



Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Post Grado
Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior

EL RIESGO MARITIMO EN LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA.

TRABAJO ESPECIAL DE GRADO

Presentado para optar el Título de Especialista en Derecho de la Navegación y
Comercio Exterior

Autor (a): LAURA JOSEFINA HIDALGO

VELAZQUEZ

Tutor (a): FREDDY BELISARIO

Caracas, 27 de Abril de 2011

Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Post Grado
Especialización en Derechos de la Navegación y Comercio Exterior
El Riesgo Marítimo en la Legislación Venezolana

Autora: Laura Josefina Hidalgo Velázquez
Tutor: Freddy Belisario
Fecha: Abril del 2010

RESUMEN

El propósito de la presente investigación es desarrollar un análisis económico del Derecho a través de un recorrido por cada institución marítima, tomando en cuenta los riesgos ordinarios y extraordinarios; según lo contemplado en la Legislación Venezolana para ello, se planteó como objetivos específicos: a) Analizar que es un Riesgo Marítimo; b) Analizar las clases, antecedentes históricos y la normativa aplicable en las Instituciones Marítimas; c) Analizar la doctrina y la jurisprudencia venezolana y extranjera; d) Analizar los procedimientos marítimos venezolanos; e) Elaborar recomendaciones que permitan mejorar la distribución de los riesgos. La interrogante de investigación que se planteó fue la siguiente: ¿Qué estrategias jurídicas y político-sociales serán adoptadas por el estado venezolano permitir adoptar un régimen legal justo y a la vez resulte más económico en los procedimientos aplicables en las instituciones marítimas? Metodología, se hará uso del método cualitativo de investigación social, el diseño de investigación fue estructurado en 4 aspectos: tipo de investigación, nivel de investigación, selección de muestra y estrategias de recolección de datos. El tipo de investigación utilizado será de tipo documental; el nivel de análisis es de tipo descriptivo-exploratorio, este último debido a que se pretende estudiar un tema poco investigado en Venezuela; la selección de muestra estará ajustado al marco legal y político-social vigente aplicable a las instituciones marítimas; las estrategias de recolección de datos se realizará haciendo uso de: a) un arqueo de las principales fuentes documentales existentes en Venezuela y el mundo, consultando para ello bibliotecas jurídicas

especializadas, sitios de internet, legislación nacional y extranjera (si fuera posible obtenerla), informes nacionales; b) recolección de documentos (compilación), c) análisis y descripción de datos. Para la elaboración del presente proyecto de investigación se hace referencia a la bibliografía consultada, así como a la información adicional que se considera necesaria para su ejecución: el cronograma de trabajo y el presupuesto.

Descriptor: Instituciones marítimas relacionadas al Riesgo Marítimo y procedimientos judiciales.

INDICE DE CONTENIDO

	Págs.
1) TITULO.....	05
2) INTRODUCCION.....	05
2.1) Identificación y justificación del objeto de estudio.....	05-06
2.2) Justificación del estudio del objeto: Pertinencia o relevancia.....	06
3) OBJETIVOS GENERALES Y ESPECIFICOS.....	06
3.1) Objetivos Generales.....	06
3.2) Objetivos específicos.....	06
4) MARCO TEÓRICO.....	07-102
4.1) Antecedentes de Investigación.....	103
4.2) Antecedentes del Problema.....	103
5) PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	103
6) METODOLOGÍA.....	104
6.1) Consideraciones Generales.....	104
6.2) Diseño de investigación.....	104
6.2.1) Tipo de investigación.....	105
6.2.2) Nivel de Investigación.....	105
6.2.3) Selección de la muestra.....	106
6.2.4) Estrategias de Recolección de Datos.....	107
7) CONCLUSIONES FINALES Y RECOMENDACIONES.....	108 AL 112
8) BIBLIOGRAFÍA.....	113 AL 114

PROYECTO DE TESIS

1) TITULO

El Riesgo Marítimo en la Legislación Venezolana.

2) INTRODUCCION.

2.1) Identificación y justificación del objeto de estudio.

El presente trabajo especial de Grado tiene por finalidad estudiar los riesgos marítimos, partiendo de un análisis económico del derecho a través de un recorrido de las principales instituciones marítimas y así determinar la producción de los daños como reiterados en el transporte de mercancías, que nos permita adoptar un régimen legal justo y a la vez resulte más económico.

Se utilizará técnicas metodológicas que permitan identificarlas y describirlas a fin de sentar las bases académicas para investigaciones posteriores que involucren mayor especialización y responsabilidad al momento de establecer la distribución de los riesgos. En ese sentido el autor contribuirá a elaborar algunas recomendaciones académicas en aras de conseguir procedimientos más justas y equitativos, todo ello desde una perspectiva del derecho marítimo.

Así mismo, se hará un recorrido por las diferentes generalidades y regulaciones jurídicas sobre los Riesgos de la Navegación a fin de determinar los procedimientos.

Los instrumentos jurídicos internacionales referidos a la determinación de la responsabilidad de los riesgos marítimos, constituyen además una fuente legal de observancia obligatoria para los estados miembros de dichos tratados al momento de adoptar su legislación nacional.

Cabe indicar que el presente trabajo de investigación, por la terminología jurídica a emplearse, estará dirigido solo a operadores, estudiantes, investigadores o estudiosos del derecho.

2.2) Justificación del estudio del objeto: Pertinencia o relevancia

Los riesgos marítimos es el elemento causal del contrato del seguro marítimo, y se entiende por él la posibilidad de que, ocasional e inevitablemente ocurra un siniestro en el transcurso de la expedición marítima o de sus actividades accesorias.¹

En la actualidad servirá para escudriñar el porque de su existencia ¿Cómo se determina la distribución del riesgo? con el fin de lograr el reparto sea más equitativo entre las partes afectadas, por otra parte; que se reduzcan los costos del transporte marítimo. De esta manera, satisfacer los postulados de justicia y economía.

3) OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

1) Objetivos Generales.

Determinar cuál es la situación del riesgo marítimo, partiendo de un análisis de la Legislación Venezolana.

Objetivos Específicos.

- A. Analizar que es un Riesgo Marítimo
- B. Analizar las clases, antecedentes históricos y la normativa aplicable en las Instituciones Marítimas.
- C. Analizar la doctrina y la jurisprudencia venezolana y extranjera.
- D. Analizar los procedimientos marítimos venezolanos.
- E. Elaborar recomendaciones que permitan mejorar la distribución de los riesgos.

1

□ Texto del autor Freddy Belisario referido al Riesgo Marítimo- Venezuela

4) MARCO TEÓRICO.

DEFINICIONES

Riesgo Marítimo: El hecho futuro e incierto lo cual produce un daño sobre el buque, la carga o mercancía producto un acontecimiento que puede provenir de actos de Piratería, Tempestad, Naufragio, Encallamiento o Varadura, Explosión o Incendio, Daños por Humo, Abordaje, las Averías, Daños por Huelgas, los Estados de Excepción.

Riesgos Ordinarios: Están determinados por la posibilidad de que ocurra un siniestro o acontecimiento marítimo dañoso en una forma habitual, común y corriente. Entre esos riesgos encontramos a los actos de piratería, saqueo, tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión o incendio, y daños por humo y en general, cualquier otro accidente o riesgo de mar que genere cambio involuntario de viaje, de ruta, o del buque.

Riesgos Extraordinarios: Están determinados por la posibilidad de que ocurra un siniestro o acontecimiento marítimo dañoso en una forma insólita y desacostumbrada. Entre esos riesgos encontramos los daños causados por huelgas, conflicto armado o estado conmoción interior o exterior².

AG: Avería Gruesa

L.O.T: Ley Orgánica del Trabajo

TITULO I CAPITULO PRIMERO

A. ANTECEDENTES HISTORICOS DE LOS RIESGOS MARITIMOS

Uno de los elementos fundamentales que han hecho que a lo largo de la historia se haya ido desarrollando eficazmente el "Derecho de los Mercaderes", ha sido el empeño que los comerciantes han tenido en prevenir, y disminuir los riesgos que la contratación y el transporte entrañaba, así

² Texto del autor Freddy Belisario referido al Riesgo Marítimo – Venezuela.

como en restituir los daños producidos por la materialización de los riesgos en siniestros.³

La esencia de la “negociación” y la posibilidad de obtener de ganancias para los mercaderes estaba directamente relacionada con su capacidad para superar o no los riesgos que la misma contratación producía. Así los señalaban algunos tratadistas más importantes del Derecho cuando ponen de relieve la necesidad de los tratos comerciales para la utilidad de la República. Del mismo modo, el elemento “Riesgo” era el que ponía la diferencia entre las distintas clases de mercaderes: A mayor riesgo asumido, mayor categoría disfrutaba dentro de la profesión de comerciante.⁴

B. TERMINOLOGÍA

EL RIESGO

Desde el punto de vista jurídico, el riesgo en sentido estricto, siguiendo a Sebastian de Cobarrubias, o bien tomando su procedencia latina, es un estado que se produce a consecuencia de un hecho perjudicial. La posibilidad de que se produzca un hecho dañoso ha de ser real, aunque incierta. Precisamente, esa contingencia, “la incertidumbre”, junto con la “posibilidad” de que el daño ocurra, constituyen los elementos del “Riesgo”. Es decir, que la contingencia de que suceda un hecho que dañe la carga de un barco, o la propia nave, durante una travesía que se realiza para llevar a cabo operaciones comerciales, y la inseguridad de saber si se producirá el daño sobre las mercaderías o sobre el buque, es lo que hizo que desde muy pronto los hombres de la mar buscasen las fórmulas para dar cobertura a los riesgos de la navegación cuando se producía un siniestro. En realidad, soportaría el riesgo aquel que sufriera directamente las consecuencias del hecho previsto como probable, una vez que

³ <http://www.biblioteca.org.ar/libros/92122.pdf>

⁴ <http://www.biblioteca.org.ar/libros/92122.pdf>

sucediese. En este caso, estaríamos ante el siniestro, puesto que el riesgo se habría materializado.⁵

¿Que se entiende por **Riesgo Marítimo**?

Para Guillermo Cabanellas en su “Diccionario de Derecho Usual”:

Por “Todo caso fortuito, fuerza mayor, accidente o hecho inculpable para quien lo sufre que acaece, con mayor o menor rareza, y gravedad muy variable en la navegación, con repercusiones en tripulantes pasajeros, cargaderos, destinatarios, en el buque y en la carga⁶.

Otros entienden por “riesgo marítimo” la posibilidad de que por azar, ocurra un siniestro ocasionado por las operaciones propias o complementarias de la expedición marítima.

En sentido lato sensu se entiende por riesgo marítimo todas aquellas situaciones o circunstancias que obstaculizan o entorpecen el libre desenvolvimiento de la navegación.

El derogado artículo 816 del Código de Comercio estipulaba lo siguiente:

“En el seguro marítimo se entiende por riesgo de mar los que corren las cosas aseguradas por tempestad, naufragio, varamiento con ruptura o sin ella, abordaje fortuito, cambio forzado de ruta, de viaje o de nave, echazón, fuego apresamiento, saqueo, declaración de guerra, retención por orden de algún gobierno, represalias, y, generalmente, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar, salvo lo exceptuado literalmente en la póliza.”

En el sistema jurídico marítimo actual señala lo siguiente:

“Son a cargo del asegurador los daños y las pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato de seguro y, a falta de ello, por

⁵ <http://www.biblioteca.org.ar/libros/92122.pdf>

⁶ Texto del autor Freddy Belisario referido al Riesgo Marítimo – Venezuela.

los daños y pérdidas del buque y las mercancías, tanto a bordo como en tierra, si su descarga se realizó para reparar al buque o en beneficio del cargamento, cuando dichos daños o pérdidas provengan de actos de piratería, saqueo, tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión o incendio, y daños por humo y en general, de cualquier otro accidente o riesgo de mar que genere cambio involuntario de viaje, de ruta, o del buque. No son a su cargo, salvo pacto en contrario, los daños causados por huelgas, conflicto armado o estado de conmoción interior o exterior.

Asimismo, según Joaquín Garrigues Orozco señala: “Es la posibilidad de que por azar ocurra un siniestro ocasionado por las operaciones propias o complementarias de la expedición marítima”. Por lo tanto, el riesgo se refiere entonces a la posibilidad de que se produzca un hecho futuro e incierto generador de un daño.”

Los riesgos son objeto de diferentes tipos de cobertura de acuerdo al tipo que se escoja. La cobertura puede abarcar desde la protección mínima que se limita a “pérdida total solamente” o a la protección máxima que se denomina “contra todo riesgo”. Las partes, son las que definen el tipo de cobertura a la que se acogen. Las coberturas existentes en el ámbito internacional son definidas por las cláusulas de mercancías y de casco de la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres, las cuales son utilizadas en la mayoría de los países del mundo.

C. Clasificación

Podemos decir, en relación a los Riesgos de la Navegación que desde un principio se incluían fenómenos adversos, riesgos y siniestros no comparables, por cuanto unos eran naturales derivados de los peligros propios de la naturaleza. Por tal motivo, hemos establecido dos tipologías

claramente diferenciada: los riesgos ordinarios; extraordinarios; dolosos y negligentes.⁷

Los Riesgos Ordinarios eran los producidos por los peligros naturales y los producidos por la mano del hombre. En primer lugar, hay que señalar que los daños ocasionados por la naturaleza, eran aquellos derivados de la acción del agua, de la tierra, del viento, o del fuego, tal y como las tormentas, huracanes, etc. Estos eran los riesgos que tenían que enfrentarse los navios en la navegación y que podían ocasionar un siniestro de forma fortuita, acabando con la pérdida de las mercancías o de la nave. Pero la navegación marítima hasta el siglo XVI no estuvo sometida únicamente a los riesgos ordinarios producidos por la naturaleza, sino que también tuvo que enfrentarse a algunos otros ocasionados por el hombre. Estos eran los derivados de las guerras más o menos locales, de las cruzadas, del peligro de turcos, y moros, o de la inseguridad de prácticas ejercidas por algunos pueblos del norte de Europa, especialmente por ingleses y bretones, destinadas a llevar las naves al pique para apoderarse de su cargamento. Estos últimos los riesgos causados por el hombre eran considerados en la época como ordinarios.⁸

Al mismo tiempo existían otros riesgos a los que denominamos “Riesgos Extraordinarios”, en este caso se referían a la aparición de una piratería apátrida, compuesta por piratas, bucaneros y filibusteros que era particular de la zona del Caribe, y que no se conocían con anterioridad en el ámbito europeo. Los daños que sus ataques ocasionaban debido exclusivamente a la mano del hombre y siendo intencionados en su origen se producían en función del azar por lo que eran tenidos como fortuitos.⁹

Pero actualmente nuestra Legislación actual clasifica a los Riesgos Marítimos de la siguiente manera:

⁷ <http://www.biblioteca.org.ar/libros/92122.pdf>

⁸ <http://www.biblioteca.org.ar/libros/92122.pdf>

⁹ <http://www.biblioteca.org.ar/libros/92122.pdf>

Ordinarios: Están determinados por la posibilidad de que ocurra un siniestro o acontecimiento marítimo dañoso en una forma habitual, común y corriente. Entre esos riesgos encontramos a los actos de piratería, saqueo, tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión o incendio, y daños por humo y en general, cualquier otro accidente o riesgo de mar que genere cambio involuntario de viaje, de ruta, o del buque.

Extraordinarios: Están determinados por la posibilidad de que ocurra un siniestro o acontecimiento marítimo dañoso en una forma insólita y desacostumbrada. Entre esos riesgos encontramos los daños causados por huelgas, conflicto armado o estado conmoción interior o exterior¹⁰.

CAPITULO SEGUNDO

RIESGOS MARÍTIMOS ORDINARIOS

BREVE INTRODUCCIÓN

La significación de los accidentes marítimos es controvertida. La Ley de Comercio Marítimo lo divide en el Título VI “RIESGOS MARITIMOS DE LA NAVEGACIÓN. (División de los accidentes marítimos). Esa distinción no es caprichosa y responde a la idea de separar, dentro de la noción general de riesgos, los causados por actos directos o culposos (las averías simples y gruesas), y los producidos por causas ajenas a la voluntad, los accidentes propiamente dichos (la arribada, el abordaje y el naufragio). No es menos cierto, sin embargo, que cuando se habla de daños o accidentes resulta muy borrosa la distinción, pues la causa están unidas a las consecuencias y, al menos en el plano jurídico, lo importante es determinar el sujeto

¹⁰ Texto del autor Freddy Belisario referido al Riesgo Marítimo – Venezuela.

responsable y el quantum de la indemnización. Este planteamiento obedece a una corriente metodológica clásica del Derecho Marítimo.¹¹

Por otra parte, la doctrina moderna y, tras ella, los nuevos textos legales vienen empleando la denominación accidentes de la navegación, para incluir las responsabilidades extracontractuales que ofrecen una disciplina especial frente al Derecho común de daños. Sin dejar de reconocer el mérito de ese planteamiento, tampoco puede decirse, en razón, de dos motivos principales, que tenga consecuencias relevantes en el terreno práctico. El primero porque además de incluir lo que tradicionalmente se consideran riesgos, accidentes y averías, añade únicamente la asistencia y el salvamento y los daños derivados de la contaminación, cuya regulación poco o nada tienen de común. El segundo, consecuencia del anterior, porque el salvamento marítimo menos en el caso excepcional del salvamento espontáneo es normalmente un contrato, cuya sistemática reclama la atención hacia los contratos de utilización y, por ende, su disciplina es, en principio, completamente ajena a los esquemas del derecho de daños.¹²

Esta posición está, no obstante, condicionada por el Derecho positivo vigente, que, en todo caso, distingue, como hemos dicho, las averías o daños, simples y comunes, de los accidentes en sentido tradicional, los actos extraordinarios e imprevisibles.

De lo antes expuesto, procederemos a iniciar el análisis de los Riesgos Ordinarios que a continuación se señalan:

¹¹ http://www.ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/texto/RDUCV/89/rucv_1993_89_409-421.pdf.

¹² http://www.ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/texto/RDUCV/89/rucv_1993_89_409-421.pdf.

PIRATERIA

1) ANTECEDENTES

Una de las más antiguas actividades humanas es la utilización de los medios navegables: mares, ríos y lagos, como de medio de transporte de personas y de mercancías. Sin embargo, casi a la par de esta actividad apareció la piratería que, con el tiempo, se organizó en variadas formas y sería un azote que continúa aún en estas épocas. Lo remoto de su origen lo demuestran historias pretéritas, en algunas de las cuales juega la piratería un papel importante. Por ejemplo, Homero relata en su Odisea, el pasado pirata de Ulises; Menelao confiesa a sus hijos que la piratería era el origen de sus riquezas. Los habitantes de los pueblos costeros del Mar Mediterráneo, así como los de las islas situadas en el Mar Egeo practicaban la piratería a gran escala. Hacia el 2000 a. de C., Fenicia era una de las grandes potencias mediterráneas.

13

En la Grecia clásica, el límite entre piratería y comercio no estaba bien definido, y el mismo Herodoto daba igual significado al término pirata que al de comerciante o navegante. La piratería y la guerra eran consideradas nobles actividades de los ciudadanos. La piratería constituía una profesión honorable y honrosa, además de lucrativa. Los piratas de aquella época eran navegantes de las rutas del Egeo que no combatían en el mar, sino buscaban su botín en los saqueos de las poblaciones costeras. Para ello reunían en ocasiones verdaderas flotas que sembraban la destrucción por donde pasaban.¹⁴

Por otra parte, podemos decir que la piratería tiene su base principal en Argel, ya que siguió asolando las costas mediterráneas y atlánticas durante los siglos XVII y XVIII. El gran escritor, gloria de las letras españolas, Miguel de Cervantes y su hermano Rodrigo estuvieron

¹³ Texto de la autora Mayela Sanchez referido a la Piratería Marítima.

¹⁴ Texto de la autora Mayela Sanchez referido a la Piratería Marítima.

cautivos de piratas durante varios años en Argel. A finales del siglo XVIII, el desarrollo naval y del comercio marítimo habían adquirido un gran auge, y otro tanto ocurrió con la piratería. La navegación por las aguas del Norte de Europa era peligrosa; piratas franceses, holandeses, ingleses e irlandeses acechaban a los barcos mercantes, llegando a tal punto que los mercaderes se vieron en la necesidad de organizarse para su defensa formando ligas comerciales. Entre ellas tenemos la Liga del Rin, la Liga de Suavia, entre otros.¹⁵

Un factor determinante en la aparición de la piratería en las Indias Occidentales es la bula Inter Coetera del 3 de mayo de 1493 del Papa Alejandro VI. Esta bula repartió tierras entre España y Portugal, con la siguiente doctrina del mare clausum (mar cerrado), que impedía a todos países no sólo la expansión por las nuevas tierras, sino el tráfico con ellas.¹⁶

En el siglo XVI, la piratería adquiere un matiz peculiar: La rivalidad entre España, Inglaterra, Francia y Holanda. Estos tres últimos países, con la pretensión de hundir la economía española, empleaban como medio para conseguir sus fines, atacar a los barcos que llegaban de América cargados de riquezas, valiéndose de la protección, encubierta o no, de patentes de corso.

En la historia de la piratería en el mar de las Antillas cabe distinguir varias corrientes. Los franceses la inician. En 1542, al estallar la guerra entre España y Francia, Francisco I de Francia, repartió las patentes de corso. En 1556, Felipe II se vio obligado a legislar castigando a todo el que contratara y rescatara a extranjeros y corsarios.¹⁷

La tercera es la de los holandeses de la que van a originarse los filibusteros. La primera base pirática fue la isla de Tortuga, de allí

¹⁵ Texto de la autora Mayela Sanchez referido a la Piratería Marítima.

¹⁶ Texto de la autora Mayela Sanchez referido a la Piratería Marítima.

