA POLÍTICA NAVAL PARA EL PARAGUAY.

Conciente Paraguay de su situación mediterránea, ha emprendido varios programas y proyectos que conforman la política de mediterraneidad dinámica. **Paraguay es signatario de la Convención de las NN.UU. sobre el derecho del mar**, correspondiéndole participar de las deliberaciones de las autoridades creadas en virtud de dicho instrumento internacional.

Una forma de usufructuar los derechos que le corresponde como Estado mediterráneo es la de establecer empresas fluvio-marítimas para pescar en las económicas exclusivas de los Estados de la región que cuentan con litoral marítimo.

La posición Geográfica mediterránea de Paraguay, afecta al comercio marítimo, pero gracias a las características del Río Paraguay, se puede acceder al mar. El deterioro de la Marina mercante y las malas Políticas Fluviales de los Gobiernos de los últimos dos décadas han dejado en posición desfavorable a nuestro País.

Un tema de gran actualidad e importancia en la política naval paraguaya y de los demás países de la Cuenca del Plata (Brasil, Bolivia, Argentina o Uruguay) es la explotación racional del sistema fluvial, compuesto por nuestros los principales ríos, conocido como la Hidrovía Paraguay - Paraná, que tiene una extensión de 3.442 Kms. contados desde el puerto brasileño de Cáceres hasta la desembocadura del Río de la Plata. Su área de influencia comprendo 700.000 Kms con una población estimada eh 25 millones de habitantes. El mejor aprovechamiento de este sistema significará una demanda de servicios de transporte de productos diversos en todo su recorrido, derivados de la ganadería y la explotación comercial.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Distintos períodos en la historia de la navegación.

PRIMERA EPOCA:

LA NAVEGACIÓN A VELA. CARACTERÍSTICAS.

1. El casco y la estructura eran de madera, lo cual limitaba sus extensiones, capacidad y resistencia.
2. La velocidad estaba limitada a la propulsión dada por los vientos y las corrientes marítimas.
3. No había medios de comunicación con tierra
4. Los viajes no tenían duración fija.

Por estas cuatro características se denominaba al viaje y la expedición como **“Aventura Marítima”**. El buque era armado, o sea preparado y cargado para el viaje y al llegar a su destino era desarmado, en estado listo para volver a ser armado. Los riesgos en la navegación eran el naufragio y la pérdida de las mercaderías para evitar la zozobra del barco, y el robo por piratería. Todas estas cuestiones fueron generando medios de disminuir estos riesgos, mediante el préstamo marítimo, el seguro, formas asociativas y la echazón en caso de estar en riesgo el buque y la totalidad de la mercadería.

LECCIÓN

2

Ulises Ruiz Díaz

EDAD ANTIGUA.

De la Antigüedad nada ha quedado sistematizado ni codificado, ya que en los primeros tiempos para los Fenicios y Griegos todo lo referente a la navegación era un secreto ya que era de gran importancia táctica, los conocimientos de navegación y los métodos de construcción eran consuetudinarios, sobre todo para los fenicios.

Han quedado vestigios aislados de ciertas disposiciones de construcción y responsabilidad del transportador en el Código del Hammurabi, y en el Digesto de Justiniano se hace referencia a “La Ley de Rodia Lactu” la cual se refería a la echazón, (Disminuir el peso de la nave echando por la borda las mercaderías para salvar el barco y parte de la carga), siendo esta la principal fuente en el derecho marítimo.

El aporte de Grecia fue: el Nauticum Foenus, La copropiedad naval, el préstamo naval, contenidas en algunas oraciones de Demóstenes.

En la época bizantina Roma se influenció notablemente por Grecia en la regulación del préstamo a la gruesa y la echazón con pocas modificaciones, así también por normas de costas, derechos de pesca de dominio público, responsabilidad del armador y del transportador, los deberes del depositario, los naufragios, etc. quedando en el Código de Teodosio algunas normas referidas a naufragio, policía marítima, naves de aprovisionamiento, del capital.

Entre los siglos VI y VII se realizó la Compilación denominada Ley de pseudo Rodia, constituyendo un verdadero código Naval, el cual perduró hasta el siglo XVI, siendo esta la más antigua de las legislaciones y no teniendo relación alguna con la ley de Rodia de Grecia; Su contenido hace referencia a las formas asociativas de participación entre los interesados en la expedición y la tripulación, también a la echazón y a los ataques de piratería y casos fortuitos.

RECOPILACIÓN DE USOS Y COSTUMBRES.

La producción de leyes tuvo su origen en la edad media, recopilando y aplicando los “Buenos usos del Mar” practicados desde las cruzadas. Todo el período está dominado por las asociaciones de

armadores, marineros y cargadores, con distintas modalidades: como Comanda, Colonna y la Societas Maris.

En la Comanda, surge la institución de un escribano el cual debía llevar un libro de cargamento, denunciar la carga excesiva autorizar los contratos, conservar los roles de la tripulación, autorizar los testamentos, inventariar los bienes de los fallecidos, denunciar actos de sublevación, constituyendo este un antecedente del diario de navegación actual, y la entrega a los comerciantes de una nota de las mercaderías cargadas, también este antecedente del Conocimiento de carga actual.

En la Colonna las responsabilidades se limitaban al aporte de cada uno de los integrantes de la aventura marítima, y finalmente en la Societas de Maris en la que le marinero pasaba a ser partícipe de los beneficios de la empresa.

A este período corresponden las compilaciones de Los Roles de Olerón, Las Tablas de Amalfi, Los Estatutos de Pisa y otras ciudades Europeas, El Guidón de la Mer y las leyes de Wisby.

ROLES DE OLERÓN. Nombre con que se conoce una recopilación del siglo XII que reunía las decisiones de los tribunales de la costa francesa del océano, en la isla de Olerón. Su autoridad se extendió de Francia a los países del norte de Europa hasta las riberas del Báltico. Sus **fundamentos se encuentran en el derecho romano y en las normas de la ley pseudo Rhodia**. Por otra parte hay otra tesis según la cual se trataba de fallos dictados por magistrados franceses, basados en los usos de la navegación de la isla de Olerón, cuya decisión por la justicia y equidad que inspiraban se sometían voluntariamente los interesados.

ESTATUTOS ITALIANOS. Trataban sobre materias variadas como el seguro, el préstamo marítimo, los naufragios. Estaban conformados por:

- Las Tablas de Amalfi, fue el mas conocido, se aplicó en la cuenca del Mediterráneo hasta el S XVI, en que comenzó a aplicarse el Consulado del Mar.
- Los estatutos venecianos del S. XII son de una marca original, sin influencia de la ley pseudo Rhodia.
- Los Estatutos de Pisa: Pisa sintió el influjo del derecho romano, sus estatutos no son un código completo sino reglas modificatorias de leyes romanas para regular adecuadamente el trafico marítimo.
- Documentos de Génova: Los más antiguos documentos legislativos de Génova se remontan al año 1.154 hasta el año 1.588 y 1.607, donde aparecen disposiciones relativas al derecho marítimo privado y a la jurisdicción de los "Conservadores del mar".

ESTATUTOS FRANCESES. Dentro de esto conjunto, destacan por su importancia la legislación de las ciudades Occidentales de la cuenca del Mediterráneo; comprende los estatutos de Arlés (1.150), las Costumbres de Montpellier del 5. XIII, los estatutos de Marsella de 1.228 relativos al derecho público y privado.

ESTATUTOS ESPAÑOLES. En los estatutos o leyes locales de España, se encuentran los antecedentes de las Ordenanzas de Bilbao, que en derecho marítimo rigió en la América española. Deben citarse las disposiciones dictadas por los reyes catalano aragoneses y el Código sobre la policía de la navegación de Cataluña de 1.258, sancionado por Jaime I de Aragón. También tenemos las resoluciones dictadas en Valencia, el Código de las costumbres de Tortosa y los reglamentos consulares de Valencia. Párrafo aparte merecen las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona, en las que se regula sobre la policía de la navegación y sobre el seguro marítimo.

ESTATUTOS DE OTROS ESTADOS. En la cuenca oriental del Mediterráneo se pueden citar los "Assises de Jerusalén" de fines del 5. XII, en los cuales aparecían algunas disposiciones interesantes sobre derecho marítimo.

CONSULADO DEL MAR. Todos los estatutos y leyes mencionadas **fueron fundidas en el consulado del mar**, en 1283 Pedro de Aragón ordenó a los jueces que decidan los litigios según la costumbre del mar de Barcelona y las reglas seguidas por éstos magistrados se recopilaron en un código conocido como

libro del consulado de mar. Donde **se recopilan las buenas costumbres del mar**, su texto es extenso comprende normas sobre obligaciones del personal marítimo, contratos de fletamento, reglas de navegación, averías, echazón, orden y reglas de anclaje, estiba, carga y descarga. Contiene reglas aplicables a las cuestiones marítimas y comerciales en tiempos de guerra y de paz determina los derechos de las naciones beligerantes y de las neutrales

GUIDÓN DE LA MER. Proviene del siglo 16 y es atribuida a un jurisconsulto privado de origen francés. Contiene normas sobre seguros. Recogió gran parte del material legislativo de los estatutos de Florencia y Génova, las Ordenanzas de Flandes y Ámsterdam, las de Barcelona, Sevilla, Burgos, Bilbao y otras, constituyendo a su vez el **antecedente más importante de la codificación francesa**.

LEYES DE WISBY. También llamada Ley Marítima de Gothland, es posterior a los Roles de Olerón.

Su origen se hace remonta al año 1.407 y puede considerarse una derivación de los Roles completada con algunas costumbres imperantes en la cuenca del Báltico. Debe su nombre al puerto de Wisby, en la isla Sueca de Gothland, y su influencia en el derecho marítimo nórdico posterior ha sido tan considerable que puede decirse que alcanzó en Europa septentrional el carácter de verdadero derecho común.

LA CODIFICACIÓN: ORDENANZA DE 1681 Y LA REVOLUCIÓN FRANCESA.

La Codificación de los estatutos tiene su origen en la Ordenanza francesa de 1.681, obra fundamental debida a Colbert y realizada durante el reinado de Luis XIV, que recogió las normas vigentes y constituyó el modelo seguido por el Código Francés y los posteriores de origen latino. Se inspiró en las costumbres de los puertos occidentales y es el prototipo de las legislaciones marítimas de entonces, regulando junto al derecho privado todo el derecho público marítimo.

Comprende 4 libros que tratan de: Los oficiales, del almirantazgo y su jurisdicción, de las gentes y navíos de mar, de los contratos marítimos, de la policía de puertos, costas, radas y riberas del mar; y de la pesca que se hace en el mar.

Con la Revolución francesa se introdujeron dos reformas de importancia: **se suprimieron los tribunales del almirantazgo**, considerados de excepción y por ende mirados con hostilidad por la revolución; por lo que los asuntos marítimos pasaron a conocimiento de los jueces de comercio. La otra reforma importante consistió en un Acta de la Convención del 21 de Septiembre de 1.793 **que determinó la forma en que debía otorgarse la nacionalidad y la propiedad de los buques**.

A partir del S. XVII se perfila la empresa de transporte, independiente de la empresa de comercialización de las mercaderías transportadas, el propietario armador del buque se compromete a conducir las mercaderías al puerto de destino por un flete, sin tener interés en los beneficios de la comercialización, se desarrolla por ende el seguro, el capitán se constituye en escribano y con ello en máxima autoridad del navío a su cargo.

ORDENANZA DE BILBAO. El Consulado de Bilbao, fundado en 1.511: redactó tres ordenanzas: en 1.531. 1.560 y 1.737. las primeras tratan sobre problemas marítimos y específicamente sobre seguros y averías, la de 1560 específicamente sobre seguros marítimos en relación con las averías en general y con averías gruesas, dispone también sobre principios a seguir para el capitán obtenga dinero fin de aprovisionar el buque . Las de 1737 tratan sobre fletamento y conocimientos , naufragios, averías, averías gruesas, seguros, el préstamo a la gruesa, capitanes, pilotos, contra maestres y marineros, el consulado y su jurisdicción. Fueron aprobadas por Felipe V y confirmadas por Fernando VII en 1848. Originalmente dictadas para la villa de Bilbao, extendieron su autoridad a toda la península y de ahí pasaron a América como parte del derecho colonial. Constituyen fuente de nuestro derecho, hasta 1.880, fecha del primer código de comercio paraguayo.

EL CÓDIGO DE COMERCIO FRANCÉS Y OTRAS LEGISLACIONES RELACIONADAS CON LA MATERIA. En 1.807 se sanciona el Código de Comercio Francés, que es promulgado al año siguiente. Este cuerpo legal se refiere a la regulación del comercio marítima y su principal fuente es la Ordenanza de la Marina de 1681, sin embargo los redactores suprimieron todo lo relativo al derecho público y marina

mercante. Sufrió la influencia del tiempo y si bien no fue objeto de una reforma total, sufrió modificaciones parciales en 1.874 y 1.885 sobre hipoteca marítima, abandono, seguro y préstamo a la gruesa. El afán de la codificación se propagó con rapidez luego de su aparición y en materia marítima, la mayoría de los países que sancionaron ordenamientos se inspiraron en él.

SEGUNDA EPOCA:

LA NAVEGACIÓN A VAPOR

La aplicación del vapor a la navegación hecha por Fulton en 1.805, constituyó una revolución, trascendental que modificó totalmente la técnica empleada. Desde entonces los progresos técnicos han sido incesantes, las ruedas a paletas de los primeros vapores fueron reemplazadas por las hélices y posteriormente se inventó la turbina. La transformación se extiende a la construcción de los buques, ya que en 1.820 se empieza a usar el hierro como material, con la ventaja de mayor resistencia, mayor volumen de desplazamiento y menores gastos de conservación, determinando el aumento del tonelaje de los buques y de sus dimensiones.

CARACTERÍSTICAS

- Mayor velocidad de desplazamiento.
- Se puede determinar con certeza la duración del viaje.
- Especialización entre los buques que se dedican a los transportes de carga, pasajeros y mixtos.
- Aumento del tonelaje y dimensiones de los buques.
- Surgen las líneas regulares de navegación con itinerarios y fechas preestablecidas de partida y arribo a puerto.
- Transporte de mercaderías por agua mediante el fletamento a carga general.
- Se perfilan tres sujetos distintos: el propietario, el armador y el transportador, que pueden encontrarse reunidos o no en una misma persona. El primero, sujeto del derecho de propiedad del buque, el segundo titular de la empresa de navegación, es decir la persona por cuenta de quien navega el Buque, el tercero titular de la empresa de transporte, o sea quien se compromete a entregar la mercadería en el puerto de destino tal como la recibió en el lugar de origen.
- El capitán ve disminuida sus facultades extraordinarias. Sus plenos poderes quedan afectados por el desarrollo de las comunicaciones.
- La celeridad con que deben cumplir los viajes determina la aparición de otro sujeto: el agente marítimo, quien se hace cargo de las funciones relacionadas con la llegada, permanencia y partida del buque en los distintos puertos.
- Las complicaciones técnicas que ofrecen los buques hacen necesaria una preparación especializada para el personal a bordo, junto a los oficiales peritos en el arte de la navegación aparecen los maquinistas, ingenieros, fogoneros, personal de servicio, médicos, enfermeros, etc.
- El desarrollo del derecho laboral modifica los beneficios acordados a la tripulación, superando las antiguas leyes.

Esta etapa termina en 1.899 con la invención del motor de combustión de petróleo o de explosión, que después de la 1a Guerra Mundial desplazó totalmente al motor de vapor.

REFORMA LEGISLATIVA PERTINENTE.

Este desarrollo técnico exige una regulación adecuada que, para una mayor eficacia, debe tener carácter internacional. Nacen así las diversas asociaciones que tienden a encontrar soluciones a los problemas de derecho público y privado que plantea la navegación. Entre ellas deben destacarse la International Law Association y el Comité Marítimo Internacional, a las que se debe la realización de numerosas conferencias que concluyeron con la redacción de importantes reglas y numerosas convenciones en materia de derecho privado, y la Sociedad de las Naciones, las Naciones Unidas y la Organización marítima Consultiva Intergubernamental, luego Org. Marítima Internacional, que a su vez, en materia de derecho público, auspiciaron importantes conferencias internacionales. Ello determina la creación de un derecho convencional de fuente eminentemente privada y que tiende a remediar la insuficiencia de los vetustos códigos del siglo pasado.

Ante dicha situación los países inician reformas totales o parciales de sus legislaciones marítimas. Francia dicta leyes que incorporan a la legislación interna las convenciones internacionales, lo mismo hacen España, Bélgica y Grecia. Los países anglosajones sancionan leyes, ajustando sus ordenamientos jurídicos a las normas internacionales, en los casos en que éstas coinciden con la orientación de su sistema jurídico. Nuestro país, a iniciativa del Ministerio de Justicia y Trabajo, ha emprendido la redacción de un anteproyecto del Código de Navegación por Agua, que ha sido preparado por una comisión integrada por profesores universitarios de Derecho Marítimo, representantes de los ministerios de Relaciones Exteriores, de Industria y comercio, de la Confederación Paraguaya de Trabajadores, de la Armada Nacional y de los Armadores Privados.

TERCERA EPOCA:

NAVEGACIÓN A PROPULSIÓN NUCLEAR. CARACTERÍSTICAS.

- Este nuevo medio de propulsión permite eliminar los grandes espacios requeridos en los buques para los combustibles tradicionales, como el petróleo y el carbón.
- Elegir las rutas comerciales más convenientes, sin necesidad de estar subordinados a las escalas de abastecimiento.
- Desarrollar una velocidad mayor que las de los buques convencionales.

Las principales potencias del mundo, como EE.UU., Rusia, Inglaterra y Alemania fueron las pioneras en la construcción de buques mercantes nucleares. En la actualidad navegan con el sistema de propulsión nuclear varios buques Norteamericanos; como el Savannah destinado al transporte de carga y pasajeros, que puede desarrollar una velocidad de 21 nudos con una potencia normal de 20.000 caballos de fuerza. El rompehielos Ruso "Lenin" es el inicio de la flota nuclear de esa nación; Alemania continúa las investigaciones nucleares con el buque "Olio Hahn".

REFORMAS LEGISLATIVAS NECESARIAS.

La aparición de la navegación nuclear, por los riesgos que implica, debe contar con una regulación específica, que interesa no sólo a los países que son explotadores de buques nucleares, sino también a aquellos que los reciban en sus puertos. La responsabilidad y sus limitaciones son muy distintas a las del propietario de los buques convencionales, porque el riesgo implícito es mucho mayor: en caso de explotar un sistema de propulsión nuclear en el mar, los daños serían inmensos y las indemnizaciones debidas, incalculables. Las primeras leyes sobre la materia fueron sancionadas en 1.954, cuando EE.UU. tomó la iniciativa, seguido de Alemania en 1.959, Suecia y Suiza en 1.960.

Por su parte la **Agencia Internacional de Energía Atómica (AIEA)** y el **Comité Marítimo Internacional** redactaron en 1.962 **una Convención internacional sobre la Responsabilidad de los buques accionados por Energía Nuclear**, que establece que la responsabilidad del armador de buques nucleares es objetiva y limitada; define igualmente la obligatoriedad del seguro y la responsabilidad subsidiaria del Estado de matrícula del buque. La responsabilidad se concentra en la persona del explotador del buque, y al ser objetiva no hay posibilidad de liberarse alegando falta de culpa o fuerza mayor.

IMPORTANCIA DEL MAR

LECCIÓN

3

Ulises Ruiz Díaz

FUENTE: CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR. Aprobado por ley 1195 del 1 de septiembre de 1986.

EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DEL MAR TERRITORIAL, MAR PATRIMONIAL, Y PLATAFORMA CONTINENTAL.

FACTORES DE LA EVOLUCIÓN.

DIFICULTAD DE CODIFICACIÓN.

DOCTRINAS.

En 1.609 Grocio escribe "**De Mare Liberum**", realizando una férrea defensa de la libertad de navegación para cualquier ser humano en cualesquiera de los Mares existentes.

Contra esta postura favorable a la libre navegación de los Mares, se alza un autor y tras el toda una ideología de poder y conquista. El autor es John Selden y la ideología es la que ha caracterizado en todas las épocas al pueblo inglés. Selden escribe "**De Mare Clausum**" postulando que el Mar es de pertenencia de quien puede apropiarse de él y defenderlo, considerándolo una "**res nullius**", es decir una cosa sin dueño, que puede ser apropiada por aquel que pueda ejercer sobre esa "cosa" su poder y hegemonía.

Hoy Alta Mar es **patrimonio de la humanidad** y según la convención del Derecho del Mar, no puede ningún estado ejercer soberanía en ese territorio.

CONVENCIÓN DE DE MONTEGO BAY, JAMAICA 1982 La Convención del Derecho del Mar consta de un Preámbulo, 17 Partes y 9 Anexos. Entre otros, cubre los siguientes temas de Derecho del mar: límites de las zonas marítimas; zona económica exclusiva; plataforma continental y alta mar; derechos de navegación y estrechos para la navegación internacional; Estados archipelágicos; paz y la seguridad en los océanos y los mares; conservación y gestión de los recursos marinos vivos; protección y preservación del medio marino; investigación científica marina; y procedimientos para la solución de controversias.

LOS LIMITES DEL MAR

MAR TERRITORIAL La Convención establece que todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de **12 millas marinas, medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con la misma Convención.**

Cuando las costas de dos Estados son adyacentes o se hallen situadas frente a frente, ninguno de dichos Estados tiene derecho, salvoacuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de dichos Estados. Salvo que por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma.

ZONA CONTIGUA. Establece una zona adyacente al mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, con el objeto que el Estado ribereño pueda tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

- Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;
- Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

La zona contigua no puede extenderse más allá de **24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.**

ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Reconoce una zona económica exclusiva, como un área situada más allá del mar territorial adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en la Convención.

En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:

- Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua de las corrientes y de los vientos;
- Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de la Convención, con respecto a:
 - El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
 - La investigación científica marina;
 - La protección y preservación del medio marino;
- Otros derechos y deberes previstos en la misma Convención.

La zona económica exclusiva no puede extenderse más allá de **200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial**.

ALTA MAR Art. 87 Libertad de la alta mar. 1. La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras; para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

La libertad de navegación; La libertad de sobrevuelo; La libertad de tender cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI; La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI; La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2; La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las Partes VI y XIII.

2. Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la Libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la zona.

Art. 88 Utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos La alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos.

Art. 89 Ilegitimidad de las reivindicaciones de soberanía sobre la alta mar Ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.

Art. 90 Derecho de navegación Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar.

PLATAFORMA CONTINENTAL. ARTICULO 76 DE LA CONVENCION La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

MARES CERRADOS Un mar cerrado es, como su nombre indica, un mar que no está conectado a los océanos.

ESTADOS SIN LITORAL Y DE TRANSITO.

Artículo 124 de la convención: Para los efectos de esta Convención, se entiende por:

- a) "Estado sin litoral" un Estado que no tiene costa marítima;
- b) "Estado de tránsito" un Estado con o sin costa marítima, situado entre un Estado sin litoral y el mar, a través de cuyo territorio pase el tráfico en tránsito;

c) "Tráfico en tránsito" el tránsito de personas, equipaje, mercancías y medios de transporte a través del territorio de uno o varios Estados de tránsito, cuando el paso a través de dicho territorio, con o sin transbordo, almacenamiento, ruptura de carga o cambio de modo de transporte, sea sólo una parte de un viaje completo que empiece o termine dentro del territorio del Estado sin litoral;

Se denomina Estado sin litoral a un país que carece de salida al mar o al océano. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar permite a los países sin salida al mar el acceso al mismo sin tener que pagar aranceles o cuotas de paso a los países de tránsito. Las Naciones Unidas poseen un programa de acción para ayudar a los países en vías de desarrollo sin salidas al mar.

FONDOS MARINOS La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos es una organización internacional autónoma establecida en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y del Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Autoridad es la organización mediante la cual los Estados Partes en la Convención **organizan y controlan las actividades que se llevan a cabo en los fondos marinos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional** (es decir, en la Zona), de conformidad con el régimen establecido en la Parte XI y en el Acuerdo, particularmente con miras a la administración de los recursos de la Zona.

La Autoridad, que **tiene su sede en Kingston (Jamaica)**, se creó el 16 de noviembre de 1994, con la entrada en vigor de la Convención de 1982. La Autoridad empezó a funcionar plenamente como organización autónoma internacional en junio de 1996, cuando pasó a ocupar los locales e instalaciones de Kingston (Jamaica) que antes utilizaba la Oficina de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar en Kingston. La Autoridad celebra sus reuniones en el Centro de Conferencias de Jamaica, en el centro de Kingston.

ARCHIPIÉLAGOS, ESTRECHOS ESTADOS ARCHIPIÉLAGOS. Estado archipelágico es aquel Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas.

La soberanía del Estado archipelágico, de acuerdo al artículo 49 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se extiende a las aguas encerradas por las líneas de base archipelágicas y al espacio aéreo que se extiende sobre ellos, a su lecho y subsuelo y a sus recursos.

El paso inocente no se juzga suficiente para asegurar la navegación marítima internacional. Por lo que las grandes naciones marítimas han reclamado un derecho más amplio, descrito como "derecho de paso inocente por las rutas marítimas archipelágicas, en condiciones similares a las del "paso en tránsito"" por los estrechos.

El artículo 53 de la Convención del Mar dispone que los Estados archipelágicos podrán designar vías marítimas y rutas aéreas sobre ellas, adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves extranjeros por o sobre sus aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente.

Si un Estado archipelágico no designare vías marítimas o rutas aéreas, el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas podrá ser ejercido a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional.

EL BUQUE. IMPORTANCIA.

El buque es la expresión de los distintos intereses relativos a la navegación por agua, en consecuencia. todas las instituciones del derecho Marítimo se vinculan especialmente al mismo. Por ejemplo el hacer referencia al propietario ,armador, fletador, capitán y personal marítimo, es siempre en función del buque. Igual sucede con los contratos de utilización como la locación, fletamento, transporte, remolque, asistencia, salvamento etc. ,y los distintos hechos y actos jurídicos de la materia: abordaje. naufragio, arribada forzosa, avería, etc.. Entonces al definir el. buque se precisa la esfera de aplicación del derecho Marítimo. Si una construcción determinada no es considerada como buque por los tribunales, el caso en común se juzga por el Derecho Civil.

CONCEPTO

Se denomina "Buque" a toda construcción flotante destinada a navegar por agua, mediante fuerza propia o externa.

• Código de Comercio de 1093 Art. 856— La palabra buque comprende, además del casco y quilla, los aparejos y demás accesorios para que pueda navegar.

Con el nombre de aparejos se designan las lanchas, botes y canoas correspondientes al buque, las armas, municiones y provisiones, los mástiles, vergas, jarcias, velamen, anclas y anclotes, el cordaje, los útiles y todos los demás objetos fijos o sueltos, que son necesarios para su servicio, maniobra, y navegación, aunque se hallen separados temporalmente.

PARTICULARIDADES DE NUESTRO DERECHO

El Código de Navegación, utiliza el **término de embarcación como sinónimo de buque** y la define así:

• Art. 6 :“Será considerada embarcación toda construcción, flotante por su capacidad interna y su estructura externa, que utiliza las telas acuáticas para trasladarse de un lugar a otro y sea capaz de guardar, conducir, levantar o transportar personas o cosas”.

Por otro lado, establece que “Todas las relaciones derivadas de los hechos y actos jurídicos referentes a la navegación mercantil, fluvial o marítima en el orden administrativo, se regirán por las disposiciones de Código, de los tratados y convenios internacionales, y por los reglamentos que se dictaren, Las mismas disposiciones serán aplicables a las embarcaciones de pabellón Nacional, tanto en aguas jurisdiccionales como fuera de ellas”.

Además regula que: “las normas se aplicarán conforme al objetivo fundamental de obtener una cooperación, socialmente justa y económicamente productiva entre trabajadores y armadores”. Muy importante, además, es que declara al “...transporte fluvial y marítimo como de interés público, y que en caso de necesidad nacional o conflicto que pusiere en peligro la eficiencia de dicho servicio el Poder Ejecutivo podrá declarar la movilización tanto de las embarcaciones como del personal navegante, corriendo a cargo del Estado el pagó de las remuneraciones, gastos e indemnizaciones que correspondan en derecho”.

EL BUQUE COMO COSA: SU UBICACIÓN EN LA CLASIFICACIÓN TRADICIONAL.

Considerando al buque como cosa, si nos preguntamos por su ubicación dentro de la clasificación tradicional en muebles e inmuebles, debemos contestar que no es posible encasillarlo dentro de un grupo u otro y aplicarle todo todas las consecuencias jurídicas de ellos.

El Código de Comercio dispuso que los buques se reputan muebles para todos los efectos jurídicos. Sin embargo el Buque en cuestiones de transferencias tiene las mismas características de las cosas inmuebles, pero no imperan los derechos posesióncomo lo hacen en los inmuebles para el código civil.

Los **buques de mas de 6 toneladas han de ser transferidos por escritura pública**, en inscribirse en el registro de Buques, sección 2 de la dirección General del Registro Público para que surta efecto contra terceros. **El buque puede ser adquirido por prescripción**, con justo título y de buena fe a los 10

años y 20 años en caso contrario. El buque es una cosa mueble, con un régimen legal especial de inmueble.

- Código de Comercio Art. 857 — Los buques se reputan muebles para todos los efectos jurídicos, no encontrándose en este Código modificación o restricción expresa.

EL BUQUE COMO UNIVERSALIDAD.

Considerando nuestro Código de Comercio, puede decirse que el buque constituye una “Res Conexa” y/o **una universalidad caracterizada por su finalidad: la navegación**. Las universalidades se caracterizan por ser pluralidad de cosas autónomas, materialmente distintas con un destino unitario, en el caso del buque es la navegación.

De acuerdo al Código: “la palabra buque comprende además del casco y quilla, los aparejos y además accesorios para que pueda navegar, incluyendo todos objetos fijos y sueltos necesarios para su servicio, maniobra y navegación, aunque se hallen separados temporalmente”. Lo que crea la cohesión entre los elementos que componen la universalidad la afectación a un destino particular común.

Este Concepto de res Conexa o de universalidad tiene una importancia fundamental en los casos de venta, abandono, embargo, seguros, etc. Los conceptos de res conexa y universalidad integran el de “identidad”; el buque conserva su identidad aunque con el transcurso del tiempo sufra modificaciones o reparaciones, la identidad se pierde solamente en el caso de desarme o “desguace”, ahí, aunque se procediere a la construcción de un nuevo buque con los restos del anterior, la identidad se habría perdido

ACCESORIOS DE BUQUE.

Admitido que el buque es una universalidad compuesta por el casco, la quilla, los aparejos y accesorios o pertenencias, debemos determinar que entendemos por éstos. **Los accesorios son los objetos fijos y sueltos, necesarios para la maniobra y navegación del buque** (lanchas y botes salvavidas, armas, municiones, provisiones, mástiles, anclas, etc.); destinados al uso permanente del buque, o sea que a pesar de tener una existencia propia y distinta del buque se hallan afectados por su destino al uso del mismo y por la continuidad del uso. **Los aparejos son accesorios y dispositivos utilizados específicamente para las tareas de alzar y bajar pesos**, como los guinches o plumas y los cabrestantes. Por último los artefactos navales son los elementos destinados a cumplir en el agua funciones de complemento de las actividades marítimas o fluviales, tales como los diques, grúas, gabarras, chatas, pontones, balsas y otros similares. También se incluyen en ésta definición las instalaciones destinadas al aprovechamiento de los recursos hídricos y a la explotación del petróleo.

NOCIONES ELEMENTALES DE NÁUTICO.

Se trata de lo referente en el art. 153 del Código de navegación que en cuestión de enseñanza náutica, la prefectura General de Puertos expedirá los títulos y matriculaciones requeridos para el desempeño de cada una de las profesiones náuticas previo examen.

INDIVIDUALIZACIÓN.

El buque se individualiza mediante el nombre, matrícula, nacionalidad, tonelaje y a veces también por la numeración. Ripert dice que el mismo se asemeja por su condición jurídica a una persona física, cuando toma forma, nace un bien nuevo, que no tiene los caracteres de las cosas muebles que se utilizaron para su construcción. Tiene como los seres vivos, un nombre, un domicilio, una nacionalidad, un determinado rango, y puede ser demandado y presentarse como actor, personificado en la figura del capitán. Es conveniente puntualizar que el buque podría ser considerado como un centro de imputación de normas, no obstante ser también objeto de Derecho. Podestá Costa dice que todo buque privado posee personalidad jurídica pues constituye una entidad capaz de adquirir derechos y contraer obligaciones a los efectos del Derecho interno y del internacional, y esa personalidad se individualiza mediante la nacionalidad o la bandera.

NOMBRE.

Todo buque debe tener uno, que es la denominación que le da su propietario cuando lo inscribe en el Registro de la Prefectura General Naval y en el Registro de Buques. Todos deben llevar su nombre bien visible en la cara de popa junto con el nombre del puerto de matrícula. Si bien se admite la libertad de elección por el propietario, se encuentra limitada o restringida para evitar confusiones y fraudes, así que no puede ser cambiado sin intervención de la autoridad marítima y en casos excepcionales; y no puede ser igual a otro buque con las mismas características. La autorización, uso y cese de éste elemento de individualización está a cargo de la Prefectura General Nava

MATRÍCULA.

Con este término se hace referencia al documento con el cual se registra y certifica el tipo de buque, su domicilio y características de individualización del mismo. También se usa el mismo término para designar al punto o lugar donde se efectúa dicho registro, porque en los registros respectivos el lugar de matrícula es donde debe inscribirse toda constitución o modificación de derechos reales concernientes al buque, como por ejemplo la transferencia de la propiedad; la constitución de hipotecas, la anotación de embargos, etc. ...El nombre del puerto de matrícula aparece generalmente en la popa debajo de su nombre y generalmente exterioriza la nacionalidad del buque; aunque en muchos países, la matrícula no coincide con la nacionalidad y un mismo Estado puede tener varios puertos de matrícula. Los buques nacionales pueden inscribirse en matrículas extranjeras y buques extranjeros inscribirse en las del país. La matrícula se acredita con el correspondiente certificado y la nacionalidad con el acta respectiva.

Código de Comercio art. 926 "Las embarcaciones nacionales deben estar debidamente matriculadas en el país y estarán sujetas al cumplimiento de las siguientes disposiciones:

- a) usar el pabellón nacional de conformidad a las ordenanzas internas.
- b) ser comandadas por capitanes o patronos de nacionalidad Paraguaya,
- c) tener en su tripulación un número mínimo de personal de nacionalidad Paraguaya, que determinará la Dirección General de la Marina de acuerdo las leyes respectivas".

El decreto N0 424/36. Reglamento Orgánico de la Prefectura General de Puertos, establece Ea Sub Sección Matrícula de buques Marina Mercante Nacional a la que le corresponde el estudio y tramitación de todo lo relacionado a inspección de buques y embarcaciones de la matrícula de la Marina Mercante Nacional y tener al día los registros correspondientes, ingresos, ceses de bandera,. modificaciones de características, cambios de nombre del buque o de propietarios. También debe llevar el Registro Matriz de inspección de buques mercantes nacionales y en el que se inscriben todas las embarcaciones de la república y las que lleguen al país con cese de bandera.

NACIONALIDAD.

Atribuir nacionalidad al buque significa extender el ámbito de aplicación del orden jurídico del pabellón a aquellos casos e hipótesis que tienen conexión con el buque, teniendo en cuenta que los hechos que ocurren a bordo o se refieren al buque, se consideran como si se hubieran producido dentro del territorio o en el ámbito espacial del orden jurídico del pabellón. Con el concepto de nacionalidad se establece una relación entre las personas, conectadas al buque como propietarios, armadores, consignatorios, tripulantes; etc.; y el orden jurídico del Estado que otorga esa nacionalidad. El pabellón expresa la nacionalidad y son términos sinónimos. El predominio de la ley del Pabellón, con independencia de la nacionalidad de las personas que se encuentran a bordo, se justifica y se aplica porque el buque es una comunidad organizada bajo el comando de un jefe y regida..... por la ley del Estado del pabellón que enarbola. Conforme a la legislación nacional, los hechos producidos a bordo de un buque paraguayo se consideran sucedidos en el territorio de la república. Por último, la nacionalidad de un Buque debe ser única

EFFECTOS DE LA NACIONALIDAD

Calificando a la nacionalidad o al pabellón del buque como un estatuto jurídico o conjunto de derechos y obligaciones para determinadas personas, pueden especificarse los siguientes:

- a) Mediante la atribución de nacionalidad al buque se determina la jurisdicción y la ley aplicable en alta mar y otros espacios acuáticos.
- b) La ley del Estado que otorga la nacionalidad es la que rige en derecho público, internacional comercial y administrativo etc y de derecho privado como lo dice el Tratado de Montevideo de 1940.
- c) Al atribuir nacionalidad al buque, las personas que se encuentren en conexión con el pueden invocar la protección de ese orden jurídico, la protección de sus órganos estatales en puerto extranjero (Como las Entidades consulares) y en tiempos de guerra, la situación de beligerancia y neutralidad se rige por la del Estado del Pabellón.
- d) Existen ciertas clases de privilegios y franquicias establecidas por los Estados para los buques que enarbolan su pabellón, como en lo referente a pesca, cabotaje, remolque, asistencia y salvamento, obtención de primas para construcción subvenciones, etc.

BANDERAS DE CONVENIENCIA

Así se llama a la situación que se plantea cuando los propietarios o armadores deciden matricular sus buques o enbanderarlos como pabellón de ciertos Estados, porque ello les reporta ciertos beneficios, generalmente impositivos, administrativos o laborales. Los países como Panamá, Bermudas y Honduras, por ejemplo cobran una baja tasa fiscal por el registro, prestan servicios mínimos de control administrativo y técnico y figuran con un tonelaje ficticio, por no existir una relación auténtica entre el Estado y los propietarios o armadores de los buques cuyo pabellón enarbolan. En la conferencia de Ginebra 1958, fue considerado el tema y determinó en lo que se refiere a la nacionalidad que ha de existir una relación auténtica entre el estado y el Buque debiendo ejercer los Estados su jurisdicción en los aspectos, administrativos, técnicos y sociales.

