

INTRODUCCIÓN

COMPARACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN

Y COMERCIO MARITIMO CON EL CODIGO DE COMERCIO

LIBRO TERCERO DE COMERCIO MARITIMO

- **APLICACIÓN DE LA LEY Y FUENTES**
- **DE LOS BIENES Y ARTEFACTOS NAVALES**
- **DISPOSICIONES GENERALES**
- **REGISTROS PUBLICO DE BUQUE**

- **CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN Y DESGUACE DE BUQUES:**
- **LA PROPIEDAD DEL BUQUE**
- **LA COPROPIEDAD:**
- **HIPOTECA NAVAL**
- **DE LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS**
- **ARRESTO DE BUQUES:**
- **SECCION SEGUNDA**
- **NAVIERO O ARMADOR:**
- **EL CAPITAN:**
- **LOS AGENTES MATRITIMOS:**

- **SECCION TERCERA**
- **DE LOS CONTRATOS**
- **AVERIAS**
- **DE LA AVERIA PARTICULAR**
- **DE LA AVERIA GENERAL**
- **DEL ABORDAJE**
- **DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO**
- **DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO**
- **DEL INTERES ASEGURABLE**
- **DE LA POLIZA**
- **EL DEBER DE NO INCREMENTAR**
- **LA MAGNITUD DE RIESGO**
- **DE LA GARANTÍA**
- **DE LOS RISGOS CUBIERTOS POR EL SEGURO**
- **DEL SEGURO DE BUQUES**
- **BIBLIOGRAFIA**

INTRODUCCIÓN

El Código de Comercio peruano fue promulgado el 15 de Febrero de 1902 y entró en vigencia el 1° de Julio del mismo año. Excepto letra de cambio que lo tomó de la legislación italiana y cuenta corriente mercantil y martilleros y rematadores que lo hizo de la argentina, fue prácticamente copia del Código de Comercio Español de

18851. Desde sus inicios y durante sus más de cien años de vigor se ha producido un desgajamiento de las distintas materias e instituciones que la integran a través de numerosas disposiciones dictadas durante el

intervalo, tal el caso, desde antaño.

Durante el siglo han ocurrido muy pocas sugerencias llevadas realmente delante, concernientes a la reforma del Código de Comercio.

Lo expuesto en el párrafo anterior no quita para nada que desde la década de los años sesenta existiera un clamor –es verdad que inicialmente enmascarado y oculto, que poco a poco se fue extendiendo en el empresariado y en el gremio de profesionales, por modernizar la legislación mercantil y acabar con el vetusto Código de Comercio de 1902 copiado del español de 1885 el que a su vez tomó sus instituciones del napoleónico de 1807. Fue en la década de los años ochenta, con el Código Civil de 1984 que entre numerosas disposiciones comerciales se llevó los contratos mercantiles de Compra Venta, Permuta, Mutuo, Depósito y Fianza³, y después con el fenómeno tecnológico e informático, los que terminaron por recomendar, a gritos, acabar con el vetusto texto mercantil y redactar un Nuevo Código de Comercio peruano, de avanzada, promotor, que abriera los caminos del desarrollo económico, o alinearnos en el moderno proceso mundial decodificador, consistente en no redactar un Código para la materia comercial, sino dejar que sea la legislación especializada en las distintas materias la que regule sus disposiciones.

Total, hasta el mismo maestro español Joaquín Garrigues había dicho ya que en la época moderna, el Derecho Mercantil ya no es un derecho del comercio, sino un montón de las más heterogéneas materias. Y en la práctica, los últimos dos países que se han atrevido a redactar un Código de Comercio han sido Colombia, con el de 1973 y Bolivia con el de 1977. Los demás, tienen Códigos muy antiguos: Brasil, 1850; Chile 1865; México, 1889; Argentina, 1890; Honduras, 1950; y Venezuela 1955. Nosotros, en el Perú, de hecho, hemos entrado en esta ruta decodificadora al tener desde hace quince años, nuevas y especiales leyes sobre sociedades, títulos valores, mercado de valores, libre competencia y defensa del consumidor, sistema concursal, micro y pequeña empresa, bancos, seguros, transporte, etc.

Existe un proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo alcanzado al Congreso de la República, en 1998, (El mismo que es el punto en que nos vamos a concentrar.)

Vemos que existe inconveniente, por ahora, en llevar adelante la derogatoria expresa de aquel Libro Tercero del Código de Comercio de 1902, denominado COMERCIO MARÍTIMO pues no obstante que su normativa regula, entre otros aspectos, asuntos de piratas y corsarios, caso de los arts. 635°, 636°, 674° y 701° inc. 4°), tiene otras normas sobre construcción de buques y aparejos, venta de buque en viaje, responsabilidad de los navieros, algunos contratos especiales, seguro marítimo y averías simples y averías gruesas, entre otros, que deberían mantener su total vigencia. Esto no será óbice para que en su momento, el Congreso de la República, revise, estudie y apruebe el proyecto antes citado, tan importante para modernizar la regulación legislativa del transporte marítimo. No olvidemos que más del 90% del transporte mercantil de bienes muebles y mercaderías en general, en el mundo, es marítimo; no aéreo ni menos aun, terrestre. Es importante subrayar, entre tanto, que está vigente la Nueva Ley del Sistema Portuario N° 27943 y que recientemente se ha publicado su Reglamento, el que está contenido en el DS 014–2005–MTC del 15.06.2005 bajo el

título Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República, pero que en modo alguno sustituye o deroga, ni parcial ni totalmente, al Libro III, el que sugerimos mantener en vigor, no obstante la derogatoria del Código de Comercio, según aparece de la Cuarta Disposición Complementaria y Derogatoria, al final de esta

Ley.

COMPARACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN

Y COMERCIO MARITIMO CON EL CODIGO DE COMERCIO

LIBRO TERCERO DE COMERCIO MARITIMO

El libro tercero trata del comercio marítimo. Ya se informó, en el acápite anterior que la comisión especial presentó un proyecto de ley general de navegación marítima. La sola transcripción de sus artículos 635, 636, 674, 701, nos relevan de mayores comentarios:

Art. 635.— si estando de viaje llegara a noticia del capitán que habían aparecido corsarios o buques de guerra contra su pabellón, estará obligado a arribar al puerto neutral mas inmediato ()

Art.636.— Si se viera atacado por algún corsario y después de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido ().

Art.674.— Tampoco devengaran flete las mercaderías que se hubieran perdido por naufragio o varada, ni las que fueran presa de piratas o enemigos).

Art.701.— A petición del fletador podrá rescindirse el contrato de fletamento,: 4) Si salido el buque a la mar arribare al puerto de salida, por riesgo de piratas, enemigos o tiempo contrario y ().

No cabe duda que ahora cuando las naves que surcan los mares del mundo, cuentan con ayuda de tecnología de ultima generación, computadoras de alerta para enfrentar los riesgos marítimos, bodegas, carga, estiba, acoderamiento, zarpe, ingreso a bahía y otros, eso de mantener regulación sobre piratas y corsarios, nos da la imagen de un total desajuste entre la realidad y norma. En la práctica, el comercio marítimo se regula por tratados internacionales, disposiciones de las conferencias marítimas y regulaciones de la organización mundial del comercio marítimo. Se tiene presentado, desde hace siete años y con los documentos arriba citados, un proyecto de ley de navegación marítima, en poco más de 5 años tienen que haberse producido cambios de distinto orden. Habrá que revisarlo rápidamente para ponerlo en vigencia para el próximo año. Solo falta voluntad política.