¹⁷ Texto de la autora Mayela Sanchez referido a la Piratería Marítima.

pasaron a la Española, de donde fueron expulsados por los españoles. Se instalaron en otras islas como Montserrat, antigua, San Bartolomé, Guadalupe, Martinica, etc. En 1650, la isla de Jamaica se convirtió en el cuartel general de los filibusteros.¹⁸

También en Asia surgieron focos de piratería que en ciertas regiones se prolongaría durante siglos. Los mares sudorientales de China fueron campos de acción de piratas chinos y japoneses. En el siglo XV aparecieron aventureros portugueses que incursionaban en estas aguas.¹⁹

La isla de Borneo, sirvió de refugio a los piratas malayos que ejercían el comercio de esclavos. La región de Malasia y la isla de Sonda también acogieron a un nutrido grupo de presidiarios australianos, desertores de barcos y aventureros, que ejercieron la piratería en los mares del Sur.²⁰

En el golfo de Omán y el Océano Indico, surgieron abundantes focos de piratería debido a lo cual la costa del estrecho de Ormuz fue conocida durante siglos con el nombre de la costa de los Piratas. En Ras al-Jayman se asentaba el mercado de esclavos más floreciente del siglo XVIII. Todavía en el siglo XIX, las incursiones de piratas eran frecuentes en la costa de Malabar, en la península indostánica. Y en la costa africana del Océano Índico.²¹

La práctica había disminuido en el siglo XX, pero tuvo un resurgimiento con los ataques de piratas realizados en la década de 1970 en el mar de China contra embarcaciones que transportaban refugiados de las guerras de Indochina.

¹⁸ Texto de la autora Mayela Sanchez referido a la Piratería Marítima.

¹⁹ Texto de la autora Mayela Sanchez referido a la Piratería Marítima.

²⁰ Texto de la autora Mayela Sanchez referido a la Piratería Marítima.

²¹ Texto de La Autora Mayela Sanchez Referido A La Piratería Marítima.

2) CONCEPTO

La piratería es una práctica de saqueo organizado o bandolerismo marítimo, probablemente tan antigua como la navegación misma. Consiste en que una embarcación privada o una estatal amotinada ataca a otra en aguas internacionales o en lugares no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado, con el propósito de robar su carga, exigir rescate por los pasajeros, convertirlos en esclavos y muchas veces apoderarse de la nave misma. Su definición según el Derecho Internacional puede encontrarse en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.²²

Asimismo, la autora Mayela Sánchez señala que la: "... Piratería en términos generales, se define como cualquier robo o acción violenta cometida en el aire o en el mar, y fuera de la jurisdicción normal de los Estados. Los actos son netamente clandestinos, ya que se ocultan en sus acciones de la intervención de una autoridad pública a sabiendas de que se está infringiendo uno de los derechos elementales del individuo como es la propiedad de sus bienes. El pirata, según este esquema, es la persona que dirige o forma parte de la tripulación o del grupo que ejerce la piratería. El diccionario de la Lengua de la Real Academia Española lo define como el ladrón que anda robando en el mar. Históricamente, el pirata era un individuo que robaba por cuenta propia en el mar o en las zonas ribereñas.

Junto con la actividad de los piratas que robaban por su propia cuenta por su afán de lucro, cabe mencionar los corsarios, un marino particular contratado que servía en naves privadas con patente de corso para atacar naves de un país enemigo. La distinción entre pirata y corsario es necesariamente parcial, pues corsarios como Francis Drake o la flota francesa en la Batalla de la Isla Terceira fueron considerados vulgares piratas por las autoridades españolas, ya que no existía una guerra declarada con sus naciones. Sin embargo, el disponer de una patente de corso sí ofrecía ciertas garantías de ser tratado como soldado de otro

22 Convención De Las Naciones Unidas Sobre El Derecho Del Mar

ejército y no como un simple ladrón y asesino; al mismo tiempo acarrea ciertas obligaciones.

A diferencia del pirata, el corsario era un individuo con una embarcación armada y equipada por particulares, provisto de un despacho o licencia de su Gobierno, conocida con el nombre de Patente de Corso, que le autorizaba a perseguir las embarcaciones enemigas en tiempo de guerra. La patente colocaba al corsario prácticamente en la condición de un buque de guerra y permitía a sus propietarios quedarse con las presas que capturasen...”

Constituyen actos de piratería los que se señalan a continuación:

- a) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dichos buque o aeronave el carácter de buque o aeronave e pirata.
- c) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer actos ilegales.²³

Actos asimilados como piratería

Se asimilan a la piratería aquellos actos cometidos por la tripulación de un buque de guerra o buque del Estado.²⁴

CAPITULO TERCERO

SAQUEO

1) ANTECEDENTES

²³ Ley Aprobatoria de la “Convención sobre Alta Mar de 1958”

²⁴ Ley Aprobatoria de la “Convención sobre Alta Mar de 1958”

El saqueo de embarcaciones y poblaciones costeras por bandas de hombres que forman la tripulación de un barco, es un tipo de actividad depredadora de antigua data. Hace casi tres mil años la practicaban los fenicios en el Mar Mediterráneo, durante el período helenístico y la posterior hegemonía romana surgieron piratas formados por mercenarios, esclavos fugitivos, etc. En la Edad Media los ataques de los Vikingos y sarracenos. Los berberiscos en los siglos XIV, XV y XVI. En esos años también los armadores de barcos andaluces, portugueses e italianos combinaban las empresas honestas con la piratería. Los hermanos pinzones, socios de Colón en la empresa del descubrimiento de América, habían practicado la piratería en las costas de Cataluña. Justamente, el proceso de expansión europea sentó las bases para el desarrollo de la piratería en gran escala a lo largo de varios siglos y en distintos mares del mundo.

2) CONCEPTO

La palabra designaba originalmente al asalto de villas, pueblos y ciudades, no solamente en situación de conflicto, sino también por los mismos miembros de la comunidad.

Formas de saqueo organizado son también la piratería y el bandolerismo. Y otras formas de saqueo son también el apresamiento o retención de mercancías llegadas a la costa en los naufragios, llevada a cabo en muchas épocas y en muchos países.²⁵

Asimismo, el prof. Belisario señala que: ... “es cualquier especie de pillaje o de hurto violento cometido en el mar por ladrones de cualquier especie, a mano armada. Los aseguradores deben indemnizar a los asegurados que hubiesen sido víctimas de él.

Además, señala que no sólo puede darse a bordo de un buque durante una travesía determinada sino que también puede ocurrir en las riberas, después de un naufragio e incluso en los almacenes del puerto donde se depositan las

²⁵Tomado del Web Site, <http://es.wikipedia.org/wiki/Saqueo>

mercancías cuando haya sido necesario alijar el buque para hacerle reparaciones.

El saqueador hurta con maña, cautela y violencia a bordo de los buques durante la travesía y también en tierra, apoderándose de las mercancías en los puertos...”²⁶

CAPITULO CUARTO

TEMPESTADES

1) CONCEPTO

Fenómeno meteorológico producido por variaciones de temperatura en la atmósfera, que se **manifiesta con viento, grandes nubes, violentas precipitaciones acompañadas de rayos, truenos y relámpagos.**²⁷

Asimismo, son eventos meteorológicos que no suceden de manera permanente si no que se generan a partir de determinadas condiciones y luego desaparecen. Algunas de ellas pueden ser duraderas, pero una de las características principales de la tempestad es justamente el hecho de que se desata de manera abrupta y por tanto tiende a suponer gran poder y energía que no dura más de unas horas o como mucho días. Las tempestades no suelen ser tan duraderas como sí lo pueden ser las simples lluvias que en algunos casos pueden permanecer por mucho tiempo.

Para que se genere una tempestad se tiene que dar un desequilibrio entre la presión de dos zonas contiguas, siendo el centro de baja presión y los alrededores del espacio de alta presión. Este desbalance genera nubes y nubarrones, además de vientos muy potentes. Esas nubes se vuelven además muy pesadas y contienen una importante concentración de agua que luego

²⁶ Texto del autor Freddy Belisario referido al Riesgo Marítimo – Venezuela.

²⁷ Tomado del Web Site, <http://es.thefreedictionary.com/tempestad>

caerá en forma de lluvia (no como cualquier lluvia si no, debido al viento y a la baja de temperatura, en forma violenta).

Las tempestades suelen ser muy problemáticas para el ser humano, ya sea que se encuentre en tierra firme o en alta mar. Esto es así ya que esta situación supone un enfrentamiento del ser humano con fuerzas de la naturaleza difíciles de controlar.²⁸

CAPITULO QUINTO

NAUFRAGIO

1) ANTECEDENTES

Entre los griegos y los romanos era habitual representar en un cuadro la escena del naufragio del que se habían salvado. Cuando en él habían perdido todos sus bienes, se servían del mismo cuadro o pintura para excitar la compasión de aquellos a quienes contaban sus desgracias. Solían colgarse el cuadro del cuello y explicaban sus aventuras y lo que aquél representaba por medio de canciones que expresaban su miseria. Por lo común, todo aquél que se había salvado de un naufragio, al llegar a la tierra se hacía cortar el cabello y otros, en el acto mismo del naufragio y lo sacrificaban al mar. Además, solían colgar sus vestidos húmedos en un templo de Neptuno con otro cuadro a manera de exvoto que representaba el naufragio.

Aquéllos cuyas desgracias habían sido tantas que no les quedaba ni para procurarse un cuadro, se contentaban con llevar un palo adornado de banderola e iban con él por los pueblos contando su historia. En Petronio, se lee que aquéllos que estaban en peligro inminente de naufragar se cortaban los cabellos y colgaban de su cuello algunas piezas de oro o algún otro objeto precioso a fin de excitar y recompensar la piedad de aquéllos que les dieran sepultura. Los

²⁸ <http://www.definicioabc.com/category/medio-ambiente>

romanos legislaron con gran espíritu de justicia castigando el latrocinio de los que saqueaban y mataban a los náufragos.

En tiempo de los visigodos, como dice Montesquieu, se estableció el derecho bárbaro e insensato de naufragio. Los hombres, dice este autor, pensaron que los extranjeros no les estaban unidos por ningún lazo ni comunicación del derecho civil y creyendo no deberles ninguna especie de justicia, no tenían tampoco con ellos ninguna clase de piedad. Vemos en los antiguos tiempos del mundo a pueblos bárbaros inmolar a sus dioses o su avaricia todos los extranjeros que un naufragio arrojaba a su costa.

2) CONCEPTO

Se denomina naufragio al proceso por el que una embarcación se hunde mientras esta navega por el mar, un río, lago, laguna o cualquier otra masa de agua. Aunque en ocasiones el término naufragio se utiliza también para designar los restos de un barco hundido total o parcialmente.

Según Ignacio Arroyo señala que el naufragio: "... equivale al hundimiento del buque en el mar. Se trata de un siniestro grave porque el buque se pierde íntegramente a consecuencia de su inmersión completa en el agua. Asimismo, también se entiende como cualquier otro supuesto de encalladura, o pérdida grave, por accidentes de la navegación (por ejemplo, un buque encallado que no puede salir de sus propios medios y necesita asistencia bajo peligro de perderse definitivamente).

(González Huebra) El Naufragio no sólo es la rotura o destrucción de la nave, sino también la inutilización que proviene de llegar al fondo del mar y clavarse en él, o de encajonarse entre escollos de manera que no pueda navegar.

(Fariña) También se entiende por naufragio lo siguiente: el caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas.

(Duque Domínguez) En el Derecho Español sólo es “Naufragio” la pérdida del buque que consista en una inmersión del mismo, si bien para determinados efectos, a la inmersión del buque se equiparan legalmente otras situaciones en las que aquél pueda encontrarse.

CLASIFICACIÓN

El Naufragio puede ser de dos clases:

Fortuito: Se produce cuando el buque se hunde por caso fortuito, fuerza mayor, o hecho de tercero, no imputables a la negligencia del naviero ni de los miembros de la tripulación.

Culpable: Existe cuando el hecho es imputable al dolo, la culpa o negligencia, o la impericia del capitán. También hay que incluir la culpa personal del naviero, por ejemplo, por utilizar un buque que no se encuentre en estado de navegabilidad.

3) CAUSAS Y MOTIVOS HABITUALES

Las causas pueden ser muy variadas por lo general son por efectos de tormentas o huracanes; o bien por efecto de guerras. Un barco que se encalla en la costa no es considerado naufragio hasta cuando es desguazado en el sitio, siendo dado por pérdida total por sus dueños o compañías de seguros. Los lugares de naufragios muchas veces son motivo de atracción turística como es el caso del SS America Star frente a Fuerteventura en las Islas Canarias, el Naufragio del Napo en las Costas de Chile o El SMS Dresden en Isla Juan Fernández (Chile).

CAUSAS DIRECTAS

Vía de agua: Perforación del casco que permite la entrada de agua en la parte sumergida de aquel.

Inestabilidad: Inclinación de la nave hasta un extremo que impide que ésta vuelva a estabilizarse.

Causa meteorológica: Las precipitaciones y fenómenos meteorológicos pueden provocar la inestabilidad del buque, así como causar su impacto contra sólidos que provocarán daños en el casco, y que pueden suponer la aparición de vías de agua.

Fallo de navegación: Error de origen humano o tecnológico que supone la colisión del buque contra rocas sumergidas (agujas de mar), icebergs o contra otros navíos.

Daños provocados: La destrucción intencionada de la nave, que normalmente está motivada por la existencia de una guerra o conflicto. En este caso, los daños pueden estar causados por multitud de actuaciones, desde el sabotaje hasta el impacto de proyectiles, misiles y torpedos.²⁹

CAPITULO SEXTO

ENCALLAMIENTO O VARADURA

1) CONCEPTO

Es un accidente marítimo menos grave y no de carácter irreparable para el buque.

“Encallar” se entiende la posibilidad de que un buque, pasando por bajos fondos no encuentra suficiente altura de agua para seguir navegando y queda atascado o atrapado entre las piedras o en esqueletos de corales masivos e incrustantes, permaneciendo el buque sin movimiento.

“Varar” se entiende la posibilidad de que un buque pasando por bajos fondos no encuentra suficiente altura de agua para continuar navegando y queda atascado o atrapado en la arena o en el fango, quedando inmóvil el buque y por supuesto,

29

□ Tomado del Web Site, <http://es.wikipedia.org/wiki/Nafragio>

con menos posibilidades de que se produzca un desgarramiento en el casco del buque.³⁰

Asimismo, son los daños que sufrieren el casco y la quilla del buque que de propósito se hace varar, para impedir su pérdida total".

En la Regla V de York-Amberes, de 1974, se establece la admisibilidad **como avería gruesa** de este tipo de daño, tanto si fuera varadura voluntaria o encallamiento forzoso.

VARADA VOLUNTARIA

Regla York y Amberes, Regla V.

Cuando se haga varar a un buque intencionadamente para la seguridad común, independientemente de si hubiese embarrancado o no en la costa de todas formas, la pérdida o el daño a los bienes que componen la aventura marítima común, que de éllo se derive será admitido en avería común.

SITUACIONES DERIVADAS DEL ENCALLAMIENTO O VARADURA

DAÑOS CAUSADOS A LAS MÁQUINAS O CALDERAS POR ENCALLAMIENTO O VARADURA.

Regla de York y Amberes, Regla VII

El daño causado a cualquier máquina y caldera de un buque que esté embarrancado y en situación de peligro, al intentar desembarrancarlo, se admitirá en avería común cuando se demuestre que ha sido causado con la intención real de desembarrancar el buque para la seguridad común, a riesgo de tal daño;½ pero cuando un buque esté a flote no se admitirán en avería común, bajo ningún concepto, las pérdidas o daños causados por el funcionamiento de las máquinas propulsoras y calderas.

No ha sido modificada.

30 Texto del autor Freddy Belisario referido al Riesgo Marítimo – Venezuela

La primera parte de la regla (hasta ½) encaja perfectamente con lo que dice la Regla A, por lo que no tiene mayor problema. Sin embargo en lo relativo a la segunda parte, habría acto pero no contribución a la avería común.

Por otra parte, si son aplicables las Reglas de Hamburgo (culpa de una parte), ya no habrá avería común.

Debemos hacer notar que éstos no es aplicable a otras partes del buque, sólo a máquinas y calderas, ya que estas reglas numéricas sólo se pueden aplicar estrictamente tal como están. Para otras partes buscaremos en las alfabéticas si no están en las numéricas.³¹

GASTOS DE ALIJO DE UN BUQUE EMBARRANCANDO Y DAÑOS CONSIGUIENTES.

Regla de York y Amberes, Regla VIII.

Si un buque ha embarrancado y se descarga, en un acto de avería común, su cargamento, combustible y provisiones, los gastos extraordinarios de alijo, alquiler de gabarras y reembarque, si procede, ½ así como cualquier pérdida o daño que por este motivo sean causados a los bienes que integran la aventura marítima común, ½ se admitirán en avería común.

Si analizamos convenientemente esta regla observamos que se puede dividir en dos partes (½), estando la primera de acuerdo con la Regla A, mientras que la segunda se acoge a la Regla C, por lo que es claro que esto debe ser así. Como vemos, no tiene ninguna dificultad.³²

CAPITULO SEPTIMA

EXPLOSIÓN O INCENDIO

1) ANTECEDENTES

Podemos decir, en relación del supuesto del incendio que se encuentra regulada en la siguiente normativa:

³¹ <http://www.robertexto.com/archivo7/averias.htm>

³² <http://www.robertexto.com/archivo7/averias.htm>

En los artículos 206 y 246 de la Ley de Comercio Marítimo disponen lo siguiente:

Artículo 206: “El porteador y el buque no serán responsables de las pérdidas, daños o retardo en la entrega de las mercancías que tenga su origen en: 2.- Incendio, salvo que sea causado por culpa o negligencia del porteador, armador o propietario del buque, debiendo éstas ser probadas por quienes las invoquen...”

Artículo 246: “En caso de interrupción del viaje que impida o retarde su terminación, cualquiera sea su causa, el porteador debe proceder a transbordar las mercancías para ser entregadas en el puerto de destino.

Son a cargo del porteador los gastos de transbordo y el flete para terminar el desplazamiento y entrega de las mercancías, cuando la interrupción sea consecuencia de una causa de exoneración de responsabilidad.

A todo evento, el porteador conserva el valor del flete estipulado en el contrato de transporte de mercancías por agua...”

El Incendio como Avería Gruesa

Aparece regulado de las Reglas de York y Amberes de 1994, el cual señala lo siguiente:

Regla III. –Extinción de fuego a bordo

El daño causado a un buque y su cargamento, o a cualquiera de ellos, por agua o de otro modo, incluso el que se produzca al varar o hundir un buque para extinguir un fuego a bordo, será admitido en avería gruesa; sin embargo no se hará bonificación alguna del daño ocasionado por humo y calor, cualquiera fuera la causa.

Al principio todo está de acuerdo con la Regla A. Pero a partir de “sin embargo...” va en contradicción con la Regla C, ya que el humo es una consecuencia directa y, sin embargo, habría acto pero no contribución. Esta

segunda parte aparece en 1974 debido a las numerosas reclamaciones soportadas por los P&I, debido a los métodos utilizados para la extinción de los incendios.³³

Reglas de la Haya 1924 Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, suscrito en Bruselas el 25 de Agosto De 1924.

Artículo 4º: ... “2. Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que surjan o resulten de:

b) Un incendio, a menos que sea causado por hecho o falta del transportador; Según el presente convenio no es objeto de responsabilidad cuando la causa es el Incendio.

De conformidad con el artículo 5, inciso 4, aparte a) de las Reglas de Hamburgo de 1978, donde señala:

4. a) El porteador será responsable:

i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;

ii) De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias;

b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte

³³ <http://www.robertexto.com/archivo7/averias.htm>

marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten...”

Las reglas de Hamburgo aprobadas por la conferencia de las Naciones Unidas sobre el transporte de mercancías por mar en marzo de 1978 suponen un giro a la construcción casuista anglosajona que inspira el convenio de Bruselas de 1924. En efecto, las reglas de Hamburgo establecen, en su artículo 5, una presunción de culpa a cargo del transportador cuando las mercancías bajo su cuidado no llegaron al destino acordado, o llegaron dañadas o retardadas; oponiéndose a la lista de causales de exoneración extraída de la práctica marítima que consagraba este último convenio. Así, mientras que el convenio de Bruselas permite que el transportador se exima probando una causa exoneratoria en la mayoría de los casos allí exceptuados; las reglas de Hamburgo, al invertir la carga de la prueba, exigen que el transportador pruebe su diligencia y la falta de causalidad entre su conducta y el hecho dañoso. Asimismo, mientras que en el Convenio Bruselas el contrato de transporte de mercancías por mar contiene una obligación de resultado (entregar la carga a destino) y una obligación de medios (poner a disponibilidad una nave en buen estado de navegación); las Reglas borran dicha distinción, haciendo todo el contrato una obligación de resultado.³⁴

Otras Generalidades

El fuego es uno de los elementos más utilizados por el hombre para su trabajo, alimentación y bienestar. Sin embargo este fenómeno es útil y positivo cuando está controlado.

Velocidad de la reacción:

Según la velocidad de la reacción podremos establecer la siguiente clasificación:

-Si la reacción es lenta, es OXIDACIÓN; no hay aumento de la temperatura (oxidación del hierro, amarilleo del papel). Se produce sin emisión de luz y poca

34 [HTTP://DERECHOPRIVADO.UNIANDES.EDU.CO/CONTENIDO/ARTICULOS.PHP?NUMERO=10&IDARTICULOS=180&TIPOS=ENSAYOS](http://derechoprivado.uniandes.edu.co/contenido/articulos.php?numero=10&idarticulos=180&tipos=ensayos)

emisión de calor que se disipa en el ambiente.

-Si la reacción es normal, es COMBUSTIÓN; se produce con emisión de luz (llama) y calor, que es perceptible por el ser humano. El frente de llama tiene unos valores de varios centímetros por segundo.

-Si la reacción es rápida, es DEFLAGRACIÓN; combustión que se produce cuando la velocidad de propagación del frente de llama es menor que la del sonido; su valor se sitúa en el orden de metros por segundo. Ondas de presión 1 a 10 veces la presión inicial.

-Si la reacción es muy rápida, es DETONACIÓN; combustión que se produce cuando la velocidad de la propagación del frente de llama es mayor que la del sonido; se alcanzan velocidades de kilómetros por segundo. Ondas de presión de hasta 100 veces la presión inicial.

El fuego se corresponde a la segunda denominación.³⁵

2) CONCEPTO

El fuego o combustión es una rápida reacción química de oxidación de carácter exotérmico (y de luz), autoalimentada, con presencia de un combustible en fase sólida, líquida o gaseosa. Según las Normas UNE: El fuego es una combustión caracterizada por una emisión de calor acompañada de humo, llamas o ambos.

Diccionario: Fuego es luz y calor producidos por la combustión.

Químicamente: Proceso de reacción química rápida, fuertemente exotérmica de oxidación-reducción, en las que participa una sustancia combustible y una comburente, que se produce en condiciones energéticas favorables y en la que se desprende calor, radiación luminosa, humo y gases de combustión.

