

Exposición sobre  
**LIBRO SEXTO**

Por el **Dr. Angel Ramos Brusiloff**

## **EL COMERCIO MARITIMO**

### **INTRODUCCION**

Desde los primeros tiempos de la humanidad, el mar ha asumido un rol protagónico. Como medio de desarrollo y explotación numerosas poblaciones se erigieron al lado de los mares y de los ríos. Para los egipcios, fenicios, griegos, cartagineses y romanos el mar fue su medio de comunicación. Numerosas conquistas e invasiones se hicieron originalmente a través de embarcaciones de remo, de velas, etc. Los españoles, los ingleses, los indígenas, los vikingos y los piratas entre otros, protagonizaron numerosos hechos históricos.

El mar ha sido testigo y altamente perjudicado por las invasiones, guerras, luchas territoriales, accidentes marítimos, derrames y contaminación.

Más del setenta por ciento de la superficie del globo terráqueo se halla ocupada por mares y océanos. Por ello, el mar es un factor esencial en el desarrollo y subsistencia de la humanidad.

A través del mar se efectúa el mayor intercambio comercial de nuestros pueblos, por medio del cual navegan todo tipo de naves graneleras, de combustible, de gas, cruceros, frigoríficas, de carga, de guerra, científicos, etc., todas ellas parten y atracan en las distintas terminales portuarias, atracaderos y marinas que existen en el mundo.

En la cadena del transporte marítimo intervienen diversos actores: el suplidor, el transportista terrestre, el embarcador, el estibador, el agente aduanal, el agente naviero, el armador, la nave, la tripulación, el consignatario de la nave, el destinatario de la carga, la autoridad portuaria, la autoridad aduanal, la administración marítima, la marina de guerra, el puerto, los equipos, etc.

La aventura de mar está asumida por su uso, en una constante evolución y peligrosidad que amerita ser regulada creando las seguridades jurídicas correspondientes.

La República Dominicana adoptó el Código de Comercio Francés de 1807, tomando en consecuencia como modelo el Libro Segundo sobre el Comercio Marítimo el cual era una reproducción de las Ordenanzas de Colbert de 1681, naciendo en consecuencia anticuado, no obstante, numerosos países además del nuestro como el español, el holandés, el argentino, el haitiano, el griego y el de Italia entre otros, nacieron bajo la influencia de dicho código.

La tendencia actual se caracteriza por la uniformidad internacional, que busca estructurar y sistematizar las distintas instituciones que regulan la materia mediante reglamentaciones internacionales sobre los abordajes, las asistencias y salvamentos, los privilegios e hipotecas, el embargo preventivo de naves, etc.

La idea sobre la cual se basa este Título tiende a la integración del texto hacia las tendencias internacionales. Aunque muchas de ellas no son totalmente satisfactorias, sin embargo, han sido tomadas en cuenta para que una vez el país las ratifique se encuentre con una normativa que permita su rápida adaptación.

En la medida que el Código de Comercio acepte estas disposiciones, se irá extendiendo el orden público sancionador hacia el ámbito internacional, sin renunciar a nuestra propia práctica y costumbre. Su inclusión en dicho texto normativo hace del Derecho Marítimo parte del derecho común. Dejarlo como una rama independiente contrarresta su íntima y estrecho vínculo con el derecho comercial, ya que su quehacer diario forma parte de las actividades comerciales y productivas.

El Derecho Marítimo a través de los años se ha estabilizado enormemente, se ha ido unificando en diversos países y sus concepciones jurídicas se han profundizado. Resulta pues necesario aunar esfuerzos para legislar sobre otros aspectos que no se incluyen en éste Título como lo son la Marina Mercante, la Administración Marítima, la navegación fluvial e interior, pesca, lanchas deportivas y

de recreo, así como todo lo relativo al Derecho del Mar, Medio Ambiente y los aspectos portuarios, entre otros.