APLICACIÓN DE LA LEY Y FUENTES

En la primera parte de la Ley General de Navegación y comercio Marítimo nos señala el ámbito a aplicación (art. 1) y de sus fuentes (art. 2). El Libro tercero del comercio marítimo no especifica es dos primeros artículos del anteproyecto pero en forma genérica el código de comercio tiene el mismo ámbito de Aplicación de la ley del anteproyecto, pero con la diferencia que el código de comercio en el libro tercero regula el comercio realizado por mar no comprendiendo las no lucrativas como el deporte y recreación, el anteproyecto es más específico porque considera que la navegación acuática que tenga fines de pesca, de industria, de investigación científica, incluso recreo y deporte, son regulados por las leyes y reglamentos especiales incluyendo la presente ley cuando es aplicable.

En lo que se refiere a las fuentes, tanto el anteproyecto y el libro tercero del comercio marítimo tienen las mismas fuentes de aplicación.

El Derecho comercial esta expresada en la ley, los usos y costumbres, o sea, las prácticas consuetudinarias como expresión de la conciencia social no mencionada por el legislador, son las fuentes indiscutibles del anteproyecto y el comercio marítimo.

SECCION PRIMERA

DE LOS BIENES Y ARTEFACTOS NAVALES

• DISPOSICIONES GENERALES

- **LOS BIENES:** El código de comercio no define al buque solo se refiere a ellos como buques mercantes y

la relaciona a su derecho, debiendo contar dicha adquisición en el Registro Mercantil.

Para MANUEL OSORIO; Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales, 25 Edición; Editorial Heliasta; 1993 Pág. 139 lo define al buque a todo navío o barco de cualquier especie de propiedad pública o privada, dedicado habitualmente a la navegación marítima.

El anteproyecto ha creído convenientemente conceptualizar los términos Buque y artefactos. El Art. 3 del Anteproyecto define a Buque como una construcción principal con propulsión propia destinada a la navegación por agua, mientras que el art. 5 referido al artefacto naval es toda construcción que no estando destinada para navegar, cumple en el agua funciones de complemento.

- **LA PROPIEDAD DEL BUQUE Y SU CONDICIÓN DE BIEN:** La propiedad del Buque se puede transmitir por cualquier medio de usurpación, construcción, venta, adjudicación o sucesión, también se regulan los contratos de utilización así como el seguro contra todo tipo de riesgo y daños puesto que como medio de transporte puede generarse por los daños y accidentes propios de la navegación marítima. Al buque se le atribuye la calidad de bien inmueble aunque es una ficción puesto que pueden moverse según el código civil y la ley de hipoteca naval, pero el código de comercio en el art. 598 considera para efectos del derecho sobre los que no se hiciera modificación o restricción por los preceptos de este código, seguirán los buques su condición de bienes muebles.
- **REGISTROS PUBLICO DE BUQUE**

El registro Mercantil formara parte de Registro público, el cual tiene 115 años de gestión, teniendo dos finalidades: Una inmediata (dar solidez a las relaciones generadas por los actos de comercio que generen responsabilidad) y otro mediata (protegiendo al comerciante y al tercero).

Existen 2 tipos de libros uno para los comerciantes individuales o particulares los cuales están obligados a inscribirse y otro las sociedades, y los buques, para lo cual es obligatorio para poder inscribir los documentos que genere dicho acto.

- **IMPORTANCIA:** El anteproyecto es novedoso y de gran importancia porque en forma organizada, sistematizada y ordenada regula la inscripción de buques que e el registro publico (Art. 8 del anteproyecto), El código de comercio hace referencia de la inscripción de buques en el 22 del código de comercio del libro primero de los comerciantes, nuestro comentario que debería estar incluido en le tercer Libro del código de comercio; el Art. 12 del anteproyecto señala que una vez inscrito el buque en el registro publico, se le asigna su inscripción, se le otorga un certificado de matricula, se le autoriza a enarbolar la bandera nacional y a navegar libremente dentro y fuera de las aguas de dominio marítimo.

Por lo escrito líneas arriba es de vital importancia adecuar los artículos 8 al 19 del anteproyecto para poder subsanar las deficiencias de contenido, forma y fondo del código de comercio del Libro Tercero.

- **CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN Y DESGUACE DE BUQUES:**

Es la autoridad marítima autorizada la que se encarga de dar el permiso para la construcción, reparación y desguace de buque, tanto las personas naturales y Jurídicas se dedican a dichos trabajos (art. 20 del anteproyecto). El código de comercio no hace referencia, sobre la reparación y desguace, solamente menciona en su (art. 587 del C. del C.) Que los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir, lo relativo a su construcción y aparejos, los sistemas que mas convengan a sus intereses.

Los Buques que se construyen en el extranjero, los que se modifican o reparen fuera del país, responden a las exigencias técnicas establecidas responden a las leyes y reglamentos nacionales para ser inscritos en registro Publico de Buques y tengan acceso al certificado de matricula (Art. 22 del anteproyecto).

En cuanto a la responsabilidad del constructor el es responsable por los defectos o vicios que se descubran dentro de los dos años de la entrega de buque, siempre que se le avise por escrito dentro de los dos meses siguiente, al desabrimento. (Art.27).

Todos estos artículos y los demás del Titulo III de la sección primera del anteproyecto son importantes y tienen que suplir al viejo Código de comercio porque no especifica fondo y forma de cómo se debe regular y establecer la construcción, reparación y desguace de buque.

- **LA PROPIEDAD DEL BUQUE**

- **ADQUISICIÓN DE LA PROPIEDAD:** Para adquirir una propiedad de Buques se realiza a través de los medios reconocidos por el Derecho común (Art. 58 del C. del C. que es concordante con el anteproyecto en el Art. 53); por lo cual no existe mucha diferencia entre ambas leyes solo un cambio sustancial que es la adquisición de un buque a través del derecho común estipulado en el anteproyecto y el código de comercio se toma referencia a través de documentos escrito.
- **ADQUISICIÓN POR PRESCRIPCIÓN:** En lo que señala sobre la adquisición por prescripción el anteproyecto y el código de comercio en el fondo coinciden en algunos términos pro su diferencia se sustenta en el tiempo para adquirir una propiedad; el anteproyecto en su (art.34), el Código de comercio (art. 586) concuerdan cuando se adquiere una propiedad de un buque con la posesión continua de 3 años con justo titulo y buena fe, muy diferente cuando se adquiere una propiedad de buque sin titulo ya que el anteproyecto (art. 34) señala que se requiere de 5 años en posesión continua, en cambio el código de comercio (art. 586) estipula que faltando algunos de estos requisitos se necesita la posesión continua de 10 años.