DOMICILIO

Con respecto al domicilio se rige de acuerdo a la legislación del Pabellón, en ciertos países es obligación que para tener el derecho a enarbolan su pabellón que el Capitán del buque debe ser de la misma nacionalidad, otros exigen que los propietarios del Buque deben estar domiciliados en el País del mismo pabellón que enarbolan en el Buque, y Paraguay exige que cierta parte de la tripulación sea nacional para poder otorgar el derecho a enarbolan el pabellón, la finalidad es asegurar el trabajo para los nacionales.

TONELAJE O ARQUEO: CLASES. SISTEMA DE "MOORSOM".

El tonelaje de arqueo es la capacidad interna de los espacios contenidos en el buque y en Paraguay se utiliza el sistema de MOORSOM efectuado por la Prefectura General Naval.

Clases:

Hay dos clases de tonelaje de arqueo, **el total o bruto que comprende la totalidad de los espacios del Buque**, y **el neto o de registro que consiste en la capacidad útil** de carga de mercaderías o pasajeros del Buque. Se calcula según el tonelaje Bruto restándole los espacios necesarios para la navegación del buque (sala de máquinas, tanques de combustibles, tripulación etc.)

Con la Merchant Shipping Act de 1854, se introdujo el Sistema Moorsom (creado por George Moorsom, quien se desempeñaba entonces como secretario de la comisión que realizó el estudio técnico del sistema a plasmar en la conferencia), cuyos principios **eran cubicar todos los espacios interiores del buque para establecer una medida de su capacidad productiva** ya que los espacios disponibles para el transporte de carga y pasaje eran una medida de su capacidad ganancial, debiendo ser el tonelaje un valor proporcional a estas capacidades.

Los volúmenes calculados en pies cúbicos y divididos por un factor 100, dan el valor del arqueo en «toneladas Moorsom», siendo esta última la unidad del sistema. La idea

de dividir por 100 partió de la necesidad de que los tonelajes calculados por la Merchant Shipping Act, fueran los más parecidos posible a los calculados por el método al cual substituiría.

Con este criterio, **una tonelada Moorsom (100 pies cúbicos) es equivalente a 2,83 metros cúbicos, o 2830 kg**

SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN: ANTECEDENTES. CONCEPTOS. RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN.

Concepto:

Las Sociedades de Clasificación son sociedades técnicas que evalúan técnicamente y clasifican a los buques, para asesorar e informar a los constructores, armadores, aseguradores, y a todo interesado sobre el estado de construcción y navegabilidad del mismo.

Antecedentes:

Fueron las compañías de Seguros Francesas e inglesas que publicaban un informe par seguros marítimos y noticias marítimas, y que luego conformaron a la sociedad de Clasificación. La Lloyds Register opera sin fines de lucro, cooperando con la seguridad de la navegación.

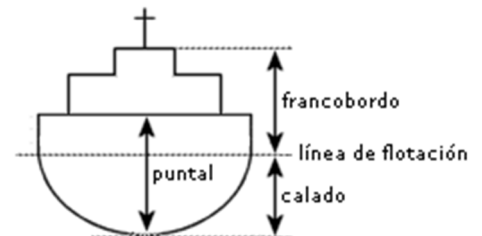
Responsabilidad:

Dado la importancia de esta clasificación para la determinación de la navegabilidad y seguridad del buque se distinguen dos posturas:

- o La primera la de las sociedades de clasificación que en su contrato se exoneran de cualquier responsabilidad por errores de sus inspectores empleados o agentes.
- o La segunda que considera relativa la responsabilidad de las Sociedades de Clasificación, haciendo responder a la sociedad por el dolo o culpa pero esta a cargo del interesado comprobar la falta. Hasta ahora no se han presentado graves incidentes de discrepancia entre la clasificación y la realidad que observa el buque.

FRANCOBORDO

El Francobordo es el término utilizado para designar hasta donde es capaz de cargar el buque para una navegabilidad segura, también es llamada altura mínima de obra muerta, marcada en todo el casco del buque desde la altura a la cual debe quedar el agua hasta la borda del b arco. La Línea de obra viva es la marcada desde la línea de obra muerta hasta la quilla del barco. Estas son determinadas y certificadas por las Sociedades de Certificación.



DOCUMENTOS DEL BUQUE.

El capitán debe llevar a bordo:

- 1) Rol y Libro de Rol;
- 2) Certificado de Navegabilidad;
- 3) Certificado de Seguridad de Máquina.
- 4) Libreta de Registro de Trabajo para anotación de horas extras;
- 5) Diario de Navegación;
- 6) Libro de Guardia de Máquina;
- 7) Libro de Cargamento o Sobordo;
- 8) Manifiesto de Carga.
- 9) Patente de Sanidad y otros exigidos por las leyes sanitarias;
- 10) Lista de Rancho;
- 11) Libro de Cuenta y Razón o de Caja;

12) Cualquier otra documentación exigida por las autoridades de los puertos de destino o que estuviera prevista por las reglamentaciones internacionales.

Art. 24. Ley 456/57 –“Las embarcaciones de la categoría A, llevarán los siguientes documentos:

- Rol y Libro de Rol;
- Certificado de Navegabilidad;
- Certificado de Seguridad de Máquina.”

Art. 25. Ley 456/57 –“ Las embarcaciones de la categoría B, a más de los indicados en el artículo anterior, llevarán los siguientes documentos:

- Libreta de Registro de Trabajo para anotación de horas extras;
- Diario de Navegación;
- Libro de Guardia de Máquina;
- Libro de Cargamento o Sobordo;
- Manifiesto de Carga.

Art. 26. Ley 456/57 –“ Las embarcaciones de la categoría C, a más de los documentos indicados en los dos anteriores artículos, llevarán los siguientes:

- Patente de Sanidad y otros exigidos por las leyes sanitarias;
- Lista de Rancho;
- Libro de Cuenta y Razón o de Caja;
- Cualquier otra documentación exigida por las autoridades de los puertos de destino o que estuviera prevista por las reglamentaciones internacionales.

□ **Art. 27. Ley 456/57** –“ Las embarcaciones de la categoría D, llevarán los documentos exigidos para las de la categoría A, y además lo indicado en el inciso d) del artículo anterior.

LIBROS DEL BUQUE: VALOR PROBATORIO DE LOS MISMOS.

Libro de Rol: Este libro contiene los datos, características y matrícula del buque, junto con el puerto de destino, definición y características de la carga, datos y matrícula de la tripulación, pasajeros y el capitán, especificando la profesión y cargo asignado, ubicación de habitación, condiciones del contrato de trabajo, debiendo estar firmado por el armador, el capitán o patrón, al llegar a puerto debe ser visado por la Prefectura General Naval, no debiendo tener espacios en blanco, tachaduras, enmiendas y sus asientos deben ser continuos y cronológicos.

Por el art. 927 del Código de comercio, observamos que **el capitán tiene la obligación de llevar asiento formal de todo lo concerniente a la administración del buque y ocurrencias de la navegación**, teniendo a tal efecto **3 libros encuadernados y foliados** cuyas hojas se rubricarán por la autoridad a cuyo cargo estuviere la matrícula, bajo pena de responder por los daños y perjuicios que resulten de la falta de asientos regulares. Debiendo estar foliados fechados y visados por la autoridad correspondiente.

Libro de cargamento: en el se anotan las entradas y salidas de todo lo que se cargue o descargue del buque, con declaración específica de modelo, marca y número de bulto y todo lo necesario para identificar al bulto y su movimiento como a sus cargadores, consignatorios, fletadores. Si fuesen Pasajeros, se incluirán los datos personales de los mismos, declaración del lugar de destino, precio del pasaje, etc. Firmado solamente por el capitán.

Libro de cuenta y Razón: Es el libro de cuentas corrientes del buque, donde se asienta todo lo que el capitán reciba y todo lo que el capitán de. Llevando la cuenta corriente de la tripulación, para que pueda dar lugar a rendición de cuentas o contestar demanda. Firmado solamente por el capitán.

Libro Diario de Navegación: Se asientan todo lo relativa a la navegación y novedades ocurridas a bordo durante la duración del viaje en relación al buque, la tripulación, carga y los pasajeros, informes meteorológicos, progresos y retardos, posiciones en latitud y longitud diarias, testamentos, defunciones, nacimientos, casamientos, sanciones aplicadas a la tripulación, daños al buque o a la carga, debiendo ser continuo, cronológico y firmado diariamente por el capitán y su segundo.

- ❖ **El valor probatorio** de los libros esta en directa relación con la formalidad y requisitos de los mismos. Algunos libros tiene carácter privado y otros públicos, ya que el Capitán dentro del buque es oficial del Registro civil y autoridad máxima, y constituyen prueba de lo ocurrido a bordo. Con los de carácter privado el juez estimará su valor probatorio.

PROTESTAS

Las protestas son hechas y firmadas a bordo en referencia a la echazón, al llegar al puerto de destino la autoridad dependiente de la república interrogará a la tripulación y pasajeros sobre la protesta y veracidad de los hechos, teniendo en cuenta el libro de navegación.

- **Art. 939 Código de Comercio** Todas las protestas firmadas a bordo, tendentes a comprobar echazón, averías u otras pérdidas cualesquiera, deben ser ratificadas con juramento del capitán dentro de veinticuatro horas útiles ante la autoridad competente del primer puerto donde llegara. Esa autoridad, siendo dependiente de la República, deberá interrogar al mismo capitán, oficiales, hombres de la tripulación y pasajeros, sobre la verdad de los hechos, teniendo presente el Diario de navegación, si se hubiera salvado. Queda reservada a las partes interesadas la prueba en contrario.

- **Art. 940 Código de comercio.** Sea cual fuere el lugar donde el capitán verifique su protesta, está obligado a hacer visar su diario de navegación por la autoridad que reciba la protesta. El capitán está obligado a exhibir en cualquier tiempo ese diario a las partes interesadas, y a consentir que saquen copias extractos.

- **Art. 941 Código de comercio.** El capitán está obligado dentro de las veinticuatro horas siguientes a su llegada a un puerto cualquiera, a presentar su diario de navegación y a declarar:

- El lugar y tiempo de su salida;
- La derrota que haya seguido;
- Los peligros que haya corrido, los daños sucedidos en el buque o carga, y las demás circunstancias notables de su viaje.

- **Art. 942 Código de comercio.** La presentación del diario y la declaración se harán:
1) En puerto extranjero: ante el cónsul de la República, o en su defecto, ante la autoridad competente del lugar.

- 2) En puerto de la República: ante el Tribunal de Comercio, o la autoridad que designen los reglamentos.

LIBROS AUXILIARES.

Son los libros de queja en buques de pasajeros, el de bitácora como auxiliar del diario de navegación donde se anotan las novedades y curso de la nave, junto con el reporte meteorológico. También la hoja de Rol es obligatoria para las embarcaciones menores que se dediquen a la pesca, transporte o comercio en la república, cualquiera sea el tonelaje

CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES.

Hay varios tipos de clasificaciones pero podemos restringirías a estas:

- 1) **Por su Dominio:** Transporte público o privado.
- 2) **Por su función:** Flota mercante o Flota militar.

3) Por su nacionalidad :Nacionales o extranjeras.

4) Por su porte y capacidad: Ultramar(Son embarcaciones de ultramar las que efectúan servicios marítimos desde un puerto de la República.), Cabotaje mayor (Registro Bruto de mas de 75 toneladas) y de cabotaje menor (Registro bruto menor de 75 toneladas y mayor a 20 toneladas).

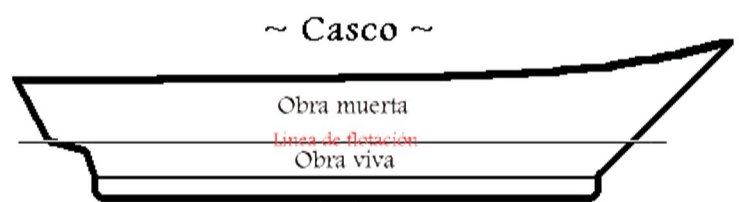
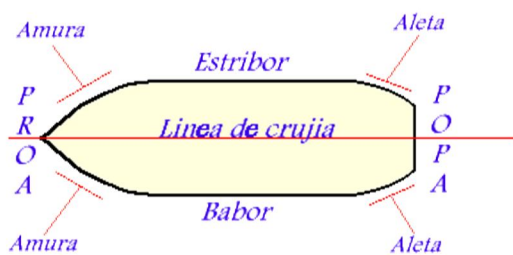
5) Por su propulsión:

a) con propulsión propia (Vapor o combustión interna):

1. A vapor: Remolcadores, de pasajeros o paquetes, de carga, mixtas, de transporte de ganado.

2. A combustión interna: Lanchas, remolcadores de pasajeros o Paquetes, Cargueros, Mixtas, cisternas, Balsas para automóviles, Balsas de transporte de ganado.

b) Sin propulsión propia: Veleros, Remeros, y Chatas (Lanchas a remolque).



EL BUQUE

LECCIÓN

5

Ulises Ruiz Díaz

PROPIEDAD Y PUBLICIDAD NAVAL.

(I) PROPIEDAD DEL BUQUE.

El propietario del Buque es el titular del dominio del Buque, siendo como requisito tener capacidad de adquirir (18 años) que está establecida en el código del comerciante ley 1034/83.

(II) MODOS DE ADQUISICIÓN.

Los medios comunes de adquisición son:

1. Compraventa.
2. Prescripción (5 años de buena fé y con justo título y 20 años en caso contrario).
3. Sucesión.
4. Donación.
5. Permuta.

Los medios Exclusivos de adquisición naval son:

1. Construcción.
2. Abandono a los Aseguradores
3. Apresamiento.

La Venta del los buques de mas de 6 toneladas deben ser registradas en el Registro Público de la Propiedad en su sección correspondiente Sección II Registro de Buques.

(III) PRUEBA DE LA PROPIEDAD.

En el caso de un Buque mayor a 6 toneladas es la **Escritura Pública** otorgada por el Registro de buques, y en el caso de buques menores a 6 toneladas es el contrato de compraventa, con certificación de firmas e inscripción en el Registro de Buques. El testamento.

(IV) VENTA DEL BUQUE.

La venta del buque se rige por la legislación del ley n° 1034/83 del Comerciante y en su defecto por el Código Civil Ley n° 1183/86 - aplicando las necesidades de capacidad entre las partes y las cuestiones de los vicios del consentimiento y los vicios redhibitorios o vicios de la cosa. En referencia a la venta del buque nacional en el extranjero **no surtirá efectos si no es visada por el consulado Paraguayo y transcripta en el registro del Consulado mediante Escritura Pública otorgada ante el Cónsul y ser remitida vía consular al Registro de Buques en Paraguay.**

Si el buque fuese vendido en viaje, corresponden al comprador los fletes que se devenguen (descuenten) en el viaje, desde que recibió su último cargamento.

En la venta se entiende salvo expresión en contrario los aparejos pertenecientes a él que existan a bordo. Las ventas judiciales se harán de la misma manera que se procede a los bienes inmuebles según el Código Civil Ley n° 1183/86.

- **Art. 859 Código de Comercio.** Los buques se adquieren por los mismos modos establecidos para la adquisición de las cosas que están en el comercio.

Sin embargo, la propiedad de un buque o embarcación que tenga más de seis toneladas solo puede transmitirse en todo o en parte, por documento escrito que se inscribirá en un registro especialmente destinado a ese efecto.

- **Art. 860 Código de Comercio de 1093** La propiedad de las embarcaciones se transmite según las leyes y los usos del lugar del contrato.

Pero si un buque perteneciente a la matrícula nacional, fuere enajenado en el extranjero, la enajenación no valdrá, ni surtirá efecto respecto de terceros, si no (liare escritura otorgada ante el

Cónsul argentino respectivo y estuviese ella inscrita en el registro del Consulado. El Cónsul debe remitir en estos casos, testimonios autorizados del acto de la enajenación a la oficina marítima en que se hallare inscripto el buque.

- **Art. 861 Código de Comercio** En la venta de un buque, se entiende siempre comprendidos, aunque no se exprese todos los aparejos pertenecientes a él, que existan abordo, a menos que hubiere pacto expreso en contrario.

- **Art. 862 Código de Comercio**— Si se enajenase un buque que se hallase a la sazón en viaje, responderán al comprador íntegramente los fletes que devengue en el mismo viaje, desde que recibió su último cargamento.

Pero si al tiempo de hacerse la enajenación hubiere llegado el buque al puerto de destino, pertenecerán los fletes al vendedor; sin perjuicio de que, tanto en uno como en otro caso, puedan los interesados hacer sobre la materia las convenciones tengan a bien.

- **Art. 863 Código de Comercio de 1093.** La propiedad de los buques, en caso de venta voluntaria, ya sea verificada dentro del Estado o en país extranjero, sólo se transmite al comprador con sus cargas, y salvo los derechos y privilegios especificados en el título correspondiente.

- **Art. 864 Código de Comercio.** Las ventas judiciales de los buques se harán con las mismas formalidades que las de los bienes inmuebles.

En las ventas judiciales se extingue toda responsabilidad del buque en favor de acreedores, sean cuales fueren sus privilegios, desde el día del remate. El privilegio respecto del precio se ejercitará en el orden establecido en el Título los privilegios marítimos.

- **Art. 865 Código de Comercio.** El vendedor de un buque está obligado a dar al comprador, una nota firmada, de todos los créditos privilegiados, a que pueda estar sujeto el buque, la cual deberá insertarse en la escritura de venta. La falta de declaración de algún crédito privilegiado induce presunción de mala fe de parte del vendedor.

- **Art. 866 Código de Comercio** . El dominio del buque adquirido por contrato no podrá ser justificado contra tercero, sino con la escritura pública que deberá otorgarse en el registro que habla el art. 859. La misma disposición se aplica al dominio de un buque que una persona construye o hace construir por su cuenta. Adquirida por sucesión testamentaria, sucesión intestada o apremio la propiedad no podrá ser probada, según el caso, sino con testimonio fehaciente del testamento, actas de adjudicación o sentencia del Tribunal competente.

Las disposiciones de los dos primeros párrafos del presente artículo no son aplicables a los buques que midan menos de seis toneladas.

(V) PRESCRIPCIÓN. • Art. 807 Código de Comercio. Para adquirir el buque por prescripción, se requiere la posesión de cinco años con justo título y buena fe.

Faltando título translativo de dominio, sólo podrá adquirirse la propiedad del buque por la prescripción de veinte años. El capitán no puede adquirir por prescripción la propiedad del buque que gobierna a nombre de otro.

(VI) SUCESIÓN. Es aplicable el libro V del Código Civil Ley nº 1183/86 - pero específicamente deberá ser probada por el testimonio fehaciente del testamento o de las actas de adjudicación.

(VII) CONSTRUCCIÓN. La construcción del Buque es otro medio de adquisición la cual estará sujeta para su matriculación a la inspección y normas de las sociedades calificadoras, como el Bureau Veritas o el Lloyds Register American Bureau of Shipping y otras. El Propietario no podrá hacerlo navegar hasta que sea aprobado por los peritos que nombrara la autoridad competente como lo dispone el Código de comercio en el art. 858.

El Código de organización judicial dispone: Art. 337.- Las inscripciones de dominio de buques provenientes de construcción contendrán una transcripción del permiso expedido por la autoridad competente para el efecto el informe del arqueador naval y cualquier otro documento que probare el origen de la propiedad.

(VIII) APRESAMIENTO. Apoderarse de la propiedad naval enemiga o neutral e ciertos casos. El apresamiento del Buque se da cuando el mismo conduce contrabando de guerra, o es un caso de asistencia hostil, o en caso de resistencia al derecho de visita, o si existe una violación al bloqueo. Es una institución de derecho internacional con fueros en el Tribunal de Presas Marítimas de la Haya. Este derecho comprende el capturar las mercaderías, y el buque.

(IX) PUBLICIDAD NAVAL. La publicidad naval permite la protección a terceros al momento de adquirir el buque, por lo que da a conocer el estado de navegabilidad y su Activo y pasivo, también determina al Titular del Dominio y al Armador, ya que muchas veces el armador no es el Titular del Dominio, para la determinación de Responsabilidades.

(X) REGISTRO GENERAL DE BUQUES.

Esto determina la ley n° 879/81 del Código de organización Judicial:

Art. 335.- En el Registro de Buques se inscribirán, previo registro en la Prefectura General de Puertos, solamente los buques que tengan más de seis toneladas en registro bruto.

Art. 336.- En este registro se anotarán:

- a) la propiedad de los buques, previa inscripción en la Prefectura General de Puertos;
- b) la constitución de hipotecas, y su extinción, la locación y toda clase de derechos reales sobre buques; y,
- c) los embargos judiciales y su levantamiento.

Art. 337.- Las inscripciones de dominio de buques provenientes de construcción contendrán una transcripción del permiso expedido por la autoridad competente para el efecto el informe del arqueador naval y cualquier otro documento que probare el origen de la propiedad.

Art. 338.- La hipoteca naval se podrá construir sobre toda clase de buques que tengan una capacidad mínima de seis toneladas.

(XI) ANGARIA.

Es el derecho de requisición y destrucción de ciertos bienes considerados peligrosos en estado de guerra, en territorio jurisdiccional del País en guerra. Lo que se dispone es la devolución del valor e indemnización por el tiempo de uso de las mercaderías al país de origen. La requisa debe limitarse a los navíos y a sus materiales, no a la tripulación, que debe ser reemplazada.

EMBARGOS DE BUQUES

(XIII) IMPORTANCIA. CONCEPTO.

Importancia. Es medio por el cual puede valerse el acreedor del Capitán, Armador o para obtener la seguridad del cobro de su crédito antes que el buque zarpe y se exponga a riesgos de navegación.

Concepto: Es el procedimiento previo a la venta del buque, es una medida precauteladora que se decreta judicialmente, a pedido del acreedor en garantía al cobro de su crédito. Los efectos de todo embargo son la imposibilidad de que el propietario disponga del Buque y la creación de la preferencia de cobro de su crédito ante una venta de dicho bien. Solo puede ser embargado en el puerto de su matrícula.

(XIV) INTERDICCIÓN DE NAVEGAR.

Es la prohibición de que el buque deje el lugar donde se encuentra. Es una medida cautelar que impide la salida del mismo, asegurando el cobro del crédito eliminando los riesgos de la navegación, así lo establece el tratado de Montevideo de 1940.

(XV) LEY APLICABLE. La ley aplicable es la ley del tribunal que las ejecuta, criterio que impera en casi todos los ordenamientos jurídicos.

(XVI) DISPOSICIONES LEGALES Y NORMAS GENERALES DE INTERPRETACIÓN.

Con respecto a las disposiciones legales y las normas generales, **en primer lugar se aplican las leyes especiales y en su defecto las leyes del Derecho Común**, porque las leyes especiales dan soluciones a conflictos específicos a la naturaleza de los hechos y relaciones jurídicas marítimas.

Art. 869—Ningún buque puede ser detenido ni embargado, a no ser en el puerto de su matrícula, por crédito que no fuera privilegiado.

Aún en el puerto de su matrícula, sólo puede ser detenido o embargado, en los casos en que los deudores tienen por las leyes generales la obligación de arraigar, y después de haberse intentado las acciones competentes.

- **Art. 870 Código de Comercio.** Ningún buque cargado y pronto para hacer viaje podrá ser embargado, ni detenido por deudas de su dueño o armador, sea cual fuere su naturaleza y privilegio, a no ser que se hubiesen contraído para aprestar y aprovisionar el buque para aquel viaje y no el anterior o anteriores.

Aún en tal caso, cesarán los efectos del embargo, si cualquier interesado en la expedición, diese fianza bastante de que el buque regresará al puerto, concluido que sea el viaje, o que si no lo verificase por cualquier accidente, aunque fuese fortuito o de fuerza mayor, pagará la deuda demandada, en cuanto sea legítima.

- **Art. 871 Código de Comercio.** Los buques extranjeros surtos en los puertos de la República no pueden ser detenidos ni embargados, aunque se hallen sin carga, por deudas que no hayan sido contraídas en territorio de la República y en utilidad de los mismos buques, o de su carga, o a pagar en la República.

- **Art. 872 Código de Comercio.** Por las deudas particulares de un copartípe en el buque no puede ser éste detenido, embargado ni ejecutado en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá a la porción que tenga el deudor, sin causar estorbo a la navegación, siempre que los demás copartíipes den fianza bastante por la parte que pueda corresponder al copartíipe, acabada la expedición.

- **Art. 873 Código de Comercio.** Siempre que se haga embargo de un buque se inventariarán detalladamente todos sus aparejos y pertrechos, caso que pertenezcan al propietario el buque.

(XVII) ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y FUENTES DE NUESTRAS NORMAS LEGALES.

Lo mas remoto de nuestra legislación Marítima es el código de comercio de 1903, del cual solo se encuentra en vigencia el Libro tercero de los derechos y obligaciones que resultan de la navegación, si no contradice lo que dispone el Código de Navegación Fluvial y Marítimo ley n° 476/57 . El código de Comercio tiene como antecedente los códigos Portugueses, Españoles y Brasileño, los cuales a su vez tiene como antecedente el Código Francés de 1807, que a su misma vez deriva del Sistema de Ordenanzas de Colbert de 1681.

(XVIII) DISTINCIÓN ENTRE BUQUES NACIONALES Y EXTRANJEROS.

1. Buques Nacionales: Pueden ser embargados preventivamente en cualquier puerto de la República por créditos privilegiados y en el puerto de domicilio o establecimiento principal del titular. Los embargos ajenos al buque deben reunir los requisitos que exige la ley común.

2. Buques Extranjeros: Deben estar anclados en Puerto Paraguayo para ser embargados preventivamente en los siguientes casos:

- a) Por Créditos privilegiados.
- b) Por deudas contraídas en el territorio Nacional en utilidad del Buque o de la Carga.
- c) Por deudas originadas en la actividad del Buque, exigible ante los tribunales nacionales.

(XIX) DISTINTAS CLASES DE CRÉDITOS.

El buque puede ser garantía por créditos de las siguientes clases:

- a) Comunes o ajenos a la explotación del buque.
- b) Créditos sin suma líquida, o sea con suma sin precisar exactamente.
- c) Créditos emergentes del abordaje y otros accidentes.
- d) Crédito emergente de asistencia, si está debidamente documentado.
- e) Crédito emergente del contrato de compraventa.
- f) Crédito privilegiado por daños y perjuicios a la carga, por daños y perjuicios causados por el buque, por reparaciones.
- g) Crédito por suministros
- h) Crédito emergente de sentencia.

(XX) INEMBARGABILIDAD ABSOLUTA Y RELATIVA.

La inembargabilidad se da en forma absoluta sobre los buques afectados al Estado, sean militares o sean éstos afectados al servicio del Estado. Se da la inembargabilidad en forma relativa a los buques cargados y listos para zarpar salvo que hubiesen contraído deudas por reparaciones o aprovisionamiento. También es relativa en Alta mar, en viaje o en el puerto de arribo.

(XXI) JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA. La competencia pertenece al fuero civil y comercial. Se aplica la jurisdicción del Código de Comercio y del código procesal civil.

(XXII) PROCEDIMIENTO. El código procesal Civil es aplicable al procedimiento de embargo, siempre que no contrarie alguna disposición especial de la legislación fluvial o marítima. El capitán del Buque tiene personería jurídica suficiente para intervenir en el juicio en caso de no encontrarse el armador o el Titular del dominio.

(XXIII) INVENTARIO. El art. 873 del Código de Comercio especifica:

“Siempre que se haga embargo de un buque se inventariarán detalladamente todos los aparejos y pertrechos, caso que pertenezcan al propietario del Buque.”

En la práctica no se hace el inventario salvo en caso de prever que el propietario sustraiga algunos elementos que integran la universalidad del buque.

(XXIV) FIANZA.

La fianza es aceptada cesando los efectos del embargo, si cualquier interesado en la expedición la diese en garantía de que el buque regresara al puerto, aunque por caso fortuito no pudiese regresar también se hace exigible la fianza.

(XXV) DAÑOS Y PERJUICIOS. El acreedor solicitante del embargo debe antes de proceder al embargo dar fianza suficiente por los daños y perjuicios que causará a los armadores, tripulación y propietario por el tiempo que esté inmovilizado el buque. La caución no debe ser tan elevada para no privar de ese derecho al acreedor.

(XXVI) LEGISLACIÓN COMPARADA. Hay dos legislaciones que se pueden comparar en cuestión de embargo:

Sistema Continental: Francia, Bélgica, Italia y países bajos, con las siguientes características:

- a) Depende del Criterio del Tribunal hacer lugar o no al embargo.
- b) Hay embargo preventivo y ejecutivo.
- c) Se exige fianza al acreedor antes de proceder al embargo, por el daño y perjuicio que podría causar la medida.
- d) Cualquier tipo de crédito puede dar lugar al embargo.
- e) Los buques afectados al servicio del Estado son inembargables, sean civiles públicos o militares.

Sistema Anglosajón: Seguido por EE.UU., Inglaterra, Escocia, con las siguientes características:
a) Si el monto del Embargo es elevado se eleva el pedido ante la División del Almirantazgo de la Alta Corte de Justicia. Si el monto no es tan elevado ante el Tribunal del Condado de la costa.

b) Se levanta el embargo una vez otorgada la fianza.

c) Es raramente visto el otorgamiento del embargo al buque ya que es muy común otorgar la fianza por la deuda, si el deudor es Inglés no hay caución real.

(XXVII) CONVENCIÓN DE BRUSELAS DE 1952.

Unificó ciertas reglas sobre el embargo preventivo:

- 1) El buque no podrá ser embargado sino en virtud de una orden judicial y un crédito marino.
 - 2) Son Créditos marinos: El abordaje, la asistencia, salvamento, arriendo, averías, pérdidas o daños de mercancías, suministro, construcción, reparación, salarios del Capitán y Tripulación, etc.
 - 3) Embargo significa inmovilización del buque por orden judicial competente para responder como garantía a un crédito.
 - 4) Solo puede embargarse el Buque sobre el cual recaiga el derecho.
 - 5) El embargo puede levantarse con fianza suficiente, salvo en caso de litigio de propiedad o hipoteca.
 - 6) Establece la competencia del Tribunal donde se ha declarado el embargo.
-

EL BUQUE

LECCIÓN

6

Ulises Ruiz Díaz

ARMAMENTO

(I) PERSONAS QUE INTERVIENEN EN LA EXPLOTACIÓN DEL BUQUE: DIVISIÓN.

Se clasifican en dos grupos:

1) Personal Terrestre: que comprende a los propietarios, agentes marítimos, armadores y empleados que cumplen con sus funciones en tierra.

2) Personal Embarcado: Es el que presta servicios a bordo, incluyendo al capitán, piloto y demás miembros de la tripulación.

(II) EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA EXPLOTACIÓN NAVAL.

En el Derecho Romano la figura del Exercitor Navis tenía características muy similares a las del armador moderno, es decir como persona responsable de la explotación comercial del buque. Esta figura jurídica fue superada en la Edad Media con la aparición de las organizaciones asociativas encargadas de la explotación marítima.

Los adelantos técnicos por un aparte, y la difusión del seguro marítimo por otra, desplazaron aquellas formas comunitarias de ejercicio de la navegación, abriéndose paso la explotación por sociedades, culminando con el desarrollo de la propulsión a vapor y a combustión interna, creación de hélices, utilización del Hierro, medios inalámbricos de comunicación, organización de rutas marítimas, triangulación de posición, etc. resultando independiente que el encargado de la explotación fuese el titular del dominio o no del buque.

(III) ACEPCIONES DEL "ARMAMENTO".

En algunos documentos medievales comienza a usarse el término "armar", pero referido a los buques armados de Corso, durante la guerra. Debe señalarse que aún dentro del término militar ese armador no difiere del exercitor navis romano, actualmente armar un buque significa proveerlo de todo lo necesario para que pueda navegar. Es el conjunto de operaciones efectuadas para limpiar, reparar, equipar y aprovisionar el buque.

(IV) CONCEPTO DE ARMADOR: ESTADO-ARMADOR; PROPIETARIO ARMADOR; ARMADOR NO PROPIETARIO.

En armador es aquella persona física o jurídica que es **titular del ejercicio de la navegación de un buque**, vale decir, la que lo hace navegar por cuenta y riesgo propio. En el código de comercio la propiedad de los buques mercantes puede recaer indistintamente en toda persona que por ley tenga capacidad para adquirir, pero la expedición ha de girar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad directa del propietario, partícipe, o armador que tenga las cualidades requeridas para ejercer el comercio.

Estado-Armador: El estado y sus instituciones autárquicas pueden ser armadores. En nuestro país el Estado intervenía en la explotación comercial Marítima por medio de los buques de la flota Mercante del Estado. El proceso de privatización de la empresa fue iniciado en 1993 y actualmente se denomina Flota Mercante Paraguaya S.A.

Propietario Armador: Es el Titular del Dominio del Buque que al mismo tiempo lo hace navegar, no es armador por ser propietario sino por hacerlo navegar.

Armador no Propietario. Es el responsable de hacerlo navegar pero no es titular del dominio del buque. Propietario o Armador son dos calidades que pueden o no darse en una misma persona, ya que son distintos en sus funciones.

(V) LA COPARTICIPACIÓN NAVAL; ARMADOR GERENTE.

Un Buque puede ser condominio de varias personas simultáneamente, y por partes indivisas, pudiéndose constituirse sobre el buque el condominio, adoptando algunas disposiciones societarias del derecho Comercial, pero con ciertas características de las leyes especiales fluviales y marítimas llamadas coparticipación Naval.

En el código de Comercio determina en el art. 876 "cuando los copartícipes hacen uso común del buque, esa sociedad queda sometida a las reglas generales establecidas para las sociedades", art. 883 "Cada partícipe tiene que contribuir al equipo y armamento del buque en la proporción de su parte, que queda especialmente obligada al pago." Si este necesitara alguna reparación art. 884 del Código de Comercio "... y conviniendo con ello la mayoría, tendrá que consentir a la minoría o renunciar la parte que le corresponde a favor de los otros copartícipes. Que tendrán que aceptarla mediante tasación, o requerir la venta del buque en subasta pública, la tasación se hará antes de realizar la reparación, por peritos nombrados por ambas partes o de oficio por el juez." Los copartícipes tienen privilegios en el fletamento del buque frente a terceros en iguales condiciones que ellos.

(VI) CAPACIDAD DEL ARMADOR: FUNCIONES Y ATRIBUCIONES.

1. **Capacidad:** Es la misma que la requerida para ejercer el comercio, lo que implica la libre disponibilidad de los bienes, y la inscripción en el registro de comercio, la correcta contaduría de los libros, y siempre que no supere las 6000 toneladas el Buque.

2. **Atribuciones:** Al armador le corresponde hacer el nombramiento y ajuste del Capitán. También el despedir al capitán.

3. **Funciones:** Al armador pertenece exclusivamente hacer todos los contratos relativos al buque, su equipo, administración, fletamento y viaje, obrando siempre en conformidad con el acuerdo de la mayoría o por su mandato. El armador no puede hacer asegurar el Buque, a no ser con la autorización expresa de todos los copartícipes. Sin embargo está obligado a asegurar los gastos de reparación hechos durante el viaje. El armador no puede contratar ni admitir mas carga que la que determina la matrícula, y de ocurrir algún perjuicio es responsable del mismo.

(VII) RESPONSABILIDAD NAVAL.

Los hechos y actos jurídicos a que se refieren específicamente la explotación de un buque, crean una configuración técnica y jurídica bien definida, de la que surge la responsabilidad naval. Esta puede definirse como **la responsabilidad, que recae sobre el armador y el propietario del buque por todas las obligaciones que afectan al buque y al flete.**

(VIII) ALCANCE DE LA RESPONSABILIDAD NAVAL.

La responsabilidad naval es directa cuando el hecho, que genera fue producido por el principal (armador o propietario) y es indirecta cuando proviene de los hechos del capitán y su tripulación. La responsabilidad naval puede limitarse por el abandono, solo cuando es indirecta.

(IX) RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR POR HECHO PROPIO.

Se divide la responsabilidad en varios tipos:

1. Legal: Por incumplimiento a las disposiciones legales como las impositivas
2. Contractual: Por incumplimiento del Contrato.
3. Cuasi Contractual: Por ratificación de una gestión realizada sin conocimiento del tercero.
4. Delictual: por perjuicios causados como consecuencia del estado de innavegabilidad del buque al inicio del viaje.
5. Cuasi Delictual: por perjuicios ocasionados por negligencia, imprudencia o falta de diligencia.

(X) RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR PROPIETARIO POR ACTOS Y HECHOS DEL CAPITÁN Y LA TRIPULACIÓN: FUNDAMENTOS DE ESA RESPONSABILIDAD.

Los dueños o partícipes del buque responden por las deudas originadas por el capitán del Buque para reparación, habilitación, y aprovisionamiento, sin poder eludir esta responsabilidad. También responde por los daños originados por el capitán a los terceros en la guarda y conservación de los efectos que recibió a bordo. **No responden por los ilícitos que puedan ocasionar la tripulación y el capitán.** También son responsables por los cuasi contratos que pueda subrogar el Capitán, sin noticia de ellos.

La responsabilidad indirecta es la que recae sobre el Armador por los hechos del capitán o de la tripulación pudiéndose dividir en:

- Contractual: Por contratos celebrados por el capitán.
- Cuasicontractual: por actos realizados sin contrato previo pero necesarios para el beneficio del buque.
- Delictual: Por delitos cometidos por el capitán o la tripulación, como contrabando, robo de equipaje, piratería.
- Cuasi delictual: por accidentes ocurridos por maniobras del buque, o faltas cometidas por negligencias o impericia.

(XI) RESPONSABILIDAD EN LA CO-PARTICIPACIÓN NAVAL.

Cada uno de los copartícipes es civilmente responsable en proporción de su parte, por las deudas y obligaciones que se contraen en beneficio del buque por el Capitán, pero no responden por los actos ilícitos o fraudulentos de los armadores aunque tuviesen el consentimiento del Capitán. La Responsabilidad es proporcional.

(XII) RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO NO ARMADOR.

La responsabilidad esta determinada por quien explota el buque, hay ciertas responsabilidades que tiene el propietario en el caso de la locación del mismo, son responsabilidades contractuales.

(XIII) RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR NO PROPIETARIO.

La **responsabilidad esta determinada por quien explota el buque**, hay ciertas responsabilidades que tiene el propietario en el caso de la locación del mismo, son responsabilidades contractuales.

(I) FORTUNA DE MAR Y FORTUNA DE TIERRA.