EL INCENDIO

Una explosión es una liberación súbita de gas a alta presión en el ambiente. Súbita porque la liberación debe ser lo suficientemente rápida de forma que la energía contenida en el gas se disipe mediante una onda de choque. A alta

³⁵ [HTTP://WWW.BOMBEROSDENAVARRA.COM/DOCUMENTOS/FICHEROS_DOCUMENTOS/FUEGO.PDF](http://WWW.BOMBEROSDENAVARRA.COM/DOCUMENTOS/FICHEROS_DOCUMENTOS/FUEGO.PDF)

presión porque significa que en el instante de la liberación de la presión del gas es superior a la de la atmósfera circundante.

Una explosión puede resultar de una sobre presión de un contenedor o estructura por medios físicos (rotura de un globo), medios fisicoquímicos (explosión de una caldera) o una reacción química (combustión de una mezcla de gas).

Es un fuego no controlado en el espacio ni en el tiempo. Como ejemplo podemos citar un fuego forestal. A diferencia el fuego podemos calificarlo como controlado en el espacio (combustible limitado) y en el tiempo (se apaga cuando se quiere); y como ejemplo una cerilla ardiendo.³⁶

Factores que influyen en la ignición

Todos los combustibles que arden con llama, entran en combustión en fase gaseosa. Cuando el combustible es sólido o líquido, es necesario un aporte previo de energía para llevarlo al estado gaseoso.

La peligrosidad de un combustible respecto a su ignición va a depender de una serie de variables, entre las cuales tenemos:

2.2.1. Según su temperatura

Todas las materias combustibles presentan 3 niveles de temperatura característicos que se definen a continuación:

2.2.1.1. Punto de Ignición

Es aquella temperatura mínima a la cual el combustible emite suficientes vapores que, en presencia de aire u otro comburente, se inflaman en contacto con una fuente de ignición, pero si se retira se apaga.

³⁶ [HTTP://WWW.BOMBEROSDENAVARRA.COM/DOCUMENTOS/FICHEROS_DOCUMENTOS/FUEGO. PDF](http://www.bomberosdenavarra.com/documentos/ficheros_documentos/fuego.pdf)

2.2.1.2. Punto de inflamación

Es aquella temperatura mínima a la cual el combustible emite suficientes vapores que en presencia de aire u otro comburente y en contacto con una fuente de ignición se inflama y siguen ardiendo, aunque se retire la fuente de ignición.

2.2.1.3. Punto de Autoinflamación

Es aquella temperatura mínima a la cual un combustible emite vapores, que en presencia de aire u otro comburente, comienzan a arder sin necesidad de aporte de una fuente de ignición.³⁷

CLASES

Explosiones Físicas: En determinados casos el gas alta presión se genera por medios mecánicos o por fenómenos sin presencia de un cambio fundamental en la sustancia química. Es decir alcanza presión mecánicamente, por aporte de calor a gases, líquidos o sólidos o bien el sobrecalentamiento de un líquido puede originar una explosión por medios mecánicos debido a la evaporación repentina del mismo. Ninguno de estos fenómenos significa cambio en la sustancia química de las sustancias involucradas. Todo el proceso de generación de alta presión, descarga y efectos de la explosión puede entenderse de acuerdo a las leyes fundamentales de la física.

La mayor parte de las explosiones físicas involucran a un contenedor tal como calderas, cilindros de gas, compresores, etc. En el contenedor se genera alta presión por compresión mecánica de gas, calentamiento del contenido o introducción de otro gas a elevada presión desde otro contenedor. Cuando la presión alcanza el límite de resistencia de la parte más débil del contenedor se produce el fallo. Los daños generados dependen básicamente del modo de fallo. Si fallan pequeños elementos pero el contenedor permanece prácticamente intacto, la metralla proyectada resulta peligrosa como balas, pero la descarga de gas es direccional y controlada en estas condiciones los daños causados se

³⁷ [HTTP://WWW.BOMBEROSDENAVARRA.COM/DOCUMENTOS/FICHEROS_DOCUMENTOS/FUEGO](http://www.bomberosdenavarra.com/documentos/ficheros_documentos/fuego)

limitan a penetración de metrallas, quemaduras y otros efectos dañinos por gases calientes.

Cuando el fallo ocurre en las paredes del contenedor se producen proyecciones de metrallas de mayor tamaño provocando un violento empuje de la estructura del contenedor en la dirección opuesta a la descarga del gas. En este caso la liberación del gas es extremadamente rápida y genera una violenta onda de choque.

En el caso de que el contenedor almacene un líquido sobrecalentado (líquido a temperatura superior a su punto de ebullición o un gas licuado como amoníaco o dióxido de carbono) cuando el contenedor se rompa se producirá súbita evaporación del líquido. El volumen evaporado es suficiente como para enfriar el producto liberado hasta su punto de ebullición y aumentar los efectos de la presión. Este fenómeno se conoce como BLEVE (explosión de vapor en expansión de un líquido en ebullición).

Otro fenómeno es la evaporación de un líquido puesto en contacto con otra sustancia a una temperatura muy por encima del punto de ebullición del líquido. Este es el caso de la introducción de agua de tubos de calderas, cómo intercambiadores de calor o tanques de fluidos de transferencia de calor, a alta temperatura pueden provocar violentas explosiones.

Explosiones Químicas: En otros casos la generación del gas a alta presión resulta de la reacción química de un producto donde la naturaleza del mismo difiere de la inicial (reactivo). La reacción química más común presente en la explosiones es la combustión, dónde un combustible (por ejemplo metano) se mezcla con el aire, se inflama y arde generando dióxido de carbono, vapor de agua.

Las explosiones resultan de las descomposiciones de sustancias puras, detonación, combustión, hidratación, corrosión y distintas interacciones de sustancias químicas. Cualquier reacción química puede provocar una explosión si se emiten productos gaseosos, si se evaporizan sustancias ajenas por el calor

liberado en la reacción o si se eleva la temperatura de gases presentes o por la energía liberada.

La reacción química más conocida que produce gases a alta presión por medio de otros gases o vapores, en la combustión de gases en el aire sin embargo otros gases oxidantes como el oxígeno, cloro, flúor, etc. Pueden ser sustituidos por algo, produciendo con frecuencia procesos de combustión muchos más intensos.

Los polvos y nebulizadores (líquidos en estado pulverizado) pueden generar, al quemarse en el aire o en otro medio gaseoso reactivo, gases a elevada presión. La combustión puede producirse con cualquier partícula, pero en la práctica de mayores riesgos se encuentran en las de 840 micras o menos. A medida que disminuye el tamaño más fácil se produce la dispersión y más estable y duradera resulta. Las partículas más finamente definida implica mayor riesgo al facilitar la formación de dispersiones, mantenerlas durante más tiempo y quemarse más rápidamente las partículas de mayor tamaño. Las reacciones químicas pueden clasificarse en uniformes que son transformaciones químicas que involucran toda la masa reactiva y reacciones de propagación, en la que existe un frente de reacción, claramente definido que separa el material sin reacción de los productos de la reacción, avanzando a través de toda la masa reactiva.

REACCIONES UNIFORMES: En este tipo de reacciones la velocidad sólo depende de la temperatura y la concentración de los agentes de la reacción manteniéndose constante en toda la masa reactiva. A medida que aumenta la temperatura de la masa la reacción se acelera alcanzando el punto de calentamiento en el que el calor generado supera al disipado por al ambiente por la masa. Puesto que se genera calor en toda la masa reactiva, pero disipa más lentamente desde el centro que desde la superficie exterior el centro se calienta más y aumenta su velocidad de reacción.

► **REACCIONES DE PROPAGACIONES:** Una mezcla de hidrógeno y oxígeno puede almacenar a temperatura ambiente durante extensos períodos de tiempo sin indicios de reacciones químicas. No obstante la mayoría de estas mezclas

reaccionan violentamente si se aplica una fuente de ignición. La reacción comienza en dicha fuente y se propaga por la mezcla. Pueden diferenciarse tres zonas distintas la zona de reacción, la zona de producto (detrás de la llama) y la zona sin reacción (frente a la llama). Una reacción de propagación siempre es exotérmica. La reacción se inicia con una zona relativamente pequeña de alta temperatura, generada por un encendedor externo o por acumulación de calor en el núcleo de un sistema de reacción uniforme. Para que la reacción se propague, el núcleo, activado por el inflamador, debe elevar suficientemente la temperatura del material circundante de forma que entre en reacción. Cuanto más elevada sea la temperatura inicial del sistema, más fácilmente se inflama y más probable resulta la reacción de propagación, puesto que se requiere menos transmisión de energía para que entre en reacción el material circundante. Puesto que una reacción de propagación se inicia en un punto específico y se propaga a través de la masa reactiva, la velocidad de propagación depende de la propagación del frente de reacción. Las velocidades de propagación varían desde cero a varias veces la velocidad del sonido, dependiendo de la composición, temperatura, presión, grado de confinamiento y otros factores.³⁸

El humo es una suspensión en el aire de pequeñas partículas sólidas que resultan de la combustión de un material o combustible. Son generalmente cenizas o restos del material en combustión, a veces no terminado de quemar, que por acción de su peso y un mínimo de circulación de aire hacen que este se desplace de forma visible y aérea.

Es un subproducto, en un 99% de las veces, no deseado de la combustión y puede ser visto en incendios como fogatas, brasas, motores de gasolina y diesel, y en si combustión material. Cuando una combustión es correcta y completa, los únicos subproductos restantes son agua, dióxido de carbono y compuestos de diversos elementos. Por lo cual, es un riesgo que puede

38

Tomado del Web site <http://www.estrucplan.com.ar/Producciones/entrega.asp?IdEntrega=102>

ocasionar daños y pérdidas del buque o las mercancías, tanto a bordo como a tierra.

CAPITULO OCTAVO

DAÑOS POR HUMO

CONCEPTO

El humo es una suspensión en el aire de pequeñas partículas sólidas que resultan de la combustión de un material o combustible. Son generalmente cenizas o restos del material en combustión, a veces no terminado de quemar, que por acción de su peso y un mínimo de circulación de aire hacen que este se desplace de forma visible y aérea.³⁹

GENERALIDADES

El Humo y la Avería Gruesa

Regla III. –Extinción de fuego abordo

El daño causado a un buque y su cargamento, o a cualquiera de ellos, por agua o de otro modo, incluso el que se produzca al varar o hundir un buque para extinguir un fuego abordo, será admitido en avería gruesa; sin embargo no se hará bonificación alguna del daño ocasionado por humo y calor, cualquiera fuera la causa.

CAPITULO NOVENO

ABORDAJE

1) ANTECEDENTES

En materia de abordaje el antecedente jurídico se encuentra en el Convenio para la Unificación de ciertas reglas en materia de Abordajes de fecha 23 de septiembre de 1910 (ratificado por el Reino de España y publicado en la Gaceta

³⁹ <http://es.answers.yahoo.com/question/index?qid=20100630145422AALdXfd>

Oficial del 13-12-1923). Ya que este es uno de los primeros Convenios preparados por el Comité Marítimo Internacional, que ha conocido un amplio éxito en su difusión e importancia internacional.

La norma más importante en materia de abordaje en el precitado Convenio del 1910, en el artículo 1910 que establece una regla general y dos excepciones. La regla general, que es la que determina su ámbito de aplicación, es la de atender tan sólo a este efecto al pabellón de los buques implicados en el abordaje, sin tener en cuenta otros factores como pueden ser la naturaleza de las aguas en que ocurre o la nacionalidad de las personas afectadas por el accidente. En relación a este aspecto el Convenio será aplicable a todos los interesados implicados en un caso de abordaje cuando todos los buques intervinientes ostenten la nacionalidad de Estados parte del Convenio.

NORMATIVA APLICABLE

Código de Comercio venezolano

A nivel nacional podemos decir que la mayor parte de las instituciones marítimas contenidas en el Código de comercio venezolano, las cuales resultan inaplicables en virtud del principio de la autonomía de la voluntad, y que existe una Ley Especial que los rige.

En el Derecho Internacional Privado, tal como lo señala los artículos 289 al 294 del Código Internacional Privado (Código Bustamante) en estas normativas hacen referencia a la legislación aplicable según el tipo de abordaje, el pabellón de las naves afectadas y las aguas en que ocurra, los cuales señalan lo siguiente:

Artículo 289.” El abordaje fortuito en aguas territoriales o en aire nacional, se somete a la ley del pabellón si fuere común.”

Artículo 290. ” En el propio caso, si los pabellones difieren, se aplica la Ley del lugar.”

Artículo 291” En el propio caso, si los pabellones difieren, se aplica la Ley del lugar.”

Artículo 292. ”Al abordaje fortuito o culpable en alta mar o aire libre, se le aplica la ley del pabellón, si todos los buques o aeronaves tuvieron el mismo.”

Artículo 293. ”En su defecto, se regulará por el pabellón del buque o aeronave abordados, si el abordaje fuere culpable.”

Artículo 294. ”En los casos de abordaje fortuito en alta mar o aire libre, entre naves o aeronaves de diferente pabellón, cada una soportará la mitad de la suma total del daño, repartido según la ley de una de ellas, y la mitad restante repartido según la ley de una de ellas, y la mitad restante repartida según la ley de la otra.”

Finalmente, pasaremos analizar nuestra Legislación en particular desde los artículos 320 al 323 de la Ley de Comercio Marítimo donde contemplan concepto y modalidades.

2) CONCEPTO

En cuanto a su definición se puede señalar que no existe una definición legal en el Convenio de 1910 aún cuando en nuestra Ley de Comercio Marítimo aparece la definición de Abordaje. A nivel internacional según lo señala los autores José Luis Gabaldón y José María Ruiz Soroa se ha utilizado un concepto puramente material como es: “Daño inferido al buque o cargamento del choque.

Asimismo, en la legislación española el concepto de abordaje como el choque entre dos o más buques que causa daños.

Pero el que consideró correcto es el que aparece descrito en el artículo 320 de la Ley de Comercio Marítimo, señala lo siguiente:

Artículo 320. Se entiende por abordaje, el contacto material violento entre dos o más buques que naveguen o sean susceptibles de navegar en los espacios acuáticos.

3) MODALIDADES

3.1 Abordaje Fortuito

El artículo 321 de la Ley de Comercio Marítimo, señala lo siguiente:

Artículo 321. Los daños son soportados por quienes los hayan sufrido cuando el abordaje es debido a caso fortuito o fuerza mayor, o si existe duda sobre las causas del abordaje.

Si el abordaje se debe a culpa de la tripulación de uno de los buques, la reparación de los daños corresponderá al buque cuya tripulación la haya cometido.

Según los autores José Luis Gabaldón y José María Ruiz Soroa señalan que este tipo de abordaje tiene que darse por una “Causa fortuita o de Fuerza Mayor”, al respecto, el elemento esencial que lo describe en la concurrencia de esta causa radica en la inevitabilidad del abordaje aún cuando se haya empleado toda la diligencia y aptitud exigibles a un marino competente en las circunstancias en que se encontraba el buque. En este caso existe ausencia de toda negligencia.

3.2 Abordaje Doloso

El artículo 322 de la Ley de Comercio Marítimo, señala lo siguiente:

Artículo 322. Si existe culpa común, la responsabilidad de cada uno de los buques será proporcional a la gravedad de las faltas que respectivamente hayan cometido. Si en vista de las circunstancias, no puede establecerse la proporción de la falta, o si éstas fueren equivalentes, la responsabilidad será distribuida en partes iguales.

Los daños causados, ya sean a los buques, mercancías, equipajes, equipajes de camarote u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo, serán soportados por los buques culpables, en la proporción indicada, sin solidaridad con respecto a terceros.

En relación a este tipo de abordaje se desconoce la causa, es decir, se ignora incluso si es fortuito o culpable. En estos casos la duda afecta sólo al grado de culpa a uno o a otro según las circunstancias del caso.

3.3 Abordaje Culpable

El artículo 323 de la Ley de Comercio Marítimo, señala lo siguiente:

Artículo 323. Los buques culpables responderán solidariamente con respecto a terceros de los daños causados por muerte o lesiones corporales, salvo la acción de regreso que pueda interponer el que haya pagado una suma superior a la que conforme al artículo anterior, debe soportar en definitiva.

En este supuesto, se tiene que dar una relación de causalidad entre esa culpa y el daño causado. La culpa, cuando existe, deberá concurrir en alguna persona, bien sea la dotación del buque, bien el mismo naviero del buque.

También podemos decir que independientemente de la negligencia en la maniobra ejecutada a bordo, la culpa del abordaje puede recaer en el defectuoso estado del buque o de alguna de sus partes, equipo o pertrechos (Falta de Navegabilidad), y en este caso la negligencia corresponde directamente al naviero, por la infracción de su obligación de mantenimiento y cuidado del buque, a la que posiblemente se suma la negligencia del propio capitán por haber tolerado la navegación del buque en condiciones defectuosas.

En relación a la culpa señala el Convenio de 1910 en su artículo 6.2 lo siguiente: "...el principio de que no caben presunciones legales de culpa en contra de ningún buque. Esta regla tiene su origen muy concreto, precisamente en una práctica jurídica inglesa anterior al Convenio, que es la que pretende prohibir y superar. Se trata de la antigua Regla 419.4 de la Merchant Shipping Act de 1873, que establecía que cuando buque infringía una regla de navegación inmediatamente antes de un abordaje se le presumía culpable de éste, salvo que probase que las circunstancias del caso exigían apartarse del respeto a la regla infringida.

Según los autores José Luis Gabaldón y José María Ruiz Soroa señalan que en los casos de abordaje es frecuente que se de la culpa compartida, es la que hace referencia a la inimputabilidad de la maniobra realizada in the agony of the collision. Esta regla hace referencia a un principio de que no debe tenerse en cuenta, en contra de un buque, la maniobra incorrecta efectuada ante una situación de abordaje ha sido la causada por la previa negligencia del otro buque. Se trata, en definitiva, de una aplicación concreta aunque difícil de perfilar exactamente en sus términos del patrón general de conducta diligente exigible a un marino. No puede exigirse un acierto y diligencia exquisito, por lo que habrá de tomarse en consideración el tiempo de que gozó el capitán para evaluar la corrección y efectos de una maniobra de última hora. Pero no se sigue de ello, como es obvio, una regla general de exoneración por maniobras del último momento.

Como conclusión, deben concurrir una serie de elementos: acción u omisión, producción de un daño y relación de causalidad entre la conducta y el resultado dañoso, elementos objetivos, a los que ahí que añadirle un elemento subjetivo: la culpabilidad del agente.

Elementos

Acción u omisión: Toda responsabilidad extracontractual, y en consecuencia también la nacida de un abordaje culpable, nace de un acto humano positivo (Acción) o negativo (Omisión).

Culpa

Equivale a la infracción de las normas reglamentarias en materia de navegación, fundamentalmente las normas contempladas en el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en la mar de 20 de octubre de 1972, y otras normas complementarias tales como los usos locales, etc., siendo de destacar a este respecto la regla 2ª apartado a) del Reglamento Internacional citado que establece literalmente “ninguna disposición del presente Reglamento eximirá a un buque, o su propietario, al capitán o la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento o de negligencia en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso”.

En definitiva puede decirse que es culposa toda acción u omisión que produce un resultado antijurídico que pudo y debió ser evitado obrando con la debida diligencia y profesionalidad exigibles a un buen marino.

Por otra parte, es frecuente que los textos legales hablen de “buque culpable” y expresiones similares, lo cual ha de entenderse, ya que el buque es una cosa y por tanto no susceptible de ser agente de culpa o negligencia, que dichas referencias se hacen en un sentido simplificador.

La culpa será atribuible al propietario o armador del buque, en lo referente al estado de navegabilidad del buque, infracción de Reglamentos, etc. También puede deberse la culpa a un miembro de la dotación en el ejercicio de sus funciones. La acción u omisión de tercero, no implicaría la responsabilidad de un naviero.

El artículo 6.2 del Convenio Internacional de Bruselas de 1910 prohíbe expresamente establecer presunciones de culpabilidad, lo que implica la imposibilidad de presumir la culpabilidad de uno de los buques en base a la forma de producción del abordaje; debiendo probar la existencia de culpa

quien la alega como base de su pretensión, es decir, la carga de la prueba recae sobre el que propone la acción de indemnizar, que sería el perjudicado. Tiene que probar la culpa del otro buque, demostrar que no hubo por su parte conducta culpable que contribuyese al abordaje, así como el nexo de causalidad. La prueba puede ser testimonial, documental, pericial, etc., siendo la testimonial la menos relevante debido a las contradicciones que se suelen dar.

Producción de un Daño

Como segundo elemento para que pueda exigirse una responsabilidad extracontractual, es necesario que se produzca un resultado antijurídico como consecuencia de la conducta culposa o negligente. La responsabilidad no surge la realización de una conducta culposa, nace en tanto que esta produce un resultado dañoso.

Nexo de Causalidad

La mera existencia de una conducta culposa o negligente, y la existencia de un daño, no es por sí solo suficiente para que pueda nacer una responsabilidad derivada de un abordaje culposo, es preciso que exista una relación causa-efecto entre el elemento subjetivo, culpa o negligencia, y el elemento objetivo, resultado dañoso. El propio Convenio de Bruselas de 1910, en su artículo 6.2 contiene implícitamente la declaración de que la mera existencia de culpa no es suficiente para atribuir responsabilidad si tal conducta culposa no ha sido la causa del daño.

4) SUPUESTOS ESPECIALES DE ABORDAJES

Bajo este epígrafe pueden englobarse, una serie de supuestos que tienen unas peculiaridades al concurrir en ellos elementos que desvirtúan, o al menos alteran, el régimen general de abordaje. Dejando a un lado los supuestos de choque entre el buque remolcador y el remolcado, así como el supuesto ya analizado de choque entre buques pertenecientes a un mismo naviero, la cual analizaremos los siguientes casos:

ABORDAJE CON PRACTICO A BORDO

La actuación profesional de un práctico de puerto a bordo de algunos de los buques que intervienen en el abordaje plantea problemas ya que es necesario determinar quien es el responsable: el capitán o el práctico. Y también es necesario especificar la responsabilidad del naviero frente a terceros perjudicados. Asimismo, el artículo 9 del Reglamento General de Practicaje configura al práctico como un asesor técnico del capitán, pero sin que este pierda en ningún momento el mando de la nave.

El segundo aspecto que se plantea en el abordaje con práctico a bordo es la de determinar la responsabilidad del naviero frente a terceros perjudicados cuando el abordaje es imputable al práctico. El convenio de Bruselas, en su artículo 5 mantiene la responsabilidad del naviero aún en el supuesto de que el abordaje se haya ocasionado por culpa de un práctico, aún cuando éste sea obligatorio.