En lo que se refiere al Titulo V, Capitulo I de la adquisición de la propiedad de los Buques tienen artículos que deberían subsanar los vicios que tiene el código de comercio, como es el art. 37 del anteproyecto sobre venta de buque donde menciona que la venta del buque comprende a sus partes integrantes y sus pertenecientes, también señala que el vendedor estará obligado por el pago de indemnización al comprador si este no hubiera avisado de la situación de explotación en que se encuentra el buque; el Art. 33 del anteproyecto sobre obligaciones de saneamiento en la cual expresa que el vendedor además de las obligaciones de saneamiento, estará obligado también al saneamiento de los privilegios marítimos.

- **LA COPROPIEDAD:**

- **CONCEPTO:** Manuel Osorio lo define como el derecho real de propiedad que pertenece a varias personas, por una parte indivisa sobre una cosa mueble o inmueble. En lo relacionado a copropiedad de Buque el código de comercio (Art. 602) señala en su primer párrafo lo siguiente Si dos o más personas fueron participes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituida una campaña por los copropietarios.
- **ADOPCION DE ACUERDOS DE LOS COPROPIETARIOS:** La que se refiere a la adopción de acuerdos el anteproyecto (Art. 39) y el Código de Comercio (Art. 602) son similares ya que ambas normas consideran que la Mayoría de los votos de los socios obligan a la minoría, los votos de los socios obligan a la minoría, os votos de los socios es equiparable de acuerdo al valor de sus cuotas y en caso de empate cuando son 2 participantes, el socio que tiene mayor valor de su cuota decidirá la divergencia si son iguales las participaciones y la cuota decidirá la suerte, en este caso el anteproyecto considera que debe ser en presencia del Notario Publico.

Los términos empleados en el Código de Comercio son los participes que quiere decir Personas que intervienen en la copropiedad pero de acuerdo al valor de su Cuota. El Anteproyecto utiliza el termino Cuota que quiere decir Fracción indivisa que corresponde a cada participe en un condominio.

Los párrafos últimos de estos 2 artículos cundo se refiere a deudas Particulares de copropiedad o de participación en el buque, el procedimiento de contraer en proporción a la cuota o porción que tuviera el deudor sin poner en obstáculo a la navegación.

- **LA OBLIGACION DE LOS COPROPIETARIOS:** El código de comercio (Art. 604) y el anteproyecto (Art. 40) tienen relación y concuerdan plenamente con la esencia del espíritu de ambos Artículos, al señalar que los copropietarios quedarán obligados a concurrir, en proporción a su parte o a su respectiva propiedad. El anteproyecto complementa señalando en su último párrafo, que los copropietarios son responsables, en proporción a su parte, de las obligaciones que se contraigan con motivo de la explotación comercial del buque.
- **ADOPCION DE ACUERDOS PARA CONSTITUIR HIPOTECA NAVAL:** En este caso se puede mencionar que semejanza tanto en el anteproyecto como en el código comercio, solo se puede notar en que uno lo menciona que la venta de los otros buques deberán ser verificados en una subasta pública, a no ser por unanimidad convendrían en otra cosa los copropietarios.

En el código de comercio se dice que todos los derechos de tanteo y retracto son siempre asegurados.

- **HIPOTECA NAVAL:** Lo que se refiere este título el código de comercio no regula la hipoteca naval por lo que existe varios que en este caso el anteproyecto trata de especificar; ya que el buque es una ficción para que se pueda considerar, bien inmueble y pueda ser objeto de hipoteca naval; la hipoteca naval otorga al acreedor los derechos de persecución, preferencia y venta del buque hipotecario art. 45 del anteproyecto.

A través de la historia ha sido una fuerte garantía que, pese a guerras, naufragos y otras contingencias desfavorables, ofrecen los buques, llevaron a convertirlos en objeto de hipoteca; pero, al tropezarse, con el obstáculo clásico de que ella solo recaía sobre inmuebles; se recurría a la ficción bienes inmuebles tan solo a los efectos hipotecarios.

Por lo mencionado anteriormente necesitamos la regulación e incorporación sobre hipoteca naval en el código de comercio; entre otros artículos mencionamos los siguientes:

- **CONTENIDO FORMAL:** Como contrato solemne, solo cabe constituirlo en lo formal legal, por escritura pública y debe inscribirse en el registro público de Buque (Art. 46); El art. 48 del anteproyecto, lo que debe constar este contrato son:
 - El nombre y domicilio del acreedor del deudor, ya sean personas naturales y jurídicas.
 - Nombre del buque y su descripción detallada.
 - El monto garantizado que se hace extensiva sea determinada o determinable.
 - Los intereses que se hubieran convenido.
 - La Naturaleza del Crédito que garantiza la hipoteca.
 - **EXTENSION:** La hipoteca naval se extiende, salvo pacto contrario a las partes integrantes y a las pertenecientes del buque como son:

(al aparejo, respectos, pertrechos y maquinas); a los fletes pendientes del viaje que se está haciendo el buque o del anterior al crédito hipotecario; a las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes; y a los de seguro, en caso de siniestro. (Art. 49).

- **NOTA**

ADMISIÓN: La circunstancia de una perfecta identificación de los buques y la observancia de ser habitación temporal de los pasajeros y mas o menos permanente domicilio para sus tripulantes, condujo a formular el aforismo NAVIS PRAEDIO URBANO AEQUIPARATUR (Lee Nave se equipara a un predio urbano).

La Hipoteca naval se puede constituir a favor de determinada persona, en cuyo supuesto queda sujeta a las normas generales de la cesión del crédito hipotecario; a la orden, en que cabe transmitirá por endoso, que habrá de inscribirse en el Registro Público de Buques.

- **DE LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS**

El Código de comercio no hace mención sobre los privilegios Marítimos, por lo cual, el comercio marítimo necesita ser complementado, los tratadistas peruanos conocedores de este vacío existente consideran que es conveniente regular los privilegios Marítimos, y es así que este anteproyecto suple estos vacíos que tiene el Código de Comercio.

Los Privilegios se pueden definir Como el conjunto de prelación crediticias que rigen en las obligaciones procedentes del Derecho Marítimo. Tales privilegios, en cuanto a los bienes sobre que recién, son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial sobre bienes muebles.

- Los Privilegios Marítimos tienen como finalidad:
 - Graban al buque sin necesidad de publicidad registral.
 - Lo persiguen aunque este cambie de propietario excepto en el caso de ejecución forzada del buque.
- Créditos Garantizados:

Los sueldos y otras cantidades adecuados al capitán y demás miembros de la votación del buque.

- Las Indemnizaciones por muerte o lesiones corporales.
- La recompensa pagadera por el salvamento del buque.
- Los Derechos de puertos, canales y otras vías navegables.
- Las Indemnización por daño derivada de responsabilidad extracontractual.
- Las Indemnizaciones por pérdidas o daños ocasionales al cargamento.

• **ARRESTO DE BUQUES:**

Otra novedad que deriva ser incluido en el Código de Comercio es el Arresto de Buque. El anteproyecto lo define en su Art. 77 El arresto de buque es una medida cautelar específica que consiste en la inmovilización o restricción del zarpe de un buque, dispuesta por resolución del Juez en garantía de un crédito marítimo.