Es un principio por el cual se separan los patrimonios, los que se afectan para el viaje del buque, conforman la fortuna de Mar, y el resto del patrimonio o conforma la fortuna de tierra, la función responde a la limitación de las responsabilidades. La fortuna de mar es el patrimonio afectado a la responsabilidad marítima por los hechos de la expedición. El abandono del buque es una forma de limitar la responsabilidad, temiendo como límite la responsabilidad el valor de la venta del buque, conjuntamente con el flete y los valores percibidos.

(II) EL ART. 880 DEL CÓDIGO DE COMERCIO.

El artículo expresa que la responsabilidad del propietario del buque por los hechos del capitán en todo lo relativo al buque o a su expedición, **cesa en todos los casos de abandono del mismo**, con todas sus pertenencias y los fletes ganados

• **Art. 880.** La responsabilidad a que se refieren los dos artículos anteriores, cesa en todos los casos por el abandono del buque con todas sus pertenencias, y los fletes ganados o que deban percibirse en el viaje a que se refieren los hechos del capitán. El abandono deberá hacerse constar por medio de instrumento público.

Cada partícipe quedará exonerado de su responsabilidad por el abandono de su parte en la forma expresada. Si el propietario o alguno de los partícipes ha hecho asegurar su interés en el buque o en el flete, su acción contra el asegurador no se entenderá comprendida en el abandono.

(III) VALORES QUE COMPRENDE EL ABANDONO.

En el abandono **se comprometen todos los elementos que componen la universalidad del buque**, también los activos que deban percibirse por motivo del viaje, contribuciones de averías gruesas, indemnizaciones provenientes de abordajes, salarios de asistencia y salvamento.

(IV) QUIENES PUEDEN REALIZARLO.

En primer lugar, el propietario del buque, aunque en él no coincida la figura de armador. **En caso de copropiedad, cada copropietario puede abandonar su parte proporcional, salvo que sea capitán.** En caso de ser armador gerente, no tiene responsabilidad directa.

Resumiendo **no pueden** hacer abandono del buque, **El propietario o copartícipe Capitán, El capitán** si está encargado de la administración de actividades mercantiles.

(V) REQUISITOS.

Procede únicamente para el caso de que se trate de obligaciones emergentes de hechos o actos del capitán o miembros de la tripulación que hayan dado lugar al nacimiento de obligaciones no ratificadas por el propietario. No por actos u omisiones del Propietario.

Art. 1232 Código de Comercio. El asegurado puede hacer abandono de las cosas aseguradas, dejándolas por cuenta de los aseguradores, y exigir de éstos las cantidades que aseguraron sobre ellas, en los casos de.

- Apresamiento;
- Naufragio;
- Rotura o varamiento del buque que lo inhabilite para navegar;
- Embargo o detención por orden del gobierno propio o extranjero;
- Imposibilidad de que las cosas aseguradas lleguen a su destino;
- Pérdida total de las cosas aseguradas;
- Deterioración que disminuya su valor hasta las tres cuartas partes de su totalidad.

- Todos los demás daños se reputan avería, y se soportarán por quien corresponda, según los términos en que se haya contratado el seguro.

Art. 1233 Código de Comercio. El abandono en los casos expresados en el artículo precedente, debe hacerse judicialmente, dentro de los términos establecidos en los artículos 1235 y siguientes.

Art. 1234 Código de Comercio. No es admisible el abandono por causa de innavegabilidad, si el buque siendo debidamente reparado puede ser puesto en estado de continuar viaje hasta el lugar de su destino, a no ser que de los presupuestos que judicialmente se levantasen, resultare que los costos de la reparación subirían a **más de las tres cuartas partes del valor en que se aseguró el buque.**

Art. 1235 Código de Comercio. Si el buque ha encallado, o éste o los efectos han sido apresados o embargados, el abandono puede hacerse inmediatamente cuando los aseguradores rehusen o descuiden hacer al asegurado los adelantos necesarios para atender a los gastos del salvamento o de la reclamación, En caso de contestación, esa suma será determinada por el Juez. Debe ser pagada por el asegurador aún en el caso de que los gastos, unidos al importe del daño que tiene que indemnizar, excedan a la suma sobre que se contrajo el seguro.

• **Art. 1236 Código de Comercio.** El asegurado puede hacer abandono y exigir el pago de los objetos asegurados, sin necesidad de probar su pérdida, **si pasados seis meses** contados desde la salida del buque en los viajes para cualquier puerto de la América Meridional, **o un año** para cualquier puerto del mundo, no se hubiese recibido noticia alguna del buque.

Si resultase que el buque no se había perdido, o se probare que la pérdida tuvo lugar después de concluido el plazo estipulado para los riesgos, el asegurado tendrá que devolver las cantidades que hubiese percibido.

• **Art. 1237 Código de Comercio.** En los casos de apresamiento o embargo de alguna potencia, podrá hacerse el abandono **seis meses después del apresamiento o del embargo si durase más tiempo.**

• **Art. 1238 Código de Comercio** Cuando los efectos deteriorados o los buques declarados innavegables son vendidos en el viaje, puede el asegurado hacer abandono de sus derechos al asegurador, si a pesar de su diligencias no puede recibir el precio de los objetos asegurados en los plazos designados en el artículo 1236. **Esos plazos empiezan a correr desde el día en que se recibió la noticia del desastre.**

Se tendrá por recibida la noticia desde que se haga notoria entre los comerciantes de la residencia del asegurado, o se le pruebe por cualquier medio legítimo, que recibió aviso del suceso por medio del capitán, el consignatario, o cualquier otro corresponsal.

(VI) FORMA DE ABANDONO Y PROCEDIMIENTO JUDICIAL.

El abandono se hace en especie, no en efectivo, por escritura pública, es un acto unilateral que debe solemnizarse para conocimiento de los acreedores. Opera de pleno derecho una vez notificados los acreedores, haciendo el escribano un telegrama colacionado y en caso de hacerse en forma judicial por medio del Ujier Notificador del Juzgado. Los acreedores pueden objetar el abandono, necesitando en esta caso la sentencia judicial que pronuncie su validez.

• **Art. 1240 Código de Comercio.** El asegurado en ningún caso está obligado a hacer abandono. No será admitido el que haga, vencidos los plazos señalados en el artículo precedente.

• **Art. 1241 Código de Comercio.** El abandono sólo es admisible por pérdidas ocurridas después de comenzado el viaje.

El abandono no puede, sin consentimiento del asegurador, ser parcial, ni condicional, sino que debe comprender todos los efectos contenidos en la póliza. Sin embargo, si en la misma póliza se hubiese asegurado el buque y cargamento, determinándose el valor de cada objeto, puede tener lugar el abandono de cada uno de los dos separadamente.

Si el buque o efectos no han sido asegurados por su valor íntegro, de modo que el asegurado haya corrido en parte los riesgos, el abandono se extiende hasta la suma concurrente de lo asegurado, en proporción a lo que dejó de asegurarse.

• **Art. 1242 Código de Comercio.** En el caso de innavegabilidad del buque, puede el asegurado hacer abandono, si el capitán, cargadores o personas que lo representan no pudieren fletar otro buque

para transportar la carga a su destino, dentro de sesenta días contados después de declarada la innavegabilidad.

- **Art. 1243 Código de Comercio.** Se admite el abandono, cuando en los casos de apresamiento constare que el buque fue represado antes de intimado el abandono, a no ser que los daños sufridos por el apresamiento y los gastos y premios de la represa o salvamento alcanzasen a tres cuartos, a lo menos, del valor asegurado, o si, por consecuencia del represamiento, los efectos asegurados hubiesen pasado a dominio de tercero.

- **Art. 1244 Código de Comercio.** Se comprende en el abandono del buque el flete de los efectos que se salven, aún cuando se haya pagado con anticipación, y se considerará como pertenencia de los aseguradores, salva la preferencia que pueda competir sobre ellos a los individuos de la tripulación por los sueldos vencidos en el viaje y a otros cualesquiera acreedores privilegiados.

- **Art. 1245 Código de Comercio.** Si los fletes se hallasen asegurados, pertenecerán a los aseguradores los que se debiesen por los efectos que se hubiesen salvado, deducidos los gastos de salvamento y los sueldos debidos a los individuos de la tripulación por el viaje.

- **Art. 1246 Código de Comercio.** El asegurado, en los casos en que puede hacer abandono, está obligado a participar a los aseguradores los avisos que hubiese recibida, dentro de veinticuatro horas de su recepción, o por el segundo correo, so pena de daños y perjuicios.

- **Art. 1247 Código de Comercio.** El asegurado, al hacer abandono, tiene obligación de participar a los aseguradores todas las diligencias que haya hecho para salvar los efectos asegurados, designando las personas y corresponsales que para tal fin haya empleado.

Está asimismo obligado a declarar todos los seguros que ha celebrado por sí o por otro, o que hubiese ordenado se celebrasen, sobre los objetos asegurados, así como los préstamos a la gruesa que se hayan tomado con su conocimiento sobre el buque o los efectos. Hasta que haya hecho esa declaración, no comienza a correr el plazo en que debe ser reintegrado del valor de los efectos.

- **Art. 1248 Código de Comercio.** Si el asegurado cometiera fraude en la declaración que prescribe el artículo precedente, perderá todos los derechos que le competían por el seguro sin dejar de responder al pago de los préstamos que hubiese tomado sobre los efectos asegurados, aunque se hubiesen perdido.

- **Art. 1249 Código de Comercio.** Verificado el abandono en la forma prescrita por este Código, se transfiere a los aseguradores el dominio de las cosas abandonadas, desde el momento de la notificación del abandono, correspondiéndoles las mejoras o detrimentos que en ellas sobrevengan. Sin embargo, las cosas abandonadas quedan especialmente afectadas al pago de lo que se debe al asegurado.

- **Art. 1250 Código de Comercio.** El abandono, válidamente verificado, no puede revocarse, aunque el asegurado ofrezca devolver la suma recibida o el asegurador que haya recobrado la cosa asegurada, esté pronto a devolverla.

Costas del juicio. Las costas del juicio incluyendo las diligencias, honorarios profesionales de abogados y peritos de las partes, son créditos privilegiados pagándose con la venta de los bienes abandonados, antes que cualquier otro acreedor. Responderá el propietario con la fortuna de tierra en el caso que haga en abandono en favor de uno solo de los acreedores.

(VII) EFECTOS.

Respecto al propietario es limitar su responsabilidad quedando liberado de toda obligación. En cuanto a los acreedores, les otorga un mandato por el cual pueden proceder a la venta y pagarse los créditos correspondientes. **En caso de existir un remanente debe ser entregado al Deudor**, quien sigue siendo propietario hasta el momento de la venta. **Los acreedores no podrán solicitar al Juez la adjudicación del buque para explotarlo**, si no hay previa venta judicial.

(VIII) OPORTUNIDAD EN QUE DEBE EFECTUARSE.

El Código Civil no expresa nada al respecto, puede ser hecha en cualquier etapa de la causa.

(IX) DESVALORIZACIÓN DEL BUQUE.

El abandono del buque implica la entrega del mismo en el estado en que se encuentre, si el buque continúa su viaje antes de verificarse el abandono, puede sufrir daños o deteriorarse disminuyendo así su valor. Por esto es que si se continúa con el viaje al entregar el buque en abandono se debe pagar en efectivo la diferencia entre el valor inicial y el actual.

(X) RENUNCIA.

El derecho de abandonar el buque puede ser renunciado el propietario ante los acreedores en forma expresa ante la intimación judicial de ellos, antes o después del nacimiento de la obligación que podría dar lugar al abandono. O en forma Tácita que resulta de los actos del propietario que demuestran su interés de cumplir con las obligaciones. O por la falta de respuesta ante la intimación judicial la cual es considerada como abandono.

(XI) COMPENSACIÓN.

Se admite que se debe compensar en efectivo la desvalorización que origina un viaje posterior al plazo en que no se hizo abandono. La compensación se da cuando las dos partes interesadas son acreedores y deudores entre sí. La compensación queda hecha al cancelarse la deuda menor entre ambas partes, y el saldo de la deuda mayor configura al Deudor. Debiendo reunir todas las características que impone el Código Civil, deben ser líquidas, vencidas y exigibles, etc.... Si el propietario hace el abandono del buque y tiene un crédito con alguno de los acreedores, se operará la compensación, y el acreedor recibirá únicamente el saldo de descontar el crédito del propietario sobre la deuda al acreedor.

(XII) CONFLICTO ENTRE ACREEDORES.

Hay dos clases de acreedores, los abandonatarios (privilegiados) y no abandonatarios. Los **Abandonatarios tiene derecho de crédito privilegiado**, cobran primero y sobre la fortuna marítima, esto genera un conflicto sobre **los no abandonatarios, los cuales cobrarían sobre el resto si lo hubiese**, por lo tanto para evita el conflicto cobran los abandonatarios primero y el resto se divide proporcionalmente entre los no abandonatarios. Carecen de derechos sobre la fortuna de tierra del propietario.

(XIII) COEXISTENCIA CON EL ABANDONO A LOS ASEGURADORES.

Mediante el abandono a los aseguradores, el propietario transfiere el derecho de propiedad del buque a la aseguradora, con la finalidad de cobrar la indemnización pactada con el seguro, esto se da en casos de naufragios, innavegabilidad, varadura, apresamiento, etc. ... Al recibir el derecho de propiedad, las aseguradoras descuentan las deudas que el buque tenía con los acreedores, y posteriormente pasa a liquidar el saldo con el Asegurado

(XIV) CONVENCIONES INTERNACIONALES SOBRE EL TEMA (BRUSELAS 1924, BRUSELAS 1957, LONDRES 1976, HAMBURGO 1978).

Fue un intento de unificar ciertas normas fundamentales del Derecho Marítimo, limitando al valor del buque y sus accesorios las deudas del propietario o armador, por las obligaciones contraídas por el capitán y por los hechos de la tripulación, permitiendo el abandono en dinero y no especie. EE.UU. y El Reino Unido no adhirieron a la convención.

INSTITUCIONES DEL CRÉDITO MARÍTIMO

LECCIÓN

8

Ulises Ruiz Díaz

(I)SIGNIFICADO. En el derecho Romano se aplicó una institución creada en Grecia que era el Préstamo Marítimo, *Nauticum Foenus*, **también denominada usura marítima**, que debió ser limitada por la legislación por los abusos cometidos. Esta institución consistía en la condición de hacer efectivo el pago del crédito al arribar al puerto debiendo devolver una cantidad mayor a la prestada. Esto es el antecedente del préstamo a la gruesa. Reglamentado en el Medioevo en el siglo XIX, posteriormente surgieron las asociaciones Comanda y Colonna por la cual los interesados participaban en los riesgos y beneficios de la expedición. Con el desarrollo de la navegación los armadores comenzaron a tener un patrimonio importante el cual era destinado a garantizar los créditos. Finalmente el Derecho marítimo toma del derecho Civil la institución de la Hipoteca, como recurso del crédito, pero se encontraba limitada, por esto que en la convención de Bruselas de 1926 dividió los privilegios según tuviese hipoteca o no el crédito. Actualmente existen para el Código de Comercio 3 clases de crédito marítimo. La Hipoteca Naval, El Préstamo a la Gruesa y los Privilegios Marítimos.

A) HIPOTECA NAVAL.

Es el **derecho real constituido en seguridad de un crédito en dinero sobre un buque mayor a 6 toneladas** de arqueo total, permaneciendo éste en posesión del titular. **Es similar a la prenda sin desplazamiento** en la cual el bien queda en poder del deudor.

- Art. 1351 — Sobre **todo buque de más de veinte toneladas** podrá constituirse hipoteca, de acuerdo con lo que se establece en el presente título.
- Art. 1352 — El contrato de la hipoteca **se hará por escritura pública o privada**, y comprenderá todo el buque o solamente parte de él.
- Art. 1353 — No podrá constituirse hipoteca sobre buque o parte de él sino **por su dueño o por un mandatario suyo**, con poder especial con excepción del caso previsto por el artículo 932.
- Art. 1354 — La hipoteca constituida sobre un buque **comprenderá todos los aparejos pertenecientes a él**, salvo pacto expreso en contrario.
- Art. 1355 — La hipoteca **deberá inscribirse en un registro especial** en la Escribanía de Marina del puerto en que se encuentre matriculado el buque, haciéndose anotación de ella por el Escribano, en la escritura del buque y en su matrícula.
- Art. 1356 — Si el contrato de la hipoteca fuese hecho por escritura privada, deberá dejarse un ejemplar de ella en la Escribanía, donde quedará depositado. El escribano hará constar bajo su firma, la formalidad de la inscripción, en los otros ejemplares del contrato que conserven los interesados.
- Art. 1157 — Si se constituyese **varias hipotecas sobre un mismo buque, o parte del buque, el orden de su inscripción establecerá prioridad entre ellas**. La prioridad, para las hipotecas constituidas en el mismo día, se establecerá según hora de su inscripción, la que deberá hacerse constar en el registro y en los contratos, por el escribano, así como en la escritura y matrícula del buque.
- Art. 1358— La hipoteca sobre buques **se extinguirá pasados tres años** desde la fecha de su inscripción, **si no fuese renovada**.
- Art. 1359 — El contrato de hipoteca naval, **después de registrado, podrá transferirse por medio de endosos**, que importarán transferencia del derecho hipotecario.
- Art. 1360—Los Escribanos de Marina deberán manifestar a quien se interese, estado de las hipotecas inscritas sobre un buque.

- Art. 1361 — En caso de pérdida del buque o de quedar inutilizado para la navegación, los acreedores hipotecarios podrán ejercer sus derechos sobre los objetos salvados o sobre su producido, aunque los plazos de sus créditos no estuviesen vencidos. Los acreedores hipotecarios podrán igualmente ejercer sus derechos sobre el valor del seguro tomado por el dueño o armador, sobre el buque hipotecado.
- Art. 1362 — En el caso previsto en el segundo párrafo del artículo anterior, con la inscripción de la hipoteca, podrá el acreedor hipotecario hacer retener por el asegurador el valor del seguro.
- Art. 1363—Los acreedores que hubiesen hecho inscribir sus hipotecas, podrán hacer asegurar el buque o la parte del buque hipotecado en garantía de sus créditos. Los aseguradores con quienes hubiesen contratado quedarán, en caso de pagar el valor del seguro a un acreedor hipotecario, subrogados a él en sus derechos contra el deudor.
- Art. 1364 — Los acreedores que tuviesen hipoteca inscrita sobre un buque, podrán perseguirlo en cualquier mano a que pasare. Si la hipoteca no afectase sino una parte del buque, el acreedor no podrá embargar y hacer vender más que esa parte. **Si más de la mitad del buque se encontrase hipotecada**, el acreedor podrá hacerlo vender judicialmente en su totalidad, con la obligación de citar para el acto de la venta a todos los copropietarios. En todos los casos de copropiedad, que no resulten de sucesión o de la disolución de una comunidad conyugal, las hipotecas constituidas durante la indivisión por uno o varios de los copropietarios sobre una parte del buque, seguirá subsistiendo después de la división o de la licitación.

FORMA INSTRUMENTAL.

La Ley establece una serie de formalidades para la constitución:

1. Debe ser de forma escrita, bajo escritura pública, o documento privado autenticado.
2. Debe ser inscrita en el Registro General de Buques.
3. Si es un documento privado debe permanecer una copia bajo custodia del Escribano.
4. Surte efectos a partir de la inscripción en el Registro.
5. Puede ser constituida sobre parte o la totalidad del buque.
6. Debe anotarse en la matrícula y en el certificado del buque.
7. Se extingue a los 3 años
8. Debe contener los datos de ambas partes, los datos del bien en cuestión, los montos del crédito, intereses, plazos y lugar de pago.

(III) FACULTAD DE HIPOTECAR.

Solo puede ser constituida por el propietario del buque, o por uno de los copropietarios con los 2/3 de aprobación del resto de los copropietarios mediante mandato o poder especial. Pude hipotecar el copropietario su parte del buque correspondiente, con el consentimiento de la mayoría. **El capitán no puede hipotecar el buque salvo mandato especial, o con autorización judicial**, cuando los propietarios no contribuyan con los gastos de equipamiento y armado del buque.

(IV) EXTENSIÓN DE LA GARANTÍA.

La **garantía hipotecaria se extiende a la universalidad del buque, o sea a sus accesorios también**, en caso de siniestro recae sobre los restos de la venta judicial, aunque los plazos de los créditos no estuviesen vencidos. **La hipoteca no comprende los fletes ganados en el viaje**, pudiendo los acreedores ejercer su derecho a cobro sobre el seguro tomado por el propietario. Pudiendo el acreedor al momento de la constitución de la deuda retener el valor del seguro para hacerlo efectivo.

(V) GRADO DE PREFERENCIA.

Los primeros en cobrar son los acreedores privilegiados, los acreedores hipotecarios siguen en orden a la fecha de su inscripción en el registro.

(VI) CONCURRENCIA DE CRÉDITOS HIPOTECARIOS.

Si se constituyen varias hipotecas, tiene preferencia la del primer día, si se dan dos hipotecas en el mismo día se da preferencia a la que se inscribió primero por la hora en el registro.

(VII) HIPOTECA SOBRE BUQUE EN CONSTRUCCIÓN.

El código no regula nada sobre la hipoteca sobre la construcción del buque,

(VIII) INDEMNIZACIÓN DEL SEGURO CONSTITUIDO POR EL DEUDOR Y POR EL ACREEDOR.

Es costumbre asegurar el buque para constituir una hipoteca por un valor no menor al buque, contra siniestros y contra terceros endosado a nombre del acreedor, a su misma vez los acreedores pueden asegurar su hipoteca. En el caso de pago del siniestro por los seguros queda extinguida la obligación. La póliza dura lo que duran los plazos de la hipoteca.

(IX) INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS AL BUQUE Y CONTRIBUCIÓN A LA AVERÍA COMÚN.

Se dispone que integran la hipoteca las indemnizaciones originadas por daños materiales sufridos por el buque y las contribuciones por avería común por daños materiales sufridos por el buque.

PRESTAMO A LA GRUESA.

(X) CONCEPTO. FORMALIDADES DEL CONTRATO.

Art. 1120 Código de Comercio. Préstamos a la gruesa o a riesgo marítimo, **es un contrato por el cual una persona presta a otra, cierta cantidad sobre objetos expuestos a riesgos marítimos, bajo la condición de que, pereciendo esos objetos, pierda el dador la suma prestada, y llegando a buen puerto los objetos, devuelva el tomador la suma con un premio estipulado.**

El préstamo a la gruesa no puede tener por fin quitar a la tripulación o al tomador del dinero todo interés en el éxito de la expedición, ni colocar al dador a merced del tomador del dinero.

• **Art. 1121 Código de Comercio.** El contrato a la gruesa **sólo puede probarse por escrito.** Si ha sido convenido en la República, **será registrado en el registro público de marina, dentro de ocho días contados desde la fecha de la escritura pública o privada.** Si ha sido convenido en país extranjero, por ciudadano de la República, el instrumento deberá ser legalizado por el Cónsul, si lo hubiere; y así en uno como en otro caso, se anotará en la matrícula del buque, siempre que el préstamo recayera sobre el buque o fletes. **Si faltare en el instrumento del contrato alguna de las referidas formalidades, tendrá valor entre las partes que lo hayan otorgado; pero no establecerá derechos contra terceros.**

Es un contrato escrito debe ser inscripto en el Registro de Buques y en la matrícula del buque. Debe enunciar:

1. Fecha y lugar de otorgamiento.
2. Si es efectivo o en bienes el préstamo.

3. Capital prestado y premio convenido.
4. Individualización del buque.
5. Datos personales de ambas partes.
6. Riesgos que se toman en cuenta especificados.
7. El plazo y lugar de reembolso.
8. Las cláusulas no deben contrariar la ley.
9. No debe ser fuente de ganancia par el tomador.

Las acciones del dador se extinguen por la pérdida absoluta de los efectos sobre el cual se otorgó el crédito.

El instrumento en que faltara alguna de las enunciaciones referidas, será considerado como simple préstamo de dinero, al interés corriente, sin privilegio alguno en los efectos sobre que se hubiese dado.

• **Art. 1123 Código de Comercio.** Puede hacerse el préstamo a la gruesa, **no solamente en dinero, sino también en efectos propios para el servicio y consumo del buque, o que puedan ser objeto de comercio**, arreglándose en tales casos, por convenio de las partes, un valor fijo para que pueda verificarse el pago en dinero.

• **Art. 1124 Código de Comercio.** El préstamo hecho sobre un buque, o sobre un cargamento, no será préstamo a la gruesa, ni surtirá sus efectos legales, si el dador no toma sobre sí alguno de los riesgos marítimos.

• **Art. 1125 Código de Comercio.** Es nulo el contrato de cambio marítimo celebrados sobre riesgos ya tomados por otros, y sobre cosas ya aseguradas por su valor íntegro. En caso de contravención, el tomador responderá personalmente al dador, por el capital prestado, no que la cosa, objeto del contrato, perezca en el tiempo y el lugar de los riesgos estipulados.

• **Art 1126 Código de Comercio.** Cuando no todos, sino alguno de los riesgos, o sólo una parte del buque de la carga se halle asegurada, puede contraerse préstamo a la gruesa por los riesgos restantes, o por la parte no asegurada, hasta la suma concurrente de su valor íntegro.

• **Art. 1127 Código de Comercio.** Es libre a los contrayentes estipular el premio en la cantidad y en la forma del pago que les parezca, pero una vez acordado, la supervivencia o reducción de riesgos da derecho a exigir aumento o disminución del premio, a no ser que otra cosa se hubiese pactado expresamente.

• **Art. 1128 Código de Comercio.** **Las pólizas de los contratos a la gruesa, si están extendidas a la orden, son transferibles por endoso** en la misma forma y con los mismos derechos y acciones que las letras de cambio. El cesionario toma el lugar del endosante, así respecto del capital como de los premios y de los riesgos; pero la garantía de la solvencia del deudor sólo se extiende al capital, intereses corrientes de plaza y gastos del protesto, sin comprender los premios, a no ser que otra cosa se hubiere pactado expresamente.

(XI) LETRAS DE CAMBIO MARÍTIMAS.

El Código de comercio **autoriza al capitán** a girar letras de cambio marítimo (pagaré firmado sobre el armador) en caso de necesitar fondos con urgencia en beneficio del buque o de la carga y solo para éstos fines.

C) PRIVILEGIOS MARITIMOS.

Es el derecho de preferencia conferido por la ley a favor de ciertos créditos originados en el ejercicio de la navegación, que recaen sobre una cosa determinada, el buque, el flete o la carga. La preferencia se establece respecto a los tres mencionados, primero sobre las cosas cargadas, luego sobre el flete y finalmente sobre el buque. Los acreedores de un mismo rango, concurren entre sí para casos de insuficiencia de la cosa, en proporción de su respectivo importe, pero si ya se continuó o emprendió el viaje y se contraen posteriormente créditos de la misma especie, es preferido aquel cuyo crédito es de fecha más reciente, principio inverso al Derecho civil.

- **Art. 1368 Código de Comercio.** Los privilegios establecidos en el presente Título, en cuanto a los bienes sobre que recaen, son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial sobre bienes muebles.
- **Art. 1369 Código de Comercio.** En caso de deterioro o disminución de la cosa objeto del privilegio, se ejercitará éste sobre lo que reste o fuere recuperado o salvado.
- **Art. 1370 Código de Comercio.** El acreedor privilegiado sobre una o más cosas, que fuere vencido en el precio de éstas, por otro acreedor de mejor derecho y cuyo privilegio se extiende a otros objetos, se entiende subrogado en el privilegio que a éste último corresponde.

El mismo derecho tienen los demás acreedores privilegiados que experimenten una pérdida a consecuencia de dicha subrogación.

- **Art. 1371 Código de Comercio.** Los créditos privilegiados de un mismo rango, concurrirán entre sí, en caso de insuficiencia de la cosa, en proporción de su respectivo importe, si fuesen creados en el mismo puerto, antes de la salida. Pero si, habiéndose emprendido o continuado viaje, se contrajeran posteriormente créditos de la misma especie, los posteriores serán preferidos a los anteriores. Gozan del mismo privilegio que el capital los gastos hechos por cada acreedor en sus gestiones judiciales y los intereses debidos por el último año, y por el corriente en la fecha del empeño, secuestro o venta voluntaria.
- **Art. 1372 Código de Comercio.** Si el título de crédito privilegiado es a la orden, su endoso producirá también la transferencia de privilegio.

(XII) PRIVILEGIOS CIVILES Y MARÍTIMOS.

Los **Privilegios civiles se distinguen porque los marítimos afectan específicamente a tres elementos, la carga, el flete y finalmente al Buque, mientras que los civiles afectan al todo el patrimonio del Deudor.** También se hace notar la relación inversa entre el cobro de los acreedores más nuevos sobre los antiguos acreedores.

(XIII) INDIVISIBILIDAD DEL PRIVILEGIO.

La hipoteca naval puede recaer sobre una parte del buque, mientras que los privilegios marítimos son indivisibles afectan a la totalidad del bien aunque el crédito marítimo tuviese varios titulares.

(XV) TRANSFERENCIA.

La Transferencia del Crédito Marítimo debe efectuarse junto con el crédito por cesión convencional, o independientemente del crédito por subrogación real. Si el título del crédito es privilegiado su endoso también transfiere el privilegio.

(XVI) (XV) PRIVILEGIO SOBRE LAS COSAS CARGADAS Y SOBRE EL EQUIPAJE.

El art. 1373 del Código de Comercio contiene la lista de privilegios sobre cosas cargadas.

1. Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores.
2. Gastos, indemnizaciones, asistencia y salvamento del último viaje.
3. Derechos de aduana debidos por las cosas en el lugar de la descarga.
4. Gastos de Transporte y carga.
5. Alquiler de depósitos de las cosas descargadas.
6. Sumas debidas por contribución de averías comunes.
7. Préstamos a la gruesa y premios del seguro.
8. Capital e intereses debidos por las obligaciones del capitán sobre la carga.
9. Cualquier otro préstamo con prenda sobre la carga, si el prestamista posee el conocimiento.

La acción debe ser ejercida dentro de los 15 días de la descarga antes que las cosas pase a disposición de terceros.

- Art. 1374 Código de Comercio de 1093 — Los privilegios enumerados en el artículo anterior, se perderán si la acción no fuere ejercida dentro de los quince días de terminada la descarga y antes que las cosas cargadas hayan pasado a manos de tercero.

Privilegios sobre el flete:

Están enumerados en el art. 1375 del Código de comercio.

1. Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores.
2. Gastos, indemnizaciones, asistencia y salvamento del último viaje.
3. Los salarios, emolumentos, e indemnizaciones debidas al capitán y tripulación por el viaje en que es devengado el flete.
4. Sumas debidas por contribución de averías comunes.
5. Préstamos a la gruesa sobre el flete devengado y premios del seguro.
6. Capital e interés debidos por las obligaciones del capitán sobre el flete.
7. Las indemnizaciones debidas a los cargadores por falta de entrega de las cosas por delito o culpa del capitán o tripulación del último viaje.
8. Cualquier deuda con prenda del flete transcrita y anotada en la matrícula del buque.

(XVII) CRÉDITOS PRIVILEGIADOS SOBRE EL BUQUE: CLASIFICACIÓN.

(XVIII) LOS PRIVILEGIOS EN LA CONVENCION DE BRUSELAS DE 1926.

Sus normas tienden a obtener la validez internacional de las hipotecas o de ciertos privilegios, en cualquiera de los países signatarios. Estableciendo un número limitado de privilegios y fijándoles una duración máxima de un año, distinguiendo privilegios de primera categoría a los de la convención y segunda categoría a los establecidos por leyes nacionales.

PERSONAL DE LA EXPLOTACIÓN MARÍTIMA

A) FIGURA DEL CAPITÁN Y SU NATURALEZA JURÍDICA.

LECCIÓN

9

Ulises Ruiz Díaz

El capitán es el eje de la navegación sobre el cual se concentran derechos y obligaciones de derecho privado y derecho público. Es la persona que tiene a cargo la dirección y gobierno del buque mediante el pago de un salario convenido o de una participación en las ganancias de la travesía. En su función pública tiene facultades policiales, de agente del registro civil y notariales, en su función de derecho privado tiene facultades ordinarias y extraordinarias para atender a "los deberes de buen marino".

Art. 904 Código de Comercio. El capitán es la persona encargada de la dirección y gobierno de un buque, mediante un salario convertido o una parte estipulada en los beneficios.

El capitán es el jefe del buque, toda la tripulación le debe obediencia, en cuanto fuere relativo al servicio del mismo.

• **Art. 905 Código de Comercio.** El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en el buque y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga.

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio del buque, y seguridad de las personas y carga que conduzca.

• **Art. 906 Código de Comercio.** Son atribuciones del capitán:

1. Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección del buque;
2. Imponer a bordo las penas correccionales establecidas por la ley o reglamentos, a las personas que perturben el orden del buque, cometan faltas de disciplina o rehusan u omitan prestar el servicio que les corresponda;
3. Arrestar los que se hicieren culpables de algún delito, levantar información del hecho, y entregar los delincuentes a la autoridad competente.

• **Art. 907 Código de Comercio.** Corresponde al capitán formar la tripulación del buque eligiendo y ajustando los oficiales, marineros y demás hombres de equipaje, así como despedirlos en los casos en que pueda verificarlo, obrando siempre de acuerdo con el dueño, armador o consignatario del buque, en los lugares donde éstos se hallaren presentes.

El capitán es responsable, si emprendiere viaje, sin que el buque estuviese provisto de la tripulación necesaria.

En ningún caso se puede obligar al capitán a recibir en su tripulación persona alguna que no sea de su satisfacción.

• **Art. 908 Código de Comercio.** El capitán está obligado a llenar cuidadosamente los deberes de un buen marino, y a indemnizar al dueño o a la asociación, los daños y gastos ocasionados por su impericia, negligencia o infidelidad, sin perjuicio de la responsabilidad criminal que corresponda.

• **Art. 909 Código de Comercio.** Responde de los daños que sufra la carga, a no ser que provengan de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o culpa del cargador, incluyéndose los hurtos, o cualquier daño cometido a bordo por individuos de la tripulación.

• **Art. 910 Código de Comercio.** Responde asimismo de los daños que provengan del mal arrumaje de la carga o de que ésta sea excesiva.

• **Art. 911 Código de Comercio.** Responde igualmente de todos los daños que sobrevengan a las mercancías que sin consentimiento por escrito del cargador, haya dejado sobre cubierta.

Exceptúase la navegación de cabotaje menor, o dentro de los ríos, y aquella en que fuere de uso cargar sobre cubierta.

(I) EVOLUCIÓN HISTÓRICA.

En el derecho romano ya se distinguían dos figuras: El **MAGISTER NAVIS** (actual capitán) y el **EXERCITOR NAVIS** (actual Armador). En la edad media aparecen dos nuevas figuras el **PATRONUS** o jefe de la expedición (Encargado de las funciones directivas) y el **Piloto de Altura** (Técnico en navegación), por la influencia de las Asociaciones Navales, esta última figura en el Consulado del Mar fue denominado **NOXER**. En el Siglo XVI cuando el noxer asumió importantes funciones y facultades de director comercial y disciplinario, llegó a ser una figura tiránica la cual muchas veces se sometía la del Armador. Con la aparición y desarrollo de la navegación a vapor la figura del Capitán aumentó en funciones técnicas y disminuyeron las funciones comerciales, pero conservando su autoridad y atribuciones a bordo del buque.

(II) CONDICIONES PARA SER CAPITÁN DE ACUERDO A LA LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE LA MATERIA.

Art. 58. - Para ejercer la profesión de Capitán de la Marina Mercante, se requiere:

- a) Ser ciudadano paraguayo (nativo o naturalizado);
- b) Tener el título habilitante;
- c) Haber cumplido 25 años de edad;
- d) Haber cumplido con la Ley del Servicio Militar Obligatorio;
- e) Poseer los documentos personales exigidos por las leyes;
- f) Poseer certificado expedido por el Servicio Médico de la Armada que compruebe tener salud compatible con el servicio de a bordo y en particular, vista y audición normales

(III) NOMBRAMIENTO DEL CAPITÁN.

El armador tiene la facultad de seleccionar al Capitán, salvo que el capitán fallezca durante el viaje, en la cual asumirá el mando el primer oficial a bordo, y a falta de este seguirá en rango jerárquico hasta terminar en el Contra maestre.

(IV) CESACIÓN DEL CAPITÁN.

El capitán puede ser despedido únicamente por el Armador, si es con justa causa no tiene derecho a indemnización; si es sin expresión de justa causa y antes de la partida del buque, se le abonará el tercio de los haberes que hubiese cobrado, y si es despedido en viaje sin justa causa se le abonará la totalidad de sus haberes que hubiese cobrado.

(V) RETRIBUCIÓN DEL CAPITÁN.

Está estipulada en el contrato entre el Capitán y el armador, pudiendo ser un monto fijo o una participación en las ganancias de la expedición, debiendo ser efectivizada al término del viaje.

(VI) NATURALEZA JURÍDICA DEL CAPITÁN.

(VII) EL CAPITÁN Y LOS CARGADORES.

B) ATRIBUCIONES Y DEBERES DEL CAPITÁN.

Es la autoridad máxima a bordo del buque, debiendo ejercerla dentro de lo que la ley especifica y con atención a las costumbres marítimas. El capitán debe:

- a) Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección del Buque.
- b) Imponer reglas correccionales a bordo.
- c) Arrestar y sumariar a quien ha cometido algún delito, entregando el sumario a las autoridades

pertinentes.

- d) Cumplir con los deberes del buen marino.
- e) Indemnizar al propietario en caso de negligencias e impericia al mando.

(VIII) FUNCIONES Y OBLIGACIONES PÚBLICAS.

Son las que le competen como delegado de la autoridad pública:

a) Policiales: Disciplinario y como policía Judicial, en caso de delitos abordó, con posibilidad de instruir sumarios y detener a los presuntos delincuentes, entregando el sumario a las correspondientes autoridades.

b) Registro civil: Es oficial del Registro Civil, fuera de las aguas jurisdiccionales del estado, elabora actas de nacimiento, defunción, tiene capacidad de celebrar matrimonio en artículo mortis, testamentos, enviando copia al llegar a puerto al registro civil, las inscribe en su libro de navegación.

c) Notariales: Tiene la facultad de elaborar testamentos asentándolo en el libro de navegación.