ABORDAJE Y REMOLQUE

Choque entre el buque remolcador y el buque remolcado

No puede considerarse que exista un abordaje, pues la regulación legal del abordaje parte de la base de la responsabilidad extracontractual, por lo que sus principios son diferentes a los de la responsabilidad contractual; deben distinguirse varios supuestos:

Remolque-Transporte: Es aquel en el que se arrastra no sólo el buque, sino las mercancías en él cargadas. Le son inaplicables las normas del abordaje, toda vez que existe una relación contractual entre el remolcador y remolcado, por lo que en caso de daños le será aplicable la normativa derivada del contrato que les vincula. Falta el carácter de independencia de los buques, tanto en el aspecto jurídico (al existir un contrato), como incluso en el aspecto físico, al ir unidos ambos buques. No obstante, podrá existir un abordaje en casos de choque entre éstos y una tercera nave.

Remolque-viaje. Tiene una gran similitud con la figura del salvamento o asistencia, lo que puede plantear problemas a la hora de determinar cuándo se está ante uno u otro supuesto. La normativa del abordaje sólo será aplicable en aquellos supuestos en los que no exista un previo contrato entre ambos buques, pues de existir le sería de aplicación las cláusulas del mismo y en su defecto la normativa legal reguladora del contrato suscrito.

Remolque-Maniobra. Es el que mayores dificultades presenta, fundamentalmente en las maniobras de acercamiento. La aplicabilidad o no de la normativa del abordaje dependerá de la naturaleza jurídica. Si se considera un arrendamiento de servicios, los daños producidos durante las maniobras preliminares se regirán por la normativa del abordaje; por el contrario, si se mantiene que se trata de un arrendamiento de obras, las maniobras preliminares quedarían incardinadas en la operación de remolque y por tanto los daños causados quedarían sometidos a la normativa contractual. Desde un punto de vista práctico, parece más acertado considerar que se trata de un verdadero contrato de obra, por lo que no sería aplicable la normativa del abordaje a los daños causados con las maniobras preliminares. No obstante, existe la tendencia a considerar que la dirección de la maniobra de ambos buques corresponde al capitán del buque remolcado, por lo que este responderá de los daños causados al remolcador, lo que supone la consideración del contrato como de arrendamiento de servicios.

Choque entre buques pertenecientes a un mismo naviero

El supuesto de choque que causa daños entre buques pertenecientes a un mismo armador o bajo la explotación de un mismo naviero excluye la posibilidad de aplicación de la normativa de abordaje. El fundamento se encuentra en el hecho de que el buque no es una persona física ni jurídica, por tanto la responsabilidad por los daños causados en un abordaje recae sobre el naviero, el cual no puede ser responsable frente a sí mismo. Esto lleva a la conclusión de que en estos supuestos no existe propiamente un abordaje, lo cual es cierto pero

sólo referido a los daños causados en los buques y/o propiedades de un mismo naviero, pero no en el supuesto de existir daños personales o materiales sobre bienes de terceros, respecto de los cuales sí es aplicable la normativa del abordaje.

Daños producidos entre buques unidos físicamente

En aquellos supuestos en los que los buques se encuentren atracados o abarloados uno junto al otro, amarrados mediante estachas o por cualquier otro medio o mecanismo, los daños que uno de ellos pueda causar al otro, nunca podrán ser considerados como abordaje, y ello por faltar uno de los requisitos esenciales del propio concepto de abordaje. Ya que los buques deben encontrarse separados, independientes uno del otro y no ligados entre sí.

Abordaje de los buques de guerra y de los mercantes servicio o pertenecientes al Estado.

La legislación sobre abordajes analizada es inaplicable en este caso. Tanto el Convenio de Bruselas 1910 en su artículo 11, como el Convenio de Bruselas de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia del abordaje en su artículo 5 excluyen la aplicación de su normativa a los buques de guerra y al servicio del Estado adscritos a un servicio público. Normalmente, en estos casos, se crean comisiones de arbitrajes.

CAPITULO DECIMO

LAS AVERIAS

1) ANTECEDENTES

Una de las instituciones más antiguas del Derecho de la Navegación, como resultado de las relaciones contractuales derivadas de la navegación, es la Avería gruesa o Avería común.

Ya en los albores del comercio de la navegación en el Mediterráneo, las averías que no sobrevenían por fuerza mayor sino que se ocasionaban voluntariamente

para la salvación del consorcio de intereses comprometidos en la expedición marítima, debían prorratearse entre los beneficiarios con el sacrificio. Este principio de derecho consuetudinario antiguo fue recogido y reglamentado por los navegantes griegos de **la Isla de Rodas**, para el caso más frecuente, en aquellos tiempos, de Avería gruesa, al ocasionarse la **echazón** de las mercaderías.

No se conoce en qué época aparece. Lo cierto es que el comercio rodio floreció en el siglo VII a. De C., al fundarse la nueva capital Rodas y dominó el mar Mediterráneo.

La Ley acerca de la Echazón, con el nombre de **Lex Rodia de Jactu**, aparece legislada en el Título II del libro XIV del Digesto de Justiniano, y a pesar de ser incompleta, sirvió de base para las necesidades y costumbres marítimas de los pueblo medioevales; y la teoría se extendió a distintos casos de sacrificios de bienes y al pago de rescate, ante el peligro común de la piratería practicado en distintas épocas y lugares por las tribus de escandinavos y sarracenos.

Esta extensión de la Avería gruesa fue propiciada por el incremento del espíritu de asociación de las empresas marítimas. Ya se consideraba al Navío y a la carga de cada expedición como una universalidad solidaria, **unum germen**, a los efectos de que los distintos consortes de la expedición compartieran por igual los riesgos de la misma. Surge de esa manera la palabra **germinamento**, que comprendía todas las averías sin distinción, tanto las provenientes de fuerza mayor como las que se originaban por un sacrificio voluntario, las que se repartían entre todos los consortes, así como también las pequeñas averías y gastos ordinarios de la navegación.

Ordenanzas de Bilbao

En el Capítulo XX de dicho plexo legal se aborda el tema de las Avería, tal como señala en el: *NUMERAL I ...“que por Avería ordinaria deberán entenderse todos aquellos gastos menudos que hacen, y causan los Capitanes o Maestres de Navíos durante un viaje, ya en los puertos, donde por fuerza de temporal*

arriban, o ya en los de su destino para la descarga, y hasta la total conclusión de ella..."

Finalmente, en la Ordenanza Francesa de 1861 introdujo la clásica distinción de las averías entre simples y comunes, que adoptaron todas las legislaciones marítimas modernas. Ésta contiene minuciosas reglas para determinar el carácter de las averías gruesas, que sirvieron de fuente al Código Francés, a pesar de haber perdido vigencia en la actualidad.

2) CONCEPTO

Asimismo, otros autores maritimistas no tienen un criterio uniforme sobre la etimología del término "avería", pues hay algunos que la hacen dimanar de la expresión "avere", término usado por los mercaderes establecidos en el Mar Mediterráneo para denominar los diferentes productos que conformaban el cargamento de un buque. Otros autores, afirman por su parte, que el origen de la expresión "avería" se encuentra en el vocablo italiano "avaria", que guarda relación con el desembolso que debía realizar un determinado buque al arribar a su puerto de destino. 1 Libro Riesgos marítimos⁴⁰.

En el lenguaje corriente y en el derecho comercial la palabra avería significa los daños materiales que sufre una cosa. Esta acepción corresponde al origen etimológico del vocablo avería que se atribuye a la palabra árabe avvar (vicio o daño). Pero en el derecho marítimo la voz avería tiene un sentido más amplio y cierta correspondencia con las expresiones latinas avere, aver, habere, usadas por las ciudades comerciales del Mare Nostrum, en el siglo XII, con las que se indicaban las mercancías que componían el cargamento de una nave. En efecto, en el derecho marítimo, la palabra avería no solamente abarca los daños si no también los gastos extraordinarios, en relación con las necesidades de esa universalidad mancomunada que constituye la carga del buque.

40

□ Texto del autor Freddy Belisario referido al Riesgo Marítimo – Venezuela.

Por otro parte, en el artículo 365 de la Ley de Comercio Marítimo, señala lo siguiente:

Artículo 365. Avería es todo gasto extraordinario o daño sufrido por el buque o por la carga, con ocasión de un transporte por agua. Las averías se clasifican en:

1. Gruesas o comunes.
2. Simples o particulares.

En ambos casos, puede tratarse de averías gastos o averías daños.

3) CASOS QUE NO CONSTITUYEN AVERÍA

No se considerarán averías sino simples gastos que debe soportar el buque:

1. El Servicio auxiliar de pilotaje.
2. El Servicio auxiliar de lanchaje.
3. El Servicio auxiliar de remolque.
4. Los derechos de anclaje o fondeo
5. Los fletes de lanchas hasta poner los objetos en el muelle, si no se hubiese pactado otra cosa, según el conocimiento de embarque o la póliza de fletamento.
6. Cualquier otro gasto común a la navegación que no sea extraordinario y eventual.

4) MODALIDADES

4.1 GRUESAS O COMUNES

El artículo 366 de la Ley de Comercio Marítimo, señala lo siguiente:

Artículo 366. Se entiende como acto de avería gruesa o común, únicamente cuando, se ha hecho o contraído intencionalmente un sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común de la expedición marítima, con el objeto de salvar de un peligro, las propiedades envueltas en la misma. Los sacrificios y gastos de avería

gruesa o común, deberán ser soportados por los diferentes intereses contribuyentes, sobre la base de lo establecido en este Capítulo.

4.2 SIMPLES O PARTICULARES

El artículo 367 de la Ley de Comercio Marítimo, señala lo siguiente:

Artículo 367. Se entiende por avería simple o particular, aquella que no es en interés común del buque y de la carga, entre otras:

1. Los daños o pérdidas que afecten al buque o a la carga por caso fortuito o fuerza mayor, por vicio propio o por actos o hechos del cargador, del armador, sus dependientes o terceros.
2. Los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos en beneficio exclusivo del buque, de la carga o de una parte de ésta.
3. En general, todos los daños o gastos extraordinarios e imprevistos que no merezcan la calificación de avería gruesa o común.

CAPITULO ONCEAVO

AVERIA GRUESA

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA AVERIA GRUESA

Ordenanzas de Bilbao

En el Capítulo XX de dicho plexo legal se aborda el tema de las Averías Gruesas, como importante antecedente es necesario transcribir alguno de sus artículos mas importantes:

CASOS QUE CONSTITUYEN AVERÍA GRUESA

IX ..."También es Avería Gruesa el ajuste que un Navío Marchante, encontrado con Corsario, hiciere por rescatarse, sea pagarle en dinero, sea pagarle en mercaderías de la carga; y lo mismo cuando en tales lances se viese obligado el Capitán a pasar a bordo del Corsario dos o más Marineros por vía de rehenes,

los gastos que estos hicieren hasta restituirse a sus casas, y los sueldos devengados..."

XII ... "Asimismo es Avería Gruesa el daño que padecieren las mercaderías, cuando a fuerza de grandes mares se hallase la embarcación tan cargada de agua en la cubierta, que por no bastar los invernales para el desahogo de ella, le fuere preciso al Capitán hacer algunos agujeros, y de ellos resultare tal daño..."

XIII ... "También es Avería Gruesa el daño originado de echazón, que se haga a fuerza de temporal, de alguna parte de la carga..."

XVII ... "En la misma forma se declara, y deberá tenerse por Avería Gruesa el gasto hecho en curación de heridas, que en defensa contra Piratas, Corsarios, y de otra manera, se causaren en vías de defender el Navío y su carga, y también lo que en caso de muerte de algunos, se aplicare a su viuda e hijos..."

De la forma de contar y regla la Avería Gruesa

Numeral I: ... "Por cuanto en el modo de contar y reglar la Avería gruesa se han ofrecido algunas dudas y diferencias; para que en adelante no las haya; y se corra con igualdad, se ordena, que siempre que hubiere tal Avería gruesa, se ha de contar y ajustar, entrando el valor del Navío, sus aparejos y mitad de fletes; todo lo que dieren los Pasajeros, si lo hubiere; el importe de las Mercaderías, perlas, piedras preciosas, oro, plata o moneda y los demás géneros y cosas que contenga la Nave ..."

Numeral II: ... "Para la liquidación del valor de todo, se tasará el Navío por peritos nombrados por los interesados u de oficio en rebeldía..."

Numeral IV: ... "La tasación (si se hubiere de hacer) ha de ser dando las Mercaderías el precio corriente en el puerto de su destino en aquel tiempo, y según el estado que tuvieren y su calidad..."

Numeral V: ... "Para saberse el número, calidad y cantidad de Mercaderías arrojadas por echazón al mar o robadas y quitadas por Piratas, que hayan de entrar en la Avería gruesa, se ha de estar a la razón que se diere de ellas, con justificación legítima el Capitán, y su valor se regulará por las Facturas y

Conocimientos y el valor que tendrían en el puerto de destino, su hubieran llegado bien tratadas y acondicionadas..."

Numeral IX: ..."Originándose también dicha Avería Gruesa por cortadura de palos, pérdida de velas, cables y otros aparejos del Navío que deban entrar en ella, se estimarán según y cómo valían al tiempo que se cortaron, rompieron o abandonaron, a juicio y averiguación jurídica..."

DERECHO CONVENCIONAL EN LA AVERÍA GRUESA

Reglas de Estocolmo (1924)

En la conferencia de Estocolmo, de 1924, inaugurada solemnemente con la presencia del Rey Gustavo V, el Comité de Derecho Marítimo de la asociación presentó un nuevo proyecto, basado principalmente en el trabajo del juez Dowdall, que había sido aprobado en la reunión de Madrid, y en un proyecto presentado por el Comité Francés, obra del abogado Leopold Dor. De esos proyectos se tomaron las bases para la nueva reglamentación de Estocolmo.

Su articulado consta de treinta reglas de las cuales las siete primeras, señaladas alfabéticamente de A a G, son nuevas y contienen disposiciones de principios. Las restantes contemplan soluciones prácticas y constituyen en su conjunto las reglas de Liverpool de 1890 con leves modificaciones. Las reglas alfabéticas encabezan a manera de proemio el articulado y, a continuación, figuran las antiguas reglas, formando así un cuerpo que ofrece sobre la reglamentación precedente una apreciable ventaja, en cuanto permite con sus definiciones generales abarcar en gran parte todo el panorama de las Averías. Pero esto no autoriza a decir, como se ha aseverado, que constituyen un Código completo que contiene toda la materia concerniente a las averías gruesas.

Sin embargo, a pesar de la indudable mejora que significa sobre las anteriores la inserción de las reglas alfabéticas del preámbulo, el remanente del texto adolece de incoherencia y graves fallas de método. No es una construcción jurídica orgánica, a pesar de la colaboración de destacables jurisconsultos; y se resiente

todavía del tecnicismo comercial que le imprimieron los prácticos ingleses, autores de las antecedentes reglamentaciones.

Reglas de Viena (1926)

La Reglas de Estocolmo de 1924 fueron completadas con la reglamentación adoptada en la Reunión de Viena de 1926, referidas al cambio de moneda para satisfacer los pagos de las averías gruesas. Esta conferencia se debió también a la iniciativa de la "**International Law Association**".

En la precedente reunión de Estocolmo habían quedado en pie los problemas atinentes al cambio de moneda.

Los depósitos allegados en garantía de la contribución del cargamento a la avería común estaban sujetos a las vicisitudes del cambio, que incidían en perjuicio de alguno de los partícipes de la liquidación, mientras beneficiaban a otros. Como los congresistas de Estocolmo no habían tenido tiempo de contemplar este problema, se había propuesto llevar cuestión a la orden del día inmediata conferencia. Ésta inauguró sus sesiones el 6 de Agosto de 1926, bajo la presidencia de destacado especialista Leopold Dor.

Las reglas entonces elaboradas, conocidas también con el nombre de "**Reglas de Cambio**", previenen circunstanciadamente todas las consecuencias jurídicas-económicas que, con motivo de la liquidación de averías gruesas, origina la inestabilidad del curso monetario.

Se dispuso, por la regla I de la sección II que se ocupa de la reglamentación de la avería común, que, cuando diferentes monedas están en juego, las regulaciones se fijan en "**monedas valor oro**", deben considerarse moneda valor oro, aquella cuyo curso se haya mantenido a la par con el oro a la fecha de los sacrificios y gastos respectivos efectuados como avería gruesa.

Los valores contribuyentes se cotizan, de acuerdo a estas reglas, conforme al curso de las respectivas fechas en que aquellos deben ser determinados. Los gastos se cotizan al curso de las fechas en que han sido efectuados por el armador o por quien reclame su inclusión en la masa de avería. Las

contribuciones provisionales y los adelantos deben ser inmediatamente convertidos en una moneda valor oro.

Las **Reglas de Viena** no han ofrecido sino un interés transitorio. Presentaban utilidad para aquellos años en que las repercusiones y trastornos económicos de la posguerra afectaban los cambios de los países europeos, y, entre tanto se procuraba por todos los gobiernos de ese continente la estabilización de las monedas. Pero bien pronto caducaron las "**Reglas de Cambio**", en gran parte a causa de los nuevos reveses económicos que se experimentaron después de 1926, y a causa del desmedro sufrido por varias monedas que habían sido estimadas por entonces como valor oro.

Conferencia de Montreal (1933)

La **Unión Internacional del Seguro de los Transportes**, compuesta de aseguradores marítimos y técnicos, inauguró el 25 de Septiembre de 1933 una conferencia en la ciudad de Montreal. En ésta se dictaron algunas resoluciones de recomendación para adoptar una práctica uniforme referente a las averías gruesas, en el sentido de que se establecieron, como base para fijar el valor contributivo de las mercaderías depositadas en almacenes, el valor que tuvieran estas mercancías en el momento del sacrificio.

TRATADOS DE MONTEVIDEO

Primer Tratado de Derecho Comercial de Montevideo

El Tratado de derecho Comercial que el **Congreso Sudamericano** de 1889 celebró y vincula a nuestro país con, Bolivia, Chile, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay se ha ocupado del tema en su título VIII, procurando buscar la solución de los conflictos de leyes, que puedan presentarse entre los estados signatarios en la regulación de las averías gruesas. El sistema que adoptó el **Congreso de Montevideo** no puede llamarse afortunado. Preveen soluciones distintas, tanto para los conflictos de leyes como para los conflictos de jurisdicciones.

En cuanto a la ley aplicable, impone la del país de la matrícula del buque para regir las averías gruesas, y la ley que corresponde al contrato de fletamento para regir las averías particulares de las mercaderías. La solución que aporta el Tratado se presta a numerosas objeciones por la antinomías que entraña. La ley de la matrícula del buque puede calificar a determinados daños y gastos como averías simples; y la ley del contrato de fletamento puede calificarlas, en vez, a las mismas averías, como gruesas. En ese caso, no cabría el régimen de ninguna de las dos leyes previstas, pues ambas declinan su jurisdicción. Nos encontraríamos sin ley en tal supuesto. Si, por el contrario, suponemos que la ley del país de matrícula del barco dispone que esos daños y gastos constituyen avería gruesa, en tanto la ley del contrato los clasifica como simples, nos hallaríamos con dos leyes que concurren pretendiendo ambas ser aplicables, a la vez que se rechazan mutuamente; dos leyes distintas en conflicto positivo.

El articulado del título VIII tampoco prevé porqué ley se rigen las averías particulares del buque. Si media seguro corresponderá la aplicación de las leyes del país en donde esté domiciliada la compañía aseguradora o sus sucursales y agencias. El Art.22 que establece que la avería particular se rige por la ley aplicable al contrato de fletamento de las mercaderías que las sufren, sienta una regla que contradice, caso de existir seguro, y puede dar lugar a un conflicto si la ley de domicilio de la compañía aseguradora es distinto al que prevé el Art. 22.

En cuanto a la jurisdicción, compete el conocimiento de las causas de averías, según el tratado, al juez del país en el que termina el viaje. Pero si las averías son particulares, los juicios se radican ante los tribunales del país en que se entregan la carga.

5) CONCEPTO

Según las Ordenanzas de Bilbao se entiende por Avería Gruesa: ... "aquella que se origina en los medios que se interponen para librar al navío, y su carga, de naufragio, como cuando se arrojan al mar algunos Generos, Mercaderías o efectos, o cuando se abandonan..."

Asimismo, en la REGLA A (Reglas de York-Amberes señala que: "Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha efectuado o contraído, intencional y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima."

6) ELEMENTOS DE LA AVERÍA GRUESA

A. EL PELIGRO: El buque navegando debe encontrarse en presencia de un peligro. Este peligro debe ser: Real, es decir, debe existir, pues puede el Capitán, por razones varias, creer que hay peligro y en realidad no haberlo. La existencia de este peligro debe ser juzgada por el juez con un criterio subjetivo, es decir, el juez debe ponerse en la situación del Capitán en ese momento. Actual, el peligro no debe ser ni muy remoto, de modo que no produzca sus efectos, ni muy cercano, porque si es muy cercano carece de todo objeto el sacrificio. Por eso es muy criticable la definición que da algún código cuando exige "inminencia" del peligro. Común, este peligro debe amenazar al buque, flete o carga, porque si amenaza a uno solo, será una avería particular o simple y la indemnización se haría en beneficio de uno solo.

En cuanto al origen del peligro, pregunta si hay avería gruesa, cuando a aquél ha sido ocasionado por la culpa del Capitán u otras personas autorizadas. Al respecto hay dos teorías:

La antigua teoría francesa sostiene que cuando el daño se ha producido por vicio propio del buque o por culpa del Capitán (negligencia) no hay avería.

La teoría inglesa, alemana y de los códigos modernos, establece el principio contrario: aunque haya culpa en el origen hay avería gruesa. Se consagró este principio en la Regla de Amberes de 1913 y pasó a la de York-Amberes de 1924 quedando plasmado en dicho texto.

¿Cómo juega la acción de avería cuando el peligro ha sido ocasionado por la culpa? Por ejemplo, si se cargan clandestinamente mercaderías, se fermentan y se hace necesario tirar otra mercadería al agua, ¿hay avería gruesa? Sí, y al

dueño de la mercadería debe indemnizarse. Claro, que una vez que todos han indemnizados tiene acción por esa parte contra el autor de la culpa. De modo que en cuanto al origen, haya o no culpa o dolo, existe avería.