Un buque no podrá ser arrestado si no en virtud de un crédito marítimo y estos buques solo son objeto de medidas cautelares previstas en el Código Procesal Civil (Art.79) su competencia para dictar medidas cautelares es el Juez Especializado en lo civil. También lo será el que dicta la medida: 1.- El Juez competente para conocer la pretensión principal; y 2.- El Juez de puerto o lugar que se encuentre el buque o donde se espera que el buque arribe.

SECCION SEGUNDA

• **NAVIERO O ARMADOR:**

El Código de Comercio no define al Naviero Armador simplemente señala que tiene carácter de Mandatario que se lo autoriza el poder de gestionar judicial y extrajudicialmente para lo que fue contratado.

Para MANUEL OSSORIO; Diccionario de Ciencia Jurídica, Políticas y Sociales; 25 Edición; Editorial Heliasta; 1993 Pág. 641, define: Persona encargada del avituallar un buque mercante, ya sea su propietario, ya gestor o gerente de la empresa propietaria. Es una expresión equivalente a armador. En la actualidad por el elevado costo del buque, estos son casi siempre propiedad de grandes empresas naveras, que lo explotan como armadores.

El Anteproyecto ha creído conveniente definir al Naviero y de esta manera saber quien es en el Art. 110 lo define Naviero o Armador es la persona Natural o jurídica que en virtud de cualquier título posee el buque, y que ejerce la gestión náutica en nombre propio.

- **Responsabilidad del Naviero:** El Art. 599 del Código de Comercio y el Art. 111 del anteproyecto tienen concordancia en la cual señalan que el naviero es responsable por sus propios actos y obligaciones contraídas por el capitán que se refiere al buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.

En el código (Art. 600) se encuentra señalado la responsabilidad de Naviero a favor de tercero que es concordante con el Anteproyecto en el Art. 111 en la cual nos dice que son civilmente responsable la indemnización a favor de terceros por los hechos u omisiones del capitán, oficiales y tripulaciones; el código de comercio complementa diciendo que se podrá examinar de ella, haciendo abandonar del buque con todas sus pertenencias, y de los fletes que devengado en el viaje.

- **Exoneración de Responsabilidad:**

Este Artículo tiene Resolución con el Código de Comercio en el (Art. 601) en la cual habla de la exoneración del Naviero que son: por las obligaciones que hubiera contraído el capitán el anteproyecto acota además la responsabilidad de los oficiales o tripulantes ajenos al buque de expedición.

- **EL CAPITAN:**

El Código de Comercio tiene que ser objeto de reforma en lo que se refiere este título, contribuirá a precisar las funciones que desempeñan con claridad y asegurar así el cumplimiento de los contratos celebrados.

En este título el anteproyecto como el C. de Comercio concuerda ya que anteriormente se prohibía a los extranjeros el ejercicio de estos cargos se pone énfasis en señalar, que los presupuestos para estos cargos el título o habilitación como tal, conferido por la autoridad marítima. Su cargo es de extrema confianza (Art. 141 del anteproyecto); El Capitán tiene que tener la capacidad y condiciones necesarias para acreditar el poder de mandar y dirigir el buque de acuerdo a las ordenanzas y reglamentos de marina y navegación. (art. 143).

En el Código de Comercio se presta a dudas acerca de la conducta que debe seguir el capitán o patrón en ausencia del naviero o de los propietarios; en lo que se refiere con el Nombramiento de la Tripulación y adquisición de fondos para reparar el buque inutilizando durante el viaje.

Aunque no es una novedad ya que en el código de comercio dentro de las obligaciones del capitán es el llevar a bordo un ejemplar de este código, el anteproyecto se amplía al decir que se debe llevar a bordo el libro de bitácora y demás libros y documentos exigidos por las leyes, asimismo resulta importante señalar que deberá llevar consigo todos los documentos que acreditan su nacionalidad, la propiedad del buque y el cargamento.

El Capitán es el jefe encargado de la dirección y el gobierno del buque el cual se desempeña su función pública (art. 140 del anteproyecto); cumplir ciertos requisitos señalados en el art. 141 del anteproyecto que tiene cierta relación con el art. 622 del código de comercio; este a su vez tiene obligaciones y atribuciones contemplados en los art. 114 del Anteproyecto y el Art. 625 del código de comercio los cuales son inherentes a su cargo y a sus funciones cumpliendo con las funciones que reciba, entre las que encontramos que debe velar por la seguridad de la tripulación, pasajeros y cargamentos, es decir el normal desarrollo y culminación de la navegación y comercio marítimo.

También se le encarga a dirección técnica de la nave mandando en ella y en la tripulación inclusive los pasajeros están bajo su cuidado por lo que deberán respetar sus ordenes. El Capitán debe acatarse al Código de Comercio porque el anteproyecto todavía no ha sido aprobado, por lo cual, el código señala que es responsable por los daños derivados del mal uso de sus facultades o incumplimientos de sus obligaciones.

- **LOS AGENTES MATRITIMOS:** Otras de las novedades del anteproyecto son los Agentes Marítimos; GUILLERMO CABANELLAS. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual; Editorial Heliasta; Tomo I;

26° Edición Revisada, Actualizada y ampliada; Pág. 206 o define como Todo auxiliar o colaborador del comerciante marítimo. Los agentes del mismo se clasifican en burocráticos (el personal de la oficina central o de las sucursales, los encargados de su correspondencia de la documentación y de la contabilidad en General), representativos (Los consignatarios, el capitán, los delegados) y técnicos (el capitán también por su múltiple significado y los demás dotación de los buques).

El Art. 155 señala que es obligatorio la intervención de Agente Marítimo, ya se buque nacional o extranjero; La Responsabilidad del agente Marítimo le corresponde por sus propios actos o omisiones. (Art.156); para desempeñar como agente Marítimo es necesario cumplir los requisitos que establecen las normas reglamentarias (Art.160).

SECCION TERCERA

DE LOS CONTRATOS

- Ya sea como se establece en el actual Código de comercio:

DE LOS CONTRATOS ESPECIALES DE COEMRCIO MARITIMO

- O como lo establece el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo, con el cual se pretende derogar el libro tercero del código de comercio:

DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DE BUQUES

- En la sección tercera del Código de Comercio, se trata sobre las clases de contratos, entre los que están:
 - En el titulo I: El Contrato de Fletamento
 - En el Capitulo 5, aunque no especificado claramente; El Contrato de Pasaje.
 - Por otro lado, en el titulo II, se encuentra el Contrato a la Gruesa o Riesgo Marítimo.
 - Finalmente, en el titulo III se establece el contrato de seguros.
- En cuanto al anteproyecto, en su sección tercera establece dos clases de contratos que están también establecidos en le Código de Comercio y son:
 - En el titulo II: El Contrato de Fletamento
 - En el Titulo V: El contrato de Pasaje

Por otro lado en su sección cuarta establece en Contrato de Seguros, nombrado también en el código de comercio.

Vemos que este anteproyecto, ya no suscribe en contrato a la Garuesa, como aun lo hace el Código de comercio, sin embargo establece un nuevo tipo de contrato que es el

Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías.