La República Dominicana es signataria del Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de Bruselas del 25 de agosto de 1924, de la Convención de la Organización Marítima Internacional del 1953, sobre Armas Nucleares, Tráfico Marítimo, Transporte Acuático Internacional, de Prevención de Contaminación por Vertimiento de desechos y otras materias, del de Seguridad en la Vida Humana en el Mar, de Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que provocan contaminación por hidrocarburos, de Responsabilidad Civil, Abordajes, sobre Límites Marítimos, Marpol 73/78, etc.

A pesar de ello, no hemos ratificado la de Embargo Preventivo de Naves, del Derecho del Mar, sobre Transporte Marítimo de Mercancías, Transporte Multimodal, Hipotecas y Privilegios Marítimos, etc.

A fin de elaborar un texto uniforme y sin lesionar instituciones y proyectos de leyes existentes junto a éste trabajo se realizó una recopilación de toda la normativa jurídica, resoluciones, convenios, reglamentos, convenios internacionales, leyes, etc. que regulan el derecho marítimo, portuario y del mar de la República Dominicana así como de los anteproyectos sobre la Marina Mercante, del reglamento de Marpol, de los acuerdos de Falt 65, entre otros, sin dejar de ponderar las disposiciones actuales sobre la ley de Policías y Puertos, Aduanas, la Ley de Hipoteca Naval, de la Autoridad Portuaria y sus reglamentos.

La idea que nos motivó en éste proyecto, tiende a la integración de los objetivos y perspectivas legislativas realizadas por la comunidad nacional e internacional que permita soluciones uniformes a todos los sectores que participan del Comercio Marítimo.

Las fuentes esenciales que inspiran este proyecto se encuentran en el Código de Comercio Francés 1997-1998, Anteproyecto del Código de Comercio de 1976, Código de trabajo, Proyecto de Código Centroamericano de la Navegación (1995) y el Código de Comercio de Chile (1993). Además en el Convenio de Embargo Preventivo de

Naves 1952 y 1999, en el Convenio de Privilegios e Hipotecas Marítimas 1993 y en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 así como en las sugerencias y recomendaciones del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo y la Asociación Dominicana de Derecho Marítimo, entre otros.

## **LA FORTUNA DE MAR Y LAS NAVES**

Aplicable a todos los hechos y actos relativos a la navegación y el comercio marítimo la nave es definida como toda construcción a desplazarse por agua cualesquiera que sea su clase y dimensiones constituyendo por sí misma una universalidad de derechos.

La nave es considerada como un bien mueble sujeta a un régimen especial.

La definición de nave y su tratamiento normativo es objeto de innumerables controversias.

Con la definición indicada se evita formular una descripción descriptiva de la nave y evitar posibles conflictos con terceros que invoquen derechos de propiedad.

Un aspecto tomado en cuenta lo es la individualización de la nave, su matriculación y registro. La nave para su sometimiento como ente regulador de derechos depende de que sea utilizada para navegar y que esté matriculada o habilitada para ello. En cambio, se incluye al artefacto naval que aunque no está destinado a navegar auxilia o complementa las actividades propias de la navegación.

Las naves se individualizan por su nombre, puerto de matrícula, tonelaje, etc. Estas informaciones deben estar indicadas en el certificado de matrícula.

Una nave pudiere no estar apta para navegar pero puede ser utilizada como auxiliar de la navegación. Se descarta aquella sobre la cual hay puentes flotantes, plantas eléctricas. etc. amarradas y fondeadas con la costa, ya que no son auxiliares de la navegación.

Respecto a la construcción de las naves y la constitución de derechos sobre ellas, el proyecto los contempla por escrito. La acción correspondiente por reparaciones mayores o vicios ocultos prescribe a los dos años desde el momento en que se reciba la nave o su reparación.

## **LA PROPIEDAD Y COPROPIEDAD DE LA NAVE**

El constructor de la nave se reputa propietario de la misma salvo convención en contrario debidamente registrada. Se prohíbe la separación de partes de propiedad pero se permite la constitución en copropiedad.