En presencia de un peligro, el Capitán realiza un sacrificio, generalmente una echazón. ¿Este sacrificio cómo debe ser? Surgen así otros elementos que caracterizan a la avería:

B. LA VOLUNTAD: La voluntad del Capitán es indispensable.

C. EL SACRIFICIO: Debe ser extraordinario, porque si es ordinario de la navegación no hay avería gruesa. El ejemplo de un gasto ordinario es el pago de sueldos a la tripulación, pero cuando los pagos deben hacerse extraordinariamente, por ejemplo por una arribada forzosa, se convierten en avería gruesa.

D. INTERÉS O BENEFICIO COMÚN: Que tenga un resultado útil, que si ese sacrificio, voluntario y extraordinario, realizado en presencia de un peligro real, actual y común, no tiene resultado útil no hay avería.

8) NATURALEZA JURÍDICA DE LA AVERÍA GRUESA

En todos los tiempos, incluyendo la época romana, resultó difícil explicar la fundamentación jurídica de la avería gruesa, que continúa hasta hoy como uno de los problemas clásicos del derecho de Navegación. La dificultad en su solución reside en tratar de encontrarla mimetizada en otras figurae iuris del derecho común, en lugar de responder a un criterio unitario que justifique todas y cada una de las instituciones del Derecho de Navegación. Con lo cual se lograría saber el porqué de su existencia y autonomía. A través de los tiempos se expresaron las siguientes teorías:

1. Teoría de la Equidad:

Por aplicación del principio romanístico *ubi emolumentum ibi onus esse debet*, algunos juristas estiman que la equidad debiera justificar la obligación de contribuir por avería gruesa para la conservación de los bienes propios. Contra ésta teoría se expresa que la equidad no es fuente de obligaciones.

2. Teoría de la Gestión de Negocios:

Otros autores participan de la idea que aquella obligación tiene su fundamento en la Gestión de Negocios que el Capitán debe cumplir por cuenta del armador y de los cargadores y consignatarios de las mercancías transportadas. A través de la Gestión de Negocios, "El sacrificio útil a todos, debe entenderse efectuado bajo un presunto mandato de todos", como sintetiza Brunetti. No obstante, como esa *negotiorum gestio* se cumpliría en nombre de los titulares de la misma (dominus del buque y de la carga), ninguno de estos se encuentra facultado para realizar los sacrificios o los gastos que constituyan una avería gruesa, por lo cual la aplicación de la teoría del cuasicontrato referido no logra satisfacerlo.

3. Teoría del Enriquecimiento sin Causa:

Cierta doctrina francesa, en particular, sostuvo esta teoría señalando que los propietarios de los bienes salvados se favorecerían con un enriquecimiento sin causa en perjuicio del titular de los bienes sacrificados para la salvación de la comunidad navegante.

Tampoco esta teoría resulta convincente. Dos críticas fundamentales pueden hacerse. La primera señala que para que el presunto beneficiario (titular de los bienes salvados) se haya enriquecido, debe haber recibido un aumento en el patrimonio, circunstancia que no se dará, pues sus bienes son los mismos que tenía antes del sacrificio. La segunda crítica deriva del hecho de que el perjudicado (titular de) sólo puede pretender recuperar el valor de esos bienes mediante la correspondiente acción por los bienes sacrificados la contribución en avería gruesa, mientras que no estaría legitimado para intentar la *actio in rem verso*, por no existir enriquecimiento del beneficiado al no haber transferencia de los bienes de aquél en favor de éste, condición que el derecho común exige para el ejercicio de la acción.

4. Teoría de la comunidad de intereses y de riesgos:

Como la derivación de las ideas asociativas imperantes en el antigua *droit maritime*, se creyó dar fundamentación jurídica a la avería gruesa a través de

una comunidad de intereses y riesgos que se establecería entre quienes participan de la navegación. Se equiparó a la contribución resultante como una suerte de seguro mutual obligatorio entre los interesados en una misma expedición.

Contra ésta teoría se han manifestado críticas relativamente recientes, Lefebvre D'Ovidio, luego de aclarar que el conjunto del buque, con las personas y la carga, no es una comunidad sino una colectividad, expresa que "**la imagen de una comunidad sería superflua y sólo dejaría de serlo allí donde deviene irreal.**"

5. Teoría de la voluntad legal para cumplimentar el objeto-fin del Derecho de la Navegación:

Ante la incomplejidad y críticas que sufren las teorías expuestas, estimo conveniente exponer el fundamento de la avería gruesa a través del objeto-fin del Derecho de la Navegación, en lugar de buscar su asimilación mimética con figuras definidas del derecho Común.

Para justificar el fundamento de la avería gruesa y la consecuente obligación de contribuir por todos los participantes de la comunidad navegante, se debe reconocer y destacar su triple operatividad, a saber: a) el hecho del Capitán de realizar el sacrificio (voluntariamente, ante el peligro y para la seguridad común); b) el daño o gasto que ese sacrificio representa; y c) la imposición de contribuir a todos los integrantes de la expedición para el resarcimiento de los daños o gastos realizados.

De los tres, el primer paso encuentra su justificación entre los poderes que la ley le confiere al Capitán, aunque por su carácter de "voluntario" no puede adscribírselo como parte del deber que tiene de adoptar las medidas que estén a su alcance, en caso de peligro, para la salvación común.

Evidentemente, la distinta valoración del peligro y de los riesgos son los factores que impiden colocar en el plano dogmático de los deberes a este sacrificio, enmarcado, solamente, como acto volitivo.

Al provocar un sacrificio, el Capitán realiza un acto que, en sí y por sí mismo, no contiene ningún grado de licitud. No obstante ello, pierde antijuridicidad y se ve legitimado al encontrarse inmerso ante los "poderes" que la ley confiere al Capitán, cuando lo hace para la salvación común. Con lo cual el sacrificio, enmarcado, solamente, como acto volitivo.

En el segundo paso, con la declaración de legitimidad del sacrificio, la ley justifica también, y en forma paralela, el daño o el gasto que representa dicho sacrificio.

Finalmente, en el tercer paso, es también la ley quien dispone la obligación de contribuir de todas la comunidad navegante para satisfacer a los perjudicados en la recuperación del valor de los bienes dañados. De tal forma legítima el interés mediato y valioso de éstos al posibilitarles continuar en la efectiva navegación con los medios económicos puestos al servicio de esa navegación, en una forma que el *ius communis* les negaría.

Al focalizar la avería gruesa, las distintas legislaciones adoptan la posición de estructurarla normativamente, imponiendo la aplicación de esas normas, o calificándolas de subsidiarias, para el supuesto que las partes no la hubieran previsto. Esta doble fuente, la ley y el contrato, no equivale a su paralela doble legitimación. La aplicación de la regulación contractual, como voluntad legal, no desdice que sea la ley quien autoriza y dé vida al instituto legitimando el acuerdo. En definitiva, en ambos supuestos, ya sea convencionalmente o por aplicación de las normas legales, es la ley quien proyecta al plano normativo a la avería gruesa y justifica la obligación de contribuir por quien, aparentemente y de inicio, no se consideraba obligado ante el sacrificio *pro omnibus*.

La admisión y remisión frecuente a las Reglas de York-Amberes que las partes hacen en sus conocimientos o pólizas de fletamento, no contradice la presente teoría. Sólo significa que las partes interesadas, con la previa autorización legal que dispone el reconocimiento del acuerdo entre las mismas, prefieren remitir

ese pacto a un listado de reglas prefijadas, producto de larga experiencia en la materia, y a la que se someten como a la ley misma.

10) REGLAS GENERALES EN MATERÍA DE AVERÍA GRUESA

Las normas generales están establecidas en los artículos 368, 369, 370, 371, 372 de la Ley de Comercio Marítimo, las cuales señalan lo siguiente:

Artículo 368. Los actos y contribuciones por concepto de averías gruesas o comunes se rigen por acuerdo entre las partes, y en su defecto, por las reglas, usos y prácticas internacionales, en su versión más reciente.

Sin embargo, sobre la calificación, liquidación y distribución de las averías gruesas o comunes, las partes podrán pactar la aplicación de cualquier otra clase de normas, que provengan de usos o acuerdos nacionales o internacionales, públicos o privados, o de reglas de prácticas nacionales o extranjeras.

Artículo 369. En el caso de que no se haya firmado un compromiso de avería gruesa o común, cualquiera que alegue un interés legítimo en la expedición marítima, puede ejercer acción para obtener el cobro de las respectivas contribuciones, dentro de un lapso de un (1) año, contado a partir del momento de la ocurrencia del hecho.

Reconocido o establecido el carácter de avería gruesa o común por los armadores, fletadores, cargadores y consignatarios, la liquidación se hace por un ajustador de signado a propuesta de las partes, o de oficio por la autoridad competente, si éstas no formulan la respectiva propuesta.

Artículo 370. En caso de haberse celebrado un compromiso de avería gruesa o común, se procederá a practicar la liquidación. En caso de desacuerdo o de incumplimiento de lo establecido en la liquidación acordada, las partes pueden acudir a la vía judicial, en cuyo caso el procedimiento se sustanciará y se sentenciará de conformidad con las normas correspondientes al Procedimiento Breve establecido en el Código de Procedimiento Civil.

La acción prevista en este artículo, prescribirá en el lapso de dos (2) años contados a partir de la manifestación del desacuerdo o de la verificación del incumplimiento, cualquiera ocurra primero.

La liquidación reconocida por las partes interesadas en forma expresa o por decisión judicial, otorga acción ejecutiva de intimación a los beneficiarios, la cual prescribe por el transcurso de un (1) año contado a partir desde el reconocimiento efectuado por las partes o desde la fecha de la decisión judicial.

Artículo 371. Cuando se haya producido un acto de avería gruesa o común, el consignatario que deba contribuir a su pago deberá firmar, antes de recibir las mercancías, un compromiso de avería y efectuar un depósito en dinero u otorgar una garantía real a satisfacción del porteador, porteador efectivo o de sus representantes, para garantizar el pago de la respectiva contribución. En el referido compromiso, podrá el consignatario formular las reservas que considere oportunas.

A falta de depósito o de otorgamiento de la garantía real, el porteador, porteador efectivo o sus representantes, podrán solicitar el embargo de la mercancía, con el testimonio de la protesta de mar presentada por el Capitán o agente naviero.

Artículo 372. Todos los contribuyentes de averías gruesas o comunes están obligados a remitir al liquidador designado, la documentación que justifique el valor de la mercancía respectiva, al momento en que éste la requiera.

En caso de omisión o retardo injustificado, los contribuyentes responden por los daños y perjuicios emergentes, y el liquidador o los interesados podrán accionar judicialmente a ese efecto.

Antecedentes Históricos de las Regla de York-Amberes

La preocupación por lograr una normativa con vigencia internacional llevó a la *"National Association for the Promotion of Social Science"* de Gran Bretaña, a convocar la primera reunión sobre la materia, que tuvo lugar en Glasgow, en 1860, en la cual se resolvió preparar un proyecto de ley cuya aprobación se aconsejaría en todos los estados. El proyecto, que consistió en 11 disposiciones

generales, fue luego transformado en un largo texto que nunca fue aceptado y ni siquiera considerado ampliamente.

Posteriormente se llevó a cabo una nueva Conferencia, esta vez en York, en 1864, donde se aprobaron las primeras 11 reglas, que se conocen como las Reglas de York, 1864.

En 1875, en La Haya, un nuevo organismo internacional, la "*Association for the Reform and Codification of the Law of Nations*", asumió la conducción de la búsqueda de una solución, logrando en 1877, en Amberes, la ratificación de las reglas de York de 1864, con algunas enmiendas y la incorporación de una nueva regla, naciendo así las **Reglas de York-Amberes, 1877**. Siempre con la intervención de la misma Asociación estas reglas fueron discutidos en Liverpool, en 1890, oportunidad en que luego de más de diez años de experiencia se aceptó un nuevo conjunto de dieciocho reglas, denominadas, **Reglas de York-Amberes, 1890**.

Aquella institución cambió, en 1895, su nombre por el de "*Internacional Law Association*" y obtuvo, en Amberes, en 1903, la agregación de una norma, conocida como "*Regla de Amberes, 1903*", que más tarde se convirtió en la Regla D.

Los trabajos de elaboración continuaron, si bien debieron interrumpirse durante la primera guerra mundial, pero en Estocolmo, en 1924, se concretó un cuerpo de normas dividido en dos partes: siete reglas ordenadas alfabéticamente (A a G) y veintres reglas ordenadas numéricamente (I a XXIII), llamadas, en conjunto, **Reglas de York-Amberes, de 1924**.

En un principio, se interpretó que las reglas designadas con letras constituían normas generales de aplicación cuando el caso no encajaba en las reglas numeradas, pero en el juicio motivado por una avería gruesa del buque *Makis* los tribunales británicos resolvieron lo contrario, sosteniendo que las reglas A a G fijan los principios básicos para conocer si determinado acto es o no un caso de

avería gruesa, mientras las otras reglas sólo deben aplicarse cuando, según las primeras, hay efectivamente avería gruesa. Ante esta situación se convino en 1929 entre armadores y asegurados británicos que salvo en cuanto estuviere previsto en las reglas numeradas de I a XXIII inclusive, la liquidación deberá hacerse conforme a las reglas A a G inclusive, pero el problema quedaba de todas maneras planteado y exigía una solución uniforme y definitiva.

Desde las primeras tratativas fue la *"International Law Association"* el organismo que se ocupó del tema, pero en 1948 llegó a un acuerdo con el *Comité Maritime International* sobre el particular; de ahí que ésta última institución estudió las modificaciones a las Reglas de York-Amberes, 1924, en su reunión de Amsterdam de 1949. Esta conferencia aprobó una serie de reformas, naciendo así las **Reglas de York-Amberes de 1950**, consistentes en 1 regla de interpretación, siete reglas designadas con letras (A G) y veintitrés regla numéricas (I a XXIII).

La regla de interpretación que precede a las demás, ha puesto fin a la cuestión suscitada en las Reglas de 1924 que acabamos de mencionar. Dispone que en el ajuste de la avería gruesa, las reglas, tanto las numeradas como las alfabéticas, se aplicarán con exclusión de cualquier ley o práctica incompatibles con aquellas, y que en lo no previsto por las reglas numeradas, la avería gruesa se liquidará según las ordenadas alfabéticamente.

A pesar de la aceptación generalizada de las Reglas de 1950, la práctica de la navegación y de las liquidaciones de averías fue poniendo en evidencia la necesidad de proceder a una nueva revisión, y una vez más, cupo al Comité Maritime International el honor de lograr la aprobación de un nuevo articulado, luego de una labor intensa de investigación y estudio, en la que la colaboración de *"Unión Internacional de Aseguradores Marítimos"* y la *"Asociación Internacional de Despachantes Europeos"*. Como consecuencia de la resolución adoptada en 1969 por el *Bureau Permanent* del Comité, se circuló entre las asociaciones nacionales de derecho marítimo un cuestionario relativo a las Reglas de York-Amberes de 1950, cuya respuestas fueron consideradas por un grupo de

trabajo primero, y por el Subcomité internacional de la organización después. Finalmente se designó un Comité de redacción presidido por el profesor Kaj Pineus, e integrado por los señores N. Gordon, H. Voet, H. Cacic y J. Hoggins, que produjo un proyecto que, corregido una y otra vez, fue llevado a la *XXX Conferencia del Comité Maritime International* celebrado en Hamburgo, del 1 al 5 de Abril de 1974, durante la cual el día 4 de Abril de 1974, se aprobó un conjunto de normas sobre las averías gruesas, conocidas como las **Reglas de York-Amberes de 1974**. Finalmente, en el año 2004, se sometieron nuevamente las reglas antes citadas.

Las nuevas reglas no difieren de las 1950. En la mayoría no han sido modificadas sustancialmente, salvo en el caso de la regla VI, sobre forzamiento de velas, que por lo anacrónico de su texto fue reemplazada por una nueva titulada "Remuneración por Asistencia y Salvamento". Otros cambios importantes son los de la regla III, sobre incendio; de la regla XI, sobre salarios y demás gastos ocasionados para entrar en un puerto de refugio; y los de las regla IV, V, X, XVI, XVIII y XXI.

Debemos destacar que todas las Reglas de York-Amberes, las de 1877, 1890, 1924, 1950 y 1954, 1974 y 2004 pueden ser convenidas por las partes de un contrato de transporte, ya que las sucesivas modificaciones no significan su derogación o sustitución de las normas anteriores, si bien el lógico suponer, y así sucede en la práctica, que se adopten las más recientes, en nuestros días las de 2004.

Regla de interpretación

En la liquidación de avería gruesa las siguientes Reglas señaladas con letras y números se aplicarán con exclusión de cualquier Ley y práctica incompatibles con ellas.

Excepto en lo estipulado en las Reglas numeradas, la avería gruesa será liquidada de acuerdo con las Reglas señaladas con letras.

Regla A.

Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha efectuado o contraído, intencional y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima.

Regla B.

Los sacrificios y, gastos de avería gruesa serán soportados por los diferentes intereses contribuyentes, en las condiciones establecidas a continuación.

Regla C.

Solamente serán admitidos en avería gruesa aquellos daños, pérdidas o gastos que sean consecuencia directa del acto de avería gruesa.

Las pérdidas o daños sufridos por el buque o el cargamento, a consecuencia de retraso, ya sea en el viaje o posteriormente, y las pérdidas indirectas, tales como la demora y pérdida de mercado, no serán admitidos en avería gruesa.

Regla D.

Los derechos a obtener la contribución en avería gruesa no serán afectados aunque el acontecimiento que dio lugar al sacrificio o gasto pueda haberse debido a la falta de una de las partes en la aventura; pero esto no perjudicará a las acciones o defensas que puedan ejercitarse contra dicha parte en razón de tal falta.

Regla E.

Corresponde a la parte reclamante en avería gruesa el aporte de pruebas para demostrar que las pérdidas o los gastos reclamados son correctamente admisibles en avería gruesa.

Regla F.

Cualquier gasto extraordinario incurrido en sustitución de otro que hubiera sido bonificado en avería gruesa, será considerado como avería gruesa y así admitido,

sin tener en cuenta lo ahorrado, si lo hubiera, a otros intereses, pero solamente hasta el importe del gasto de avería gruesa así evitado.

Regla G.

La avería gruesa será liquidada, tanto en lo que concierne a las pérdidas como a las contribuciones, sobre la base de los valores en la fecha y lugar cuando y donde termine la aventura.

Esta regla no afecta la determinación del lugar en el cual se practicará la liquidación de la avería gruesa

Regla I - Echazón de mercancías

Ninguna echazón de carga será bonificada como avería gruesa a menos que tal cargamento sea transportado de acuerdo a las costumbres reconocidas del tráfico.

Regla II. -Daño causado por echazón y sacrificio para la seguridad común

El daño causado a un buque y a su cargamento, o a cualquiera de ellos, por consecuencia de un sacrificio hecho para la seguridad común, así como por el agua que penetre por las escotillas abiertas, o por cualquier otra abertura practicada con el objeto de efectuar una echazón para la seguridad común, serán admitidos como avería gruesa.

Regla III. –Extinción de fuego abordo

El daño causado a un buque y su cargamento, o a cualquiera de ellos, por agua o de otro modo, incluso el que se produzca al varar o hundir un buque para extinguir un fuego abordo, será admitido en avería gruesa; sin embargo no se hará bonificación alguna del daño ocasionado por humo y calor, cualquiera fuera la causa.

Regla IV. – Corte de restos (despojos)

Las pérdidas o daños ocasionados por cortar los despojos o partes del buque, que previamente hayan sido arrancados o que se hayan perdido por accidente, no serán admitidos como avería gruesa.

Regla V. –Encallamiento voluntario

Cuando un buque es encallado intencionalmente para la seguridad común, las pérdidas o daños consecuentes serán admitidos como avería gruesa, sin tomar en consideración si el encallamiento era inevitable.

Regla VI. – Remuneración por asistencia y salvamento

Los gastos en que hayan incurrido las partes comprometidas en la aventura a causa de una asistencia o salvamento mediante contrato u otra forma, serán admitidos en avería gruesa en la medida en que dichas operaciones tengan por objeto preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima.

Regla VII. –Daños causados a las máquinas y calderas

El daño que se causa a cualquier máquina o caldera de un buque que se encuentre embarrancado y en situación de peligro, con el fin de reflotarlo, se admitirá en avería gruesa, siempre que se demuestre que aquél proviene de un acto realmente intencional de reflotar el buque, para la seguridad común, a riesgo de sufrir tal daño, pero cuando un buque esté a flote ninguna pérdida o daño por el funcionamiento de los elementos de propulsión y calderas será, bajo concepto alguno, admitido como avería gruesa.

Regla VIII. –Gastos de alijo en un buque encallado y daños consiguientes

Cuando un buque está encallado y se procede a la descarga de su cargamento, provisiones o combustible o cualquiera de ellos, en circunstancias tales que esa medida constituye un acto de avería gruesa, los gastos extras de alijo, alquiler de lanchas y reembarqué (si se realiza), así como las pérdidas y daños que resulten de tal motivo, serán admitidas como avería gruesa.

Regla IX. –Objetos de buque y provisiones quemados como combustible

Los materiales y provisiones del buque o cualquiera de ellos, que en caso de peligro haya sido preciso quemar como combustible, para le seguridad común, serán admitidos como avería gruesa, cuando y solamente cuando el buque se hubiera aprovisionado suficientemente de combustible; la cantidad estimada del mismo que hubiera sido consumida, calculada al precio corriente del último puerto de salida del buque y en la fecha de partida, se acreditad a la avería gruesa.

Regla X. – Gastos en puerto de arribada

a) Cuando un buque haya entrado a un puerto o lugar de arribada o haya vuelto a su puerto o lugar de carga a causa de un accidente, sacrificio o alguna u otras circunstancias extraordinarias que exijan una determinación para le seguridad común, los gastos de entrada en tal puerto o lugar serán admitidos como avería gruesa y cuando el buque vuelva a salir nuevamente, con todo o parte de su cargamento primitivo, los gastos correspondientes a la salida de tal puerto o lugar, que sean consecuencia de la entrada o retorno, serán asimismo admitidos en avería gruesa.

Cuando un buque se encuentre en un puerto o lugar de arribada y haya de ser trasladado necesariamente a otro puerto o lugar porque las reparaciones no pueden efectuarse en el primer puerto o lugar, las disposiciones de esta Regla serán de aplicación al segundo puerto o lugar como si se tratara de un puerto o lugar de arribada y los gastos de tal traslado, incluyendo las reparaciones provisorias y el remolque, se admitirán en avería gruesa. Las estipulaciones de la Regla XI se aplicarán a la prolongación del viaje producida por aquel traslado.

b) Los gastos de manipuleo abordo o descarga del cargamento, combustibles o provisiones, ya sea en un puerto o lugar de carga, de escala o arribada, se admitirán en avería gruesa, cuando el manipuleo o descarga fuesen necesarios para la seguridad común o para permitir reparar las averías causadas al buque

por sacrificio o accidente, si tales reparaciones fueran necesarias para proseguir el viaje con seguridad, excepto en aquellos casos en que la avería del buque se descubra en un puerto o lugar de carga o de escala, sin que haya ocurrido ningún accidente o circunstancia extraordinaria durante el viaje relacionados con tal avería.