- Para tratar de esclarecer mejor este punto, vamos a dar una definición sobre lo que es un contrato.

CONTRATO: Llevando la síntesis al extremo de tan solo dos palabras, podría caracterizarse el contrato como ACUERDO JURIDICO.

- En un primer desenvolvimiento cabria agregar: ACUERDO, entre partes

dos más personas. JURIDICO, con efectos jurídicos. Esto implica ya dos requisitos imperiosos en lo contractual.

- La exigibilidad de un proceder
- Una responsabilidad ante el ajeno incumplimiento.

Después de estos preliminares, cabe dejar fuera de la esfera contractual cualesquiera requerimientos sin exigencias, que configuran invitaciones sociales, coincidencia de pareceres, convencionalismos usuales o simples planes o proyectos, y que cuando es potestativo cumplir y queda impune el incumplir, no hay contrato.

- Por otro lado encontramos otras definiciones tales como: Las Doctrinarias y Legislativas.
- En cuanto a las definiciones doctrinarias están las siguientes:
- El contrato es una convención generadora de derechos.

El contrato es por consiguiente, una especie particular de convención. La compraventa es un contrato, por que crea un derecho para el comprador y el vendedor. La remisión de una deuda, acto por el cual un acreedor dispensa el cumplimiento a su deudor, es una convención.

- Así mismo, se define el contrato como el concierto de dos o más voluntades sobre una declaración de voluntad común, destinada a reglar sus relaciones jurídicas.
- En otra definición encontramos que es el pacto o convenio entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada, y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas.
- En cuanto a las definiciones legislativas se establece:
 - En el Art. 1101 del Código Civil Francés, que El contrato es una convención por la cual una o más personas se obligan, hacia otra o varias más, a hacer o a no hacer alguna cosa
 - A su vez el Código Civil Español expresa que El contrato existe desde que una o varias personas consientan en obligarse respecto de otra, u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio.
 - Por su parte, el texto similar Argentino dice que hay contrato cuando varias personas se oponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común, destinada a regular sus derechos.
 - Así mismo en el Código civil peruano, se estipula que El contrato es un acuerdo de dos o mas personas para crear, regular, modificar o extinguir un relación jurídica patrimonial.
- Como resumen de lo que antecede y de mucho más que cabria agregar, puede quedar como concepto aceptable de contrato un acuerdo de voluntades, entre dos o más contratantes, manifestado en forma legal y que tenga por objeto la creación, modificación o extinción de una relación jurídica.
- Ahora bien, habiendo quedado claro lo que es un contrato y antes de pasar a dar la respectiva comparación a lo que se refiere las clases de contratos que se establecen tanto en el Código de Comercio como en el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo, cabe darles una definición a cada uno de estos contratos respectivamente:
 - En principio el **Contrato de Fletamento**, que lo establece tanto el Código de Comercio como el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo.
 - Se dice que es la acción de fletar.

Y, ¿Qué es Fletar?

Fletar.– es arrendar toda la nave o parte del buque para el transporte de personas o de mercaderías.

- Por otro lado se dice que es el contrato por excelencia del Derecho Marítimo. El transporte de mercaderías, el arrendamiento de totalidad de la nave o parte de ella con destino a pasajeros o carga.
- En otra definición encontramos que el fletamento es el contrato de alquiler de una embarcación.
- En conclusión se puede decir que el fletamento es el contrato de arrendamiento de un buque, para el transporte de mercancías o personas, en el que se estipula el flete (entiéndase flete como el precio correspondiente al arrendamiento o alquiler de un nave); y en donde intervienen el Fletante el que da, y el Fletador el que toma el buque en arrendamiento.
- Seguidamente pasamos a definir el **Contrato de Pasaje**, que al igual que el de fletamento, también lo establece en Código de Comercio y el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo.
- Este contrato se refiere a todo transporte de personas, y es el convenio entre el viajero o pasajero y el particular o empresa que efectúa el transporte, contra el abono de la cantidad establecida, que suele denominarse tarifa ajustada a la distancia a al servicio, entre el punto de partida o el de llegada.
- Así mismo se le define como aquel en virtud de cual una persona (el naviero o su representante) se obliga mediante cierto precio a transportar a otra (el pasajero) de un lugar a otro, con la posibilidad opcional de retorno al mismo punto de partida.
- **El Contrato de Seguro**, que al igual que el Código de comercio también lo establece el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo, y esta definido de la siguiente manera:
 - El seguro marítimo es un contrato que asegura con una indemnización por cualquier pérdida sufrida causado por la acción de aquellos riesgos que surjan en el mar, así el asegurador se comprometa a protegerle de acuerdo a lo señalado en la póliza, estos riesgos de la navegación marítima pueden ser innumerables, puesto que el valor de los buques y el cargamento, hay favorecido el desarrollo del seguro marítimo.
- Ahora pasamos a definir el contrato de Gruesa o Préstamo a Riesgo Marítimo, que si bien es cierto el anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo omite incluirlo, aun así se encuentra regulado en el actual Código de Comercio, es por esto que es conveniente darle una definición y es la que sigue:
 - Este tipo de contrato, tiene por objeto, prestar cierta cantidad de dinero sobre determinados efectos expuestos a peligro de la navegación, bajo la condición de que si estos llegasen sanos y salvos al puerto de destino o feliz arribo, el deudor reembolsara el capital prestado y el premio que se acordó, como el precio de los riesgos. Si al contrario estos sufrieran algún accidente marítimo o se desmejoraran en el viaje, el acreedor solo podrá reclamar la parte del préstamo que logro cubrir el valor de dichos efectos.
- Finalmente queda por definir el **Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías**, este contrato no se encuentra establecido en el código de comercio, por lo tanto es una de las novedades que trae consigo el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo, el mismo que lo define como el contrato en virtud del cual es Porteador, se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por el mar de un lugar a otro.
- Habiendo terminado de esclarecer y definir los puntos precedentes, pasamos a la respectiva comparación de las distintas clases de contratos establecidos, tanto en el Código de Comercio, como en el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo.

- En cuanto al contrato de Fletamento, el Código de Comercio en su sección tercera empieza mencionando las formalidades de dicho contrato, el mismo que deberá ser por duplicado, cuya póliza ha de ser suscrita por ambas partes (Art. 665), este Art. Especifica lo que la póliza del contrato deberá contener y es :

- La clase, nombre y porte del buque
- Su pabellón y puerto de matrícula
- El nombre, apellido y domicilio del capitán
- El nombre, apellido y domicilio del naviero, si este contratare el fletamento
- El nombre, apellido y domicilio del fletador; y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya hace el contrato.
- El puerto de carga y descarga.
- La cabida, número de toneladas o cantidades de peso o medida que se obligan respectivamente a cargar y a conducir, si es total el fletamento.
- El Flete que se haya de pagar expresando si ha de ser una cantidad alzada por el viaje o un tanto al mes, o por las cavidades que se hubieren de ocupar, o por el peso o la medida de efectos en que consista el cargamento o cualquiera otro modo que se hubiere convenido.
- El tanto de capa que se haya de pagar al capitán.
- Los días convenidos para la carga.