Se simplifica los actos de ventas y constitución de derechos reales sobre las naves al permitir hacerlo por acto bajo firma privada y no sólo como acto auténtico como se admite hasta la fecha, lo que simplifica la operación y disminuye los costos.

Es admitida la copropiedad naval y la nave es considerada dividida en cien partes de propiedad y cada propietario dispone de un voto por cada una de sus partes de propiedad contribuyendo en la proporción correspondiente en la explotación de la nave.

Las decisiones de los copropietarios relativos a la gestión y a la explotación de la nave se deja a la mayoría de votos de todos los copropietarios. En cambio para la enajenación, hipoteca y gravamen de la nave se requiere las  $\frac{3}{4}$  partes de votos de todos los copropietarios.

## **LA EMPRESA MARÍTIMA**

Se establece que la empresa marítima tiene por objeto la explotación de una o más naves y su titular es el armador. Se entiende por armador el que explota una nave sea propietario o no, de esa manera se elimina para los terceros la dificultad de probar quien es el propietario de la nave y se dirige al transportista tangible.

El armador debe designar a su agente o representante en el registro correspondiente, según el caso, por ante las Autoridades del

Banco Central conforme la ley 173 y/o por ante la Autoridad Marítima o conforme indiquen las disposiciones legales vigentes mientras no exista la Autoridad Marítima.

Este capítulo contiene las obligaciones del capitán y demás miembros de la tripulación, y en varios artículos se consagran estipulaciones relativas al libro diario de la navegación.

El capitán es en definitiva la persona que tiene a su cargo la dirección y gobierno de la nave, así como el orden y la seguridad de la misma. Algunas excepciones se observarán según el tipo de explotación de la nave.

En la sección relativa a los agentes y consignatarios de las naves se hacen dos distinciones. Una la del agente o representante del armador debidamente registrado o inscrito como tal, que actúa en nombre de éste como mandatario del mismo. Y el otro, la del consignatario puro y simple, inscrito por ante la autoridad marítima que actúa por cuenta del armador en todos los actos o gestiones relativas a la admisión de la nave, salida y atención debidas. De esta manera se distinguen las dos principales doctrinas y jurisprudencias que sobre el agente y consignatario de naves han prevalecido en la República Dominicana.

Como consignatario de nave éste no es responsable de los hechos del armador pero sí lo es sobre sus hechos personales, tal y como se ha consagrado en la mayoría de los países con tradición marítimas.

Otras acepciones incluidas lo son los de los agentes de estiba y desestiba, el práctico de puerto y los remolcadores.

## **LAS SEGURIDADES REALES SOBRE LAS NAVES**

En éste título se establecen los créditos marítimos que gozan de preferencia sobre los demás, acorde a la práctica internacional. Sin embargo, se promueve una novedad que es incluir en esta lista la responsabilidad no sólo extracontractual sino toda aquellas que cause un daño a las cosas y a las personas.

A fin de dar mayor seguridad al crédito privilegiado se admite que estos siguen a la nave que los originó, no obstante cambio de propiedad, matrícula o pabellón. De esta manera se sigue la práctica internacional, donde sólo se admite perseguir la nave que ocasionó el daño y en otras naves, cuando son propiedad de la nave causante del daño, que es lo que la doctrina inglesa le ha llamado la nave hermana.

Dicho capítulo contiene disposiciones relativas al momento en que se considera que la acción empieza a correr y en que momento se extingue.

## **LAS HIPOTECAS**

En este capítulo se procura eliminar las deficiencias del texto legislativo vigente. De esa manera se incluyen aspectos relativos a las condiciones de forma que debe contener la hipoteca y la manera en que estas deben ser inscritas, toman rango y son oponibles a terceros. A fin de evitar la contradicción de la ley de hipoteca naval se establece que su ejecución procede conforme al procedimiento del embargo ejecutivo.