Los gastos de manipuleo abordo o la descarga del cargamento, combustible o provisiones no se admitirán en avería gruesa cuando se haya incurrido en ellos únicamente con el fin de reestibarlos a consecuencia de cualquier alteración en la estiba sobrevenida durante el viaje, a menos que tal medida sea necesaria para la seguridad común.

e) Siempre que los gastos de manipuleo o descarga del cargamento, combustible o provisiones sean admisibles en avería gruesa, los gastos de almacenaje, incluyendo los del seguro contratado razonablemente, reembarque y estiba de dicha carga, combustible o provisiones serán igualmente admitidos en avería gruesa.

Pero si el buque es condenado o no prosigue su viaje original, los gastos de almacenaje serán admitidos en avería gruesa solamente hasta la fecha de la condena del buque o la del abandono del viaje, o hasta la fecha de la terminación de la descarga si la condena o abandono del viaje se produce antes de dicha fecha.

Regla -V.-Salarios y manutención de la tripulación y otros gastos ocasionados para ganar un puerto de arribada, etc.

a) Los salarios y manutención devengados razonablemente por el capitán, oficiales y tripulantes y el combustible y aprovisionamientos consumidos durante la prolongación del viaje ocasionada por la entrada de un buque en un puerto o lugar de arribada o por su retorno al puerto o lugar de carga, serán admitidos en avería gruesa, cuando los gastos de entrada en dicho puerto o lugar se admitan en la misma forma, de conformidad con la Regla X a).

b) Cuando un buque haya entrado o sido detenido en un puerto o lugar a consecuencia de accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que hagan esto necesario para la seguridad común o para permitir que se repare el daño causado al buque por sacrificio o accidente, si las reparaciones fuesen necesarias para proseguir el viaje con seguridad, los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulantes, abonados razonablemente durante el periodo extraordinario de detención en tal puerto o lugar hasta que el buque esté o hubiera debido estar listo para continuar su viaje, serán admitidos en avería gruesa.

Sin embargo, cuando las averías del buque se descubran en un puerto o lugar de carga o de escala sin que ningún accidente u otra circunstancia extraordinaria en relación con estas averías se haya producido durante el viaje, entonces los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulación, así como el combustible y provisiones consumidos durante el periodo extra de detención con motivo de las reparaciones de las averías así descubiertas, no serán admitidos en avería gruesa, aun en el caso de que las reparaciones sean necesarias para continuar con seguridad el viaje.

Cuando el buque sea condenado o no continúe con su viaje original, los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulantes y el combustible y provisiones consumidos se admitirán en avería gruesa solamente hasta la fecha en que el buque fue condenado o la del abandono del viaje o hasta la fecha de terminación de la descarga del cargamento en el de condena del buque o abandono del viaje antes de esa fecha.

El combustible y aprovisionamientos consumidos dura el período extraordinario de detención, se admitirán como avería gruesa, a excepción del combustible y provisiones que se hayan consumido en la ejecución de las reparaciones no admisibles en avería gruesa.

Los gastos de puerto devengados durante el periodo extraordinario de detención serán igualmente admitidos como avería gruesa excepto los gastos que se hayan

devengado únicamente por razón de reparaciones no admisibles en avería gruesa.

e) A los efectos de ésta y de las demás Reglas, los salarios incluirán todos los pagos hechos al capitán, oficiales y tripulantes, o en su beneficio, tanto si tales pagos son impuestos por la ley a los armadores, como si resultan de las condiciones o cláusulas de los contratos de trabajo.

d) Cuando se paguen horas extraordinarias al capitán, oficiales y tripulantes para el mantenimiento del buque o para reparaciones, cuyo costo no sea admisible en avería gruesa, tales horas extraordinarias se admitirán en avería gruesa, sólo hasta el límite de la economía realizada en los gastos que se habrían efectuado y admitido como avería gruesa si no hubiera sido por dichas horas extraordinarias.

Regla XII -Daño causado al cargamento en la descarga, etc.

Las pérdidas o daños sufridos por el cargamento, el combustible o las provisiones, al trasladarlos, almacenarlos, reembarcarlos o estibarlos serán abonados en avería gruesas cuando, y solamente cuando, el costo de las respectivas operaciones sea admitido como avería gruesa.

Regla XIII. -Deducciones del costo de las reparaciones

Las reparaciones que se admitan en avería gruesa no estarán sujetas a deducciones por diferencia de "nuevo a viejo" cuando el material viejo se sustituya en su totalidad o en parte por uno nuevo, a menos que el buque tenga más de quince años, en cuyo caso la deducción será de un tercio.

Las deducciones se regularán por la edad del buque contada desde el 31 de diciembre del año en que se terminó su construcción hasta la fecha en que se produjo el acto de avería gruesa, excepto por lo que respecta a aislantes, botes salvavidas y similares, aparatos y equipos de comunicación y navegación, máquinas y calderas, para los cuales las deducciones se regularán según la edad de las diferentes partes a que se apliquen.

Las deducciones se efectuarán solamente sobre el costo del material nuevo o de sus partes, una vez terminado y listo para ser instalado a bordo.

No se hará ninguna deducción con respecto a provisiones, pertrechos, anclas y cadenas.

Los gastos de dique y de varadero y los de movimiento del buque se admitirán en su totalidad.

Los gastos de limpieza, pintado o recorrido de fondos no se admitirán en avería gruesa, a menos que los fondos hayan sido pintados o recorridos dentro de los doce meses anteriores a la fecha del acto de avería gruesa, en cuyo caso dichos gastos se admitirán por mitad.

Regla XIV. - Reparaciones provisorias

Cuando a un buque se le efectúen reparaciones provisorias para la seguridad común o de daño causado por sacrificio de avería gruesa, ya sea en un puerto de carga, de escala o de arribada, el costo de tales reparaciones será admitido en avería gruesa.

Cuando se efectúen reparaciones provisorias de un daño accidental, únicamente con el fin de poder terminar el viaje, el costo de estas reparaciones será admitido como avería gruesa sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiere, pero solamente hasta alcanzar la suma economizada de gastos que se hubieran incurrido y admitido en avería gruesa si tales reparaciones no se hubiesen efectuado en aquel lugar.

No se hará deducción alguna por diferencia de nuevo a viejo en el costo de las reparaciones provisorias que se abonen en avería gruesa.

Regla XV. - Pérdida de flete

La pérdida de flete resultante de una pérdida o daño del cargamento será admitida en avería gruesa, tanto si es causada por un acto de avería gruesa, como si la pérdida o daño del cargamento se bonifica en igual forma.

Del importe del flete bruto perdido se deducirán los gastos en que el titular del mismo habría incurrido para ganarlo, pero que no ha incurrido por causa del sacrificio.

Regla XVI. - Valor a admitir por la carga perdida o averiada por sacrificio

La suma a bonificar en avería gruesa por daño o pérdida de carga sacrificada será el importe de la pérdida sufrida sobre la base del valor en el momento de la descarga, establecido mediante la factura comercial entregada al receptor o, a falta de tal factura, sobre la base del valor embarcado. El valor al momento de la descarga incluirá el costo del seguro y el flete, salvo que este flete no esté en riesgo para la carga.

Cuando una mercancía así averiada sea vendida y el importe del daño no se haya convenido de otra forma, la pérdida que se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el producto neto de la venta y el valor neto de la mercancía en estado sano, computándose éste en la forma establecida en el párrafo primero de esta Regla.

Regla XVII. - Valores contribuyentes

La contribución a la avería gruesa será establecida sobre los valores netos reales de las propiedades a la terminación de la aventura, salvo el valor del cargamento que será el del momento de la descarga, establecido mediante la factura comercial entregada al receptor o, a falta de tal factura, sobre la base del valor embarcado. El valor de la mercadería incluirá el costo del seguro y el flete, salvo que este flete no esté en riesgo para la carga, y previa deducción de las pérdidas o averías sufridas por la mercancía antes o durante la descarga. El valor del buque será estimado sin tomar en consideración el beneficio o detrimento que pueda representar cualquier contrato de fletamento por tiempo o casco desnudo al que esté sujeto.

A estos valores se añadirá el importe de las propiedades sacrificadas admitido en avería gruesa, si no está ya incluido. Del flete y del precio del pasaje en riesgo

serán deducidos los gastos y remuneraciones de la tripulación que no se habrían devengado para ganar el flete si el buque y la carga se hubiesen perdido totalmente en el momento del acto de avería gruesa y no hayan sido admitidos en avería gruesa. Igualmente se deducirán del valor de las propiedades todos los gastos extras incurridos con posterioridad al acaecimiento que da lugar a la avería gruesa, excepto cuando los mismos se admitan en avería gruesa.

Cuando un cargamento es vendido en el curso del viaje, contribuirá por el producto neto de la venta, aumentado con lo que se le hubiera bonificado en avería gruesa.

Los equipajes de los pasajeros y los efectos personales que no hayan sido embarcados bajo conocimiento, no contribuirán a la avería gruesa.

Regla XVIII.-Averías al buque

El importe que se admitirá en avería gruesa por daño o pérdida sufridos por el buque, sus máquinas y/o aparejos, cuando sean consecuencia de un acto de avería gruesa, será el siguiente:

a) En caso de reparación o renovación.

El costo real y razonable de reparar o renovar el daño o pérdida, sujeto a las deducciones que procedieran de acuerdo con la Regla XIII.

b) Cuando no se repara o renueva.

La depreciación razonable derivada de tal daño o pérdida, pero que no excederá el costo estimado de las reparaciones.

No obstante, cuando el buque resulte ser una pérdida total, o el costo de las reparaciones del daño excediera el valor del buque una vez reparado, el importe que se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el valor estimado del buque en estado sano, después de deducir el costo estimado de las reparaciones que no sean admisibles en avería gruesa, y el valor del buque en su estado de

avería, pudiendo ser determinado éste por el producto neto de su venta, si la hubiere.

Regla XIX. -Mercancías no declaradas o falsamente declaradas

Los daños o pérdidas sufridos por las mercancías cargadas sin conocimiento del armador o de su agente o por las que intencionadamente hubiesen sido objeto de una falsa declaración en el momento del embarque, no se abonarán en avería gruesa, pero tales mercancías estarán sujetas a la correspondiente contribución si se salvaran.

Las pérdidas y daños causados a las mercancías que hayan sido falsamente declaradas, con un valor más bajo que el efectivo, se abonarán sobre la base del valor declarado, pero contribuirán con su valor real.

Regla XX. - Adelanto de fondos

Se admitirá en avería gruesa una comisión del 2 por ciento sobre el importe de los desembolsos de avería gruesa, distintos de los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulantes y del combustible y provisiones que no hayan sido reemplazados durante el viaje, pero cuando alguno de los contribuyentes interesados no haya suministrado su parte, los gastos en que se incurra para obtener los fondos necesarios, por medio de un préstamo a la gruesa o de otra manera o la pérdida sufrida por los titulares de la mercancía vendida a tal fin, serán admitidos en avería gruesa.

El costo del seguro de las cantidades adelantadas para pagar los gastos de avería gruesa será igualmente admitido en tal forma.

Regla XXI.-Intereses sobre las pérdidas abonadas en averías gruesa

Sobre el importe de los gastos, sacrificios y bonificaciones, admitidos en avería gruesa se abonará un interés al tipo del 7 por ciento anual hasta la fecha de la liquidación de avería gruesa, debiendo tener en cuenta los reembolsos que hayan

sido hechos en ese intervalo por los contribuyentes interesados, o suministrados por el fondo de depósitos de avería gruesa.

Regla XXII. Inversión de los depósitos en dinero efectivo

Cuando sean hechos depósitos en dinero efectivo, para garantía de la contribución que corresponda a la carga en el ajuste de avería gruesa, gastos de salvamento u otros gastos especiales, estos depósitos deberán ser ingresados, sin dilación alguna, en una cuenta especial, abierta conjuntamente a nombre de un representante designado por el armador y de un representante designado por los depositantes, en un Banco convenido por ambas partes. La suma así depositada, juntamente con los intereses acumulados, si los hubiera, se conservará como garantía para el pago a los acreedores en razón de la avería gruesa, salvamento o gastos especiales, pagaderos por la carga y en atención a los cuales se han constituido los depósitos. Podrán hacerse pagos a cuenta o restitución de depósitos si éstos fueran autorizados por escrito por el liquidador de la avería, gastos depósitos y pagos o devoluciones, serán hechos sin perjuicio de la responsabilidad que en definitiva corresponda a las partes.

Finalmente, podemos decir que las últimas modificaciones de las Reglas de York – Amberes son las del 2004, la cual tiene su origen en la circular enviada a su miembro en fecha 24 de octubre de 2003, donde el comité marítimo internacional resumió los cambios propuestos, para hacer tratados, primero en Londres en noviembre del mismo año y posteriormente, en la trigésima octava conferencia internacional del Comité Marítimo Internacional celebrada en Vancouver, Canadá, entre en 31 de mayo y 4 de junio de 2004. Como se ha indicado supra, las Reglas de York y Amberes constituyen un instrumento de aplicación voluntaria, que no requiere aprobación de los Estados para su modificación en consecuencia las enmiendas que se aprobaron en Vancouver, serán aplicadas en el ajuste de reclamos de en avería gruesa tan pronto como

sea posible a partir del 31 de diciembre del 2004. De las cuales se realizaron las enmiendas que se mencionan a continuación:

Regla VI. Salvamento

En todos los países marítimos, salvo en el Reino Unido, el salvamento marítimo ha sido tratado como AG. La divergencia de la práctica británica se produjo a finales del siglo XIX cuando los peritos comenzaron a distinguir, como en tierra, entre salvamento y AG, siendo el salvamento prorrateado sobre los valores pertinentes en el lugar final donde se presten los servicios.

En 1926, la Asociación Británica de Peritos en Averías dictó un Reglamento de Procedimiento que permitía intereses y comisiones en los premios por salvamento. Pero la divergencia en la práctica con respecto a la inclusión de indemnización por salvamento en la AG no fue resuelta finalmente hasta el Reglamento de Procedimiento del año 1942.

Durante la revisión en 1974 de las RYA, la antigua Regla VI se suprimió y la primera versión de la actual Regla VI se introdujo con el fin de asegurar que la práctica internacional fuese uniforme en este punto.

La propuesta de la IUMI se basó mirando a que la redistribución del salvamento no fuese necesaria aumentando gastos adicionales. Los argumentos a favor y en contra en las Sesiones de Trabajo fueron los siguientes:

Argumentos para la **exclusión** de la AG:

- ◇ La inclusión del salvamento comporta duplicación innecesaria de las asignaciones de las remuneraciones por salvamento entre intereses contribuyentes
- ◇ En la mayoría de los casos, las proporciones no son cambiadas significativamente pero los costes de reajuste pueden ser relativamente altos
- ◇ Requiere una colecta de dos planes de seguridad para cubrir básicamente el mismo dinero
- ◇ Prolonga la operación total, a veces por años
- ◇ Comporta molestias a los aseguradores de carga

Argumentos para la **inclusión** en la AG

- ◇ Produce resultados favorables al final del caso
- ◇ En algunos casos, abandonar el salvamento donde se produce después de una resolución o arbitraje puede causar serias injusticias; por ejemplo los sacrificios hechos buenos en AG son agregados después en el cómputo de valores en la Regla G. Vamos a tomar un ejemplo en el que un buque tiene un valor de 1.500.000 \$ y la carga vale 1.000.000 \$. El buque es varado intencionadamente para la común seguridad y sufre daños por valor de 500.000 \$. El buque se salva. Después, deduciendo los costes de la reparación de los daños producidos con el propósito de llegar a salvar el valor al finalizar el rescate, el buque y la carga deben pagar cada uno el 50% de la indemnización por salvamento, asumiendo que ello era resuelto por separado y no incluido en AG. Sin embargo, el armador recibirá en última instancia una compensación en la AG por el daño producido en el sacrificio. Si el salvamento está incluido en la AG, como lo está ahora, y la cantidad hecha buena es agregada al valor de llegada de el buque a la

- finalización del viaje, entonces el valor contribuyente del barco sería de 1.500.000 \$, y éste pagaría el 60% del salvamento, siendo más equitativo en estas circunstancias.
- ◇ Un segundo siniestro puede materialmente afectar los valores al final de la aventura marítima y por consiguiente al prorrateo. Si, por ejemplo, un buque transporta carga bajo la cubierta y otra carga en cubierta recibe auxilio, la carga de cubierta contribuye a la indemnización en proporción a su valor al finalizar el salvamento. Si después de las reparaciones apropiadas, el buque prosigue a su destino y se encuentra con mal tiempo y la carga de la cubierta se pierde, el valor de dicha carga al término del viaje es nulo y la carga no contribuirá a la remuneración por salvamento y se reajusta la AG
 - ◇ En algunos casos, la remuneración por salvamento puede ser evaluada en base a una aproximación en los números, haciéndolo con precisión más tarde en la AG. Esto puede acelerar la resolución del salvamento y por consiguiente, ahorrar costos
 - ◇ Algunas jurisdicciones, por ejemplo Holanda, tienen leyes que requieren que el armador pague el salvamento en su totalidad y recuperarlo de la carga en la AG (esto está reconocido por las propuestas de la IUMI)
 - ◇ Incluso si el salvamento no está contemplado en la AG, será tratado como cargo especial (que será deducido calculando los valores de la indemnización) y por tanto los ajustes no se completarán hasta la cantidad final de los cargos por salvamento pagados por cada interés disponible.

La mayoría de los Delegados en Vancouver estuvieron a favor de la exclusión y el primer párrafo de la Regla VI ha quedado remplazado por el siguiente:

a) Los pagos por salvamento, incluidos los intereses a raíz de éste e impuestos legales asociados a tales pagos, tendrán lugar donde se produzcan y no serán deducidos de la AG, con la única salvedad de que si una parte del salvamento ha pagado toda o alguna parte proporcional del salvamento (incluidos intereses e impuestos legales) exigible a la otra parte (calculado en base al valor salvado y no a los valores parciales en la AG), la contribución sin pagar por el salvamento exigible a dicha parte se abonará como liquidación a la parte que lo ha pagado, y se cargará en cuenta/adeudará a la parte en cuyo nombre se hiciera el pago.

En los párrafos **b** y **c** se han efectuado menores enmiendas. El extensión del salvamento se readmite cuando lo ha pagado una parte en nombre de otra y es muy limitado en los términos. Es puramente una transacción contable, por lo que el crédito se da sin la cantidad considerada como AG. Por consiguiente, no pueden ser efectuadas indemnizaciones por el periodo en los cuales estén desembolsados los pagos y hay que considerar también la abolición del 2% para comisiones; los armadores pueden preferir optar por el tipo de la *Lloyd's Open Form* en el acuerdo de salvamento (donde cada parte es responsable por separado), mejor que financiar inicialmente ellos mismos la operación del salvamento conjunto.

Los salvamentos probables considerados por IUMI pueden de hecho no ser siempre significativos. Con la *Lloyd's Open Form* y casos similares, la cantidad pagada de salvamento tendrá que ser comprobada y ser deducida de valores contributarios como carga especial. Con los contratos de salvamento, puede ser necesario calcular por separado los valores salvados además de los valores de contribución en destino, para hacer la contabilidad de la forma dictada por la regla.

La exclusión del salvamento en la AG, en muchos casos ampliará la eficacia de las cláusulas de absorción de la AG (bajo de la cuál pagan los aseguradores del casco la AG por completo hasta un límite especificado). Previamente, en los casos que implicaban salvamento, el límite de la cláusula de la absorción se agota a menudo por el pago real de un contrato de salvamento o por la concesión anticipada bajo la *Lloyd's Open Form*, haciendo necesario el cobro de la AG para recuperar otros objetos desembolsados.

Regla XI. Salarios y Mantenimiento

En la conferencia de Vancouver se propusieron varias ideas para eliminar las indemnizaciones existentes debidas a salarios, mantenimiento, combustible, almacenaje y portuarias mientras que el buque permanezca en un puerto refugio. Algunos Delegados en particular afirmaban con firmeza que los salarios eran una pérdida por retraso y no se deben distinguir como una indemnización especial cuando la Regla C excluía el resto de las tales pérdidas. Por otra parte, se observó que la indemnización de los salarios había sido una parte aceptada de la AG, antes de las primeras RYA, en muchas jurisdicciones. La Delegación canadiense sugirió un compromiso para excluir los salarios ***solamente*** mientras que el buque permanezca en puerto refugio, conservando el status quo para la desviación al puerto y a la recuperación subsiguiente de la posición.

La Regla XI(a) está por lo tanto sin cambiar, y toda referencia a los salarios es eliminada ahora de la nueva Regla XI(c) (que era antes la Regla XI(b)). El cambio que se ha efectuado ha sido para ordenar los párrafos, y por lo tanto, la Regla queda como sigue:

c)(i) Cuando una nave haya entrado o se haya detenido en cualquier puerto o lugar como consecuencia de un accidente, del sacrificio o de otras circunstancias extraordinarias que se hagan necesarias para la seguridad común, o permitir daño al buque causado por sacrificio o accidente que se tenga

que reparar, si las reparaciones eran necesarias para proseguir el viaje con seguridad, el combustible y avituallamiento consumidos durante el período adicional a la detención en dicho puerto o lugar hasta que el buque esté listo para continuar su viaje, será indemnizado en la AG, con excepción del combustible y avituallamiento que se consuman al efectuar reparaciones que no sean indemnizables en la AG.

(ii) Los gastos portuarios producidos durante el período adicional a la detención del buque serán indemnizados en la AG, excepto los gastos en que se haya incurrido solamente por reparaciones no indemnizables en la AG

(iii) Cuando se descubran daños al buque en un puerto o un lugar del carga o escala sin que haya habido accidente alguno o de otra circunstancia extraordinaria que esté relacionada con tal daño ocurrido durante el viaje, el combustible, avituallamiento y gastos portuarios producidos durante la detención adicional para las reparaciones de los daños descubiertos no serán admisibles como AG, incluso si las reparaciones son necesarias para proseguir el viaje con seguridad

(iv) Cuando el buque se declare en ruina o no prosiga su viaje inicial, el combustible y avituallamiento consumido y los gastos portuarios serán admitidos como AG solamente hasta la fecha de la declaración de ruina del buque o del abandono del viaje o hasta la fecha de la terminación de la descarga de las mercancías, pero sólo si ocurre la declaración de ruina o el abandono antes esa fecha.

d) Queda sin cambios.