(IX) FUNCIONES Y OBLIGACIONES DEL DERECHO PRIVADO.

- Contraer deudas girando letras de cambio marítimo por causas legales.
- Solicitar venta judicial del buque, por innavegable e irreparable.
- Representar judicialmente al armador durante el viaje.

C) RESPONSABILIDAD DEL CAPITÁN.

(X) FRENTE AL PROPIETARIO O ARMADOR. Responde por los daños culposos cometidos abordó por su negligencia, impericia o intención criminal, igualmente lo hace por la baratería.

(XI) RESPONSABILIDAD FRENTE A LOS CARGADORES. Código de Comercio.

910. Responde asimismo de los daños que provengan del mal arrumaje de la carga o de que ésta sea excesiva.

911. Responde igualmente de todos los daños que sobrevengan a las mercancías que sin consentimiento por escrito del cargador, nava dejado sobre cubierta. Exceptúase la navegación de cabotaje menor, o dentro de los ríos, y aquella en que fuere de uso cargar sobre cubierta.

912. Además de la responsabilidad personal del capitán hacia los cargadores, quedan obligados el buque y fletes por los daños causados a la carga por dolo o culpa del capitán, sin perjuicio de la acción de indemnización que corresponde contra éste a los dueños y partícipes del buque.

913. El capitán debe tener cuidado de no cargar efecto, cuya avería, merma o mal estado de acondicionamiento sea visible, sin hacer expresa mención en los recibos o conocimientos. En defecto de esa mención, se presume que las mercancías, en cuanto puede juzgarse por su exterior, fueron cargadas en buen estado y bien acondicionadas.

914. El capitán está obligado a dar o hacer dar por el contraмаestre, recibo de todos los efectos cargados, con designación de su cantidad, marcas o números, a fin de que puedan cambiarse oportunamente por los conocimientos respectivos.

915. El capitán o cualquier otro individuo de la tripulación que cargare en el buque, aún so pretexto de ser en su cámara o camarotes, efectos de su cuenta particular, sin consentimiento por escrito del dueño del buque o de los cargadores, si el buque ha sido fletado por entero, podrá ser obligado a pagar el doble del flete correspondiente.

916. El capitán que navega a flete común, o con interés en el beneficio que resulte de la carga, no puede hacer negocio alguno de su propia cuenta, a no ser que mediare estipulación escrita en contrario. Si lo hiciere, pertenecerá a los demás interesados la utilidad que pueda resultar, y las pérdidas serán de su exclusiva cuenta.

917. Es prohibido al capitán hacer pacto alguno público ni secreto con los cargadores, que ceda en su beneficio particular, bajo cualquier título o pretexto que fuere. Si lo hiciere, serán de su cuenta y de la de los cargadores, todos los daños que sobrevinieren, y pertenecerán al dueño del buque los beneficios que resultaren.

918. El capitán es considerado verdadero depositario de la carga y de cualesquiera efectos que recibiese a bordo, y como tal está obligado a su guarda, buen arrumaje, y conservación, y a su pronta entrega a la vista de los conocimientos. La responsabilidad del capitán respecto de la carga empieza desde que la recibe, hasta el acto de la entrega en el lugar que se hubiere convenido, o en el que fuere de uso en el puerto de la descarga, salva cualesquiera convenciones expresas en contrario.

(XIII) MODALIDADES DEL CONTRATO DE AJUSTE EN NUESTRA LEGISLACIÓN. El contrato de ajuste en una especie de contrato de trabajo marítimo que nace con el inicio del viaje y termina con el viaje, el cual se celebra entre los tripulantes y el armador mediante el cual los tripulantes prestan sus servicios a bordo mediante un salario convenido de acuerdo a sus especialidades, subordinándolo a las órdenes del capitán. Termina como todo contrato por rescisión mutua de las partes, fuerza mayor, voluntad del tripulante, muerte del tripulante, despido, revocación del viaje por el armador.

(XIV) REGISTRO DE TRIPULANTES.

El Rol debe hacerse en el puerto de armamento del buque, incluyendo los siguientes datos: Individualización del buque, del Capitán, y miembros de la tripulación, y empleo de cada uno.

- Puerto de salida y destino.
- Sueldos estipulados
- Cuenta corriente de la tripulación.
- Firma del Capitán y la tripulación.

(XV) MUERTE DEL TRIPULANTE.

Al fallecer un tripulante, el capitán debe inventariar todos los bienes y pertenencias del fallecido, en presencia de los oficiales del buque y dos testigos, prefiriéndose que éstos últimos fuesen pasajeros, asentándolo en el libro de navegación y entregando copia junto con los bienes al retorno al puerto de salida.

Los gastos de entierro serán cubiertos por cuenta del buque. Los salarios del fallecido serán liquidados a sus familiares de la siguiente manera: Si falleció en el viaje de ida, se abonará el 50% del total de los salarios, si falleció durante el viaje de vuelta se abonará la totalidad del viaje. Si el contrato de ajuste era con acuerdo de un porcentaje de las utilidades, será remunerada íntegramente. Si el fallecido murió en defensa del buque, los familiares serán remunerados íntegramente. Si falleciese antes o después de iniciar el viaje no será remunerado.

(XVI) BARATERÍA. Es todo acto ilícito realizado por el Capitán o la tripulación, o ambos en conjunto, que afectase al buque o a la carga; en oposición a la voluntad del dueño.

(XVII) ABANDONO DEL PUESTO DE SERVICIO. El capitán tiene prohibición de abandono del puesto de servicio, desde que zarpa el buque hasta el arribo a puerto de destino, sin que le sea permitido el abandono del buque durante el viaje salvo circunstancias graves, de su oficio o de sus negocios, como puede ser el naufragio, debiendo salvar los libros del buque y efectos de valor en lo posible, de

haberse robado o perdido durante el naufragio está exento de responsabilidad. De haber abandonado el puesto de servicio será plausible quedará inhabilitado de 5 a 15 años para ejercer la profesión, salvo impedimento físico o moral.

PERSONAL MARÍTIMO

LECCIÓN

10

Ulises Ruiz Díaz

PERSONAL MARÍTIMO:

La navegación mercante requiere para su dirección, maniobra y servicios la siguiente tripulación:

- a) Personal de Cubierta o puente. (Divididos en personal oficial, de maestranza y subalternos)
- b) Personal de Máquinas. (Divididos en personal oficial, de maestranza y subalternos)
- c) Personal de Servicios Auxiliares.
- d) Aprendices.

PERSONAL SUPERIOR

Comprende: Capitán. Comisario. Oficiales de 1ra, 2da y 3ra categoría. Prácticos de navegación. Oficial médico y Oficial radio operador. Jefe de sala de máquinas. Jefe de cocina.

PERSONAL SUBALTERNO

Comprende: Timonel. Marineros. Calderero. Fuegoista. Limpiador. Mozo. Ayudante de cocina.

PRÁCTICOS Y BAQUEANOS. El práctico o baqueano es el encargado de dirigir las maniobras del buque en determinados accesos peligrosos en los cuales hay peligro de varadura por la profundidad o angostura del acceso. Se encuentran generalmente en accesos riesgosos a puertos, canales o diques. Es el auxiliar técnico del Capitán, sus funciones no afectan a la responsabilidad del capitán en el gobierno del buque.

CONTRAMAESTRES. Es el jefe del personal subalterno en cubierta, cuya función es la efectivización y realización de las ordenes del capitán y oficiales del puente. Es el responsable de la estiba e integridad de la carga. Debe adoptar las primeras medidas en caso de siniestros o peligro dentro del buque hasta recibir instrucciones del puente (Capitán y oficiales). Es responsable de asegurarse de las condiciones de aparejos, casco en puerto y navegabilidad. En caso de falta de personal superior en puente él es el que asume el comando del buque.

Debe cumplir los siguientes requisitos para ejercer el cargo:

- a) Paraguayo.
- b) Título habilitante
- c) Haber cumplido el Servicio Militar Obligatorio.
- d) 22 años cumplidos.
- e) Poseer la documentación personal exigida por ley.

SOBRECARGO.

Es el representante comercial del propietario de la carga, con responsabilidad de llevar los libros de cuenta y razón, y de Cargas. Sus requisitos son los iguales al contraamaestre.

- **Art. 977** — Los sobrecargos nombrados por los armadores o los dueños de la carga, pueden ejercer sobre el buque y su cargamento la parte de administración económica expresamente señalada en sus instrucciones; pero, aún en el caso de ser nombrado por los armadores, no pueden entrometerse en las atribuciones privativas de los capitanes, acerca de la dirección facultativa y mando de los buques, sea cual fuere la autorización que se les hubiere conferido.
- **Art. 978**— Los poderes del sobrecargo relativos al curso del viaje y transporte de las mercaderías deben ser comunicados al capitán. Si no se hiciera esa participación, se reputarán no existentes en lo que toca al capitán.
- **Art. 979**—Habiendo sobrecargo, cesa respecto de las mercaderías que le están encomendadas, la responsabilidad del capitán, salvo el caso de dolo o culpa. Al sobrecargo, en tal caso, corresponde llevar el libro de cargamentos y el de cuenta y razón, en la forma establecida en el artículo 927.
- **Art. 980** —Si el sobrecargo tuviese orden para entregar a persona determinada los efectos que no se hubiesen vendido, y el consignatario se negase a recibirlos, debe hacerle saber una protesta que le servirá de documento justificativo. Si no tuviere mas instrucciones a ese respecto, queda a su arbitrio dar a los efectos el destino que le pareciese más conveniente en beneficio de los dueños, procediendo, según los casos, conforme a lo establecido en el artículo 960.
- **Art. 981**—Es prohibido a los sobrecargos hacer negocio alguno por cuenta propia durante el viaje, fuera de la pacotilla que por pacto expreso les hubiere sido concedida por el viaje de ida y de retorno.
- **Art. 982** — En defecto de convenciones particulares, compete al sobrecargo el derecho, en cuanto a los comitentes, a ser mantenido durante el viaje, y a percibir comisión que se determinará por arbitradores; y en cuanto al capitán, el derecho a ser embarcado con todo su equipaje.
- **Art. 983** — Las disposiciones de este Código acerca de la capacidad, modo de contratar, y responsabilidad de los factores o encargados, se aplican igualmente a los sobrecargos.

PERSONAL SUBALTERNO. CUBIERTA, MAQUINA Y SERVICIOS AUXILIARES.

EL PERSONAL SUBALTERNO SE DIVIDE:

- a) Cubierta: Timoneles, Marineros.
- b) Máquinas: Caldereros, Fueguista, y Limpiadores.
- c) Auxiliares: Personal de Maestranza como ayudantes de cocina y mozos. La función principal de ellos es de apoyo abordo del buque.

CONTRATO DE AJUSTE.

Es el contrato de trabajo Marítimo celebrado entre el capitán y el tripulante, es atribución del capitán enrolar a la tripulación por se representante del armador.

NATURALEZA JURÍDICA DE AJUSTE.

Es el tipo de Contrato de trabajo específicamente marítimo, es un contrato específico debido a las condiciones especiales que dispone la actividad marítima. La falta de disciplina o la insubordinación pueden ser causales de despido justificado.

VARIEDADES DEL CONTRATO.

Puede celebrarse:

- a) Por tiempo indeterminado.
- b) Por tiempo determinado
- c) Por uno o varios viajes.
- d) Por viaje redondo (ida y vuelta).

La remuneración por el servicio puede ser pactado en efectivo como mensualidad, o en participación de las ganancias de la travesía.

FORMACIÓN Y PRUEBA DEL CONTRATO. El contrato de ajuste es un contrato escrito celebrado entre el capitán y el tripulante, su forma de prueba es mediante el contrato, o el libro del rol, o mediante el libro de cuentas y razón, o por la libreta de embarco del tripulante.

OBLIGACIONES RECÍPROCAS.

Son obligaciones del capitán hacia el tripulante:

- a) Alimentación durante su servicio.
- b) Pago de salario .
- c) Pagos por servicios extra o recompensas.
- d) Asistencia médica en caso de enfermedad o accidentes.
- e) Indemnización en caso de despido sin justa causa.

Son obligaciones del tripulante:

- a) Subordinación al capitán y sus superiores.
- b) Ser idóneo para la función que se le contrató.
- c) Presentarse en fecha y hora de su requerimiento.
- d) No abandonar el buque sin permiso expreso del capitán o sus superiores.
- e) No embriagarse, ni causar desorden durante la travesía.
- f) Auxiliar en caso de ataque o siniestro al capitán.

RÉGIMEN LEGAL DE PERSONAL NAVEGANTE.

Las siguientes leyes y códigos hacen al régimen legal vigente del Personal de navegación marítimo y fluvial: Código del Comerciante de 1903, Código de Navegación Fluvial y marítima Ley nº 476/57, Reglamento del Personal de tripulación Decreto nº 2785/59, Código de trabajo y demás legislaciones.

DESPIDO DEL TRIPULANTE.

El tripulante no puede ser despedido sin justa causa, siendo éstas las siguientes:
Cometer ilícitos, o perturbar la tranquilidad del buque.

- Insubordinación.
Falta de disciplina o incumplimiento al servicio.
- Embriaguez habitual.
- Ignorancia del servicio para el cual fue contratado.
- Inhabilitación para cumplir su servicio salvo en caso de lesión o enfermedad.

CONSECUENCIA DEL DESPIDO.

Toda causa de despido justificado es el pago de los haberes hasta la fecha de originarse el despido, o a la ganancia proporcional que tuvo el buque hasta la fecha si el contrato de ajuste es remunerado por participación. En caso de comprobarse que el despido fue injustificado como indemnización se le abonará el tercio de lo que hubiese ganado de haber completado en viaje, mas los días de servicio a bordo y los gastos de retorno. En caso de ser despido antes del viaje tiene derecho a indemnización por la totalidad de los haberes que hubiesen cobrado.

RESCISIÓN DEL AJUSTE POR PARTE DEL TRIPULANTE.

El tripulante puede rescindir el contrato antes de comenzado el viaje bajo las siguientes condiciones:

- Si el capitán cambia el destino del buque.
- Si el país de la nacionalidad del buque entra en guerra.
- Si el destino del buque presenta noticias de peste.
- Si muere el capitán o es despedido.
- Si el buque contrató para el viaje un convoy y no será acompañado por éste.
- Si se cambia de buque para realizar el viaje.

REVOCATORIA DEL VIAJE:

Si el armador, el capitán o los cargadores antes de comenzar el viaje mudan su destino, a los tripulantes con contrato de ajuste que no se ajusten al nuevo destino, tendrán derecho a reclamar los sueldos vencidos y a retener los ya adelantados. Si se revocase el viaje después de matriculada la tripulación, ésta tendrá derecho: si el contrato de ajuste fuese por mes, a cobrar los haberes devengados y una mesada en concepto de indemnización, a los ajustados por viaje se le pagará la mitad del sueldo convenido. Si la revocatoria se hace en el puerto de destino y el ajuste era mensual deberán abonarle el salario por el tiempo que haya servido mas por el tiempo que les lleve retornar al puerto de salida. A los contratados por viaje se les pagará como si hubiesen concluido el viaje.

DESERCIÓN: Es el acto por el cual el tripulante abandona arbitrariamente el buque después de matriculado y ajustado, pudiendo ser sancionado con: Prisión al fin del contrato, Reposición de

salarios recibidos por adelantado, Servicio sin sueldo durante un mes, Descuento de salario, responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados.

ABANDONO DEL PUESTO DE SERVICIO:

La tripulación no puede abandonar el buque ni pernoctar fuera del buque sin la autorización expresa del capitán, so pena de no percibir los haberes correspondientes a un mes. La tripulación que abandone su puesto una vez matriculada será sancionada con:

- Prisión de un mes a un año.
- Restitución de adelantos de haberes.
- Servicio por un mes sin sueldo en caso de haber ocasionado daños y perjuicios serán deducidos de sus salarios, y puede ser sancionado penalmente con prisión de 1 año a 6 años por la exposición al riesgo de la seguridad del buque.

LESIÓN Y ENFERMEDADES:

Las lesiones y enfermedades sufridas durante su trabajo dan lugar a ser asistido por cuenta del armador y a ser indemnizado por éste en caso de quedar incapacitado, tiene derecho a cobrar todo su sueldo hasta su completo restablecimiento y regreso al puerto de matrícula del buque, además de una indemnización por los gastos de retorno.

MUERTE DEL TRIPULANTE:

Si durante el viaje falleciera el tripulante el capitán deberá, inventariar los bienes y pertenencias del tripulante en presencia de los oficiales del buque y dos testigos, entregando en el puerto de salida los bienes inventariados a la autoridad competente, asentando el hecho en el diario de navegación.

Los gastos de sepelio corren por parte del buque, abonando a los herederos los haberes hasta el día de su fallecimiento si el ajuste era por mes.

Si el ajuste por viajes serán abonados la totalidad de la misma si falleciese en viaje de vuelta o el 50% en caso de fallecer en el viaje de vuelta.

Si el ajuste fuese una participación será abonada la totalidad si la muerte ocurre después del viaje, si la muerte ocurre antes del viaje nada se le pagará. Será proporcional en el caso del viaje de ida.

C) PERSONAL TERRESTRE

LECCIÓN

11

Ulises Ruiz Díaz

(I) EL AGENTE MARÍTIMO: CONSIDERACIONES GENERALES.

El desarrollo de la navegación al reducir los tiempos de navegación, hizo imperativo la creación del agente marítimo para acortar la duración de la permanencia del buque en puerto por razones económicas y de espacio físico en puertos, otorgando los trámites burocráticos a personal especializado y práctico.

Concepto: El agente marítimo es la persona física o jurídica que tiene a cargo las gestiones de carácter administrativo y comercial conectadas con la entrada, permanencia y salida del buque en puerto y de carga y descarga de mercaderías o pasajeros. Es el consignatario del Buque.

(II) EL AGENTE MARÍTIMO EN NUESTRO MEDIO: ANTECEDENTES.

En la segunda mitad del siglo XIX se crearon compañías de navegación en el Río de la Plata, argentinas, paraguayas, brasileras y uruguayas, se fletaban a vapor mercaderías y pasajeros desde y hacia Asunción por medio de la agencia marítima.

(III) NOMBRAMIENTO DEL AGENTE MARÍTIMO.

Está a cargo del armador o del fletador el nombramiento del agente marítimo, el capitán puede hacerlo en carácter de mandatario del armador. En nuestra legislación no está sujeto a formalidad alguna pero por costumbre se realiza por escrito.

(IV) DISMINUCIÓN PROGRESIVA DE LAS FUNCIONES COMERCIALES DEL CAPITÁN.

La creación del Agente marítimo disminuyó las funciones comerciales del Capitán, y en consecuencia la mayor especialización en la gestión náutica de personas jurídicas o físicas en gestiones navales.

(V) EL AGENTE MARÍTIMO COMO REPRESENTANTE DEL ARMADOR: CARÁCTER LEGAL DE ESTA REPRESENTACIÓN.

El agente marítimo se desempeña ajustándose a la legislación, usos y costumbres locales y a las normas relativas al capitán del buque, a quien reemplaza parcialmente en materia comercial y administrativa. El agente marítimo actúa como legítimo representante del armador en relación con el consignatario de la carga (propietario de la carga). Ejerce la representación procesal del armador como actor o demandado. El agente marítimo por ser representante no responde frente a terceros de obligaciones del armador, pero lo es de aquellas contraídas a nombre propio o de las que surjan de actos o hechos personales.

(VI) POR QUÉ EL AGENTE MARÍTIMO NO PUEDE SER CONSIDERADO UN MERO COMISIONISTA.

Porque el comisionista es el que realiza actos a nombre y cuenta de otros, el agente marítimo obra en representación del armador y éste es responsable por los hechos y actos jurídicos del agente marítimo ante terceros.

(VII) OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL AGENTE MARÍTIMO.

1. Obligaciones:

- a) Debe realizar los trámites pertinentes ante aduana y autoridades portuarias.
- b) Coordinar las operaciones de carga y descarga.
- c) Entregar la mercadería a los destinatarios.

- d) Contratar nuevos fletamentos y expedir los boletos a los pasajeros.
- e) Contratar el aprovisionamiento del buque.
- f) Representación procesal del armador.
- g) Contratación de estibadores par ala carga y descarga.

2. Derechos:

- a) Pago por sus servicios.
- b) Reembolso de gastos.
- c) Indemnización por daños y perjuicios que puedan sufrir durante su ejercicio.

(VIII) REPRESENTACIÓN PROCESAL DEL AGENTE MARÍTIMO. El agente marítimo es un apoderado sin la formalidad de constituir un poder del armador mediante escritura pública, y como consecuencia **puede actuar en nombre del armador en los procesos judiciales** en que actor sea demandado. Esta es una institución propia del Derecho Marítimo.

(IX) NATURALEZA JURÍDICA DEL AGENTE MARÍTIMO. El agente marítimo actúa como auténtico representante del armador, sobre el cual recaen todos los efectos jurídicos de los actos cumplidos en interés ajeno, este es un mandatario Marítimo, con características propias de la materia en esta cuestión del mandato.

(X) FINALIZACIÓN DE SUS FUNCIONES. Se produce por manifestación del armador, normalmente efectuada por escrito, o por renuncia del Agente.

(XII) PERSONAL SUPERIOR Y SUBALTERNO DE OFICINA Y TALLERES DE LAS EMPRESAS.

Las grandes empresas marítimas tiene la siguiente organización:

- a) Gerencia de Operaciones: Gerente de operaciones el personal superior encargado del mantenimiento y reparación del buque, trámites portuarios, itinerarios etc.
 - b) Gerencia de Administrativa: El gerente administrativo es el personal superior a cargo del manejo de la finanzas, recaudación, contabilidad, tributación, seguros y presupuestos, y balances de la empresa.
 - c) Gerencia de Tráfico: El gerente de tráfico es el personal superior encargado de todo lo relativo a fletes y pasajes, o sea las ventas.
 - d) Personal subalterno: cumple con las tareas de apoyo a las gerencias de acuerdo a su especialización.
-

SEGURO MARÍTIMO

(I) CONCEPTO. Como todo contrato el simple acuerdo de las partes perfecciona la relación pero se formaliza en un documento denominado póliza. Los seguros tienen formularios pre impresos con espacios en blanco los cuales son llenados con los datos de asegurado, las características del bien asegurado, los plazos, montos de la prima e indemnización, etc. La póliza es la prueba de la celebración del contrato. El asegurador es quien indemniza en caso de siniestro y el asegurado quien percibe dicha indemnización.

(II) NATURALEZA DEL CONTRATO. La naturaleza del mismo es un contrato de adhesión de características indemnizatorias, lo que se asegura es el riesgo que correrá el bien asegurado ante un siniestro futuro e incierto, es por esto que el asegurado no puede lucrar o recibir beneficio del mismo.

(III) ORIGEN HISTÓRICO.

Tiene origen en Italia durante el siglo XII como contrato accesorio al de transporte por mar, era similar al préstamo a la gruesa. Los Lombardos lo desarrollaron luego de inmigrar a Gran Bretaña en el siglo XIV, pero las prohibiciones del Papa Gregorio IX en el siglo XIII de operaciones de usura fomentó la institucionalización del Seguro Marítimo a prima fija. Normas jurídicas sobre este tipo de contrato se encuentran en las recopilaciones de Pisa, Florencia y Amalfi; en Las Ordenanzas de la Marina Francesa de 1681, en las de Bilbao; el Código de Véneto de 1788 y los códigos posteriores.

(IV) RÉGIMEN LEGAL APLICABLE.

La Legislación aplicable se encuentra en el Código de Comercio título 9 y 10, la ley 827/96 de Seguros, en el libro II del Código Civil Ley n° 1183/86 - y demás reglamentaciones especiales.

(V) TIPOS DE CONTRATOS DE SEGUROS MARÍTIMOS.

(VI) REASEGURO. Los Seguros ante la posibilidad de que ocurra un siniestro a su asegurado y cuya indemnización significaría un riesgo alto para el capital de la empresa aseguradora, recurren a otras aseguradoras denominadas "Reaseguradoras", que aseguran a la empresa aseguradora contra el riesgo que significaría el siniestro de su asegurado. Es el seguro de las Aseguradoras.

(VII) COSEGURO. El Coseguro es el seguro otorgado por varias aseguradoras conjuntamente a un mismo asegurado. Un claro ejemplo de esto es cuando ciertos Estados actúan como coaseguradores con el seguros privados sobre ciertas actividades muy riesgosas, como pueden ser los seguros agrarios.

(VIII) EL ASEGURADOR. Es la parte que se compromete a indemnizar a la otra parte por los daños y perjuicios que pudieran surgir de un siniestro a un determinado bien asegurado. Las aseguradoras en Paraguay están controladas por la Superintendencia de Seguros.

(IX) EL ASEGURADO. Es la parte que mediante el pago de una prima (monto o suma determinada pagada al asegurador en contraprestación al servicio de cobertura del riesgo que éste le ofrece) a la parte aseguradora transfiere el riesgo de un posible siniestro futuro e incierto, el cual será cubierto por el pago en indemnización por los daños y perjuicios ocasionados.

(X) FORMACIÓN DEL CONTRATO. El contrato es un contrato por adhesión denominado póliza de seguro, en el cual se estipulan la prima, la indemnización junto con los datos del asegurado, del bien asegurado y plazo de vigencia del mismo.

(XI) RETICENCIA Y FALSA DECLARACIÓN DEL ASEGURADO. El asegurado al omitir información sobre el siniestro o falsearla incurre en reticencia, si se comprueba por peritaje el contrato es nulo, la nulidad es solicitada por el asegurador, y puede ser relativa porque puede no afectar en la aparición del siniestro. En caso de anulación deberá reintegrar la prima al asegurado, pero tiene derecho a retener la prima si el asegurador hubiese actuado con dolo.

(XII) OBJETO DEL CONTRATO: INTERÉS ASEGURABLE, BIENES CUYOS RIESGOS PUEDEN CUBRIRSE El objeto del contrato de seguro Marítimo es **la protección que obtiene el asegurado contra el riesgo de ocurrir un siniestro**. Siendo este un **contrato de indemnización**. El **interés asegurable es la relación existente entre el asegurado y el bien que se asegura**, de manera que el asegurado no sufra daños y perjuicios por la pérdida o daño del bien. Tienen interés asegurable el buque, la carga, el flete, los acreedores hipotecarios, el transportador, etc.

El código de comercio determina como bienes asegurables:

- a) El casco y la quilla del buque.
- b) El armamento.
- c) Las provisiones.
- d) La carga.
- e) Los fletes a ser cobrados.
- f) El lucro esperado.
- g) La Libertad de los tripulantes y pasajeros.

Objeto de contrato - Buque. El seguro del buque por constituir éste una universalidad comprende, a menos que se estipule algo diferente en el contrato: El casco, la quilla, maquinarias, aparejos, armamento, provisiones. El contrato de seguro puede ser por una parte de estos objetos o por la totalidad. También puede extenderse a un viaje o a varios viajes, o puede determinarse por un plazo de tiempo.

Objeto de contrato - Carga. La carga es asegurada por el viaje, reconociéndose dos pólizas:

- a) Las que excluyen las averías particulares, a menos que el buque vare, se incendie o explote.
- b) Las que incluyen a la avería particular.

Objeto de contrato - Flete. El flete es un bien asegurable, hay que tener en cuenta que el flete presenta dos categorías, uno el que es pagado por adelantado, que en este caso el riesgo es del transportador que debe asegurarlo, y en segundo caso es cuando el flete es cobrado cuando se entrega la mercadería, y en este caso debe asegurarlo el fletador.

Objeto de contrato - Lucro esperado. Es la ganancia en expectativa derivada de la aventura marítima, estimada en el beneficio de la venta de la carga si llega a destino. Se prueba por los precios corrientes del mercado mediante el peritaje.

(XIII) BIENES CUYOS RIESGOS NO PUEDEN CUBRIRSE

Código de Comercio. Artículo 1168. Es nulo el contrato de seguro que tenga por objeto:

1º Los sueldos de los individuos de la tripulación:

2º Los buques u objetos afectados a un contrato a la gruesa, por su valor íntegro y sin excepción de riesgos;

3º Las cosas cuyo tráfico está prohibido por las leyes y reglamentos de la República.

(XIV) EL RIESGO. El riesgo es la posibilidad de un hecho futuro e incierto pueda causar un daño o perjuicio al asegurado, generando el derecho de éste a cobrar la indemnización.

(XV) RIESGOS MARÍTIMOS. Son todos los riesgo derivados del ejercicio de la navegación, establecidos en el código de comercio como **ordinarios**:

- a) Tempestad.

- b) Naufragio.
- c) Varadura.
- d) Abordaje
- e) Arribada forzosa.
- f) Echazón.
- g) Incendio**

Los extraordinarios son:

- a) El saqueo.
- b) La guerra.
- c) El apresamiento.
- d) Embargo

Los riesgos son fortuitos, futuros e inciertos ajenos al dolo o culpa del asegurado.

(XVI) RIESGOS EXCLUIDOS.

Quedan excluido de responsabilidad para el seguro los siguientes casos:

- a) por dolo y culpa del asegurado.
- b) por cambio de ruta sin ser notificados al asegurador.**
- c) por prolongación voluntaria del viaje mas allá del puerto de destino.**
- d) Por vicio propio de la cosa o mal acondicionamiento de la carga.**
- e) Por mal estibaje de la carga.**
- f) por avería particular que no alcance el 3% del valor asegurado.**
- g) Por baratería del capitán o de la tripulación.**

(XVII) CLÁUSULAS ESPECIALES SOBRE AVERÍAS.

Código de Comercio. Artículo 1212. La cláusula: libre de averías, exonera a los aseguradores de las averías simples ó particulares. La cláusula: libre de toda avería, los exonera también de las gruesas o comunes. Sin embargo, ninguna de estas cláusulas exonera a los aseguradores en los casos en que hubiere lugar al abandono.

(XVIII) PRINCIPIO Y FIN DE LOS RIESGOS - BUQUE. Los riesgos comienzan a correr para el asegurador desde el momento en que el buque leva el ancla del puerto de salida, y termina cuando el buque fondea en puerto de destino amarrado al puerto. Salvo que el seguro contratado sea por viaje redondo, que concluye la responsabilidad del seguro luego de realizar la travesía y fondear y amarrar en el puerto de salida.

(XIX) PRINCIPIO Y FIN DE LOS RIESGOS. CARGA. Los riesgos comienzan desde el momento que la carga llega al muelle o al lugar donde deben cargarse, y solo terminan después de su descarga en el puerto de destino. También termina si el viaje queda revocado en puerto de salida.

(XIX) PRINCIPIO Y FIN DE LOS RIESGOS: OTROS CASOS.

1. Riesgos sobre el Flete: comienzan cuando el transportador recibe la carga y termina cuando la entrega al consignatario.

2. Seguro de Lucro esperado: Comienza y termina con el seguro sobre la carga.

(XXI) PÉRDIDAS TOTALES Y PARCIALES. Ha dos tipos de pérdidas, las parciales que afectan a una sola parte del buque, el cual puede ser reparado y recobrar su estado anterior, y las pérdidas totales que ocurren cuando el bien es destruido en su totalidad o es irreparable o los costos de reparación son

superiores al valor del bien. También es una pérdida total el apresamiento del buque porque el titular es privado de su bien en la totalidad.

(XXII) OBLIGACIONES DEL ASEGURADO: LA PRIMA, INDIVISIBILIDAD DE LA PRIMA, OTRAS OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.

Obligaciones del Asegurado.

- Informar adecuadamente al asegurador es estado de riesgo.
- Pagar la prima.
- Informar al asegurador en forma completa y correcta sobre el siniestro y sus efectos.

La prima. Es la obligación principal del asegurado pagarla como contraprestación del servicio de seguro, el precio de la misma surge de estudios estadísticos y financieros que tienen en cuenta la posibilidad de que ocurra el siniestro. El no pago de la misma rescinde el contrato.

Indivisibilidad de la prima. La indivisibilidad de la prima esta dada porque el cálculo del riesgo es general, y por lo tanto de ocurrir un daño parcial, la prima no se puede dividir por los daños no producidos, ni ser reclamado por el asegurado en caso de terminar antes el contrato por voluntad del mismo, siempre que los riesgo hubiesen comenzado a ser cubiertos por el seguro, en caso de no haber sido cubierto por el seguro el riesgo, se puede reclamar la prima.

Otras obligaciones del asegurado.

Luego de concluido el contrato y durante la duración del mismo el asegurado debe:

- Informar al asegurador todas las circunstancias relativas al bien asegurado.
- Mantener el bien en condiciones para que los riesgos asegurados no sean modificados.
- En caso de siniestro comunicar al asegurador el hecho, dentro del plazo y condiciones que expresa el contrato.
- Evitar más daños al siniestro.

(XXIII) OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR: LA PÓLIZA, ENUNCIACIONES DE LA PÓLIZA, LA INDEMNIZACIÓN, RELACIÓN DE CAUSALIDAD ENTRE RIESGOS E INDEMNIZACIÓN.

Obligaciones del asegurador. Las obligaciones son asumir los riesgos convenidos, indemnizar al asegurado. Entregar toda la documentación de la póliza al asegurado.

La póliza. Es el instrumento documental del contrato, que el asegurador debe entregar al asegurado o a su representante luego de celebrado el contrato. Si este omitiera entregar la póliza, el asegurador será responsable por los daños y perjuicios que surja de este hecho. Las pólizas son transferible por simple endoso, salvo disposición en la misma que se no negociable o intransferible.

Enunciaciones de la póliza.

El asegurador debe entregar debidamente fechada y firmada la póliza, con redacción clara y fácilmente legible. Debiendo contener éstas:

- Individualización y domicilios de las partes.
- El interés o persona asegurada.
- Los riesgos asumidos.
- Plazo de vigencia.
- Cotización del bien asegurado.
- Costo de la prima.
- Condiciones generales del contrato.

(XXV) ACCIONES DEL ASEGURADO.

Dos son las acciones del asegurado para exigir al asegurador la indemnización:

- Avería, en la cual se establecen las sumas que se deben pagar como contribución a la avería común o a la particular, si es que el contrato no dispuso lo contrario.
- El Abandono: Institución típica del derecho marítimo de abandonar al seguro el buque.

(XXVI) MEDIDA DE LA INDEMNIZACIÓN. La indemnización esta comprendida por la suma total asegurada, menos los gastos de averiguación y liquidación de la misma. La indemnización parcial se puede calcular de las siguientes formas:

- Por el valor razonable de la reposición o cambio de la parte dañada.
- Por el valor razonable de la reparación del daño a la parte siniestrada.
- Por promedio entre el valor asegurado y el valor real del bien en el caso de mercaderías siniestradas totalmente.
- Por el valor total asegurado en el caso del Flete

(XXVIII) PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN. Luego de comprobados los daños y producida la evidencia necesaria por el asegurado, el asegurador debe pagar la indemnización dentro del plazo previsto en la póliza. Generalmente el plazo vence a los 30 días de presentadas y admitidas las pruebas del siniestro.

(XXIX) ACCIÓN DEL ABANDONO. Es un medio de liquidación de la indemnización contrapuesta a la liquidación por daños. Es el acto por el cual el asegurado transfiere el dominio del bien al asegurador, adquiriendo así de él el derecho de cobrar la indemnización. En caso de: Naufragio, apresamiento, varadura o rotura que impida la navegación, embargo, imposibilidad de llegar a destino las cosas aseguradas, o pérdida total de las $\frac{3}{4}$ partes de las cosas aseguradas.

(XXX) FORMALIDADES DE LA ACCIÓN DE ABANDONO. Sus formalidades son: hacerse bajo formalidades judiciales, Puede hacerse hasta 6 meses después de constituido el embargo o apresamiento, en los otros casos puede intimarse a los 6 meses de la salida del buque desde puertos sudamericanos, o al año desde otros puertos.

(XXXI) EFECTOS DEL ABANDONO. Sus efectos son la irrevocabilidad de la media de abandono, la transferencia de dominio y finalmente la exigencia de la indemnización.

Código de Comercio. Art. 1249. Verificado el abandono en la forma prescripta por este Código, se transfiere a los aseguradores el dominio de las cosas abandonadas, desde el momento de la notificación del abandono, correspondiéndoles las mejoras ó detrimentos que en ellas sobrevengan.

Sin embargo, las cosas abandonadas quedan especialmente afectadas al pago de lo que se debe al asegurado.

Código de Comercio. Art. 1250. El abandono, válidamente verificado, no puede revocarse, aunque el asegurado ofrezca devolver la suma recibida ó el asegurador que haya recobrado la cosa asegurada, esté pronto a devolverla.

(XXXII) LOS CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIDAD.

Son asociaciones mutuales de armadores que tiene por objeto cubrir ciertos riesgos excluidos por los seguros como:

1. Enfermedades, accidentes o muertes a bordo.
2. Gastos de repatriación de los tripulantes.
3. Pérdida de efectos personales de las tripulación.

4. Gastos accidentales por naufragio.
5. Reclamos por pérdidas o averías sufridas por mercaderías embarcadas a bordo.
6. Proporción de la responsabilidad por la avería común.

(XXXIII) RÉGIMEN LEGAL DEL SEGURO EN LA REPÚBLICA.

(XXXIV) LEY/ SEGURO OBLIGATORIO DE PASAJEROS.

RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN

A) ABORDAJES

LECCIÓN

13

Ulises Ruiz Díaz

(I) ESCALAS Y ARRIBADAS.

a) La Escala: Es el puerto intermedio entre el puerto de salida y de destino previsto por el contrato.

b) La arribada: Es una escala no prevista por el contrato pudiendo ser de dos formas :

- Voluntaria: En caso de deliberación entre el capitán y los oficiales de abordo, que genera gastos y daños a la carga y al armador, por el perjuicio que ocasiona la tardanza de la entrega de mercadería, y por las tasa portuarias de arribo y salida del buque.

- Forzosa: es la entrada a puerto por parte del buque por necesidad y el código de comercio la limita a las siguientes causas:

- Falta de víveres o agua.
- Cualquier accidente en la tripulación, carga que lo inhabilite para continuar con la navegación.
- Temor por piratas o enemigos.

(II) ABORDAJES: GENERALIDADES. CONCEPTO.

El incremento de las flotas mercantes a nivel mundial por la evolución de la construcción y técnicas de navegación, crea un tráfico de navegación muy importante, al aumentar éste comienzan a sucederse accidentes por choques entre buques.