Las estadías y sobrestadías que habrán de contarse, y lo que por cada ni de ellas, se hubiere de pagar.

- Pasando al Anteproyecto de Navegación y comercio Marítimo, pues encontramos que al igual que en el Código de Comercio, también desarrolla el contrato de fletamento, en si sección tercera.
- Pero hay mucha diferencia entre uno y otro.
- Por una parte por que, al desarrollar este anteproyecto se han proyectado desarrollándolo de una manera muy amplia en cuanto al contrato de fletamento.
- Aquí se habla de las modalidades o contratos de fletamento (Art. 171), algo que el Código de Comercio no menciona.
- Estas modalidades que establece el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo, están debidamente definidas :

• **Fletamento a Casco Desnudo (Art. 173)**

Se suscribe, que por el fletamento a casco desnudo el fletante se obliga a ceder temporalmente al fletador la posesión, uso y control plenos del buque, incluido el derecho a designar el capitán y la tripulación por el periodo del fletamento.

• **Fletamento Por Tempo (Art. 186)**

Se establece, que por el fletamento por tiempo el armador, conservando la tenencia del buque y mediante el pago de un flete, se obliga a ponerlo a disposición del fletador para realizar los viajes que éste disponga, dentro del plazo y de acuerdo con las estipulaciones.

• **Fletamento por Viaje (Art. 199)**

Se estipula, que por el fletamento por viaje el fletante se obliga a trasportar un cargamento determinado, de uno o más lugares de embarque a uno o más lugares de descarga, a cambio de un flete.

- ◆ En cada una de estas modalidades de contrato de fletamento, se establecen lo que deberá

contener en la póliza, y las obligaciones tanto del fletante como las del, fletador así como también la obligación del pago del flete.

- ◆ En canto al primer contrato de Fletamento (a casco desnudo), el contenido de la Póliza según lo establece el Anteproyecto, cambia casi por completo, desplazando a la del contrato de fletamento del Condigo de Comercio.

Y si nos referimos a póliza del segundo contrato de Fletamento (por tiempo), también desplaza lo contenido en la póliza del contrato de fletamento del código de comercio, por que en realidad entre la póliza del primer contrato y segundo no hay mucha variación más que por el inciso 4 del art. 188, que establece el tipo de carga que el buque esta en aptitud de transportar, este es el único punto en el que varían los dos contratos.

Ahora si nos vamos al tercer contrato de Fletamento (por viaje), encontramos una semejanza entre el Inc. 10 del Art. 201 que establece el contenido de la póliza de dicho contrato de fletamento, y el inc. 8 del Art. 665 del código de comercio que establece lo que contiene la póliza del contrato de Fletamento en el código de comercio.

La semejanza se basa específicamente en que ambos incisos, el 10 del Anteproyecto y el 8 del código de comercio, estipulan el flete y sus modalidades de pago.

Pasando ya a los derechos y obligaciones tanto del fletante como del fletador, el Anteproyecto desarrolla distintos tipos de obligaciones más que de Derechos y esto de acuerdo a cada contrato o modalidad de fletamento.

Por otro lado si revisamos los Derechos y obligaciones que el código de comercio ha establecido tanto para el fletante como para el fletador, pues nos vamos a encontrar que dichas obligaciones y Derechos ya quedaron atrás, por lo mismo que el anteproyecto de navegación y comercio Marítimo, se ha proyectado dándole mayor seguridad jurídica tanto al fletante como al fletador al momento de contratar.

En cuanto al Contrato de Transporte Marítimo de mercancías, este es una de las novedades del Anteproyecto de navegación y comercio marítimo, ya que el actual código de comercio no lo regula.

Entre otras cosas este contrato regula el transporte de mercancías por mar de un lugar a otro que el porteador se compromete a realizar contra el pago de un flete, este contrato también abarca el transporte de Mercancías en los ríos y lagos.

En el Capitulo I del Titulo III de la Sección Tercera del Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo, encontramos todo lo referente al contrato de transporte marítimo, y este empieza dándole algunas definiciones para el mejor entendimiento e interpretación de la norma, así encontramos que define este contrato, el mismo que hemos definido precedentemente.

Por otro lado define lo que es un porteador, que dice que es el propietario y el armador del buque o buques transportadores (art. 221 Inc. 4).

Encontramos también la definición de cargador, que se entiende a toda persona que por si o por medio de otra que actúe en su nombre o representación, entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo. (Art. 221 Inc. C).

Asimismo se define al Consignatario como la persona que tiene el derecho de recibir las mercancías del porteador (art. 221 inc. 7).

Por ultimo especifica que el termino mercancías incluye los animales vivos, cuando las mercancías se agrupen en un contenedor una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término

mercancías comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.

Por otro lado, este tipo de contrato trata del conocimiento de embarque y otros documentos de transporte.

En donde define que por conocimiento de embarque se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o a cargado las mercancías a bordo en virtud del cual este se compromete a entregarlas en el puerto de destino contra la prestación del documento, constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a nombre de una persona determinada, a la orden del porteador.

El conocimiento constituye el Título representativo del derecho a la posesión de las mercancías, todo esto regulado en el Art. 229 del Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo.

Este contrato también regula la responsabilidad en el Transporte Marítimo, en su capítulo III del Título III de la sección Tercera, en donde empieza suscribiendo el periodo de responsabilidad (Art.243), que dice que la responsabilidad del porteador por las mercancías comprende el periodo durante el cual ellos están bajo su custodia sea en tierra o durante su transporte.

Finalmente queremos recalcar que el código de comercio no regula o no establece ninguno de los puntos de este contrato (el de Transporte Marítimo de Mercancías) que por el contrario como ya se habló precedentemente el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo lo desarrolla ampliamente.

Pasamos a ver un poco sobre el **Contrato a la Gruesa o Préstamo a Riesgo Marítimo**, el mismo que encuentra regulado en el actual código de comercio, en el Título II Sección Tercera.

Este, es un tipo de contrato mediante el cual se reputara como préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo, aquel en que bajo cualquier condición, depende el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido de feliz arribo puerto de los efectos, o del valor que obtenga en caso de siniestro (Art. 732 del código de comercio).

Este contrato necesariamente debe figurar por escrito ya sea por escritura pública, póliza o documento privado, para poder asegurar una acción judicial si se necesitara, este deberá ser anotado en el certificado de inscripción del buque el cuál se tomara en el registro mercantil.

Estos contratos pueden ser transferidos por endoso. La única excepción es realizar préstamos sobre la cantidad que corresponde al pago del salario de la tripulación. El préstamo puede ser en efectivo y mercancías.

El préstamo se considera sencillo cuando no reviste riesgo alguno debiendo el prestatario devolver el capital con los correspondientes intereses.

El termino del contrato se computará desde que el buque sale del puerto hasta llegar al puerto del destino, si este préstamo es sobre el cargamento durarán desde que se cargan las mercaderías al buque hasta que las mismas se descargan.

La mora en caso de incumplimiento en la devolución del préstamo solo será por el capital devengado del crédito legal.