Bajo jurisprudencia inglesa, (Robertson vs Ewer -1786-), los salarios de la tripulación no se indemnizarán en la Avería Particular, estando esta posición

confirmada por *Institute Time Clauses* (1-10-1983) , las *International Hull Clauses* 2003 y redacciones similares.

Regla XIV. Reparaciones Temporales

b) Donde las reparaciones temporales de daños accidentales se efectúen para permitir finalizar la aventura marítima, los costos de tales reparaciones serán indemnizados como AG sin tener en cuenta el salvamento, si lo hay, a otros intereses, pero solamente hasta el ahorro en el costo en que se hubiera incurrido e indemnizado en la AG, si tales reparaciones no se hubieran efectuado allí. A condición solamente para los propósitos de este párrafo de que, el coste de las reparaciones temporales considerado es limitado hasta el punto del costo de las reparaciones temporales efectuadas en el puerto de carga, de escala o refugio, junto con o el coste de reparaciones permanentes efectuadas eventualmente o, si no se repararon a la hora del ajuste, la depreciación razonable en el valor del buque en la terminación del viaje, exceden del coste de reparaciones permanentes que hubieran sido efectuadas en el puerto de carga, de escala o refugio.

La nueva Regla simplemente dice que salvar los intereses de un buque conseguirá por efecto de una reparación temporal en un puerto refugio, se cuente primero, antes de que ninguna indemnización por AG sea satisfecha.

El siguiente ejemplo ilustra esta Regla:

En un bulk carrier cargado de grano, viajando de EEUU a Róterdam, se producen varios derrames en la bodega número 4, recalando el buque en el puerto de Miami como puerto refugio. La reparación final costaría **USD un millón**. Efectuar una reparación temporal costaría **USD 100.000** y podría continuar su viaje a Róterdam, donde la reparación final se haría por **USD**

500.000. Bajo las RYA 1994 se indemnizarían **USD 100.000;** pero bajo las RYA 2004, **no** habría indemnización por AG siendo indemnizada en la AG

La nueva Regla XIV hace desaparecer lo que muchos han creído un beneficio irrazonable. Apenas tiene importancia financiera.

Los aseguradores de casco pagan normalmente las reparaciones temporales si ello reduce el coste de las reparaciones finales, y por tanto este déficit de indemnización de AG y tendría que haber nacido en las aseguradoras de casco y no en los armadores.

Por consiguiente sería posible explicar a los armadores que esto no es un efecto financiero para ellos y merece la pena mencionarlo.

Regla XX . Provisión de fondos

Se suprime el primer párrafo, por lo tanto la indemnización existente del 2% para la comisión no puede ser mayor que la hecha. Los tasadores continuarán haciendo razonables las indemnizaciones para los gastos desembolsados relativos a la AG.

Regla XXI . Interés

La mayoría de los Delegados consideraron que el interés fijado del 7% era demasiado inflexible y que se debería adoptar un sistema que respondiera mejor al cambio de las condiciones económicas.

Las RYA 2004 proporcionan ahora:

b) Cada año la asamblea del CMI decidirá el tipo de interés que se aplicará. Esta tarifa será utilizada para calcular el interés incipiente durante el año siguiente.

Se han precisado para fijar los tipos las pautas siguientes:

La Asamblea está autorizada para decidir el tipo de interés basado sobre cualquier información o consideración, que a potestad de la Asamblea considere relevante, pero pudiendo decidir la Asamblea sobre la siguiente materia de cálculo:

Una estimación razonable en razón al tipo de interés cargado por un banco comercial de primera clase a un armador de buena solvencia.

Se tuvo la debida consideración a lo siguiente:

- ◇ Que la mayoría de las transacciones en la AG se redactaron en USD
- ◇ Que por lo tanto, el nivel del interés para los préstamos anuales en USD será sometido a particular consideración
- ◇ Que la mayoría de las transacciones que no se elaboran en USD, se efectúan en GBP, EUR o en JPY.
- ◇ Que, si los intereses en préstamos por un año es en GBP, EUR o JPY se diferencia substancialmente del tipo de interés para los préstamos a un año en USD, esta circunstancia será tenida en cuenta
- ◇ Que la información disponible sobre el tipo de interés como tasa preferencial de USD y LIBOR será recogida y usada
- ◇ Cualquier enmienda a estas pautas será efectuada por decisión tomada en Conferencia de el CMI.

Regla XXIII . Prescripción para las contribuciones a la AG

Fue agregada una nueva Regla para intentar alcanzar mayor certeza con respecto a las prescripciones aplicables.

a) Materia siempre obligatoria a cualquier *Regla de limitación de tiempo* contenida en cualquier Ley aplicable:

(i) Cualquier derecho de contribución a la AG incluyendo cualquier derecho de reclamar en la AG bajo compromisos y garantías, será extinguido a menos que una acción sea llevada por la parte que reclama tal contribución dentro del período de un año después de la fecha sobre la cual la AG fuere publicada. Sin

embargo, en ningún caso tal acción será llevada más allá de seis años de la fecha de terminación de la aventura marítima común.

(ii) Estos períodos pueden ser extendidos si las partes así lo convienen después de la terminación de la aventura marítima común.

b) Esta Regla no se aplicará entre las partes a la AG y sus respectivas aseguradoras.

Según se reconoció en la apertura, algunos países tienen períodos obligatorios de prescripción que no se puedan variar por contrato. Sin embargo, fue considerado que la Regla proporcionaría un mayor grado de la certeza en países donde está posible la variación, o en los pocos países que no tienen ninguna disposición estatutaria en todo.

11) JURISDICCIÓN EN MATERÍA DE AVERÍA GRUESA

Artículo 373. Salvo acuerdo entre las partes:

1. La ley de la nacionalidad del buque determina la naturaleza de la avería gruesa o común; los elementos, formalidades y la obligación de contribuir.
2. La ley del país en cuyo puerto se verifique el acto o el gasto de la avería gruesa o común, rige la liquidación y prorrateo de ésta.

TÍTULO II

CAPITULO I

RIESGOS EXTRAORDINARIOS

1) CONCEPTO

2) **DAÑOS POR HUELGA**

La huelga puede definirse como toda perturbación producida en el proceso productivo y principalmente la cesación temporal del trabajo, acordado por los trabajadores, para la defensa y promoción de un objetivo laboral o socioeconómico.

Asimismo, en nuestra Ley Orgánica del Trabajo señala que la Huelga consiste en la interrupción colectiva del trabajo, con abandono del lugar donde se desarrolla la actividad laboral, llevada a cabo por los trabajadores de una empresa establecimiento o faena, con el objeto de inducir al patrono a tomar o dejar de tomar ciertas medidas relativas a las condiciones de trabajo.

Además, señala las siguientes generalidades:

Justificación

La huelga surge como consecuencia de la imposibilidad de solucionar los conflictos colectivos de la manera que establece el artículo 194 del Reglamento de la Ley Orgánica del Trabajo los cuales son:

- *La negociación directa entre las partes.
- *La conciliación donde un tercero interviene en la negociación para coadyuvar a las partes a alcanzar un acuerdo.
- *La mediación donde el tercero interviene en la negociación y somete a consideración de las partes formulas específicas de arreglo.
- *La consulta directa a los trabajadores.

Características.

- *Es un acto colectivo voluntario, los sujetos activos son los trabajadores y los pasivos son los patronos.
- *Debe existir una concertación, acuerdo previo. La inasistencia de la mayoría de los trabajadores de una empresa a sus labores, como consecuencia de un paro de transporte o por motivos de enfermedad, no constituye un acto de huelga.
- *Tiene que haber una suspensión colectiva de trabajo con intención de volver al mismo, es un medio de presión. No se requiere que la suspensión sea total, basta que sea hecha por la mayoría de los trabajadores.
- *La huelga es una suspensión colectiva de labores por tiempo indeterminado.
- *En Venezuela tiene los siguientes objetivos:

a) Para que el patrono tome, modifique o deje de tomar medidas relativas a las condiciones y modalidades en que se presta el trabajo.

b) Para que se celebre una convención colectiva.

c) Para que se dé cumplimiento a una convención colectiva pautada.

d) Para dar apoyo a otra huelga (solidaridad).

* Constituye un derecho legítimo cuando se cumplen los requisitos y formalidades legales.

Efectos

*Suspensión de la relación de trabajo (Art. 94, literal "e" L.O.T.). Dicho artículo prevé la huelga como causa de suspensión de la relación de trabajo, por tanto no prestando el trabajador su servicio, el patrono no está obligado a la relación. Las demás obligaciones subsisten.

*Prohibición de despido (Art. 458 L.O.T.). Indica que los trabajadores gozarán de fuero sindical durante la negociación colectiva o la tramitación de un conflicto de trabajo.

Clasificación de las huelgas.

Huelgas Lícitas e ilícitas.

La L.O.T sólo distingue, tácitamente, entre huelgas legales o ilegales, según que el conflicto se tramite de acuerdo con los preceptos de su Título VII, o no.

Huelga de los trabajadores de aeronaves y buques.

La L.O.T trae dos disposiciones nuevas sobre estos trabajadores (artículos 499 y 500), que establecen que los trabajadores que presten servicio en vehículos o aeronaves no podrán suspender sus labores en sitios distintos a aquellos donde tengan sus bases de operaciones o sean terminales de itinerario dentro del territorio nacional y que los trabajadores que presten servicio en un buque no podrán declarar la huelga durante la navegación. La segunda disposición prevé, también, que cuando la nave se encuentre fondeada en un puerto dentro del

territorio nacional, previo el cumplimiento de los requisitos de ley, los trabajadores podrán suspender el trabajo, debiendo abandonar el buque, excepto aquellos que tienen la responsabilidad de custodiarlo.

Mientras dure la huelga, el buque no podrá abandonar el puerto, salvo que razones técnicas o económicas lo hagan indispensable.

Huelgas en los Servicios Públicos.

Servicios públicos son aquellas actividades, públicas o privadas, dirigidas en forma continua a satisfacer necesidades colectivas declaradas de interés público, cuyos servicios son prestados directamente por el Estado o por el Régimen de concesiones o por los particulares en forma reglamentada.

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela en el artículo 96 señala con respecto a la huelga, que en los servicios públicos ese derecho se ejercerá en los casos que aquella determine. La L.O.T ha establecido que el derecho de huelga podrá ejercerse en los servicios públicos sometidos a esta ley, cuando su paralización no cause perjuicios irremediables a la población o a las instituciones, quiere decir que en caso contrario no podrá permitirse el ejercicio de la huelga.⁴¹

CLAUSULAS DEL INSTITUTO PARA HUELGAS

Son cláusulas aprobadas por un Comité designado por los aseguradores marítimos de Londres. Estas son cláusulas estándar que se utilizan en el mercado de seguro marítimo. Son juegos de cláusulas que cubren los principales intereses marítimos tanto del casco como de la carga.

CLÁUSULA GENERAL DE HUELGA EN EL FLETAMENTO POR VIAJE (VOYAGE CHARTER)

⁴¹<http://www.monografias.com/trabajos51/conflictos-colectivos-trabajo/conflictos-colectivos-trabajo2.shtml>

La huelga de los trabajadores portuarios en el negocio marítimo se considera como una causa de fuerza mayor, ya que no depende de ninguna de las partes que suscriben la Póliza del Fletamento por Viaje.

RIESGO DE CONFLICTO ARMADO (RIESGO DE GUERRA)

Concepto de Riesgo de Guerra

Es la probabilidad que se produzca un conflicto armado y origine consecuencias perjudiciales. Contingencia derivada de las hostilidades para quienes por deber o lucro han de desafiarlas.

CLÁUSULAS DEL INSTITUTO DE GUERRA

En el ámbito del seguro de buques

4.4.1. Cláusula de exclusión del riesgo de huelgas

Es tradicional la exclusión de los denominados “riesgos de huelgas” dentro de las Cláusulas Inglesas del I.L.U.; así, por ejemplo, la cláusula 24 de las ITC-Hulls señala que dicho Seguro “no cubrirá, en ningún caso, pérdida, daño, responsabilidad o gasto causados por: (24.1) huelguistas, obreros en situación de cierre patronal o personas que participen en disturbios laborales, tumultos o conmociones civiles; (24.2) terroristas o cualquier persona que actúe por motivos políticos”.⁴²

CLÁUSULA DE GUERRA EN UNA PÓLIZA GENERAL DE FLETAMENTO

En la cláusula 26 del contrato tipo TANKERVOY 1990, dispone que ni el capitán ni el propietario ni los fletadores serán responsables, salvo estipulación contraria al contrato, por las pérdidas, daños a la mercancía o retardo en la entrega originadas por acto de Dios, actos de guerra, huelga, etc.

NORMATIVA APLICABLE

⁴²<http://www.ingenierosnavales.com/docurevista/ART.%20TEC.%20%20%20EDUARDO%20ALBOR.pdf>

PÓLIZA DE SEGURO TODO RIESGO PARA TRANSPORTE DE CARGA (CLÁUSULA A DEL INSTITUTO DE LONDRES)

Condiciones de Londres

Cláusula 6.- Exclusión de Guerra y Terrorismo

Excepto convenio en contrario este seguro no cubrirá pérdida, daño o gasto causado por:

- 6.1 Guerra, guerra civil, revolución, rebelión insurrección, o contienda civil que de ellos se derive, o cualquier acto hostil por o contra un poder beligerante.
- 6.2 Captura, embargo, secuestro, arresto, restricción o detención (excepto piratería y las consecuencias de las mismas o del intento de ellas).
- 6.3 Minas abandonadas, torpedos, bombas o cualquier otra arma de guerra abandonada.

Cláusula 7.-

Exclusión de Huelgas

Excepto convenio en contrario este seguro no cubrirá pérdida, daño o gasto causado por:

- 7.1 Huelgas, obreros bajo paro forzoso, cierre de fábricas, personas que tomen parte en disturbios laborales, tumultos populares o conmociones civiles.
- 7.2 Causados por cualquier terrorista o cualquier persona actuando con algún móvil de tipo político.

INSTITUTO DE LONDRES

Cláusulas del Instituto para Cargamentos “A” – seguro a “todo riesgo” o “all risk”.

Según esta cláusula queda cubierto todo riesgo o pérdida o daño de la cosa asegurada, excepto lo que específicamente está excluido por la propia cláusula. Dichas exclusiones incluyen la cláusula de guerra, cláusula de terremotos,

merma natural de la cosa asegurada (o sea las cosas que se evaporan o se desgastan por su propia naturaleza), insuficiente embalaje, demora, insolvencia del armador, daños por armas nucleares, huelga, etc. Para cubrir un riesgo excluido debe pactarse una cobertura especial en un formulario aparte.

Sin embargo, algunas denominaciones pueden ser engañosas; por ejemplo, se puede pactar cubrir el riesgo de “huelga”. El asegurado tiende a creer que le cubren los gastos financieros de la huelga, pero si lee la cláusula verá que no dice eso. Hace muchos años hubo una huelga en los puertos de Inglaterra, ello provocó que toda la carga que tenía ese destino, terminara en Róterdam; hubo gastos enormes y todos los asegurados que tenían una póliza con cláusula de huelga fueron a las compañías de seguros a que les pagaran. La respuesta fue negativa: la cláusula de huelga, lo único que cubre es daños causados por huelguistas, como disturbios o conmociones civiles, es una cláusula que cubre una asonada. No cubre los costos de reembarcar o esperar debido a una huelga.

Si se requiere una cobertura específica para un riesgo excluido (como la cláusula de guerra), debe hacerse de forma expresa con cláusulas especiales y con el pago de una prima adicional. Por lo tanto existe un seguro básico y se tiene la posibilidad por una prima adicional, de cubrir otros riesgos.

CAPITULO II

1) CONCEPTO

El artículo 337, Capítulo II “***De los Estados de Excepción***” de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, define los Estados de Excepción de la siguiente manera:

Artículo 337. El Presidente o Presidenta de la República, en Consejo de Ministros, podrá decretar los estados de excepción. Se califican

expresamente como tales las circunstancias de orden social, económico, político, natural o ecológico, que afecten gravemente la seguridad de la Nación, de las instituciones y de los ciudadanos y ciudadanas, a cuyo respecto resultan insuficientes las facultades de las cuales se disponen para hacer frente a tales hechos. En tal caso, podrán ser restringidas temporalmente las garantías consagradas en esta Constitución, salvo las referidas a los derechos a la vida, prohibición de incomunicación o tortura, el derecho al debido proceso, el derecho a la información y los demás derechos humanos intangibles.

2) CLASES

ESTADO DE CONMOCION INTERIOR O EXTERIOR

Los artículos 338 y 339, Capítulo II “De los Estados de Excepción” de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, señalan lo siguiente:

Artículo 338. Podrá decretarse el estado de alarma cuando se produzcan catástrofes, calamidades públicas u otros acontecimientos similares que pongan seriamente en peligro la seguridad de la Nación o de sus ciudadanos y ciudadanas. Dicho estado de excepción durará hasta treinta días, siendo prorrogable hasta por treinta días más.

Podrá decretarse el estado de emergencia económica cuando se susciten circunstancias económicas extraordinarias que afecten gravemente la vida económica de la Nación. Su duración será de hasta sesenta días, prorrogable por un plazo igual.

Podrá decretarse el estado de conmoción interior o exterior en caso de conflicto interno o externo, que ponga seriamente en peligro la seguridad de la Nación, de sus ciudadanos y ciudadanas, o de sus

instituciones. Se prolongará hasta por noventa días, siendo prorrogable hasta por noventa días más.

La aprobación de la prórroga de los estados de excepción corresponde a la Asamblea Nacional. Una ley orgánica regulará los estados de excepción y determinará las medidas que pueden adoptarse con base en los mismos.

Artículo 339. El Decreto que declare el estado de excepción, en el cual se regulará el ejercicio del derecho cuya garantía se restringe, será presentado, dentro de los ocho días siguientes de haberse dictado, a la Asamblea Nacional, o a la Comisión Delegada, para su consideración y aprobación, y a la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, para que se pronuncie sobre su constitucionalidad. El Decreto cumplirá con las exigencias, principios y garantías establecidos en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y en la Convención Americana sobre Derechos Humanos. El Presidente o Presidenta de la República podrá solicitar su prórroga por un plazo igual, y será revocado por el Ejecutivo Nacional o por la Asamblea Nacional o por su Comisión Delegada, antes del término señalado, al cesar las causas que lo motivaron.

La declaración del estado de excepción no interrumpe el funcionamiento de los órganos del Poder Público.

Los artículos 13 y 14 de LEY ORGÁNICA SOBRE ESTADOS DE EXCEPCIÓN, señalan lo siguiente:

Capítulo III

Del estado de conmoción interior

Artículo 13. Podrá decretarse el estado de conmoción interior en caso de conflicto interno, que ponga seriamente en peligro la seguridad de la Nación, de sus ciudadanos o ciudadanas y de sus instituciones, el

cual no podrá exceder de noventa días, siendo prorrogable hasta por noventa días más.

Constituyen causas, entre otras, para declarar el estado de conmoción interior, todas aquellas circunstancias excepcionales que impliquen grandes perturbaciones del orden público interno y que signifiquen un notorio o inminente peligro para la estabilidad institucional, la convivencia ciudadana, la seguridad pública, el mantenimiento del orden libre y democrático, o cuando el funcionamiento de los Poderes Públicos esté interrumpido.

Capítulo IV

Del estado de conmoción exterior

Artículo 14. Podrá decretarse el estado de conmoción exterior en caso de conflicto externo, que ponga seriamente en peligro la seguridad de la Nación, de sus ciudadanos y ciudadanas, o de sus instituciones. Se tomarán todas las medidas que se estimen convenientes, a fin de defender y asegurar los intereses, objetivos nacionales y la sobrevivencia de la República. El Estado de conmoción exterior no podrá exceder de noventa días, siendo prorrogable hasta por noventa días más.

Constituyen causas, entre otras, para declarar el estado de conmoción exterior todas aquellas situaciones que impliquen una amenaza a la Nación, la integridad del territorio o la soberanía.

TITULO IV

Jurisdicción Marítima Venezolana

Ámbito de Aplicación

El Derecho Marítimo se ha construido en torno a la noción del viaje marítimo, entendido como una empresa común, en la que los intereses en juego, expuestos a riesgos excepcionales, necesitan un tratamiento especial y diferenciado. En efecto, las normas de Derecho común no llegan a comprender que, dentro de la asociativa, la idea de la solidaridad debe primar sobre otras consideraciones. Si además todos los intereses (buque, cargamento, pasajeros y tripulación) están expuestos al riesgo de perderse, la regulación debe buscar un equilibrio que ofrezca soluciones desde esa consideración excepcional de los riesgos de la navegación. Pero los riesgos no solamente acechan a los intereses unidos por una relación contractual, sino que las relaciones con terceros también sufren las consecuencias de los accidentes del mar. Esa doble consideración, contractual y extracontractual.

Es por ello, que el encuadramiento del Derecho Marítimo es como lo señala los autores Gabaldón y Ruiz Soroa, y donde expresan lo siguiente: "... *un problema antiguo y su definición importa desde el punto de vista dogmática, académica, legislativa, jurisprudencial y judicialmente. Así la especificación dentro de una rama jurídica en el mundo del derecho implica una determinación de las reglas con la realidad y, simultáneamente, una comparación con otros ámbitos jurídicos...*" En tal sentido, Arroyo considera que: "... *El concepto de una disciplina jurídica debe responder a dos cuestiones fundamentales: el criterio que delimita la materia y la naturaleza de las normas. Ambos aspectos están indisolublemente unidos, de tal suerte que acotar el objeto del conocimiento, delimitando un sector de la realidad social, permite afirmar si se justifica un régimen jurídico especial...*"

Asimismo, Basaldúa considera que, aunque la función jurisdiccional es única e indivisible, la necesidad de resolver los reclamos litigiosos, lleva a los Estados modernos a crear diversos órganos con la misma función, aunque delimitándola por diversas causales. Así, la función jurisdiccional que es una se divide en competencias en razón de la persona, la materia, el territorio, el aspecto

funcional o aun el turno. En este contexto, determinados jueces van a juzgar, *rationae materiae*, las relaciones derivadas de la navegación por agua.