El abordaje es la colisión entre dos o más buques en navegación. Abordaje, choque y colisión son considerados sinónimos para nuestra legislación. **Los choques entre el buque y el puerto o con otra embarcación menor no son considerados abordaje**, y se rigen por el Código Civil Ley nº 1183/86.

Para que exista abordaje tres elementos deben concurrir:

1. Contacto material.
2. Entre dos o más buques.
3. De este contacto como consecuencias deben resultar daños.

(III) DISPOSICIONES LEGALES SOBRE EL ABORDAJE.

- Código de comercio libro III, Título "De los choques y abordajes".
- Código de navegación Marítima y Fluvial Ley 476/57.
- Convención Internacional de Bruselas "Sobre abordajes" de 1910.
- Tratado de navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940.

(IV) CLASE DE ABORDAJE.

Los abordajes pueden suceder por diversas causas que comprometen de manera diversa a la responsabilidad de los buques, en la convención de Bruselas de 1910 se regulan los abordajes culposos y fortuitos, quedando los dudosos como fortuitos también.

(V) ABORDAJE FORTUITO. El abordaje fortuito no es imputable a ninguna de las partes y por lo tanto soportados por cada una de las partes.

Código de Comercio. Art. 1261. El daño causado por abordaje fortuito ó de fuerza mayor, será soportado sin repetición por el buque que lo hubiera sufrido, salvo las acciones que correspondan contra el asegurador.

(VI) ABORDAJE CULPOSO. Imputable a consecuencia de una conducta antijurídica de una parte.

(VII) CULPA UNILATERAL. Uno solo de los buques es culpable y responde por los daños ocasionados.

(VIII) CULPA CONCURRENTES. Código de Comercio. Art. 1263 Si ha habido culpa por parte de los dos capitanes ó individuos de las tripulaciones, cada buque soportará su daño. Así en este caso como en el del artículo precedente, los capitanes son responsables hacia los dueños de los buques y del cargamento dañado, salvo su acción, si hubiere lugar, contra los oficiales é individuos de la tripulación.

(IX) ABORDAJE DUDOSO. Código de Comercio. Art. 1264. Si hay duda en cuanto a las causas del choque, se reunirá en **una sola masa el daño sufrido por los buques después de valuado por arbitradores, y se dividirá entre todos, en proporción al valor respectivo de los buques.** El daño será distribuido en forma de avería gruesa en cada buque

(X) ACCIÓN CRIMINAL.

El abordaje determina dos tipos de acciones, una civil por los daños y perjuicios ocasionados y otra penal en caso de determinar si el hecho puede ser tipificado como delito por lo doloso del hecho. Se encuentra en el Código Penal Ley n° 1160/97 en los artículos 213, 214 y 215.

- Artículo 213- Atentados al tráfico civil aéreo y naval 1° El que: 1. aplicara fuerza o vulnerara la libre decisión de una persona o realizara otras actividades con el fin de influir sobre la conducción u obtener el control de una aeronave civil con personas a bordo o de un buque empleado en el tránsito civil; o 2. utilizara armas de fuego o intentara causar o causara una explosión o un incendio con el fin de destruir o dañar dicha aeronave o buque o su carga a bordo, será castigado con pena privativa de libertad de cinco a quince años. 2° El que mediante un hecho señalado en el inciso anterior causara culposamente la muerte de otro, será castigado con pena privativa de libertad no menor de diez años.

- Artículo 214.- Intervenciones peligrosas en el tráfico aéreo, naval y ferroviario 1° El que: 1. destruyera, dañara, removiera, manejara incorrectamente o pusiera fuera de funcionamiento las instalaciones que sirven al tráfico, los medios de transporte o sus mecanismos de seguridad; 2. impidiera o molestare al personal de operaciones respecto al ejercicio de sus funciones; 3. produjera un obstáculo; 4. diera falsas señas, señales o informaciones; o 5. impidiera la transmisión de señales o informaciones, y con ello peligrara la seguridad del tránsito aéreo, naval o ferroviario, será castigado con pena privativa de libertad de hasta seis años. 2° El que realizara el hecho mediante una conducta culposa, será castigado con pena privativa de libertad de hasta dos años o con multa. 3° Cuando el autor removiera voluntariamente el estado de peligrosidad o tratara de hacerlo y no se realizara otro daño, el tribunal atenuará la pena con arreglo al artículo 67 o prescindirá de ella.

- Artículo 215.- Exposición a peligro del tráfico aéreo, naval y ferroviario 1° El que, dolosa o culposamente, condujera una aeronave, un buque o un medio de transporte ferroviario: 1. no autorizado para el tráfico; 2. pese a no estar en condición de hacerlo con seguridad a consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias enajenantes, de defectos físicos o síquicos o de agotamiento; o 3. pese a no tener la licencia de conducir, será castigado con pena privativa de libertad de hasta dos años o con multa. 2° Con la misma pena será castigado el que: 1. como titular del medio de transporte indicado en el inciso 1° permitiera o tolerara la realización de un hecho señalado en el mismo;

- 2. como conductor de un medio de transporte señalado en el inciso 1° o como responsable de su seguridad violara, mediante una conducta grave contraria a sus deberes, las prescripciones o disposiciones sobre la seguridad del tráfico aéreo, naval o ferroviario.

(XI) ACCIÓN CIVIL. Es una acción totalmente independiente de lo penal, destinada a obtener la reparación de los daños y perjuicios ocurridos a consecuencia del abordaje. Es ejercida ante un tribunal arbitral colegiado que determinan la responsabilidad que corresponde a cada buque y valúa los daños.

(XII) EJERCICIO DE LA ACCIÓN. TRIBUNAL ARBITRAL. La acción civil esta subordinada a la "Protesta" que debe efectuarse al 5to día de producido el abordaje, o al primer día de arribado al puerto después del siniestro. Esta acción tiene por objeto la constitución del Tribunal Arbitral, para determinar los daños y responsabilidades. Cumplida esta formalidad puede iniciarse la demanda ante el Tribunal de 1a instancia en los Civil y Comercial .

(XIII) COMPROMISO ARBITRAL. Es el documento por el cual se constituye el Tribunal Arbitral, donde se identifican a las partes, se nombran los peritos de parte, se nombra al respectivo árbitro, y se fijan los puntos sobre los cuales deberá laudar el Tribunal.

(XIV) PROCEDIMIENTO ARBITRAL Y LAUDO ARBITRAL. El procedimiento arbitral debe sustanciarse ante escribano público designado por los árbitros. Si el compromiso arbitral no estipula normas especiales de procedimiento, deben utilizarse las normas procesales del Código Procesal Civil Ley nº 1337/88 .

Con Respecto al Laudo Arbitral la decisión de los árbitros, la cual es inapelable salvo por acción nulidad prescribiendo esta acción al plazo de 30 días.

(XV) LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS RESULTANTE DE LOS ABORDAJES. La reparación implica dejar al buque en las mismas condiciones en las que estaba previa a l abordaje, si el daño es total la indemnización será la correspondiente al valor total del buque.

(XVI) LEY APLICABLE Y TRIBUNAL COMPETENTE EN MATERIA DE ABORDAJES. La jurisdicción sobre abordajes responde a la ley del Estado en cuyas aguas se produjo, si se producen en aguas no jurisdiccionales entre buques de la misma nacionalidad se aplicará la jurisdicción del pabellón; si se produce entre buques de diferentes nacionalidades en aguas no jurisdiccionales, cada buque está obligado a lo que jurisdicción propia de su pabellón disponga.

B) ASISTENCIAS Y SALVAMENTO

(I) CONCEPTO. DISTINCIÓN ENTRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

Concepto. La asistencia o salvamento es el auxilio prestado a un buque en caso de siniestro o emergencia, el resultado del mismo determina si es auxilio o salvamento.

Distinción entre asistencia y salvamento. La **asistencia es el auxilio que se presta aun buque con el resultado de recuperar o haber subsanado el peligro al cual se encontraba**, encontrándose la tripulación en buque auxiliado en forma organizada bajo la presencia del capitán u oficial a cargo. Mientras que **el salvamento comprende rescate de la carga del buque, pasajeros y de su tripulación, y consecuente abandono del buque** o el encontrarse la tripulación desorganizada debido a la imposibilidad de actuar por parte del capitán. En ambos casos para que el auxilio sea legal debe contarse con la autorización del Capitán.

(II) NATURALEZA JURÍDICA ENTRE LA ASISTENCIA Y EL SALVAMENTO. La asistencia deriva del contrato que se celebra entre asistente y asistido perfeccionándose por la expresión de voluntad del asistido, en este caso la del Capitán. Con respecto al auxilio es un cuasi contrato, ya que el buque está ante el riesgo incontenible e in subsanable y no hay personal de puente al mando para poder expresar el consentimiento.

(III) NORMAS APLICABLES. Cundo son dos buques nacionales se aplican la legislación de la nacionalidad de los mismo, en caso de ser de diferentes pabellones se aplica la convención de Bruselas de 1910, si el país de matricula lo ha ratificado o en otro caso el Tratado de Montevideo de 1940, ratificado por nuestro país.

(IV) PRESUPUESTOS. Deben concurrir los siguiente presupuestos para que genere el salvamento o asistencia: Peligro, Servicio Voluntario, Resultado útil y conformidad del Capitán del buque auxiliado.

(V) EL PELIGRO. Debe ser real y sensible, no imaginario sino resultado de la aparición razonada para producir la destrucción o daño de los bienes expuestos al riesgo, y debe existir al tiempo que ocurre el servicio de salvamento o asistencia.

(VI) SERVICIO VOLUNTARIO. El servicio debe ser voluntario, o sea no debe reconocer una obligación legal o contractual preexistente.

(VII) RESULTADO ÚTIL. El salvamento debe producir el recate efectivo de los tripulantes, pasajeros o bienes en peligro, y en caso de asistencia debe sustraer del peligro al buque auxiliado. De no producir estos efectos el salvamento o asistencia no será remunerado.

(VIII) CONFORMIDAD DEL CAPITÁN DEL BUQUE. Cualquiera sea el Estado o situación del buque, hallándose el Capitán a bordo y oficial de puente a cargo, deberá autorizar el salvamento o asistencia para que el mismo pueda ser remunerado o así considerado.

Codigo de Comercio. Art. 1284. Nadie puede, sin consentimiento expreso del capitán ó del que haga sus veces, entrar a bordo de un buque para auxiliarle, salvarle, ó bajo otro pretexto, cualquiera que fuera. Estando presente el capitán, ó el oficial que haga sus veces, nadie podrá sin su consentimiento expreso, salvar el buque encallado o naufragado, ni recoger los efectos que existan en las costas ó en las playas.

(IX) SALARIOS: DETERMINACIÓN DEL MONTO DE LOS MISMOS.

En ningún caso el salario será superior al valor de los bienes asistido o salvados, El salario no se concede como mera retribución al trabajo, sino con el objeto de dar seguridad a la aventura marítima, induciendo a armadores y tripulación a exponer sus capitales y sus vidas en el auxilio marítimo. El salario puede resultar del convenio entre las parte o de la decisión judicial.

El código de comercio distingue entre la determinación salario de salvamento por el peligro al cual fue expuesta la tripulación, y el valor de los bienes. Con respecto a la asistencia se fija teniendo en cuenta el tiempo transcurrido, el número de personas involucradas, y el valor de los bienes aportados en el salvamento.

Codigo de Comercio. Art. 1303. El salario debido por los socorros prestados a buques ó efectos en peligro ó naufragados, es de dos clases: salario de asistencia y salario de salvamento.

Codigo de Comercio. Art. 1304. Se debe salario de asistencia, cuando el buque y carga, conjunta y separadamente, son repuestos en alta mar o conducidos a buen puerto. Ese salario se determina, teniendo en consideración: la prontitud y naturaleza del servicio, el tiempo que se ha empleado en prestarlo, el número de las personas que indispensablemente debieron asistir, el peligro que se ha corrido y la fidelidad con que las personas que lo han prestado hayan hecho la entrega de los objetos salvados.

Codigo de Comercio. Art. 1305. Los casos de salvamento son:

- Si se recuperan ó salvan un buque ó efectos encontrados sin dirección en alta mar, ó en las playas o costas;
- Si se salvan efectos de un buque encallado, que se encuentran en tal estado de peligro, que no puede ser considerado como lugar seguro para los efectos, ni como asilo para los individuos de la tripulación;
- Si se sacan efectos de un buque que se ha roto efectivamente;

- Si hallándose un buque en peligro inminente, ó no presentando ya seguridad es abandonado por la tripulación, ó cuando habiéndose ésta ausentada, ocupan el buque los que desean salvarlo y lo conducen a puerto con toda la carga ó parte de ella.

Código de Comercio. Art. 1306. Para la estimación del salario de salvamento, se deben considerar no sólo las circunstancias indicadas en el artículo 1304, sino también el peligro en que han estado los objetos salvados, el valor de esos objetos que será determinado por peritos arbitradores.

Código de Comercio. Art. 1307. En caso de contestación, la tasación de los salarios de asistencia ó salvamento, así como el nombramiento de los peritos arbitradores, serán hechos por el Tribunal competente.

(X) DISTRIBUCIÓN DE LOS MISMOS. El salario **debe repartirse entre el armador y los tripulantes del buque salvador**, nuestra legislación no prevé nada sobre este caso, pero deja al arbitrio judicial tal asignación previo descuento de los gastos del armador.

(XI) DISTRIBUCIÓN DE BUQUE Y DE "TIME CHARTER", RESPECTIVAMENTE. a) En el caso de Locación del Buque es habitual incluir en los respectivos contratos que el salario, se reparta en un 25% para el propietario y un 75% para el locatario, luego de deducir los gastos y partes correspondientes de la tripulación.

b) En el caso de Time Charter, El salario debe repartirse por partes iguales entre el armador y el fletador, previa deducción de la parte del capitán y tripulación, así como demás gastos incurridos por el tiempo perdido, reparación de averías y gasto de combustible.

(XII) CASOS EN QUE LA ASISTENCIA O EL SALVAMENTO SON PRESTADOS POR BUQUES DEL MISMO PROPIETARIO O ARMADOR. En dicho caso se paga la porción correspondiente a la tripulación afectada y la parte correspondiente al armador se soluciona con una operación contable más.

(XIII) SALVAMENTO DE VIDAS HUMANAS. Siempre que pudiera hacerlo sin exponer a peligro el buque, tripulación y pasajeros, **el salvamento de personas no da derecho a percibir remuneración alguna.**

(XIV) RESARCIMIENTO DE DAÑOS Y PERJUICIOS SUFRIDOS POR EL ASISTENTE O SALVADOR CUANDO EL AUXILIO NO HA PRODUCIDO UN RESULTADO ÚTIL.

(XV) ASISTENCIA Y SALVAMENTO ENTRE BUQUES Y AERONAVES.

(XVI) LEY APLICABLE Y TRIBUNAL COMPETENTE EN MATERIA DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO. La Ley aplicable es la del Tratado de Montevideo, si fueran efectuados fuera de aguas jurisdiccionales se aplicará la ley del pabellón del buque asistente, o el del Estado donde se haga la primer arribada.

(XVII) PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN DE COBRO DE SALARIOS. La acción prescribe a los 10 años, en caso de aplicar la Convención prescribe a los 2 años, y la acción del tripulante por el cobro contra el armador, prescribe a los 2 años.

C) REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR COLISIONES EN EL MAR.

(I) VIGENCIA DEL MISMO.

Es el año 1960 y establece reglas de navegación que deben cumplir todos los buques y en todas las aguas que tengan comunicación con alta mar. Comprende un total de 31 reglas, como las relativas a luces, señales sonoras, campanas y Gongs, reglas de rumbo y gobierno ante el abordaje, cruce, rumbos opuestos, preferencias de paso, etc....

(II) EJEMPLOS Y CASOS PRÁCTICOS A LA LUZ DE LA DOCTRINA Y DE LA JURISPRUDENCIA.

AVERÍAS

(I) CONCEPTO GENERAL DE AVERÍAS. Los gastos ordinarios son los gastos comunes esperados en la navegación, (como tasas portuarias, pilotaje, sueldos de la tripulación, combustible, pertrechos) mientras que las Averías **son gastos extraordinarios que se producen o se hacen respecto a la carga, al buque o a ambos conjuntamente durante el viaje,** desde la carga hasta la descarga.

C. Comercio. Art. 1312. Se consideran averías todos los gastos extraordinarios que se hacen en favor del buque ó del cargamento ó de ambas cosas juntamente; y todos los daños que sobrevienen al buque ó a la carga, con ocasión del viaje ó durante él, hasta la llegada y descarga.

(II) CLASIFICACIÓN DE LAS AVERÍAS.

Simples o particulares: Son daños resultado de un hecho voluntario o involuntario **en Beneficio del Buque o de la carga,** el gasto ocasionado por el daño es soportado únicamente por cada elemento o recibió el daño.

Gruesas o comunes: Son Daños Resultado del hecho exclusivo de una deliberación voluntaria y hecha a favor y utilidad **de todos los integrantes de la aventura,** el gasto es soportado proporcionalmente por todos los elementos, buque, carga y flete, siguiendo el principio que todo lo que se sacrifica en beneficio de todos, debe ser repuesto por todos. Ej.: La **echazón y los gastos de asistencia** al buque durante el peligro de navegación.

También pueden clasificarse las averías **como avería daño o gasto.**

La avería daño en un buque (incluyendo sus aparejos, accesorios y provisiones) lleva a su deterioro, rotura, pérdida o destrucción voluntariamente realizada para la salvación o seguridad común, como por ejemplo, la varadura para evitar el hundimiento del buque.

La avería daño en la carga participa de la misma caracterización y exclusión señaladas precedentemente.

Avería Gasto : Es el desembolso o expensa que realiza el Capitán para la salvación o seguridad común. Participa de los mismos caracteres señalados para las averías-daños, diferenciándose de las mismas en que no importan destrucción o daños, porque no están a riesgo en la navegación. Actualmente este tipo de avería constituyen la modalidad más común de las averías gruesas, son por ejemplo, los gastos derivados de una arribada forzosa del buque a puerto (pagos de tasa de entrada y de salida; gastos extras por alimentación de los pasajeros; por alimentación y salario de la tripulación). Se diferencian de los gastos ordinarios para realizar la navegación en que estos son extraordinarios

C. Comercio. Art. 1314. Las averías son de dos clases: gruesas ó comunes, y simples ó particulares. El importe de las averías comunes se reparte proporcionalmente entre el buque, su flete y la carga. El de las particulares se soporta por el dueño de la cosa que ocasionó el gasto ó recibió el daño.

Código de Comercio. Art. 1316. Averías gruesas ó comunes son, en general, todos los daños causados deliberadamente en caso de peligro, y los sufridos como consecuencia inmediata de estos sucesos, así como los gastos hechos en iguales circunstancias, después de deliberaciones motivadas, para la salvación común de las personas ó del buque y cargamento, conjunta ó separadamente, desde su

carga y partida hasta su vuelta y descarga. Salva la aplicación de esta regla general en los casos que ocurran, **se declaran especialmente avería común:**

1º Todo lo que se da a enemigos, corsarios ó piratas, por vía de composición para rescatar el buque y su cargamento, junta ó separadamente;

2º Las cosas que se arrojan al mar para alijar el buque, ya pertenezcan al cargamento, al buque ó a la tripulación;

3º Los mástiles, cables ó velas y otros aparejos que de propósito se rompan é inutilicen, ó se corten ó partan forzando vela para la salvación del buque y carga;

4º Las anclas, amarras y demás cosas que se abandonan para salvación ó ventaja común;

5º El daño que del echazón resulte a los efectos que se conserven en el buque;

6º El daño que se cause al buque ó a algunos efectos del cargamento, por haber hecho de propósito alguna abertura en el buque para desaguarlo, ó para extraer y salvar los efectos del cargamento;

7º La curación, manutención é indemnización de los individuos de la tripulación heridos ó mutilados en defensa del buque;

8º La indemnización ó rescate de los individuos de la tripulación aprisionados ó detenidos durante el servicio que prestaban al buque ó a la carga;

9º Los sueldos y manutención de la tripulación durante la arribada forzosa;

10º Los derechos de pilotaje y otros de entrada y salida en un puerto de arribada forzosa;

11º Los alquileres de almacenes en que se depositen, en puerto de arribada forzosa, los efectos que no pudieren continuar a bordo durante la reparación del buque;

12º Los gastos de reclamación de buque y carga hechos conjuntamente por el capitán;

13º Los sueldos y manutención de los individuos de la tripulación durante esa reclamación, siempre que el buque y carga sean restituidos;

14º Los gastos de alijo ó transbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada con el fin de salvarlo de riesgo de mar ó de enemigos;

15º Los daños que acaecieren a los efectos por la descargar y recarga del buque en peligro;

16º Los daños que sufiere el casco y quilla del buque que de propósito se hace varar, para impedir su pérdida total ó su apresamiento;

17º Los gastos que se hagan para poner a flote el buque encallado, y la recompensa por servicios extraordinarios hechos para impedir su pérdida total ó apresamiento;

18º Las pérdidas o daños sobrevenidos a los efectos que, en consecuencia del peligro, se han cargado en lauchas ó buques menores;

19º Los sueldos y manutención de la tripulación, si el buque después de empezado el viaje es obligado a suspenderlo por orden de potencia extranjera ó por supervivencia de guerra, en tanto que el buque y cargamento no sean exonerados de sus obligaciones recíprocas;

20º El premio del préstamo a la gruesa, tomado para cubrir los gastos que se consideran avería común, y el premio del seguro de esos gastos;

21º El menoscabo que resultare en el valor de los efectos que haya sido necesario vender en el puerto de arribada forzosa para hacer frente a aquellos gastos;

22º Las costas judiciales para la clasificación y distribución de la avería común;

23º Los gastos de una cuarentena extraordinaria, imprevista al tiempo de la celebración del fletamento, incluso los sueldos y manutención de los individuos de la tripulación.

Código de Comercio. Art. 1319. Avería particular es, en general, todo gasto ó daño que no ha sido hecho para utilidad común, y que se sufre por el buque ó la carga, mientras duren los riesgos. **Se considera especialmente avería particular:**

1º Los daños que sobrevienen al cargamento ó al buque por vicio propio de las cosas, por accidente de mar, fuerza mayor ó caso fortuito;

2º Los gastos hechos para evitar o reparar los daños a que se refiere el número precedente;

3º Los gastos de reclamación, sueldos y manutención de los individuos de la tripulación mientras aquella se sigue, cuándo el buque y el cargamento son reclamados separadamente;

4º La reparación particular de los envases y gastos hechos para conservar los efectos averiados, a no ser que el daño resulte inmediatamente de hecho que dé lugar a avería común.

5º El aumento de flete y los gastos de carga y descarga que se causan en el caso que el buque haya sido declarado innavigable durante el viaje, si los efectos son transportados por otro buque, según lo dispuesto por el art. 1075;

6º Cualquier daño que resulte al cargamento, por descuido, falta ó baratería del capitán ó de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario, contra el capitán, buque y fletes.

(III) ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA AVERÍA GRUESA. La echazón de mercaderías decidida por el Magister Navis se contemplaba en la Lex Rodia de Lactu , luego pasó al Digesto y en las Institutas de Justiniano, posteriormente el Capitán en la edad media ya debía consultar antes de ordenar la echazón .

(IV) ACTO DE AVERÍA Y CONTRIBUCIÓN DE AVERÍA el acto de avería se verifica dentro de la esfera de la acción pública del capitán, es un acto que el dispone como delegado de la autoridad pública, en cuanto debe proveer todo lo conducente para la salvación de las personas y de la carga. Está obligado legalmente a realizar cualquier sacrificio o gasto razonable en tanto sea idóneo para dar seguridad a la aventura marítima en peligro. La contribución es la consecuencia económica del acto de avería, pero no participa de su naturaleza, dependiendo de la voluntad de las partes interesadas que sea o no procedente, la obligación de contribuir en los casos de avería gruesa resulta de la ley o convención. Pudiendo el transportador y cargadores acordar que no tendrán el derecho recíproco de reclamarse el pago de contribución alguna.

El Acto de Avería es el que realiza el capitán al ordenar una avería gruesa, como la echazón, la varadura voluntaria, la arribada forzosa. La Contribución de Avería hace referencia a la obligación de contribuir en el gasto económico que ocasionó la avería

(V) REGULACIÓN CONVENCIONAL DE LA AVERÍA GRUESA.

(VI) LAS REGLAS DE YORK-AMBERES. En la práctica se acostumbra convenir la aplicación de un conjunto de norma uniformes denominadas YORK-AMBERES que se incorporan a las pólizas o a los conocimientos de embarque.

(VII) CONCEPTO DE AVERÍA GRUESA. Existe acto de avería gruesa cuando y solamente cuando intencional y razonablemente se realiza un sacrificio extraordinario o un gasto extraordinario para la seguridad común con el fin de preservar de un peligro a los bienes comprendidos en una aventura marítima común.

(VIII) ACTO VOLUNTARIO Y RAZONABLE DEL CAPITÁN. El capitán hace uso voluntariamente de una facultad derivada de su condición de delegado de la autoridad pública, previa deliberación exigida por el código exponiendo los motivos respectivos a la junta de oficiales del buque, alegando la razonabilidad del gasto o sacrificio dejando constancia de todo ellos en el diario de navegación, salvo casos apremiantes..

(IX) PELIGRO COMÚN. En el acto de avería debe disponerse ante un peligro grave, común y para la salvación del buque de carga y el flete. El peligro debe ser conocido, efectivo y apremiante para el capitán, no es necesario que sea inminente.

(X) RESULTADO ÚTIL. Es el acto por el cual se sustrae de un peligro a la aventura marítima, siempre se requiere de un resultado útil aunque se haya salvado una parte. El código de comercio establece que si no llegan a destino por pérdida posterior a la avería no hay obligación de contribuir a la avería.

(XI) LA CULPA EN LA AVERÍA GRUESA. El requisito fundamental es que el origen del peligro no se deba a culpa o negligencia de alguno de los interesados en la travesía, ni al vicio propio de las cosas, porque no se reputan según el Código de Comercio como averías gruesas, debiendo ser soportados los gastos e indemnizaciones por los culpables.

(XII) LA CULPA FRENTE AL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCADERÍAS. Es la que se da en el caso en incumplimiento por el armador o transportador al no entregar a destino la mercadería, al no

poner en estado de navegabilidad el buque, al no equiparlo y tripularlo correctamente salvo alguna culpa náutica de la tripulación como lo dispone la convención de Bruselas de 1924.

(XIII) DAÑOS Y GASTOS ADMITIDOS COMO AVERÍA GRUESA. CASOS DE AVERÍA COMÚN. La vería común es la vería gruesa, la regla C de YORK-AMBERES determina que solo se consideraran daños, pérdidas o gastos los que se ocasionan con relación directa a la avería gruesa o común. No se considerarán avería gruesa las ocasionadas al buque o a la carga, por la prolongación de la duración del viaje, durante o después, como resultado de la inmovilización del buque, u otra pérdida indirecta, como ser la pérdida del mercado.

(XIV) AVERÍAS. DAÑOS: ECHAZÓN. Es el acto de arrojar por la borda los bienes que puedan corresponder a la carga o al buque. Las Reglas de York-Amberes admiten la echazón y la considera como avería gruesa, nuestro código de comercio indica que se debe arrojar primero las cosas menos necesarias, las mas pesadas, y las de menos precio, siempre que sea posible.

(XV) EXTINCIÓN DE INCENDIO. La Regla III de York-Amberes determina que los daños causados a un buque o a su carga por agua o sustancias químicas para extinguir el incendio a bordo, son admitidos como averías gruesas.

(XVI) VARADURA VOLUNTARIA. La regla V de York-Amberes de 1950 admite también como avería gruesa la varadura voluntaria, para impedir su pérdida total o apresamiento, es admitida bajo la condición de seguridad común, así como todos los gastos o daños para reflotarlo. Pero no la admite cuando la varadura hubiese sido inevitable.

(XVII) DAÑOS CAUSADOS A UN BUQUE VARADO PARA PROCEDER A SU REFLOTAMIENTO. Puede ser que para el reflotamiento del buque varado se tenga que sacrificar ciertas partes, como generalmente lo son las máquinas y calderas, las cuales serán consideradas averías gruesas si es que funcionaban y fueron dañadas en el intento de reflotarlo.

(XVIII) EFECTOS UTILIZADOS COMO COMBUSTIBLE. Se admite como avería gruesa los efectos utilizados para combustión, siempre y cuando no haya incurrido en negligencia el armador, al no cargar el suficiente combustible.

(XIX) PÉRDIDA DEL FLETE. La pérdida del flete por daño o pérdida de la carga es considerada avería gruesa ya que el flete se pierde con la carga. El armador tiene derecho a reclamarlo si es que se estipuló la cláusula en el contrato de "Flete ganado a todo evento".

(XX) AVERÍAS GASTO: ARRIBADA FORZOSA EN EL CÓDIGO VIGENTE. La arribada forzosa consiste en la entrada del buque por necesidad a algún puerto o lugar anterior al destino previsto, o el retorno al puerto de salida, por falta de aprovisionamiento, (sin culpa del armador), accidentes de tripulación, carga del buque que causó la peligrosidad en la navegabilidad. En estos casos serán considerados averías gruesas los sueldos y manutención de la tripulación, los derechos de pilotaje y los derechos de entrada y salida en el puerto.

(XXI) AVERÍA GASTO EN LAS REGLAS DE YORK-AMBERES. Los gastos realizados en el salvamento de un buque destinados al bien común, son considerados averías gruesas, ya que todos fueron beneficiados.

(XXII) AVERÍA GASTO: ASISTENCIA Y SALVAMENTO. Los gastos realizados en el salvamento de un buque destinados al bien común, son considerados averías gruesas, ya que todos fueron beneficiados.

(XXIII) CASOS DIVERSOS DE AVERÍA GASTO. Además de los mencionados casos anteriores encontramos que se agregan otros gastos como asistencia médica a los heridos, la indemnización y

rescate de la tripulación, los gastos de aligerar el buque, y los gastos en la clasificación y distribución de la avería gruesa.

(XXIV) GASTOS SUBSTITUIDOS. Están contemplados en las reglas F de York-Amberes, según la cual un gasto extraordinario incurrido en sustitución de otro que hubiese sido admitido como avería gruesa será admitido siempre que no supere el valor del otro.

(XXV) PROCESO JUDICIAL. El proceso de definir evaluar y estimar los valores y de atribuirlos proporcionalmente a sus responsables, puede ser llevado a cabo de dos formas, judicial o extrajudicialmente.

El código de comercio (art. 1336) establece que el reconocimiento y liquidación de la avería se verificará por peritos arbitradores que a propuesta de los interesados, o de oficio nombrara el juzgado, deberán éstos dar su informe Pericial, el mediante un procedimiento especial denominado juicio pericial, siendo el peritaje no impugnabile salvo por vicio de la forma.

La acción de avería corresponde en primer caso al capitán, en segundo caso al armador o agente marítimo, sus representantes u otros interesados.

(XXVI) PROCESO EXTRAJUDICIAL. Llega el buque a destino, y antes de entregar la mercadería al consignatario, el armador o capitán requieren a aquellos obligados a contribuir, la firma de un documento conocido como compromiso de avería, en virtud de la cual designan al perito liquidador que ha de practicar la distribución de los montos respectivos, obligándose los cargadores o consignatarios a pagar las cuotas que resulte de la liquidación.

(XXVII) LUGAR EN QUE DEBE PRACTICARSE LA LIQUIDACIÓN. Generalmente se estipula en los conocimientos el lugar donde se practicará la liquidación de la avería gruesa, Lo usual es designar el Puerto de Matrícula o el que indique el armador. El tratado de Montevideo establece que se debe liquidar en el puerto de destino y en caso no haber llegado en el puerto que se ha de realizar la descarga.

(XXVIII) EL LIQUIDADOR DE AVERÍAS. Conocido como comisario o ajustador de averías, el cual es el Perito designado por las partes o por el Juez según el caso, determina la masa acreedor (suma la y determina deuda creada por la avería), determina a la masa deudora (suma los valores de los contribuyentes), liquida la deuda, Fija el saldo que debe pagar o recibir el cargador.

(XXIX) MASA ACREEDORA Y MASA DEUDORA. La masa acreedora esta configurada por la totalidad de los gastos de avería gruesa junto con los honorarios y gastos de los que intervienen en la liquidación. La masa deudora está compuesta por el buque, la carga, y el flete, que son los beneficiados por la avería gruesa.

(XXX) DETERMINACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN. La contribución se hace sobre los valores netos de los bienes a la terminación de la aventura.

a) El buque: contribuye según su valor en el estado en que se encuentre al momento de su llegada, o sea en estado de avería, mas la indemnización que recibe por avería gruesa.

b) La carga: participa por su valor al momento de su descarga, incluida el valor de la carga por echazón.

c) Flete: concurre con su valor convenido con el transportador y cargador, previa deducción de gastos y salarios de tripulación.

No contribuyen los pasajeros, tripulantes, equipajes, provisiones, encomiendas, ni municiones.

(XXXI) EJEMPLO DE LIQUIDACIÓN DE AVERÍA GRUESA.

Masa acreedora:

- a) Echazón de mercadería. Conocimiento N°1 50.000.-
- b) Flete Mercadería echada 3.000.-
- c) Daños sufridos por el buque 10.000.-

Masa Deudora:

- a) Valor del Buque en estado de avería 205.000.-
 - b) Daños al buque 10.000.-
 - c) Valor del flete 6.500.-
 - d) Valor mercadería Conocimiento N°1 50.000.-
 - e) Valor mercadería Conocimiento N°2 60.000.-
- Total masa deudora 331.500.-

Porcentaje de contribución

Masa acreedora 63.000.-

Masa deudora 331.500.-

Porcentaje = $\frac{MA}{MD} = \frac{63.000}{331.500} = 1.9$ o sea 19%

MD 331.500.-

(XXXII) PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN DE AVERÍA.

Las acciones prescriben por el transcurso de un año contado a partir de la fecha de descarga completa del buque.

CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LA NAVE

Contratos de Fletamento

LECCIÓN

15

Ulises Ruiz Diaz

Dos son los tipos de contratos de utilización de la nave, el mas importante es el Fletamento y el otro es la Locación del Buque.

(I) ASPECTOS MODERNOS.

Es un acuerdo de voluntades, bilateral, sinalagmático y oneroso en virtud del cual una persona determinada fletante, se compromete :

- a realizar uno o mas viajes determinados;
- a ceder el uso de un buque de su propiedad armado y tripulado por tiempo determinado,
- a transportar mercaderías, para otra denominada fletador a cambio de una remuneración en dinero llamo flete.

(II) NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO.

Es totalmente diferenciada con el contrato de locación, ya que la diferencia radica en el servicio de transporte de las mercaderías. Es un contrato de ADHESION.

(III) TIPOS MAS USUALES DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCADERÍAS POR AGUA.

1. Fletamiento a tiempo o Time Charter : Cobra por la duración del viaje
2. Fletamiento por viaje: Cobra por el viaje en si mismo.
3. Fletamiento por carga: Cobra por el valor de la carga.

Otra diferenciación se hace por carga total, parcial, ya carga general.

(IV) LA DOCTRINA EXTRANJERA SOBRE LA NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

Con respecto al contrato de transporte hace la diferenciación marcada entre transporte de cosas y de personas. La doctrina dice que el contrato de fletamento como tal no es mas que un contrato de transporte, que cuando lleva la firma de la póliza de fletamento tiene un plus que es el de individualizar el medio de transporte, que da ciertas obligaciones características de este medio.

(V) LA CLASIFICACIÓN DEL CÓDIGO DE LA NAVEGACIÓN DE ITALIA. Distingue 3 tipos de contratos:

De locación Naval (locatario empresario de navegación y transporte)

De transporte Naval de cosas (Empresario de transporte)

De Fletamento Naval (Empresario de la navegación)

(VI) CONCEPTO DOCTRINARIO DE MALVAGNI. CONCEPTO DEL CÓDIGO DE COMERCIO.

En el proyecto de Malvagni se regulan los contratos de utilización de buques estableciendo una clasificación bipartita, el contrato de navegación y el contrato de transporte, bajo cuyo rubro figuran los contratos de fletamento total , parcial o general y de transporte de líneas regulares, etc.

Para nuestro código de comercio solo existe el contrato de fletamento, del cual se desprende el contrato de fletamento de cosas y de personas. Art. 1103 y concordantes para pasajeros y art. 1018 y concordantes.

Código De Comercio. Art. 1018 "Fletamento es el contrato de arrendamiento de un buque cualquiera,

para el transporte de mercaderías o persona. Se entiende fletante al que da y por fletador el que toma el buque en arrendamiento.”

(VII) SUBFLETAMENTO PROPIAMENTE DICHO. El fletador de un buque puede a su vez volver a fletarlo a otra persona que no ha sido parte en el contrato de fletamento original, celebrando así el Subfletamento.

Debe reunir las siguientes condiciones:

- El buque debe ser fletado por entero.
- El contrato de Subfletamento debe contener, sin alteración alguna todas las condiciones del contrato de fletamento original.
- La responsabilidad del fletador ante el fletante se mantiene intacta y a de acuerdo al contrato original.
- El contrato principal no debe contener cláusula alguna que excluya el Subfletamento.

(VIII) CESIÓN DEL CONTRATO DE FLETAMENTO. El fletador que fleta el buque por entero puede ceder sus derechos a un tercero, sobre la totalidad o parte de dicho bien. De esta manera se produce la sustitución del deudor, contrariamente con lo que sucede con el Subfletamento.

(A)FLETAMENTO A TIEMPO.

(IX) SU UTILIZACIÓN ECONÓMICA.

La gestión náutica es la que se refiere a la conducción y manejo técnico del buque es asumida por el fletante, mientras que la gestión comercial o aprovechamiento del buque, es asumida por el fletador. Se utiliza esta modalidad ya que el armador muchas veces no cuenta con la cantidad de navíos necesarios y lo toma en Time Charter sustituyendo el costo de explotación del buque por el valor del flete que debe pagar al fletante.

(X) DEFINICIÓN. Es el contrato por el cual una parte denominada fletante (armador) pone a disposición de otra, llamada fletador, un buque determinado, obligándose por cierto período de tiempo a realizar uno o mas viajes, mediante el pago de un precio determinado como flete.

(XI) PARTES EN EL CONTRATO.