## **EL CREDITO MARITIMO**

Aunque en definitiva y así se establece en este capítulo, se permite al acreedor perseguir los bienes de su deudor se ha establecido una lista de los créditos marítimos reconocidos por la práctica internacional y recogida en los convenios internacionales sobre la materia, lo que permite al país mantener una uniformidad de criterio, al juez conocer dichos créditos marítimos y evaluar la urgencia o no de ordenar embargos sobre naves con otros créditos del derecho común.

## **EL EMBARGO CONSERVATORIO DE NAVES**

De manera general se ha incorporado la práctica usualmente utilizada por el artículo 48 de la ley 834 del 1978 del Código de Procedimiento Civil. Se incluye el mecanismo procesal del embargo provisional de naves y su levantamiento.

## **EL EMBARGO EJECUTIVO**

En este texto se recogen las principales reformas del texto francés y se incluyen algunos aspectos procesales que en la práctica dificultaban su realización y resultado definitivo. Se elimina de una vez por todas las disposiciones del 1807 aplicables a naves de velas y se establecen mecanismos acordes a nuestra realidad.

Aspectos tomados en cuenta se refieren a la forma y en las manos de quien debe notificarse, a la perención del mandamiento de pago, sobre las condiciones de la venta, las demandas en distracción, la distribución del precio, etc.

## **LOS CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE LAS NAVES**

La actividad comercial por mar ha conllevado a diversos convenios para la explotación de las naves. Numerosos quehaceres han permitido su aprovechamiento en el transporte de cosas, de personas, etc.

En este título enumeramos los principales contratos como lo son el fletamento, que se refiere no tan sólo al use y disfrute de la nave sino a su navegación, el transporte de cosas de un lugar a otro mediante el pago de un precio y el transporte de pasajeros y sus equipajes, que es el traslado hasta el destino convenido proporcionándoles cuidados a su persona, así como alimentos y alojamiento adecuados cuando corresponda.

El contrato de fletamento denomina como póliza al documento por medio del cual una persona llamada fletante se obliga a poner una nave a disposición de otra denominada fletador, quien se compromete a pagar un precio.

Los contratos de fletamento regulados por este Título lo son el de tiempo, por viaje y a casco desnudo.

Se incluyen disposiciones sobre la sobrestadía, el trasbordo, la carga sobre cubierta, el privilegio del fletante respecto al pago del flete y las obligaciones del armador. Además se establece todo lo relativo al plazo y caducidades que estas reclamaciones dan lugar.

También son tratados aspectos relativos a la gestión náutica y comercial de la nave, los espacios a utilizar según el contrato, las obligaciones del fletante y del fletador, del capitán y el período en que el transportista o armador tiene en su poder el control de la cosa.

En lo que concierne al transporte de cosas se refiere a todo tipo de mercancías y animales, formalizado ordinariamente mediante un conocimiento de embarque.

La responsabilidad del armador en este contrato resulta desde que este tiene en su poder la cosa hasta su descarga o durante el período que efectivamente estén bajo su custodia.

Este Título además contiene la definición del conocimiento de embarque y las indicaciones que deben contener las cosas embarcadas.

Respecto al contrato de pasajeros se establece que las obligaciones y responsabilidades de las partes constan en el boleto de viaje así como las obligaciones del armador y su capitán, de la tripulación y los pasajeros. También se contemplan disposiciones relativas al equipaje, los cruceros y las ventas marítimas.

## **ACONTECIMIENTOS DEL MAR**

Este título se refiere a los riesgos en el mar. Nos referimos al abordaje, a las averías, a la asistencia y al rescate de embarcaciones y pasajeros.

## **EL ABORDAJE**

El abordaje ha sido un tema de gran discusión en el ámbito marítimo aunque no lo suficientemente estudiado.

El abordaje es la colisión de una nave con otra u otras o con cualquier otra cosa.

La doctrina internacional lo trata como un hecho ilícito o cuasidelito imputable a la conducta humana. Para haber abordaje se

requiere de varios elementos: el choque material, entre dos o más naves, que se origine en un hecho culposo del implicado, es decir, por su culpa o negligencia y que sea entre naves no ligadas contractualmente.