Ahora bien, este tipo de contrato no se encuentra regulado o establecido en el Anteproyecto de Navegación y comercio marítimo, por lo tanto si este Anteproyecto entrará en vigencia, el contrato antes señalado quedaría derogado por completo, bueno no solo este contrato si no todo el tercer libro del código de comercio, pero se hace una especial referencia a este contrato (el de gruesa o préstamo a riesgo marítimo); por que el anteproyecto no lo regula como lo hace con otros establecidos también en el código de comercio.

Nos toca tratar de comparar el **Contrato de Pasaje** regulado en el código de comercio y el mismo que establece el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo.

- ◆ En realidad el código de comercio no regula el pasaje como un contrato específicamente, pero nos habla:

DE LOS PASAJEROS EN LOS VIAJES POR MAR en su Capítulo 5º Título I de la Sección Tercera.

Empieza tratando de la fijación judicial del pasaje (Art. 706) y establece que si no hay un precio convenido del pasaje el juez le fijará sumariamente.

Otro de los puntos importantes que trata este contrato es la exigibilidad del precio. (Art. 707) y establece que el capitán podrá emprender el viaje y exigir el precio por entero si el pasajero no llegara a bordo a la hora prefijada o abandonara el buque sin permiso del capitán cuando este estuviese pronto a salir del puerto.

Asimismo en el Art. 717, se habla sobre el Derecho de retención para pago del pasaje, estableciendo que el capitán, para cobrar el precio del pasaje, podrá retener los efectos pertenecientes al pasajero.

Por último establece la muerte del pasajero durante el viaje (Art. 718) y suscribe que en caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el capitán estará autorizado para tomar respecto del cadáver las disposiciones que exijan las circunstancias y guardara cuidadosamente los papeles y efectos que hallara a bordo, pertenecientes al pasajero, observando cuanto dispone el: Inc. 10 del Art. 625, que establece que es obligación del capitán poner a bien recaudo los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado.

- ◆ Por su parte el Anteproyecto de Navegación y comercio marítimo, si estipula al pasaje como un contrato en forma clara, e incluso lo define en el Inc.1 del Art. 227 que por el contrario en el código de comercio no se establece muy claro.

El Contrato de Pasaje, en el Anteproyecto se desarrolla en el título V de la Sección Tercera que como recalco, empieza dando algunas definiciones para una mejor interpretación de la norma.

Entre ellas define lo que deberá entenderse por contrato de pasaje y dice que es todo contrato en virtud del cual el porteador se obliga contra el pago de una remuneración denominada pasaje, a trasladar a una persona y su equipaje por vía acuática, de un lugar a otro. (Inc.1 Art. 277).

Asimismo establece que se entiende por porteador contractual, a toda persona que, en virtud de un contrato de pasaje, se obliga a transportar pasajeros ya sea por cuenta propia o a nombre de otro (Inc. 2 Art. 277).

Se define también al porteador efectivo, que es el propietario y el Armador del buque. (Inc. 3 Art.278).

Seguidamente le da una definición en los Inc. 4 y 5 del Art. 277 al pasajero y al equipaje.

Por pasajero se entiende a toda persona transportada por un buque.

Por equipaje, se entiende cualquier artículo o vehículo transportado por el porteador, en virtud del contrato de pasaje referido a este título.

Aquí en realidad se establece una gran diferencia o muchas diferencias entre el contrato de Pasaje establecido en el código de comercio y el que regula el Anteproyecto de Navegación y Comercio Marítimo.

En principio, en el código de comercio no está establecido claramente el pasaje como un contrato, por el

contrario en el anteproyecto, si lo regula muy claro.

Así mismo en el código por el hecho de normar el pasaje como un contrato, no define la correcta interpretación, por el contrario el Anteproyecto establece muchas definiciones sobre este contrato.

Para finalizar, en el Anteproyecto, se establece que si un pasajero muriera o sufriera lesiones durante el viaje, se determinara el límite de responsabilidad del porteador (Art. 294).

Por el contrario en el código de comercio se establece que si durante el viaje muere un pasajero, no hay responsabilidad alguna del capitán, simplemente este (el capitán); observaría lo que dispone el Inc. 10 del Art 625 del código de comercio.

AVERIAS

CONCEPTO:

Se entiende por averías al deterioro material que haya sufrido el buque, los cargamentos e inclusive se les consideran así a los gastos extraordinarios originados por ellos, es decir averías son daños y gastos.

Tanto el art. 819 del Código Civil de Comercio y el Art. 311 del Anteproyecto, tiene la particularidad de proteger al buque y al cargamento; desde el buque hiciere a la mar en un punto de salida, hasta llegar a su destino, y los que sufran sus mercaderías o cargamentos o ambos.

El art. 820 del Código de Comercio y los artículos 312 y 313 del anteproyecto señalan cuales son los gastos menudos y originarios propios de la navegación, con fin de establecer cuales serán los gastos a cuenta del flotante o particular.

Ambos tipifican bien la norma y no hay un cambio consustancial en ella, pero sí en su precisión como lo ha hecho el anteproyecto.

Hay diferentes clases de averías y son dos:

- Averías simples o particulares.
- Averías gruesas o comunes, o generales.

DE LA AVERIA PARTICULAR

Las Averías Particulares son:

Afectan al buque o la carga, los daños perdidos o gastos que los gastos extraordinarios e imprevistos ocurridos en beneficio exclusivo del buque o de la carga; en general todos los daños y gastos extraordinarios e imprevistos que no merezcan la calificación de la avería general. En otras palabras las averías particulares solamente se dan por fuerza mayor o caso fortuito.

El punto de deslinde o de controversia entre el código de comercio y el anteproyecto sobre este punto específico es que versan sobre la connotación jurídica tanto del propietario que hubiere sufrido el daño o causado el gasto o de los interesados en el buque y su carga.

Pues el anteproyecto deja la carga del gasto o del daño sufrido al propietario, y quitándole el derecho de accionar algún perjuicio por responsabilidad que pudiera ejercer contra terceros responsables. Pero el Código de Comercio es más prudente y claro en mencionar, que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga.

Art. 822 y 823 del Código de Comercio y arts. 315–316 del Anteproyecto.

DE LA AVERIA GENERAL

Las averías generales o gruesas y/o comunes como lo se sabe nuestro Código de Comercio, son aquellos causados deliberadamente para salvar el buque y su cargamento o ambos a la vez.

Es decir existe un acto de avería general cuando se realizan sacrificios o gastos extraordinarios en forma intencional y razonable de un peligro real, actual o inminente, a las propiedades comprendidas en la aventura marítima, estos son soportados por todos los interesados en el buque.

Pues, todos los interesados en el buque y la carga existente o bordo al tiempo de efectuarse el acto de avería general están obligados a contribuir al importe de la avería general.

Arts. 824 – 831 del Código de Comercio y arts. 317–340 del anteproyecto.

DEL ABORDAJE

Se entiende por abordaje a la colisión o choque entre dos buques o contacto violento de un buque con cualquier cuerpo navegable que le ocasiona daños.