- El Fletante: que se obliga a realizar los viajes que orden el fletador durante el período de tiempo determinado.
- El Fletador: Nunca asume el rol de armador, solo lo utiliza como medio técnico de transporte
- Objeto: La navegación del buque.

(XII) DIFERENCIAS CON EL CONTRATO DE LOCACIÓN DE BUQUE Y EL DE FLETAMENTO POR VIAJE.

1. La locación del buque se rige por las reglas del Código Civil Ley nº 1183/86 - , el de fletamento por el Código de comercio.

2. La obligación principal del time charter es la de poner el buque equipado, tripulado y en condiciones de navegabilidad a disposición del fletador. El locador lo entrega al locatario pudiendo estar armado o no.

3. El Locatario se convierte en armador, en el time charter el fletante hace de armador.

4. En el Fletamento por viaje hace de transportador y el fletador cumple con las funciones de cargador.

5. En el fletamento por viaje el capitán recibe ordenes del fletante.

6. En el fletamento por viaje puede hacerse por una parte del mismo.

(XIII) TENENCIA DEL BUQUE. En la locación el locador debe entregar al locatario el buque, transfiere la tenencia, en lugar y tiempo convenido, con todos los accesorios y documentos que se acuerden entre las partes. En el Time Charter la tenencia del buque corresponde al fletante (propietario).

(XIV) PRUEBA DEL CONTRATO. Debe probarse por escrito, de acuerdo al principio establecido por el código. Suelen utilizarse en la práctica formularios preparados de antemano por los armadores

(XV) DISTRIBUCIÓN DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN. El fletador se hace cargo de los gastos de explotación del buque referentes a los viajes: Combustible, pilotaje, derechos aduaneros, portuarios, aranceles consulares, carga, estiba, descarga de mercadería. Mientras el fletante tiene a su cargo los gastos fijos del buque, salarios de la tripulación, seguro, provisiones, gastos de conservación del buque, reparaciones, etc.

(XVI) COLOCACIÓN DEL BUQUE A DISPOSICIÓN DEL FLETADOR. De acuerdo al contrato se pone a disposición del fletador, en el lugar, día y hora convenidos facilitando todos los espacios y lugares de aquel para su utilización por el fletador, con excepción los de la tripulación, aparejos, combustibles.

(XVII) CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN DEL BUQUE. De acuerdo al contrato se pone a disposición del fletador, en el lugar, día y hora convenidos facilitando todos los espacios y lugares de aquel para su utilización por el fletador, con excepción los de la tripulación, aparejos, combustibles.

(XVIII) DURACIÓN DEL CONTRATO. Depende de lo establecido en el contrato, junto con la póliza, pasada esta fecha se debe pagar el adicional.

(XIX) FLETE O ALQUILER. Es el precio que se debe abonar el fletador al fletante por el uso del buque. Se paga por un período de tiempo determinado, cada 30 días, por mes como se haya determinado en el contrato, y por adelantado.

(XX) **SUSPENSIÓN DEL PAGO DEL FLETE.** Corresponde en los siguientes casos:

Limpieza de calderas, calculada en 48 horas pasado ese tiempo corre la suspensión del pago.

- Cuando el Buque debe entrar a Dique seco,
- en los casos de falta de tripulación,
 - desperfecto de maquinas,
 - daños al casco,
 - cualquier otro percance que demore al buque sin causa del fletador.

RESPONSABILIDAD DEL FLETADOR.

- La responsabilidad del fletador ante el fletante es:
 - (I) Por pérdidas o daños ocasionados al buque o al fletante por mercaderías cargadas en violación a las cláusulas del contrato.
 - (II) Falta de cuidado en la carga de mercaderías y combustibles.
 - (III) Actos de imprudencia o negligencia del fletador o sus dependientes.
- Ante los cargadores:
 - (I) Responde por la mercadería en transporte como todo transportador
 - (I) A entregar la mercadería en fecha y condiciones estipuladas.
 - (II) Responde por las averías, retardos y pérdidas de mercaderías. Queda exonerado en caso de fuerza mayor, vicio propio de la cosa o culpa del cargador.

(XXII) CASOS DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO. En caso de que el buque preste asistencia y salvamento a otro, las remuneraciones deben repartirse por partes iguales entre el fletante y el fletador, previo pago de la parte que corresponden al capitán y a la tripulación, y los gastos demandados por la operación.

(XXIII) CASOS DE AVERÍA GRUESA. En los casos de averías gruesas, el flete debido al fletante por el fletador no contribuye con los demás elementos de la expedición, pero sí el flete correspondiente de las mercaderías que transporte el buque, debido a que estos fueron salvados.

(XXIV) DERECHO A LA RETENCIÓN. Las pólizas de fletamento suelen contener una cláusula en virtud de la cual se establece un derecho de retención a favor del fletante sobre la carga transportada en el buque, en garantía del flete debido por el fletador hasta que los cargadores abonen a éste último lo que le deben en concepto de flete.

CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LA NAVE

(B) Fletamento por Viaje

(I) DEFINICIÓN. Es el contrato por el cual una persona denominada fletante por un buque de su propiedad a disposición de otra determinada fletador, para la realización de uno o más viajes, corriendo los gastos por orden y cuenta del fletante que es quien forma la tripulación y a quien se subordina el capitán. Pudiendo ser en forma total o parcial del buque.

(II) DIFERENCIAS CON LOS OTROS CONTRATOS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍAS.

En la locación del buque, el armamento del mismo corre por parte del locador y se rige por el Código Civil Ley n° 1183/86, en el fletamento el buque es armado a cargo y cuenta del fletante y se rige por el Código de Comercio.

En el fletamento a tiempo la obligación principal es la de poner el buque equipado, tripulado y en condiciones de navegabilidad a disposición del fletador, pero el fletante sigue dando las órdenes al capitán y figura como armador.

En el fletamento por viaje el fletante hace de transportador y el fletador cumple con las funciones de cargador, y el capitán obedece al fletante.

UTILIZACIÓN ECONÓMICA DEL FLETAMENTO POR VIAJE. Se utiliza para el transporte de determinadas mercaderías que requieren bodegas o instalaciones especiales, como todo contrato es oneroso y sinalagmático bilateral. La ventaja radica en la gran extensión de carga que presenta el buque.

(IV) PRUEBA POR ESCRITO. Generalmente todo contrato debe probarse por escrito, pero en caso de no ser posible, se probará por la póliza de fletamento para el fletamento total y parcial; y con el conocimiento de embarque para fletamento o carga general. El conocimiento basta como prueba si está firmado por el capitán.

NATURALEZA DE LA PÓLIZA DE FLETAMENTO: PRUEBA JUDICIAL DEL CONTRATO. Es un contrato que se perfecciona con el consentimiento, es oneroso y sinalagmático, la prueba es la póliza por escrito, que es un instrumento privado que tiene valor en juicio, previo reconocimiento de firmas. El contrato tiene fuerza de instrumento público entre las partes pero no contra tercero, salvo que haya sido formalizada ante escribano público y dos testigos.

(VI) DOBLE EJEMPLAR. La póliza de fletamento se emite en tantas copias como partes se hallen involucradas, bajo pena de nulidad del documento, aunque no afecta esta nulidad al contrato.

(VII) FIRMA DE LOS INTERVINIENTES. La póliza de fletamento debe ser firmada por el fletador y el fletante y por cualquier otra persona que intervenga en el contrato.

(VIII) AUTENTICIDAD DE LA PÓLIZA DE FLETAMENTO. Es un instrumento privado, que tiene valor una vez reconocidas las firmas. Cumplida esta formalidad la póliza de fletamento tiene fuerza de instrumento público entre las partes y sucesores por no ser oponible contra tercero, salvo que sea formalizado en escribanía con dos testigos.

(IX) CONTRATO DE FLETAMENTO REALIZADO POR EL CAPITÁN. Esta función tiene el capitán en caso de que no se halle el armador, sus agentes o consignatarios. **Puede contratar por su cuenta los fletamentos del buque, dentro del mandato** otorgado por el armador.

Código de Comercio. Art. 1022. Las pólizas de fletamento firmada por el capitán, son válidas, aunque haya excedido las facultades que se le daba en sus instrucciones, salvo el derecho de los dueños del buque contra el capitán para la indemnización de los daños y perjuicios que resultaren de los abusos que cometiere.

(X) SITUACIÓN DE LOS TERCEROS QUE CONTRATAN AL FLETAMENTO DEL BUQUE CON EL CAPITÁN. Las pólizas son válidas y tendrán valor ante terceros, quedando a salvo el derecho del armador a solicitar la indemnización por los daños y perjuicios resultantes de los abusos cometidos.

(XI) SUSTITUTO DEL CAPITÁN. Las pólizas firmadas por el sustituto del capitán en caso de fallecimiento son válidas.

Código de Comercio. Art. 1023. Son igualmente válidas, las pólizas de fletamento dadas por el sustituto del capitán aunque éste no tuviera la facultad de hacer la subrogación, y aunque el fletamento se haya verificado contra las instrucciones ú órdenes de los armadores, salvo los derechos de éstos contra el capitán.

(XII) CONTRATO DE FLETAMENTO REALIZADO POR UNA SOCIEDAD DE COPARTÍCIPES. Esta función corresponde únicamente al armador gerente de la sociedad de copartícipes, actúa bajo mandato con el acuerdo de la mayoría.

(XIII) DERECHO DE PREFERENCIA DE COPARTÍCIPE EN CUALQUIER FLETAMENTO. Tiene preferencia cualquier de los copartícipes a realizar un contrato de fletamento ante terceros fletantes en igualdad de condiciones.

(XIV) TRANSFERENCIA DEL BUQUE DESPUÉS DE FIRMADA LA PÓLIZA DE FLETAMENTO. Los nuevos propietarios tienen la obligación de cumplir con las estipulaciones del contrato original.

Código de Comercio. Art. 1024. Firmada la póliza de fletamento, subsiste aunque el buque pase a tercer poseedor, y los nuevos propietarios tienen obligación de cumplirla.

(XV) CONSTANCIAS DE LA PÓLIZA DE FLETAMENTO. El artículo 1020 del código de comercio enumera las siguientes constancias:

- a) Nombre del Buque, porte, nacionalidad, puerto de matrícula.
- b) Nombre y domicilio del capitán.
- c) Nombres del Fletante y Fletador y sus respectivos domicilios
- d) Designación del viaje, si es redondo, al mes, para uno o más viajes.
- e) Clase y Cantidad de Carga.
- f) Días convenidos para la carga y descarga, las estadías y sobre estadías.
- g) Monto del Flete, forma, tiempo, lugar de pago.
- h) Si se reservan lugares extra en el buque.

(XVI) LOS NOMBRES DEL FLETANTE Y FLETADOR Y SUS RESPECTIVOS DOMICILIOS.

(XVII) NOMBRE DEL BUQUE; PORTE; NACIÓN A QUE PERTENECE; PUERTO DE MATRÍCULA.

(XVIII) NOMBRE Y DOMICILIO DEL CAPITÁN.

(XIX) VALOR DE LAS ENUNCIACIONES CONTRACTUALES RELATIVAS AL BUQUE. La importancia es evidente en los casos en que el contrato se refiere a un buque determinado, porque la designación del buque implica la imposibilidad de sustituirlo, salvo convención en contrario. El transportador debe poner a disposición del cargador el buque determinado en tiempo y forma pactado.

(XX) FLETAMENTO TOTAL O PARCIAL. El fletamento total también se denomina por entero, en este caso el fletador dispone de la totalidad del espacio neto de carga. **El Capitán no puede recibir carga de terceros sin el consentimiento escrito del fletador, de hacerlo el fletador puede exigirle el desembarque** de la mercadería o cobrarle el correspondiente flete más daños y perjuicios. En el fletamento total el fletador puede obligarle e zarpar al capitán si tiene carga suficiente a bordo para garantizar el pago del flete o estadías, o mediante una garantía.

En el caso de fletamento parcial, el fletador dispone de una parte bodega determinada, o toda la bodega, o la cubierta o una parte de la cubierta para cargar.

(XXI) FLETE. El flete es el precio que el cargador o el fletante paga al transportador o fletador como contraprestación por el servicio de entrega a destino de la carga. El flete puede ser cobrado por adelantado o al final del viaje. No habiendo póliza de Fletamento el flete es exigido solamente al final del viaje

(XXII) ESTADÍAS Y SOBRE-ESTADÍAS. Las estadías son los días empleados por el buque para las operaciones de carga y descarga en puerto. Con respecto al momento designado para iniciar la carga, este se inicia desde el momento que el capitán da aviso de que está listo para recibirla.

Las sobrestadías se dan cuando transcurridas las estadías estipuladas por contrato son necesarias más estadías para completar el tiempo de carga del buque, estas generan una indemnización que debe pagar el cargador al armador por la demora.

Pasados los plazos de carga y el de las estadías y sobre estadías estipuladas, el fletante tiene la opción de rescindir el contrato exigiendo la mitad del flete estipulado, la de la gratificación, estadías y sobrestadía como indemnización, o de lo contrario emprender la travesía con la carga parcial y al llegar a destino reclamar la totalidad del flete.

(XXIII) MERCADERÍAS A CARGAR. El capitán antes de partir aunque no este sobrecargado puede echar mercadería a tierra, si estas son introducidas en forma clandestina o son introducidas sin su consentimiento; También puede aceptar la carga pero cobrarle un precio más alto que el precio del resto del flete. El capitán no puede echar la mercadería clandestina durante la travesía salvo en caso de avería gruesa por echazón. Los fletadores responden por los daños resultantes de la introducción de la mercadería clandestina, por la carga de mercadería ilegal, o por los ilícitos que se ocasionen por ellas. En caso que el capitán tuviese conocimiento y no las haya echado en tierra, o no las haya declarado en adunas en el primer puerto que arribe, será responsable solidariamente.

(XXIV) VIAJES A REALIZAR. El viaje debe cumplirse por el tiempo estipulado o en el razonable según las circunstancias del caso, y por la ruta convenida habitual. El transportador debe iniciar el viaje y llevarlo a cabo sin variar su ruta y sin entrar a puertos no fijados por su ruta, bajo pena de responder por los daños y perjuicios. En caso de guerra no queda obligado a completarlo y puede retorna a su puerto de salida. En caso de que el buque haga una arribada forzosa por reparaciones, el cargador puede optar por esperar o retirar las mercadería, pero deberá abonar la totalidad del flete. Si el buque no puede ser reparado es obligación del transportador contratar otro transportador y hacer llegar la carga a destino, y correr con los gastos del mismo

(XXV) MENCIONES ESENCIALES Y MENCIONES SECUNDARIAS DEL CONTRATO DE FLETAMENTO. Algunas de las menciones de la póliza de fletamento resultan esenciales para la validez del contrato,

como la individualización del buque, de las partes, de la carga, y los detalles relativos al viaje; las demás menciones resultan secundarias y su omisión no implica nulidad del contrato.

(XXVI) MODELOS DE PÓLIZA DE FLETAMENTO. La instrumentación de estos contratos se ha uniformado internacionalmente, a través de formularios pre impresos para las distintas mercaderías y los distintos tráficos, individualizados por siglas como el GENCON (General Contract), y otros característicos a los diferentes tipos de transportes como el Welsh Coal Charter (Contrato de fletamento de carbón mineral).

CONOCIMIENTO.

- Conocimiento: El conocimiento o póliza de carga, en un documento que se expide por triplicado como constancia de carga de la mercadería en buque.

LECCIÓN

17

Ulises Ruiz Díaz

SUS FUNCIONES:

1. Es un documento que prueba la existencia de la mercadería en el buque,
2. Es prueba del contrato de fletamento a carga general.
3. Es documento de crédito negociable porque es transferible por endoso, cuando se encuentra a la orden o por la simple entrega si es al portador.

EL CONOCIMIENTO COMO PRUEBA DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

Según nuestro código el conocimiento es la prueba por escrito del contrato de fletamento y queda celebrado de acuerdo a lo que resulte del conocimiento.

- El conocimiento debe contener:
 - a) Datos de identificación en peso o cantidad de la mercadería
 - b) Los puertos de embarque y destino.
 - c) Los datos de las partes.
 - d) Y demás requisitos que impone el Código de comercio.

CONOCIMIENTO Y PÓLIZA DE FLETAMENTO.

Algunas veces cuando la carga es a granel se realiza verbalmente el contrato de fletamento, pero como prueba del mismo se entrega el conocimiento de embarque de mercaderías que serán transportadas. El conocimiento suple a la póliza de fletamento pero la póliza no suple al conocimiento de embarque.

PRUEBA JUDICIAL DEL CONTRATO DE FLETAMENTO MEDIANTE EL CONOCIMIENTO.

La prueba inicial del contrato de fletamento por viaje se realiza con la presentación de la póliza. De no haber póliza se realiza por el conocimiento de embarque. Cuando el conocimiento de embarque difiere del contrato jurisprudencia determina que la póliza de fletamento es indispensable.

El conocimiento de embarque es un instrumento privado si está redactado en forma correcta, y si su firma es reconocida tiene carácter de escritura pública.

DISCORDANCIAS ENTRE LA PÓLIZA DE FLETAMENTO Y EL CONOCIMIENTO: TENEDOR DEL CONOCIMIENTO QUE NO ES EL FLETADOR DEL BUQUE.

Código de Comercio. Artículo 1029. Discordancias entre la Póliza de Fletamento y el Conocimiento: tenedor del Conocimiento que no es el Fletador del buque.

DISCORDANCIA ENTRE LA PÓLIZA DE FLETAMENTO Y EL CONOCIMIENTO: TENEDOR DEL CONOCIMIENTO QUE ES FLETADOR DEL BUQUE.

El tenedor del conocimiento que es fletador del embarque no puede desconocer las discordancias por su condición misma, por lo tanto debe responder por toda condición u obligación especial contenida en la póliza si se especifica la cláusula según póliza de fletamento.

MENCIONES DEL CONOCIMIENTO.

Código de Comercio. Artículo 1028. El conocimiento debe contener:

- 1º El nombre del capitán, el del buque, puerto de su matrícula y porte;

- 2° El nombre del fletador o cargador; 3o El nombre del consignatario, caso que el conocimiento no sea extendido al portador o a la orden;
- 4° La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de los efectos;
- 5° El puerto de la carga y el de la descarga, con declaración de las escalas si las hubiere;
- 6° El precio del flete y la gratificación, si alguna se hubiere estipulado, así como el lugar y la forma del pago;
- 7° La fecha y las firmas del capitán y cargador;

DIFERENTES TIPOS DE CONOCIMIENTOS.

OBLIGACIONES PREVIAS A LA CARGA DEL BUQUE

LECCIÓN

18

Ulises Ruiz Díaz

NAVEGABILIDAD DEL BUQUE. SU CONCEPTO.

Navegabilidad significa idoneidad de un buque para la navegación, que a su vez significa que el mismo está provisto de todos los accesorios necesarios, que el caso se encuentra en buen estado, que cuenta con Capitán y tripulación apropiada, y que la carga está correctamente estibada y distribuida a bordo. Esta es la condición fundamental.

SU PROYECCIÓN.

En caso que el buque se vuelva innavegable durante el viaje el código de comercio contempla los siguientes casos:

- El Capitán está autorizado a vender el buque.
- El Contrato de Fletamento puede rescindirse.
- Los cargadores pueden negarse a pagar el flete si la innavegabilidad es anterior a la recepción de la carga.
- El armador debe responder por los daños y perjuicios causados a la carga o a los pasajeros.
- El asegurador queda exento de responsabilidad.

OBLIGACIÓN DEL ARMADOR.

El armador tiene como obligación poner en estado de navegabilidad al buque, cerciorándose de que:

- Desde el punto de vista de derecho público (por exponer a riesgo de peligro o muerte):
 - a) El buque y sus máquinas estén bien contruidos y en perfecto estado de funcionamiento y conservación.
 - b) Que el buque esté provisto de todos los accesorios necesarios para navegar y el número reglamentario de tripulación.
 - c) Que la carga haya sido bien distribuida a bordo para no desestabilizar al buque.
 - Desde el punto de derecho privado:
 - a) Que el buque llegue a destino sin inconvenientes, en tiempo y forma pactados.
 - b) Que las condiciones del buque sean las apropiadas para el tipo de carga a transportar.

CONTENIDO DE LA OBLIGACIÓN DEL ARMADOR. VICIO OCULTO.

Los conocimientos de embarque tienen cláusulas en la cual el armador declara haber ejercido toda su diligencia para poner el buque en condiciones de navegabilidad, exonerándose de responsabilidad por los hechos que pudieran resultar de vicios de la cosa (defectos de la cosa que no pueden detectarse a simple vista).

MOMENTO EN QUE DEBE ESTAR EL BUQUE EN ESTADO DE NAVEGABILIDAD.

El buque debe estar en estado de navegabilidad **al momento de recibir la carga, y subsistir hasta la partida y hasta la llegada a puerto de destino**, este estado puede perderse posteriormente por circunstancias de la navegación no imputables al armador.

PRUEBA DE LA NAVEGABILIDAD.

Corresponde al armador probar el estado de navegabilidad para poder exonerarse de la responsabilidad. Esta prueba se produce con la prestación de la protesta de mar del capitán a su llegada a puerto, y con los certificados de navegabilidad expedidos por la autoridad marítima.

Los certificados presumen la navegabilidad hasta que se verifica lo contrario, por eso son una presunción iure tantum.

INNAVEGABILIDAD POR DEFECTO DE ESTIBA

La mala estiba constituye una causa de innavegabilidad del buque, por **ocasionar la mala estabilidad** por la **incorrecta forma de carga abordo, como la sobrecarga**, en este caso **el armador es responsable** y no puede deslindar responsabilidades en el capitán.

CASOS LEGALES Y JURISPRUDENCIAS DE INNAVEGABILIDAD.

El código menciona varios casos:

- Falta de aprovisionamiento: Falta de víveres, agua, combustible.
- Falta de reparación
- Mal pertrechado: Falta de mapas o cartas de navegación, instrumentos, repuestos.
- No dispuesto competentemente para el viaje: falta de tripulación adecuada, de instrucciones, etc.
- Mal arrumaje de la carga: mal estibaje.

La jurisprudencia considera que un buque se encuentra en estado de innavegabilidad respecto al pasajero o tripulante si carece de elementos de primeros auxilios y con respecto a la carga si se descompone la cámara frigorífica, o por la falta de limpieza, etc.

PORTE Y ESPACIOS UTILIZABLES POR EL FLETADOR EN UN FLETAMIENTO POR ENTERO

El porte **es la capacidad de carga del buque** que debe constar también en la póliza de fletamento, el porte neto indica el peso que puede transportar en carga, y el bruto es la totalidad del peso del buque con el combustible y lubricantes.

El código emplea el término porte para definir **la capacidad máxima de carga que el fletante o cargador podrá embarcar.**

El fletamento por entero entrega al fletador el derecho **a todos los espacios normalmente destinados a la carga** en las bodegas y sobre la cubierta, **con excepción de la cámara del capitán y lugares necesarios para la tripulación**, y propulsión del buque.

EXCESO DE CARGA CON RELACIÓN AL PORTE O ARQUEO DEL BUQUE.

Cargando el fletador más efectos de los estipulados en la póliza, pagará el aumento de flete que corresponda al exceso; pero si el capitán no pudiese colocar éste aumento en la carga en buena estiba, verificará la descarga a expensas del propietario.

EPOCA EN QUE EL BUQUE DEBE PONERSE A LA CARGA.

El fletante tiene la obligación de tener el buque pronto para recibir la carga, y el fletador la de efectuarla dentro del plazo estipulado en la póliza de fletamento, **si no se estipuló será desde el momento que el capitán informe que el buque está apto** para cargar.

CLÁUSULAS CONTRACTUALES RELATIVAS A LA ÉPOCA EN QUE DEBE EL BUQUE PONERSE A LA CARGA.

Estas cláusulas tienen cierta elasticidad, porque definen los plazos con términos como "En la primera quincena del mes..." o del 1ero de junio al 10 de junio", estableciéndose una fecha de cancelación a partir de la cual el fletador puede exigir su derecho de indemnización. Si el buque no

cumplió su obligación dentro del plazo establecido el fletador puede exigir indemnización por daños y perjuicios.

PUERTO DONDE DEBE PONERSE A LA CARGA.

El buque debe estar al día o época convenida en el puerto **indicado por la póliza**. El lugar debe ser seguro para permitir las operaciones al buque dentro del marco normal de riesgos, permaneciendo a flote.

CLÁUSULAS ESPECIALES.

En los contratos de fletamento suelen insertarse las siguientes cláusulas:

- Puerto Seguro: Implica que la carga y descarga deben hacerse en un puerto que permita entrar, permanecer y salir al buque en forma segura.
- Al puerto más próximo donde puede llegar seguro: se autoriza por esta cláusula al fletante a no entrar en el puerto designado en la póliza si sobreviene algún motivo de inseguridad, en cuyo caso se designa el puerto más próximo que sea seguro.

LUGAR DONDE DEBE EMBARCARSE LA CARGA.

Es señalado por la póliza, o se utiliza el que establezcan los usos del puerto.

MERCADERÍAS A ENTREGAR.

Las mercaderías a entregar deben estar en buen estado y correctamente embaladas, deben corresponder exactamente con lo que describe la póliza, en cuanto a su cantidad, calidad, designándosele un número por bulto, tonelada, peso o medida y consignatario.

ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN RELATIVA A LA CARGA

El fletador o cargador **está obligado a entregar al fletante o Capitán dentro de las 48 hs de concluida la carga, todos los documentos establecidos por la ley** para el transporte de las mismas. Por su parte el capitán entregará el manifiesto de carga que debe ser presentado en Aduanas.

APTITUD DEL BUQUE PARA RECIBIR LA CARGA.

El primer requisito es el estado de navegabilidad responsabilidad del armador, para estar en condiciones de recibir la carga las bodegas deben estar limpias y vacías, los guinches y aparejos deben estar listos para operar, y contar con el número de estibadores necesario para la estiba de la carga, en caso contrario el fletante responderá por los daños y perjuicios.

RESUMEN DE LAS OBLIGACIONES EMERGENTES DEL ART 1047 DEL CÓDIGO DE COMERCIO PARA EL FLETANTE Y EL FLETADOR.

a) Obligaciones del Fletante: Poner el buque a disposición del fletador para recibir la carga, en el puerto, en el lugar, época y condiciones indicados en la póliza.

b) Obligaciones del Fletador: Debe designar el puerto seguro, el muelle para atracar y fondear, Entregar la carga en calidad y cantidad estipulada por la póliza, y entregar la documentación de la carga impuesta por la ley dentro de las 48 hs de concluido el embarque.

CARGA DEL BUQUE

AVISO AL FLETADOR:

La carga del buque debe iniciarse en el tiempo fijado por la póliza, en su defecto cuando el Capitán de el informe que el buque está listo para ser cargado mediante carta, comenzando aquí el plazo de carga. El aviso debe darse al fletador o a su agente. El Fletador debe entregar firmada la copia de esta carta quedando notificado de este estado. El aviso puede ser verbal si se ha convenido de esta forma.

OPERACIONES DE CARGA

La póliza de fletamento suele contener las cláusulas relativas a la responsabilidad de las partes en relación al personal y los gastos que acarrear las operaciones de carga, que normalmente corresponden al fletante. La carga debe ser entregada al costado del buque y es cargada por las plumas o aparejos en la bodega o en la cubierta del buque, si la carga llega a puerto por lancha deberá ser cargada con los propios aparejos del buque. Si la carga es a granel precisa instalaciones especiales.

RIESGOS DURANTE LAS OPERACIONES DE CARGA.

Si la mercadería es puesta al costado del buque el fletador es responsable por ella hasta el momento que es tomada por el guinche para ser depositada a bordo, e inicia la responsabilidad del transportador (Fletante, Capitán o Armador) desde que la carga está suspendida en el aire. Si el Fletador es quien elige a los estibadores su responsabilidad termina cuando toda la carga ha sido estibada dentro del buque, en este caso la responsabilidad del transportador comienza cuando la mercadería es depositada en la bodega. El código establece que la responsabilidad del capitán comienza cuando recibe la carga en la bodega y termina cuando la entrega en el lugar convenido.

RECIBO DE MERCADERÍA ABORDO .RECIBOS PROVISORIOS.

En la práctica, el procedimiento observado es el siguiente:

- a) Declaración de carga y boleto de embarque: por la declaración en las oficinas del Agente marítimo del Cargador sobre las características, en peso, calidad, y marca, otorgándole el agente un boleto de embarque al cargador con los datos declarados, el cual debe entregarse al capitán del buque quien indicará la fecha y hora de carga
- b) Recibo provisorio y Conocimiento de carga: Una vez recibida la carga a bordo, el cargador obtiene un recibo provisorio que le extiende el capitán o el comisario, el Cargador completa el conocimiento y lo presenta al Agente marítimo, quien coteja ambos, sino hay discordancias lo firma el armador o su agente, retirando el cargador dos ejemplares del conocimiento que le corresponden y el recibo provisorio que da en el poder del armador.
- c) En los recibos provisorios se anota toda avería, merma o mal acondicionamiento de la carga, sirviendo de prueba del estado de la mercadería.

EL CONOCIMIENTO COMO RECIBO DE LA CARGA.

El conocimiento debe ser firmado y entregado al cargador dentro de las 24 hs de finalizada la carga, el recibo provisorio es cambiado por el conocimiento quedando en poder del cargador como prueba de la recepción de la carga. El fletante (capitán, armador o Agente) no firmará el conocimiento si no le es entregado el recibo provisorio de la carga.

PRUEBA JUDICIAL DE LA ENTREGA A LA CARGA.

El documento probatorio es el Conocimiento de embarque, y pueden utilizarse los recibos provisorios y los demás medios probatorios del Derecho Civil. (Testificales, boletos de embarque, manifiesto, etc..)

ESTIBA.

La estiba o arrumaje es la operación de distribuir la carga dentro del buque en el lugar y forma que corresponda de acuerdo a su naturaleza, embalaje, y de acuerdo

a los puertos de descarga, tal forma que sea aprovechado al máximo el espacio de carga y no afecte a la estabilidad y navegabilidad del buque siendo necesaria la intervención del Capitán.

LA ESTIBA EN SU ASPECTO JURÍDICO.

La Estiba presenta dos aspectos jurídicos:

1. Penal: Porque el mal estibaje puede afectar la seguridad de los pasajeros o tripulantes del buque, por exposición a riesgo de muerte.
2. Civil: Por el daño que puede causar a la estructura del buque, o al resto de la carga en la conservación, y por la demora que causando daños y perjuicios.

LA ESTIBA DESDE EL PUNTO DE VISTA PRÁCTICO.

Los empleados especializados del armador o agente señalan mediante un croquis la posible distribución de la carga a los cargadores, el comisario traza el plan de estiba, indicando con mayor precisión los lugares a ocupar por la carga. De esta forma se asegura la correcta disposición de la carga para que sea práctica la carga y descarga de la misma, según destino.

ESTIBA SOBRE CUBIERTA.

La carga sobre cubierta presenta mayores riesgos que la carga de bodega, por lo tanto el código la permite en los siguientes casos:

1. Cuando el cargador ha dado su consentimiento.
2. En la navegación de cabotaje menor (Fluvial).
3. Cuando la estiba de la misma fuese normal en cubierta por el tipo de carga, como transporte de locomotoras, autos, contenedores, etc.
4. Consentimiento por escrito del cargador.

CONSENTIMIENTO ESCRITO. Los cargadores deben manifestar por escrito la disposición de carga sobre cubierta, se suele incluir en el conocimiento una cláusula de "Cargado sobre cubierta", si lleva la firma del cargador queda autorizado, pero de no llevarla, la responsabilidad recae sobre el transportador.

NAVEGACIÓN EN EL CABOTAJE MENOR, RÍOS, O DE ACUERDO CON LOS USOS.

Para el código son sinónimos el Cabotaje menor y la navegación fluvial (por ríos), Clasifica como buque de cabotaje menor a los buques menores de 75 toneladas pero mayores de 20 toneladas de registro bruto. El fletante no necesita el consentimiento del cargador para acomodar la carga en cubierta, si no afecta a la carga este tipo de transporte sobre cubierta. La echazón de carga sobre cubierta es considerada avería a gruesa.

RESPONSABILIDAD DEL CAPITÁN Y DEL ARMADOR

- Responsabilidad del Armador por el Capitán.

El armador es responsable civilmente de los hechos del capitán en todo lo relativo al buque o su expedición, sin poder ser exonerado por exceso en el mandato del capitán. No es responsable penalmente por los hechos del capitán, ni por los contratos que haga en su provecho propio el

capitán. Responde por la guarda de la mercadería. No puede contratar mas carga que la que especifica la capacidad del buque.

- Responsabilidad del Capitán:

Esta obligado a llevar los deberes de buen marino y responde pro los daños que sufra la carga, a no ser que provengan de vicios propios de la cosa, o por caos fortuitos o de fuerza mayor. Responde del mal estibaje de la carga y por carga en su propio camarote sin autorización debiendo pagar el doble del flete. Tiene prohibición de hacer pactos públicos o secretos con los cargadores, es responsable por la guarda de la mercadería dentro del buque. Desde que la recibe sobre el buque hasta que se descarga del buque, salvo pacto en contrario.

LA CLÁUSULA CARGADO SOBRE CUBIERTA A RIESGO DEL CARGADOR.

La jurisprudencia con respecto a esta cláusula no libera de responsabilidad totalmente al transportador, sino que impone al cargador la carga de la prueba de culpa del capitán en el origen del daño sufrido por la carga.

OBSERVACIONES A LOS CONOCIMIENTOS.

En caso de que la carga no fuese presentada en forma debida para el embarque, el capitán puede rechazarla o formular las correspondientes observaciones en el recibo provisorio y en el conocimiento, como embalaje defectuoso, dudas sobre el peso real, posibles pérdidas o derrames, etc.

CARGA CLANDESTINA.

Es la embarcada sin conocimiento del capitán. De encontrarse en puerto de embarque puede echarla a tierra, o exigir a los propietarios el flete más alto posible. De estar en viaje puede hacer echazón de la carga únicamente si se dan los presupuestos de la echazón. Si es descubierta en la descarga del buque deberá depositarla y avisar de inmediato al cargador.

CARGA PROHIBIDA.

Son las cargas prohibidas por ley, como drogas, tóxicos, o contrabando, el capitán debe impedir a toda costa el estiba de estas cargas, o descargarlas en forma inmediata. De ser descubierta durante el viaje debe denunciar el hecho ante aduana al arribar a puerto. En caos de incumplimiento de estas disposiciones el capitán responde solidariamente con las responsabilidad penal y civil. Los cargadores responden por el flete de la misma, aunque haya sido confiscada.

CLAUSULAS INTERNACIONALES

Están reguladas en el INCOTERMS de 1953: Son reglas internacionales para los términos Comerciales.

C.I.F. (Costo, seguro y flete)

Esta sigla indica Costo, seguro, flete incluidos en el costo de la mercadería hasta el lugar de destino. El vendedor de la mercadería corre con todos los gastos porque están incluidos en el precio de la mercadería. Asume los gastos de transporte, seguro, embalaje, gastos de carga, verificación de carga, pago de tasas e impuestos de exportación. Debiendo suministrar al comprador certificado de origen y factura consular. El comprador debe aceptar los documentos y pagar el precio estipulado en el contrato, recibir la mercadería en destino y asumir los gastos de transporte, seguro y pago de tasas e impuesto desde la descarga del buque.

F.O.B. (Libre a bordo)

El vendedor corre con todos los gastos que implica el seguro, transporte, carga, despachos aduaneros y pagos de impuestos hasta que la mercadería es cargada en el buque. El comprador corre con los gastos desde la carga abordo hasta la entrega de la mercadería.

F.O.R. (libre sobre el vagón de ferrocarril)

La responsabilidad y gastos del vendedor terminan cuando la mercadería es puesta sobre el vagón del ferrocarril, y desde ese momento corre con cuenta y gasto del comprador. En caso de ser F.O.T. significa libre sobre el camión.

C and F. (Costo y flete)

El comprador asume todos los gastos excepto los de flete y seguros, por lo tanto asume gastos que ocasionen abordo las carga y descarga, los del seguro de guerra, sobre estadías de descarga etc.

Ex Store (Ex – Fabrica, Ex – Plantación, Ex – Almacén)

El comprador empieza a correr con los gastos a partir que la mercadería le es depositada o puesta a su disposición en forma individualizada del resto de la carga.

F.A.S. (Libre al costado del Buque)

El comprador corre con todos los gasto desde el momento que la carga es puesta al costado del buque en el puerto de salida.

DESCARGA DEL BUQUE Y ENTREGA DE LA CARGA.

PUERTO DE DESCARGA

El puerto de descarga es el destino final de la carga transportada por el buque. Siempre se indican en los conocimientos el puerto de destino de la carga que remite el cargador. En las pólizas de fletamento también se indica el puerto de descarga. También se suele utilizar la expresión “a órdenes” indicando dos o mas puertos como destino alternativo en caso de ser inseguro el puerto de descarga determinado, es una de las facultades del capitán hacer la descarga en el puerto mas cercano al cual sea determinado inseguro por falta de profundidad o accesos inseguro.

LUGAR DE DESCARGA.

Es el lugar donde se baja la carga indicado por el fletador o por los usos del puerto, puede suceder que el buque no pueda llegar hasta el muelle para descarga, y el próximo puerto sea muy lejos, en ese caso si se prevé la cláusula “Tan cerca como pueda permanecer a flote con seguridad” se procederá a transborde de la carga a otro buque de menor porte par alijar la carga y de esa forma poder acceder al puerto con seguridad.

AVISOS AL DESTINATARIO.

El transportador debe notificar al cargador o al consignatario de la carga, que el buque está listo para descargar, mediante “la carta de alistamiento”, aplicándose el régimen de las estadías y sobre estadías. Este aviso se estipula en la póliza de fletamento en el caso de ser un solo destinatario. Este aviso no es facultad ni obligación del Capitán.

OPERACIONES DE DESCARGA. INTERPRETACIÓN DE LAS ESTIPULACIONES EN SU USO INTERNACIONAL.

Conforme a la estipulaciones internacionales. La descarga puede hacerse al costado del buque o bajo plumas, si se estipula que la carga es entregada en cubierta, a partir de este momento es responsabilidad del destinatario. La carga al ser alzada con los aparejos hasta una altura para ser descargada, en este momento deja de ser responsabilidad del fletador y pasa a ser responsabilidad del fletante. Los elevadores de Carga a granel se utilizan únicamente para casos de cereales o materiales en forma de granos, pero en caso de ser piedras se utilizan cintas transportadoras.

RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES EN LAS OPERACIONES DE DESCARGA SEGÚN EL CÓDIGO DE COMERCIO.

El capitán es el responsable desde el momento que recibe la carga hasta el momento de su entrega en el lugar convenido, salvo convención en contrario por la póliza de fletamento. El Fletador el fletante indistintamente, que sea el responsable de las operaciones de carga o descarga es responsable de los daños que sufra la carga en dichas operaciones.

PRACTICA DE LA DESCARGA EN LOS PUERTOS PARAGUAYOS.

Nuestro código **da por supuesto que el destinatario debe presentarse con el conocimiento ante el capitán del buque y requerirle la entrega**, y que al hacerla se devolverán los conocimientos al capitán, firmando el recibo de uno de los ejemplares, pero este procedimiento no se sigue en los puertos, ya que se siguen las disposiciones del código aduanero.

ALIJE.

Es el transbordo de mercadería a un buque de menor porte en forma parcial o total, para poder disminuir el peso del buque de mayor porte, pudiendo así elevar la línea de flotación para que pueda acceder al muelle del puerto, en caso de no haber la suficiente profundidad para no comprometer la flotabilidad del mismo y que no vare.

Es realizado por personal especializado en alije.

DESCARGA DE OFICIO.

Es potestad del Capitán disponer la descarga de oficio y solicitar depósito judicial para ellas en caso:

1. Si el portador del conocimiento no se presenta con el documento antes de iniciar la descarga.
2. Si el Consignatario se niega a recibir la carga.
3. Si el Capitán desconoce a quien debe entregar la carga, por haberse presentado dos o más consignatarios con ejemplares distintos del mismo conocimiento.
4. En la Práctica se descarga siempre la carga de oficio y es depositada en los depósitos De Aduana donde espera para ser retirada por el consignatario, previos trámites aduaneros.

RESPONSABILIDAD RESPECTO DE LAS MERCADERÍAS EN LA DESCARGA DE OFICIO.

Al ser entregadas cesa la responsabilidad del transportador, lo mismo sucede si son depositadas en Depósitos Judiciales. La aduana se convierte en Depositario de la carga.

DESCARGA DEL BUQUE Y ENTREGA DE LA CARGA.

La entrega es el último acto donde cumple su obligación final el capitán, cesando su responsabilidad y la del transportador. Quedando ejecutado el contrato de transporte.

ENTREGA AL TENEDOR DEL CONOCIMIENTO.

El tenedor del conocimiento debe presentarse antes de la descarga junto al Capitán para hacerle vista de su conocimiento, desde ese momento el capitán está obligado a hacerle entrega de la carga correspondiente al conocimiento y el tenedor deberá entregarle el conocimiento y firmarle un ejemplar al capitán.

Código de Comercio. Art. 1036. El portador de un conocimiento a la orden debe presentarlo al capitán, antes de darse principio a la descarga para que le entregue directamente los efectos. Si no lo presentare, serán de su cuenta los gastos que ocasionare el depósito judicial.

Entrega por descarga de oficio convencional.

Es la que es prevista en el contrato, al establecer que el capitán puede descargar de oficio, en circunstancias distintas a las expresadas por la ley, a los Almacenes de Aduana.

Carácter de depositario de la aduana.

Establece que el fisco no es responsable de las mercaderías, ni de sus pérdidas y averías antes de entrar en almacenes fiscales, ni después de la salida de éstos, solo es responsable de los daños ocasionados en la guarda de los mismos.

DESTINATARIO AUSENTE O QUE SE NIEGA A RECIBIRLA.

Pasado un tiempo prudencial, si el destinatario no se presenta a retirar la carga pueden publicarse en diarios locales el aviso, de no haber resultados, se produce la descarga de oficio al depósito fiscal, teniendo la Dirección

General de Aduanas la facultad de rematar la carga, pasado un tiempo determinado.

PORTADOR LEGITIMO DE CONOCIMIENTO A LA ORDEN.

En la actualidad los conocimientos se presentan a Aduana y es ésta la que entrega la mercadería al destinatario, una vez cumplidos los requisitos legales pertinentes. La Aduana es quien verifica la validez del documento y la titularidad correspondiente del portador, debiéndose presentar éste dentro de los 15 días de la descarga para retirar la carga, en caso de retraso es plausible de multa.

TENEDOR DEL CONOCIMIENTO QUE NO LO PRESENTA CON DEBIDA ANTICIPACIÓN.

La Aduana es quien verifica la validez del documento y la titularidad correspondiente del portador, debiéndose presentar éste dentro de los 15 días de la descarga para retirar la carga, en caso de retraso es plausible de multa.

DIFICULTADES QUE SE SUSCITAN EN LA DESCARGA.

En todos los casos de dificultades que susciten las descargas por discrepancias en los documentos o por inconvenientes que presente el consignatario, el capitán, agente marítimo o armador deben solicitar el depósito judicial de la carga.

CONFLICTO ENTRE TENEDORES DEL CONOCIMIENTO.

En este caso es la Aduana quien pide el depósito Judicial de la carga. Actualmente los conocimientos cuentan con una cláusula en la que se estipula que una vez entregada la mercadería al portador de un conocimiento quedan sin efectos los demás conocimientos.

CARGA EMBARGADA.

Si la carga es embargada abordo del buque el capitán no puede descargarla, debiéndose presentar inmediatamente ante el juez que ordenó el embargo, solicitando que se disponga el depósito judicial de las mercaderías y la autorización correspondiente para el desembarque de las mismas.

MOMENTO EN QUE SE CONSIDERA ENTREGADA MERCADERÍA A LOS EFECTOS DE LOS ARTS. 1079 Y 1080 DEL CÓDIGO DE COMERCIO.

Estos artículos obligaban al capitán que transportó una mercadería que llegó visiblemente dañada o robada, a solicitar una pericia judicial de la misma y que se haga una estimación de los daños a bordo antes de la descarga o dentro de las 24 hs de verificada la misma. De no hacerse el destinatario está autorizado a solicitarla dentro del plazo de las 48 de producida la descarga. De no ser visible el daño podrá hacerse en el plazo de los 3 días de recibida la carga. La jurisprudencia dispuso la suspensión de estos plazos mientras que la mercadería se encuentra en aduanas.

TRIBUNALES COMPETENTES.

El juzgado en los Civil y comercial de primera instancia de turno. Las autoridades en los remates es la aduana.

DERECHOS DEL FLETANTE SOBRE LA MERCADERÍA DEPOSITADA JUDICIALMENTE.

El fletante tiene derecho a exigirle al fletador o al consignatario la descarga de la mercadería, el pago del flete, averías y gastos, terminado el tiempo de descarga, el depósito general de Aduanas tiene la función de liberar de las responsabilidades de depositario de la carga al capitán, fletante o transportador, en su caso. El fletante conserva sus derechos sobre la mercadería depositada judicialmente, en cuanto al cobro del flete, estadías y sobre estadías, contribución de avería gruesa, etc. porque puede embargarla en caso de no pago.

VENTA JUDICIAL DE LOS EFECTOS DEPOSITADOS.

Las siguientes partes pueden pedir la venta judicial:

- Cualquiera interesado en la carga (Fletante, tenedor del conocimiento, embargante de la carga.) si la misma corre peligro de deterioro o pérdida total en los depósitos.
 - El capitán cuando la carga ha sido embargada por cobro de flete.
-

ESTADÍAS.

LECCIÓN

21

Ulises Ruiz Díaz

PLAZOS DE DURACIÓN DEL VIAJE.

El viaje puede dividirse en 3 etapas: la carga, el viaje y la descarga, con los nuevos adelantos técnicos se han acortado los tiempos de navegación y por lo tanto dan más ganancias a las partes intervinientes en la explotación mercantil naval. La carga y la descarga forman las otras dos etapas del viaje y cuanto menor sea el tiempo de carga y descarga también mayor será la ganancia. Para el caso se crearon profesionales según las distintas necesidades, como los estibadores. La ejecución del viaje debe cumplirse en el tiempo estipulado razonable según las circunstancias del caso y por la ruta comercial designada. El transportador debe iniciar el viaje en la primera ocasión favorable, los estibadores deben cargar y descargar la carga lo más rápido y eficazmente, los agentes marítimos deben realizar todos los trámites necesarios para el rápido acceso del buque al puerto y también para su partida.

ESTADÍAS. Son los plazos estipulados en que deben realizarse las operaciones de carga y descarga del buque. El plazo puede convenirse aisladamente o en forma conjunta con los de descarga, e incluso se puede preverse la reversibilidad de los plazos de carga y de la descarga (Días que no fueron necesarios para la estadía) por ejemplo si fue convenido 4 días de estadía para la carga y solo se tardó 2 días, quedan a favor dos días que pueden ser utilizados como días de estadía extra en la descarga..

DURACIÓN DE LAS ESTADÍAS. Suelen fijarse en la póliza de fletamento por días y horas, o en base a la carga que ha de ser cargada o descargada, en caso de no establecerse por las partes las estadías se registrarán por los usos y costumbres del puerto.

MOMENTO A PARTIR DEL CUAL EMPIEZA A CORRER LAS ESTADÍAS. La entrega de la carta de alistamiento por parte del capitán al cargador, marca el inicio de las estadías. La póliza puede determinar que comiencen al día siguiente del aviso, a las 12 horas o de inmediato a la recepción de la carta de alistamiento.

FORMAS DE COMPUTAR LAS ESTADÍAS. Las estadías se computan por unidades de 24 horas, en días corridos, incluyendo los días hábiles, domingos, feriados y los días de lluvia o mal tiempo, aunque se suelen pactar por días hábiles laborales; el criterio se especifica en la póliza de fletamento, en caso contrario se aplican los usos y costumbres del puerto.

INTERRUPCIONES DE LAS ESTADÍAS.

- Pueden interrumpirse las estadías por las siguientes causas:
- Reparaciones del buque que impidan la carga.
- Detención por cuarentena.
- Defecto de funcionamiento de aparejos.
- Abandono del lugar de operaciones del buque.

SOBREESTADIAS: su naturaleza. Al vencer los plazos de las estadías comienzan las sobreestadías, necesarias para terminar la carga o descarga del buque. Su naturaleza jurídica es de indemnización contractual que le fletante o armador recibe por los perjuicios ocasionados por el cargador o fletante.

PUNTO DE PARTIDA DE LAS SOBREESTADÍAS. Desde el momento del vencimiento del plazo de duración de las estadías.

COMPUTO DE LAS SOBREESTADÍAS. INTERRUPCIONES. Se calcula pro la cantidad de días que ocasiona el perjuicio, es un acuerdo entre las partes. La fuerza mayor no constituye una interrupción

de la sobreestadía, pero se debe admitir la interrupción en caso de que las operaciones de carga y descarga fueran suspendidas por el fletante (por defecto de aparejos del buque).

PRUEBA DE LAS SOBRESTADIAS Y DE LAS INTERRUPCIONES. La prueba de las sobreestadías corresponde al fletante mediante la póliza de fletamento, por su parte el fletador que alega demora no le es imputable, se debe probar la interrupción.

QUIEN ES DEUDOR DE LAS SOBRESTADÍAS. Es el cargador que no completó su embarque en el plazo convenido, salvo convención en contrario por la póliza de fletamento.

CALCULO DE LAS SOBRESTADIAS. Suelen pactarse en la póliza de fletamento, en su defecto se aplican los usos y costumbres del puerto. Generalmente se realiza el cálculo en base a la cantidad global por cada día de demora, o una cantidad diaria por unidad de arqueo o porte del buque, la indemnización debe fijarse judicialmente en base a las pruebas producidas por las partes.

CASO DE VARIOS DESTINATARIOS. Si no fuese posible identificar al destinatario responsable del atraso, el fletante puede exigir el pago a cualquiera de ellos cuya carga se encuentre todavía a bordo al vencerse los plazos de las estadías. A su vez el destinatario tiene el derecho de accionar contra los responsables, porque es responsable solidario.

DURACIÓN DE LAS SOBRESTADIAS. El fletante no puede zarpar al cumplirse el plazo de las estadías, ya que el fletador tiene derecho a las sobreestadías para completar la carga o descarga pagando la indemnización correspondiente.

Condiciones para que se deban Sobrestadías. Si se ha estipulado en la póliza deben cumplirse los siguientes requisitos:

- a) Que el fletante pruebe las sobre estadías.
- b) Que se haya formulado la protesta por demora.
- c) Que se pruebe el monto por los usos y costumbres del puerto u otros medios.
- d) Que se pruebe el perjuicio por la demora.
- e) Que el fletador demuestre que la demora reclamada fue debida a fuerza mayor o culpa del fletante.

Si no fuese convenido por la póliza las partes se rigen por los usos y costumbres del puerto.

COMPENSACIÓN POR REDUCCIÓN DE ESTADÍAS; SU NATURALEZA JURÍDICA Y FORMA DE CALCULARSE.

El fletador recibirá un premio o "Dispatch money" por el plazo ahorrado, Su naturaleza jurídica radica en ser una compensación por los días ahorrados y para la doctrina lo considera una devolución de flete. La forma de calcularse depende de la modalidad adoptada, puede fijarse en forma global por día ahorrado o sobre la base de la cantidad por día o tonelada. Si fueron calculadas por días, los domingos y feriados serán considerados días ahorrados.

CONTRAESTADIAS. Concluido el plazo de las sobre estadías comienzan las contra estadías, constituye la indemnización que debe el cargador por extenderse en el tiempo de carga o descarga. Para que comiencen las contraestadías el Capitán debe hacer la correspondiente protesta. Si el fletador no comienza la descarga transcurridas las contraestadías deberá hacer la descarga de oficio el capitán.

CRÉDITOS DE SOBRESTADIAS Y CONTRAESTADIAS. Conforme al código las sobreestadías y contraestadías constituyen créditos privilegiados sobre la carga que prescriben al año de terminado el viaje.

VENCIMIENTOS DE LOS PLAZOS DE ESTADÍAS, SOBRESTADIAS Y CONTRAESTADIAS: CARGADO QUE NO CARGA EFECTO ALGUNO.

En este caso el fletante tiene derecho rescindir el contrato y percibir el pago de la mitad del flete estipulado y la gratificación, estadías y sobre estadías o de lo contrario iniciar el viaje sin carga, para poder exigirlo en forma íntegra al finalizar el flete.

CARGA DE TERCEROS. Si el fletante opta por emprender el viaje sin carga, o con una parte de ella, puede tomar carga de terceros sin consentimiento del fletador. Si la carga paga un flete menor la diferencia faltante será abonada por el fletador, si la carga supera el valor la diferencia queda para el fletante.

BUQUE FLETEADO PARA RECIBIR CARGA EN OTRO PUERTO.

En los contratos de fletamento total o por entero, el fletador tiene su propio consignatario en los puertos de carga y descarga. Este es el encargado de todo lo relativo a las operaciones de carga, descarga y recepción de la mercadería. Si llega al otro puerto designado para cargar y no se encuentra la carga, dará el capitán aviso al fletador y se esperará sus instrucciones, en caso de no recibirla el Capitán para evitar mayores daños y perjuicios por el incumplimiento del fletador, procurará otra carga diferente y continuará con la travesía.

FLETAMENTO O CARGA GENERAL.

LECCIÓN

22

Ulises Ruiz Díaz

BUQUES DE LÍNEAS REGULARES.

Son los buques que prestan servicios regulares, con itinerarios y días de salida y llegada preestablecidos para el transporte de pasajeros, carga y correspondencia. El código define este tipo de transporte como fletamento de carga general, no es un fletamento de buque es un simple contrato de transporte de mercaderías o pasajeros.

DISPOSICIONES DEL CÓDIGO DE COMERCIO.

Lo denomina fletamento de carga general, definiéndolo como la carga que hace el capitán del buque de los efectos de cuantos se presenten en el buque a esta carga. El fletamento se prueba por escrito. El monto del flete resulta de las tarifas fijadas por el propio transportador y de él se deja constancia en el conocimiento de embarque. La obligación a pagar la carga comienza cuando la carga es cargada a bordo.

DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS.

Se encuentran legisladas en la ley 476/57 código de navegación marítima y fluvial, y en tratados internacionales y en los reglamentos respectivos.

OFERTA DEL PÚBLICO.

Las líneas regulares suelen difundir sus itinerarios mediante avisos periódicos, y demás medios de comunicación y suelen indicar el importe del mismo de acuerdo a las escalas que haga o destino final. Los interesados recurren a las oficinas a completar los datos en el conocimiento.

FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO.

Es formalizado desde el momento en que el cargador manifiesta al fletante su consentimiento con las condiciones ofrecidas. El instrumento de prueba es el conocimiento de embarque o por cualquier otro medio de prueba como el boleto de embarque, recibos provisionales, etc.

NATURALEZA DEL CONTRATO.

Es un contrato de adhesión, oneroso, sinalagmático bilateral.

EMBARQUE DE LAS MERCADERÍAS EN BUQUES DE LÍNEAS.

El cargador se retira el boleto de embarque y lleva la mercadería al buque; el comisario le entrega un recibo provisional, que el cargador presentará en la agencia y retirará los ejemplares del conocimiento. Los gastos de carga de la mercadería a bordo del buque generalmente corren por cuenta del transportador, salvo disposición contraria por inclusión de la cláusula Free In. Puede darse que la carga se deje en la agencia y esta se encargue de hacerla llegar a bordo del buque, en este caso no se especifica el nombre del buque a ser cargado.

FIJACIÓN DEL TÉRMINO PARA LA CARGA.

Las estadías y sobre estadías no son aplicables al fletamento de carga general, el código establece que el capitán o el fletante de un buque a carga general puede fijar el tiempo de duración de las operaciones de carga. Vencido el plazo el capitán tiene la obligación de zarpar en la primera oportunidad favorable, bajo pena de responder por daños y perjuicios por su demora, salvo que todos los cargadores hayan convenido con la demora.

FALTA DE FIJACIÓN DEL TÉRMINO PARA LA CARGA.

Si no se ha fijado plazo alguno para la carga, el capitán debe emprender viaje en la primera ocasión favorable, siempre que lo hayan exigido la mayoría de los cargadores con relación al valor del flete, o que hay recibido más de las 2/3 partes de la carga correspondiente al porte del buque.

IMPOSIBILIDAD DE COMPLETAR LAS DOS TERCERAS PARTES DE LA CARGA.

Transcurrido el mes sin completar las 2/3 partes de la carga desde que se puso a disposición el buque a carga general, puede fletar otro buque para transportar la carga que tiene abordo, haciéndose cargo el capitán del trasbordo, aumento del flete y del seguro.

IMPOSIBILIDAD DE SUBROGAR EL BUQUE PUESTO A CARGA GENERAL.

Si el capitán no puede encontrar otro buque y los cargadores no quieren descargar, está obligado a emprender viaje con la carga que tenga a bordo, cumplidos los 60 días de haberse abierto el registro para la carga.

OBLIGACIONES DE EMBARCAR EN LOS BUQUES DE MATRÍCULA NACIONAL SUJETOS A HORARIOS E ITINERARIOS.

Según la ley 295/71 para preferirá a los buques de bandera nacional para la subrogación del buque puesto a carga general.

DERECHO DEL CARGADOR A DESCARGA LA MERCADERÍA.

El cargador tiene derecho a retirar la carga antes del esperar el plazo de 60 días para que zarpe el buque con la carga, pero corre con los gastos de la descarga y debe devolver los conocimientos y no pagará el flete.

DESCARGA DE LA MATERIA TRANSPORTADA A CARGA GENERAL.

La aduana interviene en la descarga de la mercadería en cumplimiento de sus funciones específicas, y de hecho es la que entrega la mercadería al portador del conocimiento.

EL FLETE Y SUS PROBLEMAS.

LECCIÓN

23

Ulises Ruiz Díaz

CONCEPTO. El flete es el precio que debe pagar el fletador al fletante en concepto de la utilización de la capacidad de carga del buque. Es el contrato de fletamento.

BASE ECONÓMICA. El monto del flete tiene un precio mínimo y máximo, el primero está determinado por el costo de explotación del buque, y el segundo está determinado por la diferencia entre el precio de la mercadería en el lugar de embarque y destino, si el flete es superior a ésta diferencia el transporte no resulta rentable.

COTIZACIÓN INTERNACIONAL. Los fletes suelen tener cotización internacional regulada por ley de la oferta y la demanda que rige en la libre competencia de las empresas.

CÁLCULO DE FLETE. Varía de acuerdo a la naturaleza del contrato. En el fletamento por tiempo o Time Charter se calcula por el espacio en días o por espacios de tiempo determinado. En el fletamento por viaje se calcula, por bulto, tonelaje, etc.

FIJACIÓN DEL FLETE SEGÚN EL CÓDIGO DE COMERCIO. El código de comercio establece que se ha de pagar por una cantidad alzada por el viaje, o por un tanto al mes, o por las cavidades que se hubieren de ocupar, o por el peso o medida de los efectos en que consiste la carga.

GRATIFICACIÓN. La Gratificación o capa es la cantidad de dinero que se solía pagar al capitán como complemento salarial por incentivo.

COMIENZO DE LA OBLIGACIÓN DE PAGAR EL FLETE. Se estipula en la póliza de fletamento o en el conocimiento, si el buque se ha fletado en forma parcial o total, la obligación de pagar al fletante comienza cuando la carga es descargada y el Capitán da aviso. En el caso de fletamento por carga general comienza desde el momento que la carga es llevada a bordo del buque.

FLETE POR PESO O MEDIDA DE LOS EFECTOS. En estos casos se ha de determinar si se cobra por el peso bruto (Con embalaje o envoltorios) o por peso neto, esto se estipula en el contrato de fletamento.

DISMINUCIÓN O AUMENTO DE PESO O VOLUMEN. Ciertos materiales y bienes varían su peso o volumen de acuerdo a los factores climáticos como la humedad ambiente, calor o frío, en este caso se paga el flete al efectuarse la descarga de acuerdo al peso o medida resultante. En caso de que el flete se ajuste por peso o medida el capitán tiene derecho a exigir que los efectos sean contados, pesado o medidos, a bordo antes de la descarga y así no responderá por las faltas que puedan aparecer en tierra.

TIEMPO EN QUE DEBE PAGARSE EL FLETE. En la práctica los buques de línea cobran el flete al momento de entrega del conocimiento al fletador. En caso de fletamento de carga general, se pagará en el destino de la carga cuando el capitán de el aviso.

FORMA DE PAGO DEL FLETE.

Suelen utilizarse varias modalidades, como el pago de una parte por anticipado, y el saldo a destino de la carga, pagos escalonados contra entregas parciales, en efectivo, al contado, por letras de cambio a la vista o a plazo, etc.

LUGAR DE PAGO DEL FLETE.

Si no existe convención en el contrato debe pagarse en el puerto de destino de la carga.

MONEDA EN QUE DEBE PAGARSE EL FLETE.

Puede ser pactada por las partes, generalmente es en dólares americanos o libras esterlinas, o Euros, es a conveniencia de las partes.

A QUIEN DEBE SER PAGADO. El flete debe ser pagado **en un principio al fletante**, aunque también puede ser pagado al capitán o al agente marítimo por su representante.

POR QUIEN ES DEBIDO. Puede ser exigido al destinatario o al fletador, de no ser convenido en el contrato se le exigirá al destinatario al presentar el conocimiento de embarque.

SUBFLETAMENTO. Se da cuando el fletador habiendo fletado en forma total el buque vuelve a fletar a un tercero, ajeno al contrato principal. Para que esto sea posible el contrato original de fletamento no debe contener disposición en contra del subfletamento. Por el subfletamento el primer fletador es principal responsable no pudiendo delegar responsabilidades en el subfletador.

FLETADOR QUE CONTRATÓ EN CALIDAD DE COMISIONISTA O POR CUENTA DE TERCEROS.

Como el fletador es un comisionista, en este caso el fletante debe exigir el pago del flete al cargador o destinatario, si no fuera posible, tiene la opción de solicitar embargo sobre la carga.

CLÁUSULA DE CESACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL FLETADOR. En los contratos de origen británico se estipula que cesa la responsabilidad del fletador cuando la mercadería es embarcada, porque es suficiente garantía del cobro del flete. Nuestra legislación no lo acepta.

INALTERABILIDAD DEL MONTO DEL FLETE. Este es un principio sostenido siempre que la mercadería llegue a destino, y aunque no llegue por haber sido vendida durante el viaje por el capitán para obtener fondos, cuando el cargador la haya retirado para hacer reparaciones al buque por causa fortuita o fuerza mayor, o cuando la mercadería se haya perdido por culpa del cargador o por vicio propio de la cosa.

FALTA DE DERECHO DEL FLETADOR A PEDIR DISMINUCIÓN DEL FLETE ESTIPULADO.

El código establece que el fletador no puede en ningún caso pedir disminución del flete estipulado siempre que el fletante o capitán hayan cumplido por su parte el contrato de fletamento.

MERCADERÍAS QUE LLEGUEN CON DETERIOROS O DISMINUCIÓN POR HECHOS DE QUE NO SEA RESPONSABLE EL CAPITÁN.

El flete debe ser pagado en su totalidad ya que no existe responsabilidad del capitán o fletante por deterioro o disminución, o por causa fortuita o por vicio propio de la cosa. El capitán pesa o mide la carga al llegar a puerto durante la descarga y sobre esta se paga el flete, de acuerdo a lo pesado o medio.

ABANDONO DE LA MERCADERÍA EN PAGO DEL FLETE. Solamente puede hacer abandono el cargador en caso de transportar líquidos cuyas vasijas han perdido el 50% de su contenido.

FLETE SOBRE EL VACÍO. Es el flete que se cobra por la carga no cargada, esto se da en caso de contratar el flete por la totalidad del buque y que no se ha completado la carga total, y el fletador debe pagar por el espacio no utilizado como si lo hubiese utilizado, ya que estuvo a su disposición.

MERCADERÍAS VENDIDAS DURANTE EL CURSO DEL VIAJE. Solo puede hacerlo el Capitán en caso de necesidad por urgencia o caso fortuito para generar fondos para terminar la travesía, el importe de las mismas deberá ser reembolsado al propietario tomando como base el precio de la carga en el puerto de descarga, o será establecido pro los peritos, pero toda la carga paga el flete completo.

FLETADOR O CARGADOR QUE RETIRA LAS MERCADERÍAS EN UN PUERTO DE ESCALA.

El Capitán no puede oponerse a ello si no existe perjuicio para el buque, nuestra legislación nada dispone sobre el tema.

MERCADERÍAS QUE NO LLEGAN A DESTINO POR CAUSA DE AVERÍA GRUESA.

Este debe ser reembolsado al propietario mediante la correspondiente liquidación de avería gruesa, por el importe del flete también el propietario puede pedir que se impute la liquidación al pago de éste.

BUQUE QUE DEBE ENTRAR A REPARACIONES DURANTE EL VIAJE; POR CAUSA DE FUERZA MAYOR.

El fletador o cargador está obligado a esperar hasta que se haya efectuado la reparación o podrá retirar su carga abonando la totalidad del flete.

DETENCIÓN POR ORDEN DE POTENCIA DURANTE EL CURSO DEL VIAJE.

En este caso el fletador debe esperar, pero el fletante no podrá cobrar un flete adicional, ni el fletador tiene derecho a reclamar indemnización alguna.

FLETADOR QUE NO CARGA EFECTO ALGUNO O SOLAMENTE PARTE DE LA CARGA ESTIPULADA.

Se aplica el principio de flete vacío y por lo tanto deberá pagar el fletador la totalidad del flete.

BUQUE FLETADO PARA RECIBIR LA CARGA EN OTRO PUERTO.

Si el fletador no entrega la mercadería en otro puerto, el capitán correrá con la estadía estipulada y posteriormente cargará mercadería de terceros para evitar daños y perjuicios, el fletador deberá pagar la totalidad del flete, de ida y de vuelta, pero se pagará con la renta producida por el capitán al fletar mercaderías de terceros, de haber un saldo en déficit lo pagará el fletador, de haber un saldo de superávit será entregado al fletador luego de deducir todos los gastos.

MERCADERÍA QUE NO LLEGA A DESTINO POR VICIO PROPIO DE ELLA O CULPA DEL CARGADOR. El capitán no responde por estos daños, y se debe pagar la totalidad del flete.

TOTALIDAD O PARTE DEL FLETE PAGADO POR ADELANTADO EN CASO DE MERCADERÍA QUE NO LLEGA A DESTINO POR CAUSA DE FUERZA MAYOR.

La doctrina extendió a la causa por fuerza mayor el no pago del flete, junto con el naufragio, varadura, o apresamiento por enemigo o piratas.

FLETE GANADO A TODO EVENTO. La Ley permite pactarlo como cláusula de contrato entre las partes, por más de lo dispuesto en el punto anterior.

FLETE PROPORCIONAL O A DISTANCIA. Si el viaje es interrumpido por fuerza mayor y el capitán no logra fletar otro buque para hacer llegar a destino la carga, debe depositar la carga en puerto de arribada a cuenta de los fletadores, quienes deben pagar el flete en proporción a la distancia recorrida hasta dicho puerto.

CRITICA DEL FLETE PROPORCIONAL. La crítica principal se hace debido a que es obligación del fletante entregar la carga a destino pactado y por lo tanto no se cumplió con el contrato, por lo tanto no debería haber contraprestación por un servicio que no se prestó.

MERCADERÍAS SALVADAS DE UN NAUFRAGIO POR PERSONAS EXTRAÑAS. En este caso no se debe el flete, Estas personas deben poner a disposición la carga al capitán o al propietario si fueran conocidos, o en caso contrario entregarlos a la policía marítima. Las mismas tienen derecho a retribución por el salvamento, que debe ser pagado por el destinatario de la carga. El pago del flete no es debido por el fletador porque la carga no llegó por el servicio del fletante.

DERECHO DE RETENCIÓN. El capitán no tiene derecho a retener la carga a bordo en seguridad del pago del flete.

DEPÓSITO O FIANZA. Tiene derecho el Capitán a exigir que el dueño o consignatario de la mercadería, en el acto de entrega efectúe un depósito o fianza por el importe del flete, averías gruesas y gastos que pudiesen corresponderle.

EMBARGO DE LA MERCADERÍA. De no dar fianza el capitán puede pedir el embargo de la carga, si la mercadería fuese perecedera podrá pedir la inmediata venta de la misma. Prescribiendo la acción a los 30 días desde la descarga.

PRIVILEGIO DEL FLETE. La Ley otorga privilegio de cobro del flete por el caso que el fletador se presente a quiebra o cesación de pagos.

ACCIÓN JURÍDICA PARA LA ENTREGA DE LA MERCADERÍA. El conocimiento de embargo tiene carácter de título ejecutivo una vez que las partes hayan reconocido las firmas, y la acción judicial toma carácter ejecutivo para asegurar el cobro del mismo.

ACCIÓN POR COBRO DE FLETE CONTRA EL PORTADOR DEL CONOCIMIENTO QUE SE NIEGA A RECIBIR LA CARGA, O QUE NO SE PRESENTA. En caso de ser un título al portador, o endosado, debe ejercer su acción mediante la publicación del mismo y posteriormente iniciar acción contra el portador del mismo.

RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

LECCIÓN

24

Ulises Ruiz Diaz

CASOS DE RESOLUCIÓN. Es el acuerdo de voluntades de rescindir ambas partes el contrato, supone la extinción de l contrato a causa de un hecho posterior a su celebración que puede ser imputable a alguna de las partes, o ajena a la voluntad de ambas partes. La resolución deja sin efecto al contrato. Puede ser resultado de forma bilateral por mutuo acuerdo de las partes, o puede ser resultado a instancia de una de las partes por incumplimiento.

RESCISIÓN DEL CONTRATO POR INCUMPLIMIENTO DE UNA DE LAS PARTES.

Puede darse en los siguientes casos:

- a) Una vez vencida las estadías si el fletador no cargó la carga puede el fletante resolver el contrato reclamando el 50% de indemnización, si es que no se pacto indemnización por mora; o puede el fletante iniciar el viaje sin carga y a destino reclamar la totalidad el flete mas sobreestadías.
- c) Si durante las sobreestadías solo se cargó parcialmente la carga el fletante puede descargar la carga y reclamar el 50% del flete.
- d) Si la mayoría de los cargadores no ha cargado la carga, el que haya cargado la carga puede bajarla pagando medio flete y cubriendo los gastos de carga y descarga.
- e) En caso de que el fletador rescinda el contrato antes de que empiecen a correr las sobrestadías , deberá pagar la mitad del flete salvo convención en contrario.

RESCISIÓN DE PLENO DERECHO. Se produce de pleno derecho sin poder reclamar alguna de las partes cuando:

- a) Si antes de emprender el viaje fuese impedida la salida del buque por fuerza mayor sin limite de tiempo.
- b) Si antes de iniciar el viaje se hubiese prohibido la exportación de la carga en el lugar del puerto de salida o de arribada.
- c) Si antes de salir el buque se impusiese una interdicción de comercio con la nación del puerto de arribada.
- d) Si sobreviniese un bloqueo del puerto de llegada o salida.

En todos los casos los gastos de carga y descarga serán por cuenta del fletador.

SALIDA DEL BUQUE IMPEDIDA POR FUERZA MAYOR. Puede darse por peste a bordo, huelga del puerto, etc.

PROHIBICIÓN DE EXPORTACIÓN O DE IMPORTACIÓN. Si antes de iniciar el viaje se hubiese prohibido la exportación de la carga en el lugar del puerto de salida o de arribada.

INTERDICCIÓN DE COMERCIO CON EL ESTADO A DONDE DEBE DIRIGIRSE EL BUQUE. Se da en caso que el país de destino fuese sancionado por un bloque económico como sanción a violaciones de derecho internacional. Como el aplicado a Irak por la ONU.

BLOQUEO DE PUERTO DE LA CARGA O DE DESTINO. El bloqueo naval del puerto se da en caso de medida de fuerza tomada contra el estado por la ONU como se dió también en Irak.

BUQUE QUE SALE EN LASTRE PARA CARGAR EN OTRO PUERTO. Cuando el buque va vacío a otro puerto a cargar y por causa de éste no arriba se rescinde el contrato sin perjuicio para ninguna de las partes, salvo que el causan haya sido por culpa de la carga en cuyo casos el fletador deberá pagar el 50%.

GUERRA QUE SOBREVIENTE ANTES DE EMPEZAR EL VIAJE. En tal caso el buque no es libre para navegar, ni lo es la carga y por lo tanto genera la rescisión del contrato.

CONSECUENCIA DE LA RESCISIÓN A INSTANCIA DE PARTES. Las consecuencias son las siguientes:

- a) Como el buque ni la carga son libres, ni el fletante ni el fletador pueden exigirse indemnización alguna, y los gastos de la carga y la descarga corren por parte del fletador. Los demás gastos se reparten entre el fletante y el fletador como avería gruesa.
- b) Si solo el la carga queda libre y el buque no, el capitán y el fletante pagarán los gasto de carga y descarga.
- c) Si el buque queda libre y la carga no el fletador tiene derecho a rescindir el contrato pagando los gastos de carga, descarga, gastos de equipar el buque, salarios y estadía de la tripulación. Hasta el día de rescisión del contrato, o en el caso de estar cargado el buque hasta el día de descarga.

APLICACIÓN DE LAS CAUSAS DE RESCISIÓN PREVISTA EN LOS ART. 1092 Y 1095. CÓDIGO DE COMERCIO.

- La rescisión puede ser decretada por el gobierno en cualquier momento o por la dirección General de aduana en caso de contrabando, o por consideraciones sanitarias, o estratégicas, Los gastos de carga y descarga serán por cuenta del fletador.
- La interdicción de comercio con una nación es una decisión única del gobierno, si el buque fue fletado por viaje redondo únicamente deberá pagar el 50% del flete, si fue por Time Charter pagará el tiempo en que fue utilizado.
- El bloqueo de puerto de carga o de destino es también otra decisión de gobierno.

FUERZA MAYOR. La fuerza mayor constituye todo acontecimiento de un acto humano capaz de causar algún daño futuro e incierto que no puede ser previsto ni evitado, como la declaración de guerra, movilización militar de la tripulación, prohibición de la autoridad.

GUERRA QUE SOBREVIENTE DESPUÉS DE COMENZADO EL VIAJE, ESTANDO EN UN PUERTO DE ESCALA. Esto se debe analizar desde el punto de vista si es el puerto de arribada neutral o enemigo, de ser enemigo el puerto de escala el buque emprenderá el viaje de vuelta, si puerto de escala es neutral, se descargará si el fletador dispone la descarga en ese puerto de escala, corriendo con los gastos de descarga y el flete proporcionalmente hasta el punto de descarga. De lo contrario el buque retornará y se deberá el flete por el 50% del total.

GUERRA QUE SOBREVIENTE DESPUÉS DE COMENZADO EL VIAJE, ESTANDO EN BUQUE EN NAVEGACIÓN. En este caso el buque debe, si no tiene instrucciones específicas, arribar al puerto neutral más próximo y esperar al cese de las hostilidades o salir en convoy. El contrato de fletamento subsiste.

LA CLÁUSULA DE GUERRA EN LAS PÓLIZAS DE FLETAMENTO. Se suelen incluir estas cláusulas en las pólizas de fletamento, que establecen la exoneración de los daños y perjuicios causados al cargador como consecuencia de las hostilidades.

REGRESO DEL BUQUE AL PUERTO DE SALIDA POR INTERDICCIÓN DE COMERCIO: TIEMPO CONTRARIO O RIESGO PIRATAS O ENEMIGOS. En tal caso el buque emprenderá hacia el puerto de emergencia designado en la póliza, de no haber sido especificado arribará a un puerto de escala donde esperará las órdenes del fletador o del fletante, de no recibirlas emprenderá el viaje de retorno a puerto de salida, debiendo pagar el fletador el 50% del flete.

OCULTACIÓN DE PABELLÓN. Es un considerada la ocultación de pabellón como causal de rescisión de contrato, siendo responsable el capitán por los daños y perjuicios ocasionados al fletador.

INCUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN DE CARGA. Estando el buque a carga general, el capitán habiendo ya recibido carga no puede negarse a recibir las demás cargas, en caso de hacerlo los demás cargadores que hubiesen cargado pueden exigirle salir en la primera ocasión favorable, y a pagar los daños y perjuicios resultantes de la demora.