Los abordajes son tratados según sean fortuitos o causados por fuerza mayor, por negligencia o imprudencia y los dudosos. A tales fines se establecen las distintas responsabilidades. Además se incluye una parte relativa a la arribada forzosa.

## **LA ASISTENCIA**

La operación de asistencia es definida como toda actividad emprendida para ayudar a toda nave en peligro, se incluyen los contratos que se celebran al efecto y todo lo atinente a las remuneraciones.

El salvamento como es conocido por algunas legislaciones es tan antiguo como la navegación misma.

Lo relativo a las remuneraciones se encuentran regulados a varias condicionantes. El peligro es lo que tipifica el salvamento o la asistencia.

La oposición del socorro o auxilio por parte del auxiliado debe ser expresa e inequívoca y manifestada al inicio de las operaciones.

El resultado útil es otra característica de la asistencia y se instrumenta en principio bajo la fórmula “no cure, no pay”.

## **LAS AVERIAS**

Avería es todo daño que sufra la nave y los bienes transportadas. Pueden ser simples o particulares y comunes o gruesas.

La avería simple debe ser extraordinaria y sufrida por la nave o los efectos cargados en forma conjunta o separada, perjudicando patrimonialmente a sus titulares.

Las gruesas son los sacrificios hechos y los gastos extraordinarios e imprevistos efectuados o contraídos intencional y razonablemente con el objeto de preservar un salvamento común y apremiantes de los intereses apremiantes en la expedición marítima. Debe afectar a toda la comunidad, ser realizada de manera razonable y voluntaria, existir el peligro amenazante para toda la comunidad y el resultado útil, aunque esta última alternativa “la seguridad común” justifica la avería gruesa cuando el peligro aunque no inminente sea potencial.

Raras veces hemos observado el sacrificio de mercancías para la salvación de la navegación, generalmente se declaran por posibles daños a la nave y por los gastos extraordinarios originados en esa misma situación. Sin embargo, se mencionan ejemplos de capitanes que valiéndose de este procedimiento simulan el hecho legítimo como fortuito y este como intencionado.

El texto recoge todo lo relativo al procedimiento de la prueba y de la liquidación.

## **EL CONTRATO DE TRANSPORTE COMBINADO Y MULTIMODAL**

Por vez primera se pretende insertar en nuestra legislación principios generales relativos al transporte combinado y multimodal. Aunque la suerte del Convenio internacional que se refiere a este tipo de transporte no ha sido exitoso, la práctica constante de este tipo de transporte por parte de la comunidad internacional nos obligan a incluir este título en el presente proyecto.

Se define el transporte combinado y multimodal así como el operador de transporte multimodal.

El documento de transporte multimodal hace prueba del contrato y acredita que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia. Se insertan algunas disposiciones atinentes a la responsabilidad de las partes.

## **LOS SEGUROS MARÍTIMOS**

Algunas doctrinas lo distinguen como “seguros de transporte” pero por su acepción tradicional la mantenemos como seguro marítimo.

El seguro marítimo es el contrato de seguro que tiene como objeto cubrir los riesgos relativos a las operaciones marítimas. Incluirlo en este proyecto de manera especial permite regularlo con las características que les son propias.

Todo interés legítimo incluyendo el beneficio esperado puede ser asegurado y se establecen las reglas comunes a los diversos seguros marítimos y a la concertación del contrato.

Se incluyen disposiciones concernientes a la nulidad o no del contrato, a su rescisión y al fraude.

Además se establecen las obligaciones del asegurador y del asegurado, los riesgos cubiertos y las responsabilidades, el pago de las indemnizaciones y los plazos de las acciones derivadas del contrato de seguro.

Se incluyen disposiciones particulares a las distintas clases de seguro, sobre el casco de la nave, las cosas transportadas y el seguro de responsabilidad.