Es uno de los accidentes marítimos mas comunes y de más consideración, y para establecer las responsabilidades de dichos accidentes para caso concreto y entre estos tenemos:

- **Fuerza Mayor o Caso Fortuito.**– Los daños serán soportados individualmente por quienes lo hubiere sufrido.
- **Responsabilidad del armador y el propietario.**– si el abordaje obedece a culpa o dolo, de ser el caso, del capitán, del práctico o de la tripulación de uno de los buques o artefactos navales, los daños serán de responsabilidad de su armador y propietario.
- **Responsabilidad Compartida.**– Si el abordaje fuese imputable a ambos buques, cada uno de ellos soportará su propio daño y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados en sus cargas.
- **Abordaje obligado por tercero.**– si un buque abordare a otro obligado por un tercero, indemnizará los daños y perjuicios que ocurrieren, el naviero de este tercer buque; quedando el capitán responsable civilmente para con dicho naviero.

Si ambas naves colisionadas, entre sí fueron responsables del abordaje, y no pudiera establecerse cual fue la colisión directamente primero a la otra, deberá responder por su propio daño y en caso que se haya dañado el cargamento, el naviero responderá de manera solidaria frente a los consignatarios o interesados en la carga.

En caso de que la culpa recaiga sobre algún miembro de su dotación, el capitán se hará responsable guardándose el derecho de accionar civil y/o penalmente contra el causante directo y exigible indemnización.

DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Esta norma no esta comprendida en el Código de Comercio, pero sí en el anteproyecto, y esta norma de operación de asistencia y salvamento, con el fin de ayudar a un buque o a cualquier otro tipo de bien que se encuentre en peligro, en aguas navegables o en cualquier otro tipo de aguas. Y de nuestro punto de vista de grupo creemos acertada esta norma, debido a muchos accidentes marítimos, entre ellos los de abordaje. Que justamente lo acabamos de ver en líneas más arriba.

DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

El seguro marítimo es un contrato que asegura con una indemnización por cualquier pérdida sufrida causado por la acción de aquellos riesgos que surgen en el mar, que el asegurado se compromete a protegerle de acuerdo a lo señalado en la póliza, estos riesgos de la navegación marítima pueden ser innumerables, puesto que el valor de los buques, el cargamento y los préstamos que en ellos se realizan como el contrato de préstamo a la gruesa el cual es reembolsable en caso del feliz arribo al punto de destino han favorecido el desarrollo del seguro marítimo.

El anteproyecto a establecido de algunos casos no instituidas en el Código de Comercio, como las formas de contratar, ya que el seguro marítimo puede controlarse bajo el sistema de riesgos enumerados o bajo el sistema de todo riesgo.

DEL INTERES ASEGURABLE

El asegurado deberá de manifestar su voluntad de interés de establecer el contrato de seguro marítimo, y de no hacer así dicho contrato seria ineficaz, una persona tiene interés asegurable sobre un bien determinado , cuando por su relación económica, patrimonial o de tenencia con dicho bien, esta situación debe beneficiarse por feliz arribo del mismo o de perjudicarse o de incurrir en la responsabilidad a consecuencia de su pérdida o daño de tal manera que su patrimonio puede resultar afectado directa o indirectamente por la relación de un riesgo.

DE LA POLIZA

La póliza es el documento que acredita el contrato de seguro marítimo. El seguro marítimo será total si es por el total de la cosa asegurada. Y parcial cuando la póliza asegura solo una parte de dicho valor.

El Código de Comercio dice sobre la formalidad del contrato: para ser valido el contrato del seguro marítimo habrá de constar por escrito que la póliza firmada por los contratantes; pero el Anteproyecto hace una innovación diciendo: que hasta que se sujeten las cláusulas de los formularios conocidos en la practica del mercado.

El proyecto acopla y refuerza el tema de contrato del seguro marítimo Póliza, clasificándole por clases como por ejemplo: la póliza por tiempo, la póliza por viaje, cambio de viaje, entre otras, la cual estamos de acuerdo con esa medida ya que de un mejor punto de vista al saber de que tipo de póliza y casos estamos tratando.

EL DEBER DE NO INCREMENTAR

LA MAGNITUD DE RIESGO

Esta nueva norma no esta estipulada en el Código de Comercio pero al Anteproyecto lo ha considerado necesario ya que funcionaría como una norma de prevención a tantos accidentes marítimos, como hoy tenemos.

La norma impone la obligación al asegurado de no incrementar el riesgo durante la vigencia del contrato de seguro y la de comunicar inmediatamente después que haya sido conocido por él, y por la vía más rápida disponible.

DE LA GARANTÍA

Se entiende por garantía la declaración por la cual el asegurado se obliga de no hacer determinada cosa o cumplir determinada exigencia, o mediante la cual afirma o niega la existencia de determinada situación de hecho.

Tampoco el Código de Comercio habla de tales garantías y por eso el Anteproyecto lo da a conocer y de una manera muy acertada, ya que el incumplimiento de una garantía libera al asegurador de toda responsabilidad.

DE LOS RISGOS CUBIERTOS POR EL SEGURO

El asegurador es responsable por las pérdidas, daños y gastos cuya causa determinante o principal sea cubierto por la póliza.

El art. 425 del Anteproyecto señala los riesgos marítimos y entre estos tenemos:

- Peligros del mar.
- Echazón
- Incendio y explosión.
- Choque en cualquier objeto fijo y flotante.
- Robo con violencia perpetrado por personas ajenas al buque.
- Piratería
- Guerras, riesgos de guerra, captura, embargo o detención por orden de una autoridad que no sea consecuencia de un proceso judicial regular.

DEL SEGURO DE BUQUES

En el seguro de buques el valor asegurable es el valor del buque que al comienzo del riesgo. Dicho valor comprende el casco, las maquinarias, equipos e instrumentos, aparejos, repuestos y todos los pertrechos u objetos que integran el inventario al momento de contratar el seguro.

El seguro de buques puede comprender por viaje desde, por viaje en y desde y seguro por tiempo.

Seguro por viaje desde, el riesgo comienza para el asegurador cuando el buque eleva anclas o larga amarras para empezar e viaje en el puerto o lugar señalado en la póliza y termina cuando el buque fondea a salvo en el lugar de su destino.

Seguro por viaje en y desde, el riesgo comienza inmediatamente para el asegurador si el buque se encuentra en ese lugar, en condiciones de seguridad, en el momento en que el contrato se perfecciona.

Seguro por tiempo, si al vencimiento del plazo del seguro por tiempo, el buque se encuentra navegando o está en peligro o en un puerto de refugio o de escala, el seguro quedará prorrogado previo aviso al segurador hasta que el buque arribe al puerto de destino abandonado.

DEL SEGURO DE FLETE

El término flete comprende el beneficio del armador puede obtener del empleo de su buque en el transporte de sus propias mercancías, así como la retribución abonable por un tercero por el servicio de transporte.

Sobre seguros de buques o mercancías se aplicaran al seguro de flete cuando sean compatibles con su propia naturaleza.

BIBLIOGRAFIA

- MANUEL OSORIO; Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales, 25 Edición; Editorial Heliasta; 1993.
- GUILLERMO CABANELLAS. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual; Editorial Heliasta;

Tomo I; 26° Edición Revisada, Actualizada y ampliada.

- Código del Comercio de 1902.
- Anteproyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1998.

34