RESCISIÓN POR VOLUNTAD DEL FLETADOR. El fletador puede rescindir el contrato para evitar perjuicios mayores si el capitán zarpara vacío, esto puede darse por falta de mercadería a embarcar, por baja en el precio de mercadería en el puerto de arribada, por negativa de recibirla por parte del destinatario, y de esta forma el fletador responderá por el 50% del valor del flete.

CARGADOR A CARGA GENERAL. Puede éste encontrarse con alguna de las situaciones nombradas anteriormente, pudiendo rescindir el contrato con carga en buque y antes de que empiecen a correr las estadías, pagando medio flete y la gratificación. Si el flete es por ida y vuelta, pagará la mitad del flete de ida y pagando los gastos de descarga.

MERCADERÍA QUE NO LLEGA A DESTINO. A partir de la pérdida el contrato de fletamento queda rescindido de pleno derecho. Si la desaparición de la mercadería es imputable al capitán o a la tripulación el fletante indemnizará al fletador, de estar asegurada la carga el seguro indemnizará al fletador y accionará contra el fletante. Si la mercadería se perdiera por causa de naufragio, varadura, apresamiento u otra causa de fuerza mayor, el flete no es debido por el fletador o destinatario.

INNAVEGABILIDAD DEL BUQUE DURANTE EL VIAJE. En este caso de no ser reparable el buque el capitán deberá fletar uno o más buques para llevar la carga a destino. Si no pudiera encontrarlos tiene derecho a rescindir el contrato de fletamento, percibiendo el flete proporcional a la distancia recorrida. La carga debe ser depositada por el capitán y por cuenta de los fletadores en el puerto de escala.

REPARACIONES URGENTES AL BUQUE DURANTE EL VIAJE. En este caso si el fletador no está dispuesto a esperar la reparación podrá retirar la mercadería y rescindir el contrato de fletamento pero debiendo pagar la totalidad del mismo, más gastos de averías, estadías y demás gastos de estiba. Este derecho corresponde al fletador parcial o total, como también al cargador de carga general.

ENGAÑO O ERROR EN EL PORTE DEL BUQUE. En este caso el fletador tiene derecho a rescindir el contrato o a que se le haga la reducción del flete pertinente a la carga que no puede cargar, si existe una diferencia superior a la cuadragésima parte, siempre que el porte declarado difiera de la matrícula, de lo contrario no hay error o engaño.

CONTRATO DE FLETAMENTO POR VARIOS VIAJES SUCESIVOS. En la práctica los contratos de fletamento suelen cumplirse por varios viajes sucesivos especialmente cuando son buques de gran porte, en la póliza deben especificarse por cuantos viajes y las causas de rescisión, de no haber sido incluidas se regirán por los principios del derecho Marítimo en relación al incumplimiento de las partes.

CLÁUSULAS CONTRACTUALES DE RESCISIÓN DE CONTRATO. La cláusula más común es la "cláusula de Cancelación" que da derecho al fletador a rescindir el contrato cuando el buque no se encuentre listo para cargar en el puerto de embarque en fecha y hora determinados para el mismo. Tiene el efecto de resolver el contrato de pleno derecho, sin necesidad de declaración jurada alguna, pero con la declaración formal del fletador como condición principal ya que no se presume. El fletador puede hacer uso de esta cláusula siempre dentro de los límites de la racionalidad, ya que por media hora de retraso no se le hará lugar a su derecho de rescisión.

RESPONSABILIDAD LEGAL DE TRANSPORTADOR.

LECCIÓN

25

Ulises Ruiz Díaz

PLANTEO DEL PROBLEMA. El problema se presenta en el riesgo de la carga y descarga y transportación de la mercadería, ya que la travesía marítima presenta varios riesgos, el transportador es un verdadero depositario de la carga y tiene obligación que implica la guarda de la misma hasta su entrega.

RESPONSABILIDAD DEL CÓDIGO CIVIL. El transportador es responsable civilmente de los actos y hechos de sus subordinados (Capitán y tripulación, agentes marítimos, empleados, etc.). El código civil da la figura de porteador al transportador en los artículos 926 al 943, complementando las normas del código de comercio en dicha materia. La responsabilidad civil del transportador es análoga a la del mandante respecto al mandatario salvo en la limitación por abandono.

RESPONSABILIDAD DEL CAPITÁN (ARMADOR, FLETANTE, TRANSPORTADOR) EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE (FLETANTE POR VIAJE Y A CARGA GENERAL) SEGÚN EL CÓDIGO DE COMERCIO.

Es responsable por:

- Cuando la cosa no llega
- Llega solo en parte.
- Llega averiada.
- Llega fuera del tiempo previsto.

La responsabilidad del transportador es de tipo contractual, nace por inexecución o mala ejecución del contrato de transporte.

OBJETO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE. El objeto del contrato de transporte es la entrega de la carga en el punto de entrega pactado en tiempo y forma como prestación de servicio remunerado.

CONDICIONES EN QUE SE DESENVUELVE LA OBLIGACIÓN DEL TRANSPORTADOR. El artículo 909 del código de comercio establece que puede eximirse de responsabilidad si media fuerza mayor, vicio de la cosa, o culpa del cargador, habiendo concordancia con lo que especifica el Código Civil Ley nº 1183/86 por los daños que se originan al acreedor por falta de cumplimiento por caos fortuito o de fuerza mayor. El transportador debe probar dichas condiciones y es obligación del destinatario probar lo contrario.

LOS RIESGOS INCONTROLABLES EN EL TRANSPORTE POR MAR. El artículo 909 solo hace referencia a la fuerza mayor, sin incluir el concepto de caso fortuito. Es fortuito el caso que pudo preverse o evitarlo, el caos fortuito debe ser externo al transportador, y su importancia e intensidad deben ser tales que le impongan el incumplimiento.

EL SISTEMA DEL ART. 909 DEL CÓDIGO DE COMERCIO. El transportador responde por los daños que sufre la carga, a no ser que provengan de vicio de la cosa propia, fuerza mayor o culpa del cargador, incluyéndose hurtos o cualquier daño cometido a bordo por la tripulación. Este sistema no se diferencia del contemplado en el Código Civil Ley nº 1183/86, excepto por el abandono.

El sistema del art. 172 del Código de Comercio para el transporte terrestre.

LA RESPONSABILIDAD DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL SERVICIO PÚBLICO. La doctrina cree que las cláusulas de limitación y exoneración de responsabilidad en el transporte marítimo no se interponen a lo dispuesto para el servicio público, porque se trata de cláusulas convencionales, pero consideran factible limitar la responsabilizada en los conocimientos.

FUERZA MAYOR. Es causal de exoneración de responsabilidad del transportador, legislada por el código de comercio. Debe ser alegada y probada por el transportador, sobre todo su relación de causalidad con el daño sufrido por la carga.

TEMPESTAD. Los fenómenos atmosféricos son incontrolables y deben ser justificados como casos fortuitos para poder exonerar al transportador.

INCENDIO. No es un caso fortuito, pero si su causa fue un hecho imprevisto o previsto que no ha podido evitarse, configura el caso fortuito.

HUELGAS. Puede configurar un caso de fuerza mayor por ser un hecho humano, siempre que haya sido declarada ilegal por la autoridad competente y que el transportador haya sido extraño a su origen.

ACTO DE PRÍNCIPE. Son actos gubernamentales de caracteres imprevistos e irresistibles que impide el cumplimiento de las obligaciones. Como la declaración de guerra, estado de Sitio, Toque de queda, apresamiento o bloqueo Naval.

HECHOS DE TERCEROS. Un hecho de tercero que sea ajeno a la explotación puede configurar también un hecho de fuerza mayor, como el abordaje unilateral, o el asalto de piratas.

CUARENTENA. Es un caso especial contemplada exclusivamente en el código de comercio art. 1316 inc 23 que la regula como avería gruesa. La cuarentena debe ser extraordinaria e imprevista para constituir fuerza mayor y avería gruesa.

ASISTENCIA Y SALVAMENTO. La convención de Bruselas dispone en su art. 11 que todo capitán está obligado a prestar asistencia a cualquier persona hallada en alta mar y en peligro, siempre que pueda hacerlo sin peligro serio para su buque, tripulación y pasajeros igualmente. La conferencia de seguridad sobre la vida en el mar de Londres dispuso que se debe actuar con rapidez ante un pedido de auxilio, en caso de no poder hacerlo se debe comunicarlo al que lo ha pedido y asentarlo en el diario de navegación.

ABARROTAMIENTO DEL PUERTO. En épocas de intenso tráfico marítimo, suele suceder que el puerto de arribo está congestionado con exceso de buques. En este caso no se puede exonerar la responsabilidad del transportador ya que como marino debe de saber la épocas de abarrotamiento y debía preverlo.

VICIO PROPIO DE LA COSA. Es el deterioro de las cosas por su propia naturaleza o estado, o a la predisposición que tiene las cosas a desgastarse o descomponerse, y también a los defectos ocultos que puedan tener las cosas. Al recibir estos efectos debe consignarse su característica en los conocimientos y recibos provisorios, de lo contrario se entenderá que se recibió en buenas condiciones, se presume que el cargador al elegir el medio de transporte conoce todos los riesgos.

MERMA DE RUTA. Es causa de exoneración legal generalmente prevista en los conocimientos, ya que hay cargas que disminuyen su peso por evaporación o lo aumentan por humedad, y hay casos que disminuyen o aumentan su volumen durante el transporte.

CULPA DEL CARGADOR. Como los cargadores ya no acompañan la carga durante el viaje su responsabilidad es limitada luego que haya sido recibida por el transportador. La culpa del cargador es previa y aparece como omisión a dar cumplimiento exacto a sus obligaciones, como remitir mercadería prohibida, el vicio de las cosas propias, embarcar mercaderías peligrosas sin el embalaje adecuado, o no mencionar sus características, etc.

CONTRATO DE PASAJE

LECCIÓN

26

Ulises Ruiz Díaz

CONTRATO DE PASAJE. El contrato de transporte de personas es denominado también, de pasaje, es el **acuerdo de voluntades** en virtud del cual una parte llamada transportador, se compromete mediante el pago de una tarifa (pasaje) a trasladar y desembarcar a la otra persona (pasajero). Es un **contrato sinalagmático, bilateral, oneroso, y de adhesión**, convenido entre el pasajero y la empresa de transporte.

ANTECEDENTES En 1907 en la Conferencia de Venecia fue cuando por primera vez se trató este tema, buscando la organización de un sistema de seguro obligatorio de los pasajeros. En 1910 y 1921 la OIT trató sobre un régimen que garantizara a los inmigrantes y sus derechohabientes contra los riesgos de muerte e invalidez en el curso del viaje, el cual nunca llegó a concretarse. Se votó y aceptó en 1961 en una Conferencia diplomática, que determina la responsabilidad del transportador marítimo y fija una limitación per capita, declarando nula cualquier cláusula en contrario.

BUQUES DE LÍNEA. De acuerdo a la especialidad a la que se dedican los buques pueden clasificarse en buques de pasajeros o de carga que comprenden los buques cisternas, frigoríficos, para cargas generales y mixtos. Esta distinción hace denominar "Liners" a los de pasajeros que cumplen un itinerario fijo y determinado en duración afectados a una línea o flota de transporte, o "Tramps" a los que no tienen itinerarios definidos y navegan de un puerto a otro según los viajes convenidos.

BUQUE CON PRIVILEGIO DE PAQUETE POSTAL. LOS buques se clasifican también en con o sin privilegio de carga de paquete postal, los que tienen privilegio postal tiene preferencia en el atraque a puerto, sus privilegios otorgan la conducción gratuita de postales entregadas por la dirección general de correos.

NATURALEZA JURÍDICA. El contrato de pasaje constituye una locación de obra, la obra culmina con el desembarco del pasajero, sano y a salvo en el puerto de destino. El contrato posee obligaciones accesorias como alojamiento y alimentación y transporte de equipaje. El contrato es consensual ya que se perfecciona con el consentimiento y es oneroso y sinalagmático de adhesión.

Fuentes en el Derecho comparado. El derecho comparado le atribuye una naturaleza similar a nuestra legislación por ser de carácter internacional.

AMBITO DE APLICACIÓN DE LAS NORMAS LEGALES. El ámbito de aplicación de las normas legales es nacional e internacional y en caso de litigio la competencia es del juzgado civil y comercial de primera instancia.

NORMAS USUALES QUE RIGEN EL CONTRATO. Son de carácter Consuetudinario de tipo universal, originado en la práctica.

FORMACIÓN DEL CONTRATO. El contrato se verifica cuando el interesado adquiere el boleto de pasaje, generando derechos y obligaciones para ambas partes.

Prueba de contrato. Es el boleto de pasaje, pero pueden utilizarse el resto de los medios probatorios del Código Civil Ley n° 1183/86 .

BOLETO NOMINATIVO. El art 1105 del código de comercio establece que si el boleto es nominativo se requiere el consentimiento del transportador para transmitir los derechos emergentes del contrato.

CLÁUSULAS CONTRACTUALES. El contrato es un contrato de adhesión ya que el pasajero acepta las cláusulas y se adhiere a ellas en todo alcance.

NAVEGABILIDAD DEL BUQUE. El transportador debe ofrecer al pasajero un buque apto para la navegación y en las condiciones de seguridad establecidas por la legislación vigente.

CONVECCIONES INTERNACIONALES SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR DE 1929 Y 1948. Fue el primer instrumento internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar , establece normas relativas a la construcción de buques, equipos de salvamento, transporte de mercaderías peligrosas, prevención de incendios etc. Fue modificada en 1948 y en 1960.

BUQUE CONVENIDO. El transportador está obligado a poner a disposición el buque convenido en el contrato de pasaje, algunas cláusulas de contratos estipulan que el transportador se reserva el derecho de sustituir tanto antes como en viaje el buque indicado por cualquier otro con las mismas comodidades que el anterior.

PUERTO CONVENIDO. Está obligado el transportador a poner el buque en el puerto y en la época convenida en el contrato.

EPOCA CONVENIDA. Luego del embarco de pasajeros, el transportador debe iniciar el viaje en la fecha prevista, en caso contrario si no existe justificación para el retardo, el capitán está obligado a alojar y a alimentar al pasajero a bordo durante el tiempo de demora, si el retardo se origina por culpa del transportador, el mismo deberá correr con los gastos mencionados, mas la indemnización por los daños y perjuicios resultantes; por último si el retardo deriva de caso fortuito o fuerza mayor, no surgen responsabilidades entre las partes.

RESCISIÓN DEL CONTRATO POR CAUSA DE RETARDO. Si el retraso excediere la tercera parte del tiempo ordinario de viaje, el pasajero podrá rescindir el contrato y tendrá derecho a que el pasaje íntegro le sea devuelto. Si el viaje es demorado por mal tiempo el pasajero podrá rescindirlo perdiendo una tercera parte del pasaje.

ALIMENTACIÓN. Es la obligación accesoria del transportador el alojar y alimentar en los lugares convenidos del buque en caso de haber pactado. Si los alimentos no han sido incluidos en el contrato deberá proveerlos a un precio justo.

USO DE LAS INSTALACIONES. El pasajero tiene derecho al uso de las instalaciones del buque para su onveniencia, de acuerdo al precio del pasaje y las condiciones usuales.

ASISTENCIA MEDICA. El código Marítimo ley 476/57 dispone:

- Art. 114. - Toda embarcación autorizada a transportar pasajeros al exterior (Art. 23, Inc. c) deberá contar en su dotación con un Médico titulado.
- Art. 115. - El Médico prestará atención gratuita a la tripulación y al pasaje, toda vez que no se trate de afecciones crónicas que puedan ser tratadas al término del viaje.
- Art. 116. - El Médico tendrá a su cargo la dirección de los servicios de sanidad de a bordo, sin perjuicio de la debida obediencia a la autoridad del Capitán.
- Art. 117. - El Médico cumplirá y hará cumplir las disposiciones emanadas del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social en materia de sanidad internacional llevará los libros que exijan las mismas.

ASISTENCIA PRESTADA POR MEDICO PASAJERO. De no haber médico a bordo por alguna circunstancia, el pasajero que sea médico prestará los servicios y **será remunerado por el transportador.**

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR LOS SERVICIOS PROFESIONALES DEL MEDICO DEL BUQUE. La obligación del transportador es llevar al pasajero sano y a salvo al puerto de destina, si no cumple con ella, debe probar que el **hecho ha sido por fuerza mayor, culpa del pasajero o de un tercero, es civilmente responsable de la mala praxis del médico abordo,** por ser su sub alterno.

SEPULTURA EN EL MAR. El capitán debe inventariar todos los bienes del fallecido en presencia de los

oficiales de abordaje y dos testigos, y entregar el inventario y los bienes a las autoridades competentes del puerto de arribo. El capitán debe disponer el embalsamamiento del occiso o introducirlo en cámara frigorífica para hacerlo llegar al puerto, de no ser posible dispondrá la sepultura en el mar, (dejando en el mar el cuerpo) y otorgando el certificado de defunción y anotando todo lo ocurrido en los libros correspondientes.

EQUIPAJE. El transportador tiene la obligación de recibir equipaje del pasajero y trasladarlo hasta el puerto de destino, como prestación accesoria y gratuita por un determinado volumen o peso de equipaje, superado éste pagará el precio de exceso de equipaje.

RECIBO POR EQUIPAJE. Al cargar el equipaje en bodega, el transportador entrega un boleto de equipaje el cual es necesario para poder retirarlo a destino.

RESPONSABILIDAD POR DAÑO O PÉRDIDA DEL EQUIPAJE. Con respecto al equipaje el capitán solo responde por los daños sobrevenidos a los objetos que el pasajero le hubiese entregado en guarda, por hechos suyos o de la tripulación.

Equipaje de mano. Es el que lleva en mano el pasajero con elementos necesarios para su uso personal, no es responsabilidad del capitán ya que no fue entregado en guarda y permanece con el pasajero.

EQUIPAJE DE MANO DEL PASAJERO FALLECIDO. De acuerdo al código de comercio art 964, el equipaje de mano del occiso deberá ser también inventariado y debe ser entregado a las autoridades.

PRUEBA DEL MONTO DEL DAÑO DERIVADO DE PÉRDIDA DE EQUIPAJE. El contenido del equipaje es ignorado por el transportador, a diferencia de la carga, que es declarada, por tal motivo es difícil determinar el valor del mismo. En la práctica se suele determinar un monto indemnizatorio máximo en el contrato de pasaje, el pasajero puede utilizar como medio probatorio, el boleto de equipaje, la declaración testifical, o los comprobantes de compra de los efectos perdidos.

PRIVILEGIO SOBRE BUQUE. El capitán tiene privilegios sobre los bienes de abordaje del pasajero y derecho de retenerlo en caso que éste no pague el precio del pasaje.

DAÑO PERSONAL SUFRIDO POR EL PASAJERO. La naturaleza de los daños personales es igual a la del equipaje, la responsabilidad es contractual, nace de la inejecución o mala ejecución del contrato. En caso de que el pasajero sufra algún daño el transportador debe probar que el hecho que lo generó fue por fuerza mayor, culpa del propio pasajero, o de un tercero ajeno al buque.

RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL. La responsabilidad del transportador se inicia desde que el pasajero es embarcado y culmina en el desembarque del pasajero en el puerto de destino.

RESPONSABILIDAD POR HECHOS ILÍCITOS. La responsabilidad por hechos ilícitos de la tripulación es personal pero el transportador tiene la obligación de reparar los daños y perjuicios ocurridos como consecuencia de aquellos.

MUERTE DEL PASAJERO. Derecho habiente. Hay que distinguir tres tiempos en los cuales puede ocurrir la muerte para determinar los efectos a los herederos:

Antes de emprender el viaje: Los herederos deberán abonar la tercera parte del pasaje, a menos que se haya recibido otro pasajero en el lugar del fallecido.

Si la muerte ocurre durante el viaje se debe íntegro el pasaje.

Si la muerte ocurre por naufragio o siniestros en el barco o defensa del buque no se debe nada. El capitán debe inventariar los bienes del occiso y ponerlos bajo guarda para ser entregados junto con el inventario, el certificado de muerte y el cuerpo a las autoridades correspondientes.

DERECHO COMPARADO. Las normas se unifican internacionalmente gracias a las convenciones internacionales celebradas sobre el transporte de pasajeros, a las cuales nuestras normas nacionales están adecuadas y en concordancia.

CLÁUSULAS DE EXONERACIÓN O DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD A EQUIPAJES. Los boletos de pasaje generalmente contiene cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidades, por daños o pérdidas que pueden afectar a los equipajes de los pasajeros, originados en ciertos hechos expresamente determinados. Suele fijarse una suma como límite máximo de responsabilidad del transportador por tales efectos.

CLÁUSULAS DE EXONERACIÓN O DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD RELATIVA A DAÑOS PERSONALES SUFRIDOS POR LOS PASAJEROS. Las cláusulas en dicho caso son nulas, y estas normas se aplican también al transporte gratuito. El transportador es responsable de los daños personales sufridos por los pasajeros salvo que haya probado que adoptó todas las medidas de seguridad necesarias para evitarlo.

DERECHO COMPARADO. La convención de Bruselas de 1961, unificó ciertas reglas de transporte de pasajeros, por mar, el transportador es responsable de los daños resultantes, muerte o lesiones corporales, siempre que se deban por causas de culpa o negligencia del transportador o de sus dependientes. La culpa debe ser probada por el reclamante.

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR EN EL TRANSPORTE GRATUITO Y EN EL DE "CORTESÍA". Todas las normas referidas al transporte de pasajeros son aplicables al transporte gratuito.

ABANDONO DEL BUQUE A LOS ACREEDORES. Haciendo el abandono por instrumento público y habiendo cumplido todas las formalidades del abandono del buque a los acreedores, los pasajeros son considerados también acreedores.

SEGURO OBLIGATORIO DEL PASAJERO. Art. 1660 Código Civil Ley n° 1183/86 - Cuando el seguro se refiere a la responsabilidad del transportador respecto del pasajero, cargador, destinatario o tercero, se entiende comprendida la responsabilidad por los hechos de sus dependientes u otras personas por las que sea responsable. Ninguna legislación nacional hace referencia por el seguro obligatorio, pero la falta del mismo no exonera la responsabilidad del transportador.

CONVENCIÓN INTERNACIONAL DE MADRID DE 1955. A iniciativa del Comité marítimo internacional se procedió al estudio de la cuestión de la responsabilidad del transportador marítimo de pasajeros, y la propuesta de medidas destinadas a solucionar los problemas correspondientes. El resultado fue la convención del Madrid de 1955, que sigue los principios generales de la Convención de Varsovia de 1929 sobre la unificación de reglas de transporte aéreo internacional y finalmente en la Convención de Bruselas de 1961.

PRECIO DEL PASAJE. Es la obligación principal del pasajero, pagar el precio del pasaje, el cual es invariable una vez pagado.

PRIVILEGIO SOBRE EL EQUIPAJE Este privilegio es solamente aplicable al precio del pasaje, y no a las demás deudas que pueda contraer el pasajero en el curso del viaje.

PRESENTACIÓN DE PASAJERO A LA HORA. El pasajero está igualmente obligado a presentarse a la hora prefijada en el boleto o indicada expresamente por el transportador. La hora de embarque es anterior a la hora de salida, para poder ubicar a los pasajeros, verificar la documentación de los mismos y sus respectivos equipajes.

SUBORDINACIÓN AL CAPITÁN Esta es otra obligación principal del pasajero, consiste en someterse al mando y órdenes del capitán, en cuanto a seguridad y la conservación del orden abordo, por ser el capitán delegado del orden público.

DESISTIMIENTO DESPUÉS DE LA PARTIDA. El pasajero que desiste voluntariamente antes de la salida del buque, o que no pueda embarcar por enfermedad, u otra causa relativa a la persona deberá abonar la totalidad del pasaje, o de haberlo abonado por adelantado no tendrá acción alguna contra el transportador, lo mismo ocurre si desembarca antes del puerto de arribada fijado. Si no puede realizar el viaje por causa del transportador deberá ser restituido el boleto pasaje y ser indemnizado por daños y perjuicios.

INTERRUPCIÓN DEL VIAJE POR REPARACIONES. Si el pasajero resuelve esperar hasta que sea reparado no está obligado a pagar mayor pasaje que el estipulado. Si el capitán ofrece otro buque para que continúe la travesía y el pasajero se niegue a transbordar al otro buque, el pasajero correrá con los gastos propios de alojamiento y alimentación hasta que continúe el viaje.

FALLECIMIENTO DEL PASAJERO. Hay que distinguir tres tiempos en los cuales puede ocurrir la muerte para determinar los efectos a los herederos:

Antes de emprender el viaje: Los herederos deberán abonar la tercera parte del pasaje, a menos que se haya recibido otro pasajero en el lugar del fallecido.

Si la muerte ocurre durante el viaje se debe íntegro el pasaje.

Si la muerte ocurre por naufragio o siniestros en el barco o defensa del buque no se debe nada.

El capitán debe inventariar los bienes del occiso y ponerlos bajo guarda para ser entregados junto con el inventario, el certificado de muerte y el cuerpo a las autoridades correspondientes.

BUQUE FLETADO EXCLUSIVAMENTE PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS.

Este debe conducirlos directamente al puerto de destino sea cual fuere su número de pasajeros, haciendo las escalas enunciadas en el contrato de fletamento o las que sean de uso común. Si el buque hiciera escalas por voluntad del capitán tendrán derecho a indemnización por daños y perjuicios los pasajeros y facultad de resolver el contrato.

PASAJEROS CLANDESTINOS. Es llamado también polizón el que se introduce en forma oculta a un buque con el objeto de trasladarse hasta un lugar determinado sin conocimiento del transportador, evitando el pago del pasaje. El polizón no es considerado un pasajero a los efectos de la responsabilidad civil por daños a su persona o bienes.

PRESCRIPCIÓN. Las acciones civiles prescriben al año contado a partir del día de desembarco. Art. 666. Código Civil Ley nº 1183/86 -"Prescriben por un año las acciones derivadas: a) del contrato de transporte, computado el plazo desde la llegada a destino de la persona, o en caso de siniestro, desde el día de éste. Tratándose de cosas, desde el día en que fueron entregadas o debieron serlo en el lugar de destino. Si el transporte ha tenido su principio o término fuera de la República, la prescripción tendrá lugar por el transcurso de diez y ocho meses; y ..."

CONTRATO DE REMOLQUE.

LECCIÓN

27

Ulises Ruiz Díaz

Es el contrato en virtud del cual el armador de un buque se compromete mediante una remuneración a prestar fuerza motriz para estirar y ayudar a las maniobras de atraque, desatraque, o movimiento dentro de un puerto o zona determinada a otro buque. Es un contrato de locación de servicio ya que el remolcador se encuentra bajo la dirección del Capitán del buque remolcado.

APLICACIÓN DEL CONTRATO. Se aplica cuando un buque se encuentra imposibilitado de utilizar su fuerza motriz propia para atracar, desatracar, maniobrar y moverse dentro de una zona determinada.

FINALIDADES DEL REMOLQUE. Consiste en entregar el buque remolcado en destino, obligación semejante a la del transportador en relación a la carga.

NATURALEZA JURÍDICA. Puede tener una doble naturaleza jurídica, una de remolque transportador, y la segunda las responsabilidades por las maniobras del remolcador.

REMOLQUE - LOCACIÓN. Cuando el buque remolcado ayuda con su propia fuerza motriz y es auxiliado por el remolcador para maniobrar, existe el remolque locación, en este caso la dirección del convoy y la responsabilidad por las maniobras permanecen en el buque remolcado. Son buques que entran y salen del puerto con el auxilio del remolcador.

CRITERIO DEL CÓDIGO DE NAVEGACIÓN DE ITALIA Ha sido el primero en colocar el criterio del remolcador. Las figuras de Remolque - Transportador – y el Remolque Maniobra se diferencian por la entrega del remolcador de los elementos a ser remolcados en el primer tipo de contrato, determinado así la responsabilidad en las operaciones.

REMOLQUE Y ASISTENCIA. Se trata de dos figuras claramente diferenciadas, la asistencia constituye normalmente un cuasicontrato, mientras que el remolque está definido como contrato. Cada uno cuenta con su propia naturaleza y su forma de calcular la remuneración por el servicio prestado.

OBLIGACIONES EN EL REMOLQUE – TRANSPORTE

En el remolque – transporte surgen las siguientes obligaciones para las partes:

1. El remolcador debe encontrarse en estado de navegabilidad y sus maquinas deben contar con la potencia necesaria para efectuar el remolque convenido.
2. Si el remolcado presenta un estado de innavegabilidad que pudiera afectar al remolcador este podrá negarse a prestar el servicio.
3. El buque remolcado queda bajo el mando del remolcador.
4. Las condiciones del buque remolcado deben constatarse al llegar al puerto de destino.

OBLIGACIONES EN EL REMOLQUE – LOCACIÓN. Además de los citados anteriormente debe:

1. La dirección de las maniobras quedar a cargo del buque remolcado, y el remolcador debe seguir sus directivas.
2. El remolcado debe cuidarse de no ocasionar daños al remolcador por ser un buque de menor porte y es responsable por los daños y perjuicios emergentes.

RESPONSABILIDAD ENTRE LAS EMBARCACIONES DEL CONVOY DURANTE EL REMOLQUE. El remolque convoy resulta un conjunto de embarcaciones unidas entre sí en forma rígida, que navega y maneja una sola bajo la acción de las maquinas y el gobierno del remolcador. El convoy puede ser de tiro o empuje, según la ubicación del remolcador, el de tiro es el más utilizado, pero la reglamentación hace solo mención al de empuje, Decreto 19.687/67.

RESPONSABILIDAD CON RESPECTO A TERCEROS. El capitán es el responsable por los daños ocasionados por el convoy ya que él tiene el gobierno del remolcador.

DERECHO COMPARADO. El derecho comparado ofrece algunas soluciones, El código de navegación de Italia determina que los armadores de los buques que integran el convoy son solidariamente responsables por los daños causados a terceros. En cambio la jurisprudencia de EE.UU. Solamente atribuye responsabilidad al buque que se encuentra al frente de las operaciones.

CLÁUSULAS DE EXONERACIÓN. Las mismas tiene valor desde el momento de aceptación de ambas partes, y se considera que no son oponibles ante terceros que no son parte del contrato.

FLETE EN EL CONTRATO DE REMOLQUE. El precio o flete del remolque suele ajustarse a una tarifa que se determina en cada puerto, estableciéndose pro distancia, tiempo, o tonelaje del buque remolcado, etc.

PRESCRIPCIÓN. No han sido previstas por la legislación marítima ni fluvial, por lo cual se aplica el artículo 666 del Código Civil Ley nº 1183/86 que establece por un año y fuera del país por 18 meses.

REGLAMENTACIÓN ADMINISTRATIVA DEL REMOLQUE. Las disposiciones reglamentarias en materia de remolque se hallan en el Código de navegación Marítima y Fluvial ley 476/57 y en el decreto nº 29.687/67.

Ley 476/57 Código Marítimo y Fluvial - TÍTULO II - NAVEGACIÓN A REMOLQUE

• Art. 19.- Las embarcaciones sin propulsión propia que navegan en convoy, conservarán su individualidad a los efectos de su documentación, salvo en el caso de formar parte integrante,

como bodegas del buque o remolcador que las remolque. En cuanto a la tripulación, llevarán la que les corresponda.

• Art. 20.- El mínimo de embarcaciones que podrá llevarse a tiro o a empuje dependerá de las características del Remolcador y de otros factores de seguridad para la navegación, de acuerdo al reglamento que dicte el Poder Ejecutivo.

• Art. 21. - El Capitán del buque - remolcador será el Jefe del convoy y tendrá la responsabilidad por la conducción del mismo, sin perjuicio de la que incumbe al Patrón de la embarcación remolcada.

• Art. 22. - En caso de siniestro, cada embarcación será considerada como individualidad independiente a los efectos jurídicos derivados del salvataje o abandono de la unidad afectada y de su carga, salvo los casos en que la embarcación vaya como bodega del Remolcador y forme una sola unidad con el mismo.

TRANSPORTE MULTIMODAL

LECCIÓN

28

Ulises Ruiz Díaz

El transporte multimodal es aquel en el que es necesario emplear más de un tipo de vehículo para transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final, pero mediando un solo contrato de transporte. De acuerdo con el concepto general de transporte multimodal, es posible transportar carga por medios multimodales a granel, con o sin contenedores o efectuar operaciones de transporte multimodal doméstico. Generalmente el transporte multimodal es efectuado por un operador de transporte multimodal,² quien celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL, EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO ACTUAL.

El transporte multimodal ejerce una importante influencia en la economía del país, ya que contribuye a mejorar la logística del transporte de cargas combinando las ventajas de los diferentes modos de transporte en los segmentos en que cada uno de ellos es más eficiente.

El comercio internacional es un factor determinante en la economía y por esta razón ningún país puede permanecer ajeno a las nuevas tecnologías asociadas al transporte multimodal, que se han implementado últimamente en este ámbito.

El sistema de transporte multimodal se basa actualmente y de manera fundamental, en el movimiento de contenedores derivado de las actividades del comercio exterior, teniendo aun poco peso en el movimiento de cargas de producción nacional.

El transporte multimodal, sustentado tecnológicamente en movimientos intermodales con servicios de puerta a puerta, tiene un basamento jurídico-comercial que da responsabilidad integral de todo el proceso, mediante un contrato único, a un operador de transporte multimodal (OTM).

(III) OPERADORES DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

Cualquier persona que a su propio título o por interpuesta, efectúa un contrato de transporte multimodal. y que actúa como principal, no como agente ni en nombre del consignatario ni de los transportadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y que asume la responsabilidad por el desarrollo del contrato."

(IV) VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

- **PARA EL PAÍS**

- Descongestión de los Puertos Marítimos,
- Menores costos en el control de las mercancías,
- Mayor seguridad del recaudo de los tributos,
- Autocontrol del contrabando,
- Reducción en costos de recaudos de Tributos Aduaneros,
- Mayor competitividad de nuestros productos en los mercados Internacionales, y
- Menores precios de las mercancías importadas.

- **PARA EL OPERADOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y PARA EL TRANSPORTADOR EFECTIVO**

- Programación de las actividades,
- Control de la carga de compensación,
- Carga bien estibada (evita siniestros),
- Programación del uso de vehículos de transporte,
- Programación de Ingresos.

- Continuación de Viaje hasta el destino final,
- Reconocimiento del Documento de Transporte Multimodal como documento aduanero.
- Tratamiento preferencial en aduanas de ingreso y de paso. La carga amparada por un Documento de Transporte Multimodal debe ser autorizada para continuar viaje el mismo día que se solicita.

- **PARA EL USUARIO**

- Menores costos en operación total de transporte,
- Menores Tiempos de Viaje,
- Programación de los despachos y tiempos de viaje,
- Programación de inventarios,
- Certeza en el cumplimiento de la operación,
- Tener un solo interlocutor con responsabilidad total,
- Atención técnica de manejo de la carga,
- Menores riesgos de pérdida por saqueo o robo, y
- Capacidad de negociación (grandes generadores).

- **DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL**

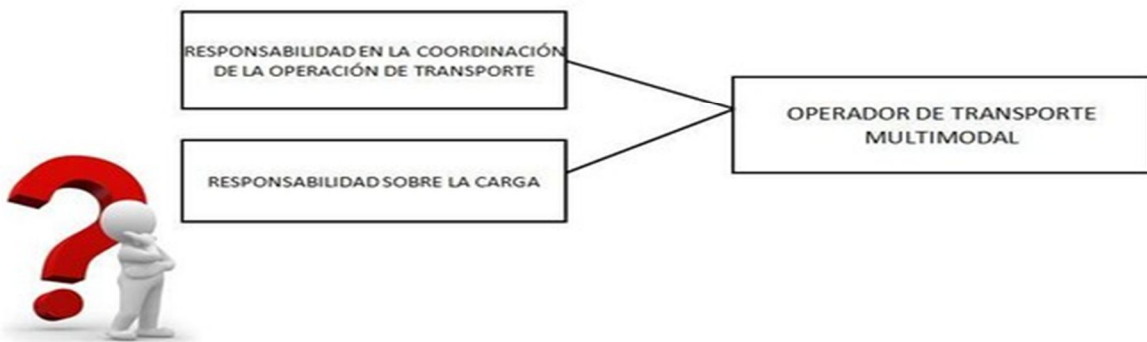
- Poca familiaridad con las nuevas tecnologías.
- Limitaciones legales. Presencia de limitaciones legales y operativas en la aplicación de normas internacionales
- Requerimientos de seguridad. Las inspecciones de diferentes autoridades en terminales y vías de comunicación siguen constituyendo una limitante.
- Carencia de una visión integrada del tema. Por un lado no se cuenta con una infraestructura que facilite la realización de operaciones multimodales; pero al mismo tiempo se tiene la creencia de que el Multimodalismo sólo se logra con inversiones en infraestructura y no se toman acciones dirigidas a ampliar la oferta de servicios de transporte.
- Estructura de la demanda. Falta de compensación de flujos lo cual afecta el ingreso de contenedores al interior.

(V) RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL.

La responsabilidad del transportador nace al no producirse la obligación del resultado que se acordó por el contrato.

La responsabilidad es la máxima cantidad de dinero que un operador de transporte debe pagar al cargador por algún daño o pérdida de la carga de que el transportista es responsable por contrato de transporte.

DIAGRAMA DE RESPONSABILIDADES TRANSPORTE MULTIMODAL



(VI) DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

El documento de transporte multimodal es el que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador multimodal ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de acuerdo a las cláusulas.

(VII) COMPARACIÓN DEL CONTRATO MULTIMODAL CON EL UNIMODAL.

En cuanto a sus características tecnológico-operativas, el transporte multimodal, intermodal o combinado, puede ser definido como la utilización de dos o más modos de transporte para el traslado de una misma carga desde el origen hasta un destino, lo que se realiza debido a razones económicas o porque las condiciones físico-geográficas así lo imponen.

La diferencia radica en el aspecto Jurídico- Comercial, según el cual se entiende por transporte intermodal un transportes segmentado, que se organiza con la ejecución de varios contratos independientes. El transporte multimodal, en cambio, se organiza por un operador de transporte multimodal (OTM) desde la puerta del vendedor hasta la puerta del comprador bajo un contrato único, llamado documento de transporte multimodal (DTM).