Desde una perspectiva científica, la naturaleza de las normas que informan la realidad acuática es diversa, pues como explica Álvarez : “ *Las relaciones jurídicas derivadas de la navegación y el comercio marítimo, pueden adscribirse a variadas y disímiles ramas del derecho y, de igual manera, las procedentes de la explotación de recursos y la protección ambiental de los espacios acuáticos.*

Belisario señala que la Jurisdicción Acuática es especial, en tanto está fuera de la Jurisdicción Ordinaria y por cuanto está limitada a resolver asuntos determinados (militar, acuática, hacienda, etc).

La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares crea la jurisdicción marítima venezolana tomando en consideración dos elementos fundamentales: por una parte, el espacio geográfico que abarcaría la jurisdicción en el espacio acuático nacional, y por otra el buque como elemento para determinar la jurisdicción del juez venezolano, independientemente del factor geográfico antes mencionado, ya que los Tribunales de la República tendrían jurisdicción sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren.

En el marco de la Ley Habilitante, fue elaborado el Decreto N° 6.126 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos- Véase N° 5.890 (Extraordinario) publicada en fecha 31 de julio de 2008. El referido instrumento estableció la creación de la jurisdicción especial acuática, comprendida por tres Tribunales Superiores Marítimos y cinco Tribunales de Primera Instancia Marítimos con competencia territorial en diferentes circunscripciones del país.

Luego por resolución de la Sala Plena del TSJ, publicada en Gaceta Oficial el pasado 13 de noviembre 2004 y cumpliendo con la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, se crearon dos tribunales marítimos con

competencia nacional: un Tribunal Superior Marítimo y un Tribunal de Primera Instancia Marítimo con competencia nacional y sede en Caracas.

Estos juzgados fueron los primeros que se especializaron en la resolución de las controversias que tuvieron lugar en el espacio acuático e insular del país.

Competencia Marítima

En el artículo 126 y 128 de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, establecen las competencias de los Tribunales Superiores Marítimos expresados en los siguientes casos:

Artículo 126. Los Tribunales Superiores Marítimos son competentes para conocer:

1. De las apelaciones que se interpongan contra las decisiones dictadas, en primera instancia, por los Tribunales Marítimos.
2. De los conflictos de competencias que surjan entre tribunales cuyas decisiones pueda conocer en apelación y entre éstos y otros tribunales distintos cuando el conflicto se refiera a materias atribuidas a los tribunales marítimos.
3. De los recursos de hecho intentados contra las decisiones relativas a la admisibilidad de la apelación en causas cuyo conocimiento le corresponda en segunda instancia.
4. De cualquier otro recurso o acción que le atribuya la ley que regula la materia.

De las decisiones que dicten los tribunales superiores marítimos podrá interponerse recurso de casación dentro del término de cinco (5) días hábiles ante el Tribunal Supremo de Justicia.

Tribunales de Primera Instancia

Competencia Tribunal de Primera Instancia

Artículo 128. Los tribunales marítimos son competentes para conocer:

1. Las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico marítimo, fluvial y lacustre, así como las relacionadas a la actividad portuaria y las que se sucedan mediante el uso del transporte multimodal con ocasión del comercio marítimo.
2. Las acciones dirigidas contra el buque, su Capitán, su armador, o su representante, cuando aquél haya sido objeto de medida cautelar o embargo preventivo.
3. Los casos que involucren a más de un buque y que alguno fuere de matrícula nacional, o cuando resulte aplicable la legislación nacional en virtud del contrato o de la ley, o cuando se trate de buques extranjeros que se encuentre en aguas jurisdiccionales de la República.
4. Los procedimientos de ejecución de hipotecas navales, y de las acciones para el reclamo de privilegios marítimos.
5. La ejecución de sentencias extranjeras, previo al exequátur correspondiente.
6. La ejecución de laudos arbitrales y resoluciones relacionadas con causas marítimas.
7. Juicios concursales de limitación de responsabilidad de propietarios o armadores de buques.
8. Las acciones derivadas con ocasión de la avería gruesa.
9. Las acciones derivadas con ocasión de los servicios de pilotaje, remolques, lanchaje, señalización acuática, labores hidrográficas, meteorológicas, oceanográficas, la cartografía náutica y el dragado y mantenimiento de las vías navegables.
10. Las acciones que se propongan con ocasión del manejo de contenedores, mercancías, materiales, provisiones, combustibles y

equipos suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento.

11. Las acciones que se propongan con ocasión de la construcción, mantenimiento, reparación, modificación y reciclaje de buques.

12. Las acciones que se propongan con ocasión de primas de seguro, incluidas las cotizaciones de seguro mutuo, pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo o, por cuenta, en relación con el buque.

13. Las acciones relativas a comisiones, corretajes u honorarios de agencias navieras pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, por su cuenta, en relación con el buque.

14. Controversias a la propiedad o a la posesión del buque, así como de su utilización o del producto de su explotación.

15. Las acciones derivadas del uso de los diversos medios y modos de transporte utilizados con ocasión del comercio marítimo.

16. Las hipotecas o gravámenes que pesen sobre el buque.

17. Las acciones derivadas del hecho ilícito con ocasión del transporte marítimo, fluvial y lacustre nacional e internacional de bienes y personas y, delitos ambientales perpetrados en los espacios acuáticos de conformidad con el ordenamiento jurídico, según el procedimiento establecido en el Código Orgánico Procesal Penal.

18. Cualquier otra acción, medida o controversia en materia regulada por la ley.

Procedimiento Marítimo

La nueva Ley de Procedimiento Marítimo refleja en sus artículos la tendencia moderna de los países con tradición en el conocimiento de juicios marítimos, que consagran los principios de la brevedad, de concentración, de inmediación,

de gratuidad y de publicidad, sometiendo así el procedimiento a las disposiciones referidas a los juicios orales.

Por otro lado, la Ley de Procedimiento Marítimo establece en el artículo 14, que las partes pueden acordar la ampliación, abreviación y concentración de los actos y términos procesales.

Es importante también mencionar las fases del proceso, de acuerdo con los artículos 864 y 340 del Código de Procedimiento Civil:

1.- Inicio del Procedimiento.

1.1.- Libelo de Demanda.

1.2.- Representación sin poder autenticado a los efectos de la presentación y admisión de la demanda.

2.- Citación del Demandado.

3.- Contestación de la Demanda.

4.- Cuestiones Previas.

4.1.- Falta de Jurisdicción.

4.2.- La ilegitimidad del actor.

4.3.- La ilegitimidad del apoderado.

4.4.- La ilegitimidad de la persona citada.

4.5.- La Falta de caución o fianza.

4.6.- Defecto de forma de la Demanda.

4.7.- La existencia de una cuestión prejudicial que deba resolverse en un proceso distinto.

4.8.- La cosa juzgada.

4.9.- Prohibición de la Ley de admitir la acción propuesta.

5.- Reconvención.

6.- Tercerías.

7.- Aspectos probatorios.

8.- La Audiencia Oral.

9.- Decisión.

10.- Apelación de la sentencia definitiva.

TITULO III

Antecedentes de la Investigación.

Se ha observado en la Justicia Ordinaria en Venezuela, se pudo observar que el proceso dentro de la justicia ordinaria, tales como: honorarios abogados, gastos de tribunales, más 51 otros costos indirectos; además del tiempo que puede durar el proceso, hace que sea definitivamente más costoso, lento e inseguro.

Es posición del autor sostener que antes de ingresar a estudiar a un hecho o fenómeno de la realidad, se debe observar y describir para que a partir de ello se puedan elaborar planteamiento de problemas, hipótesis o teorías que impliquen mayor precisión en relación a los riesgos marítimos y ha minimizar los costos y cumpliendo con los principios de economía, celeridad.

La intención de esta investigación es sentar una base para estudios posteriores de mayor especialización, que permita adoptar un régimen legal justo y a la vez resulte más económico, en la medida de lo posible, en los procedimientos realizados cuando estén relacionados a instituciones marítimas.

A Nivel Nacional (Venezuela)

Cabe indicar que a la fecha de presentación de este proyecto de investigación, existen leyes y códigos especializados que investigue, analicen y reglamenten todo lo relacionado a las instituciones del riesgo marítimo incluyendo los procedimientos judiciales aplicables a las mismas.

Antecedentes del problema:

En el caso in comento, no se ha encontrando estudios referidos a está temática en particular sino referido a la institución de Fletamento.

5) PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

A efectos de la presente investigación, la interrogante planteada que se será dilucidada en el transcurso de la investigación, es la siguiente:

¿Qué estrategias jurídicas y político-sociales serán adoptadas por el estado venezolano para permitir adoptar un régimen legal justo y a la vez resulte más económico en los procedimientos aplicables en las instituciones marítimas referidas a los riesgos ordinarios y extraordinarios?

6) METODOLOGÍA

6.1) Consideraciones Generales

Toda investigación puede orientarse hacia la exploración, descripción, explicación, experimentación o hacia una propuesta operativa factible. En ese sentido y debido a que no existe un catalogo definido de cómo debería adoptarse una investigación, ya que esto constituiría una castración a la creatividad investigativa, el autor hará uso de una combinación de métodos y técnicas acorde a sus necesidades y orientado a la consecución de los objetivos propuestos. Así, tomando en cuenta la naturaleza del estudio a realizarse, se hará uso del método cualitativo de investigación social como principio orientador en todo el desarrollo del proyecto.

6.2) Diseño de investigación.

El termino diseño de investigación hace referencia a la elaboración de un plan de actuación una vez que se ha establecido el problema de investigación. Así el diseño de investigación adoptado en la presente investigación estará dado de la siguiente forma:

- Tipo de Investigación.
- Nivel de Investigación.
- Selección de Muestra
- Estrategias de recolección de datos.

6.2.1) Tipo de investigación.

El tipo de investigación a ser utilizado por el autor a efectos de lograr los objetivos propuestos, será de tipo Documental. Al respecto Ramírez (1999) señala que:

“...cuando la fuente principal de información son documentos y cuando el interés del investigador es analizarlos como hechos en sí mismos (fuentes primarias) o como documentos que nos brindan información sobre otros hechos (fuentes secundarias), estamos en presencia de una investigación que podríamos tipificar como documental.” (Ramírez, 1999, p.74)

En ese sentido la investigación documental es aquella que se realiza a través de la consulta de documentos físicos o electrónicos como: libros, revistas, periódicos, memorias, anuarios, registros, códigos, constituciones, entre otros.

6.2.2) Nivel de Investigación.

Ramírez (1999) plantea que *“...no sólo debemos informar al lector sobre el tipo de investigación que estamos llevando a cabo, también es necesario explicitar cual es el alcance de la misma.”* En ese sentido el nivel de profundidad con el cual trabajará el autor será de tipo descriptivo y exploratorio.

Nivel Exploratorio

La *Investigación exploratoria*, se efectúa normalmente cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes (Hernández, 1991 p. 59)

Nivel Descriptivo.

Las investigaciones descriptivas son aquellas que *“miden o evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno o fenómenos a investigar. Desde el punto de vista científico, describir es medir. Esto es, en un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente.....”* (Hernández, 1991, p. 60)

6.2.3) Selección de la muestra.

La selección de la muestra estará ajustada al marco legal y político-social vigente aplicable al caso in comento.

6.2.4) Estrategias de recolección de datos.

Una vez formulado el problema de forma lo suficientemente específica para indicar que datos son requeridos, debe ser seleccionado los métodos por los que los datos van a ser obtenidos. Deben ser preparadas técnicas para la recogida de la información si, como es usual, no existen los adecuados. (Selltiz, 1970, p. 89)

Así la presente investigación hará uso de las siguientes técnicas de recolección de datos a efectos de la presente investigación:

a) Arqueo de fuentes documentales: Se realizará un arqueo general de toda la documentación, física o electrónica, existente referente a la trata de seres humanos a nivel nacional, regional y universal a fin de tener una visión en conjunto de todo lo referente a este flagelo universal haciendo uso del Internet a fin de ubicarlas. Así dicho arqueo se realizará en las siguientes fuentes:

Consulta de Sitios Web: Se consultará los sitios Web de los organismos, nacionales e internacionales que tengan antecedentes de trabajo o estudio sobre los Riesgos Marítimos.

Bibliotecas jurídicas especializadas: Se realizará visitas a las bibliotecas especializadas de derecho de las universidades de Caracas a fin de tomar conocimiento de los estudios que puedan haberse realizado respecto al tema de estudio.

Legislación Nacional e Internacional: Se estudiará las normas jurídicas referidas a la riesgos marítimos en Venezuela y que se encuentren contenidas en documentos de publicación periódica como Gaceta Oficial, Textos de compilación jurídica, boletines legales, u contenidos en portales

electrónicos de instituciones estatales como: Los Tribunales Marítimos, Instituto Nacional de espacios Acuáticos Insulares, entre otros.

Informes nacionales: Se estudiará en la medida de las posibilidades, los informes emitidos por el estado venezolano a las comisiones y órganos de control supranacional de los convenios firmados por Venezuela en materia de trata de personas o temas relacionados a la misma.

- b) Recolección de Documentos: Realizado todo el arqueo de las fuentes disponibles se pasará en a compilarla adecuadamente.
- c) Análisis y Descripción de Datos: Luego que se ha compilado toda la documentación se procederá a analizar y describir los elementos constitutivos más importantes de cada documento de manera que permita materializar los objetivos propuestos.

TITULO IV

CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES.

TITULO I

CAPITULO PRIMERO

1.- Podemos entender como riesgo marítimo el hecho futuro e incierto lo cual produce un daño sobre el buque, la carga o mercancía producto un acontecimiento que puede provenir de actos de Piratería, Tempestad, Naufragio, Encallamiento o Varadura, Explosión o Incendio, Daños por Humo, Abordaje, las Averías, Daños por Huelgas y los Estados de Excepción.

2.- Se recomienda incorporar el término de “Riesgo Marítimo” en la Ley de Comercio Marítimo.

3.- En relación a los conceptos referidos a Riesgos Ordinarios (son los que suceden normalmente en una expedición marítima y los Extraordinarios son aquellos que ocurren eventualmente en la travesía marítima), por ende, ratifico lo señalado en nuestra Legislación actual respecto a las definiciones pertinentes.

4.- Asimismo, se sugiere incorporar las definiciones de cuales son los Riesgos Ordinarios y Extraordinarios expresados en la mencionada tesis en la Ley de Comercio Marítimo ya que sólo hace referencia a los siguientes Riesgos Marítimos: Abordajes y las averías.

5.- Actualmente, la doctrina moderna viene empleando la denominación de accidentes de la navegación, para incluir las responsabilidades extracontractuales que ofrecen una disciplina especial frente el Derecho común de daños.

CAPITULO SEGUNDO

6.- Con relación al término de la **Piratería** ratificó la definición según el Derecho Internacional donde señala que es todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada. Ya que engloba todos los análisis que se han realizado en el transcurso del tiempo.

CAPITULO TERCERO

7.- En relación al **Saqueo** ratifico la definición realizada por el profesor Belisario ya que es cualquier especie de pillaje o de hurto violento cometido en el mar por ladrones de cualquier especie, a mano armada.

CAPITULO CUARTO

8.- Asimismo, entendemos por **Tempestad** como el Fenómeno meteorológico producido por variaciones de temperatura en la atmósfera, que se manifiesta con viento, grandes nubes, violentas precipitaciones acompañadas de rayos, truenos y relámpagos.

Las tempestades suelen ser muy problemáticas para el ser humano, ya sea que se encuentre en tierra firme o en alta mar. Esto es así ya que esta situación supone un enfrentamiento del ser humano con fuerzas de la naturaleza difíciles de controlar.

Por lo antes expuesto, podemos ver que debido a que son fuerzas de naturaleza difíciles de controlar no se puede exigir la responsabilidad.

CAPITULO QUINTO

9.- Igualmente, en relación a la definición de **Nafragio** donde se entiende como cualquier otro supuesto de encalladura, o pérdida grave, por accidentes de la navegación (por ejemplo, un buque encallado que no puede salir de sus propios medios y necesita asistencia bajo peligro de perderse definitivamente). No estoy de acuerdo porque en este caso el buque se pierde íntegramente a

consecuencia de su inmersión completa en el agua, tal como dice el marítimista Ignacio Arroyo.

CAPITULO SEXTO

10.- En relación al **Encallamiento o Varadura** podemos observar que se encuentra bien tipificada en la Legislación Internacional.

CAPITULO SÉPTIMO

11.- En relación al riesgo de **Explosión o incendio** podemos observar que se encuentra bien tipificada en la Legislación Nacional e Internacional.

CAPITULO OCTAVO

12.- En relación al riesgo de **Daños por Humo** podemos observar que se encuentra bien tipificada en la Legislación Internacional.

CAPITULO NOVENO

13.- En otro orden de ideas, el **Abordaje** ha sido una de las instituciones marítimas mejor regulada tanto a nivel nacional o internacional ya que su antecedente jurídico se encuentra en el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de abordaje de fecha 23 de septiembre de 1910. Asimismo, en materia nacional ha sido regulada en diversos instrumentos jurídicos, entre los cuales tenemos: Código Internacional Privado donde regula el tipo de abordaje, el pabellón de las naves y en las aguas en que ocurra y en nuestra Ley Especial en los artículos 320 al 323 donde define el término de abordaje, clases y otros supuestos. Como podemos ver, abarca los principales aspecto de esta institución marítima.

CAPITULO DÉCIMO

14.- Las Averías es una de las instituciones más antiguas del derecho de la Navegación, como resultado de las relaciones contractuales derivadas de la navegación. Además, en el derecho marítimo, no solamente abarca los daños sino también los gastos extraordinarios. También, se encuentra regulada en

nuestra Ley de Comercio marítimo, y esta abarca los principales aspectos de esta institución marítima.

CAPITULO ONCEAVO

15.- En todos los tiempos, incluyendo la época romana, resultó difícil explicar la fundamentación jurídica de la avería gruesa, que continúa hasta hoy como uno de los problemas clásicos del derecho de Navegación. La dificultad en su solución reside en tratar de encontrarla mimetizada en otras *figurae iuris* del derecho común, en lugar de responder a un criterio unitario que justifique todas y cada una de las instituciones del Derecho de Navegación.

Un punto importante en relación con la normativa aplicable es que todas las Reglas York Amberes pueden ser convenidas por las partes de un contrato de transporte, ya que las sucesivas modificaciones no significan la derogación. Es decir, que pueden utilizar las que ellos consideren más justas y equitativas.

Finalmente, esta ha sido otra de las instituciones marítimas mejor reguladas tanto en la legislación internacional y nacional.

TITULO II

16.- Los **Riesgos Extraordinarios** para ser cubiertos debe pactarse una cobertura especial en un formulario aparte. Si se requiere una cobertura específica para un riesgo excluido (como la cláusula de guerra), debe hacerse de forma expresa con cláusulas especiales y con el pago de una prima adicional. Por lo tanto, existe un seguro básico y se tiene la posibilidad por una prima adicional, de cubrir otros riesgos.

TITULO III

17.- La nueva Ley de Procedimiento Marítimo refleja en sus artículos la tendencia moderna de los países con tradición en el conocimiento de juicios marítimos, que consagran los principios de la brevedad, de concentración, de

inmediación, de gratuidad y de publicidad, sometiendo así el procedimiento a las disposiciones referidas a los juicios orales.

16.- Por otro lado, la Ley de Procedimiento Marítimo establece en el artículo 14, que las partes pueden acordar la ampliación, abreviación y concentración de los actos y términos procesales.

17.- Se recomienda asentar a través de la jurisprudencia los procedimientos referidos a las reclamaciones que intenten los armadores por pérdida del buque o la mercancía en los casos de accidentes marítimos que no estén establecidos en la Legislación Nacional. Ya que ellos solamente están amparados si lo pactaron en el contrato de transporte. Y de esa manera resolver los vacíos legales encontrados en la Legislación interna.

18.- Se hace necesario incorporar a la Legislación interna las disposiciones establecidas en los Convenios Internacionales que permitan proteger el buque y la carga en los casos en que ocurra un accidente marítimo.

8) BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

8.1) Fuentes Impresas

Libros y Folletos.

- CENTRO DE ESTUDIOS DE POST GRADO, **Manual para la Elaboración de Tesis Doctorales, Trabajos de Grado y Trabajos Especiales**, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2004, 82 págs.
- BELISARIO CAPELLA, Freddy : **Riesgos de la Navegación**, Caracas, Editorial Anauco Ediciones, C.A., Primera Edición, 2005.
- BALESTRINI ACUÑA, Mirian: **Como se elabora el proyecto de investigación** Caracas, Editorial BL Consultores Asociados, Sexta Edición, 2002. 248 págs.
- ALVAREZ LEDO, Tulio: **Derecho Marítimo**, Caracas, Editorial Editora Anexo 1, C.A., Tomo I, 2001.
- VILLARROEL RODRIGUEZ, Francisco Antonio: **Tratado General de Derecho Marítimo**, Caracas, Editorial Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, Tomo I, 2003.
- **III Congreso de Derecho Marítimo**, Caracas, Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, 2004.
- GONZALEZ URBANEJA, Manuel, **Código de Procedimiento Civil de Venezuela**, Caracas, Editorial Mobil- Libros, 1993, 386 págs.

Fuentes de Tipo legal

- GACETA OFICIAL N° 38.351, **Ley de Reforma Parcial del Decreto N° 1506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo** Publicada el 05 de enero de 2006.

- GACETA OFICIAL N° 5.890 (Extraordinario), **Decreto N° 6.126, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares**, Publicada el 31 de julio de 2008.
- GACETA OFICIAL N° 37.261, **Ley Orgánica sobre Estados de Excepción**, Publicada el 15 de agosto de 2001.

8.2) Fuentes Electrónicas

Documentos y Reportes Técnicos.

Sitios de Consulta e Información.

- Portal electrónico: <http://es.wikipedia.org/wiki/Saqueo>
- Portal electrónico: <http://es.wikipedia.org/wiki/Nafragio>
- Portal electrónico:
<http://www.estrucplan.com.ar/Producciones/entrega.asp?IdEntrega=102>
- Portal electrónico: <http://www.wikipedia.org/wiki/pirater%C3%ADa>
- Portal electrónico: <http://es.thefreedictionary.com/tempestad>
- Portal electrónico: <http://es.wikipedia.org/wiki/H>
- Portal electrónico: <http://www.robertexto.com/archivo7/averias.htm>
- Portal electrónico: <http://www.monografias.com/trabajos51/conflictos-colectivos-trabajo/conflictos-colectivos-trabajo2.shtml>