

**TALLER MARITIMO**  
**ESCUELA NACIONAL DE LA JUDICATURA**  
**Angel Ramos Brusiloff**  
**Abogado Maritimista**  
**2015**

**Antecedentes**

Antes del siglo XVIII las reglas del derecho marítimo las encontrábamos en los usos y costumbres, tanto en el Océano como en el Mediterráneo que fueron recolectados en colecciones especiales: los Juicios o Roles de Olerón y el Consulado del Mar.

Desde los primeros tiempos de la humanidad, el mar asume un rol protagónico como medio de desarrollo y explotación usado por los egipcios, fenicios, griegos, cartagineses y romanos, para ir evolucionando mediante los controles que se organizaron en las expediciones y en la colonización.

El Mar es el gran testigo de su explotación, siendo grandemente perjudicada por las invasiones, las guerras, las luchas territoriales, los accidentes marítimos con sus derrames, contaminación y pérdidas humanas.

Más del 70 % de la superficie del globo terráqueo se haya cubierta por los océanos y los mares y que decir, de los ríos, donde hay una enorme cantidad de cabotaje comercial, como ocurre en el Continente del Agua en América del Sur.

Sin lugar a dudas el Mar es un factor esencial en el desarrollo y subsistencia de la humanidad que debemos reglamentar y preservar.

A través del Mar se realiza el mayor intercambio comercial de nuestros pueblos, por medio del cual navegan todo tipo de naves: graneleras, de hidrocarburos, de gas, frigoríficos, portacontenedores, cruceros, de guerra, científicas, deportivas, etc.

En este intercambio del transporte marítimo y de mercancías, intervienen pues muchos actores, que en lo que nos concierne distinguimos de la siguiente manera:

1. El suplidor;
2. El embarcador;
3. El transportista terrestre: Armador o Porteador;
4. El estibador;
5. La autoridad del puerto;
6. La autoridad aduanal;

7. El agente aduanal;
8. El agente naviero;
9. El consolidador de carga;
10. El consignatario del buque y de la carga;

Para hablar del Derecho Marítimo es necesario hacer una división, que aunque con infinidad de temas, podemos y debemos distinguir para no crear confusiones innecesarias y poder determinar el contexto de cada una de ellas:

1. **El Derecho Marítimo Internacional:** comprende las reglas concernientes a las relaciones marítimas de los Estados entre sí, en tiempo de paz y de guerra, como son por ejemplo lo relativo a la libertad de la navegación y controles en los mares, jurisdicciones, intervenciones, etc.
2. **El Derecho Marítimo Público:** que es el conjunto de reglas sobre las relaciones de la marina mercante con el Estado y las diferentes administraciones públicas, como lo es la policía de puertos y costas, la organización de la armada, gente de mar, puertos, aduanas, el registro o inscripción y todo lo que se organiza dentro de la jurisdicción del Estado.
3. **El Derecho Marítimo Privado:** que no es más que el mismo derecho comercial marítimo dentro del cual intervienen los siguientes temas: la fortuna de mar y las naves, la propiedad y copropiedad de la nave, la empresa marítima, las seguridades reales, las hipotecas, el crédito marítimo, el embargo conservatorio y ejecutivo, los contratos de explotación de las naves, los acontecimientos del mar como el abordaje, la asistencia y salvamento, las averías, los contratos y el seguro marítimo, entre otras.
4. **Derecho Marítimo:** es el conjunto de normas y principios que regulan los hechos, sujetos, objetos y las relaciones jurídicas derivadas de la navegación marítima.
5. **El Derecho Comercial:** conjunto de principio y normas que regulan el comercio y en general todas las actividades que nazcan de las mismas.

En República Dominicana el libro 2do., del Código de Comercio (Arts. 190 al 436) consagra todo lo relacionado al Comercio Marítimo, pero como tal, no puede contener todo lo relativo a esta materia al ser tan numerosas y variadas, existiendo un sin número de leyes y Convenios Internacionales que regulan esta materia especial.

El 75% del comercio exterior se realiza en la República Dominicana a través de sus puertos nacionales. Es decir, que las importaciones y exportaciones se efectúan por la vía marítima a través de los distintos tipos de buques o embarcaciones que realizan el transporte marítimo de mercancías y cosas por mar.

Nuestra economía pues, depende enormemente del tráfico de mercancías por mar.

En consecuencia, diversos factores concretizan el comercio marítimo:

Un mar con sus espacios y riesgos;  
La nave con su capitán y tripulación; y,  
Los puertos.

En el estudio del derecho marítimo nos encontramos con innumerables reglas, convenios y legislaciones que rigen la materia:

Regímenes de abanderamiento;  
Pabellones;  
Señalización;  
Cumplimiento de estándares de seguridad;  
Convenios y reglas sobre responsabilidad por derrames de hidrocarburos, de Sustancias nocivas potencialmente inflamables;  
Privilegios e hipotecas;  
Embargos de naves, etc.

La navegación marítima en definitiva se realiza en el mar, pero se prepara en el puerto y en la generalidad de los casos se organiza en la banca para la obtención de créditos.

El Código de Comercio Dominicano, en su libro Segundo, artículos 190 al 436 rigen todo lo relativo al Comercio Marítimo. Sin embargo, este texto es una réplica del Código Napoleónico Francés del año 1807 que es a su vez una réplica de las ordenanzas de Colbert del año 1661, cuyo texto sirvió de base para diversos Códigos en toda América Latina, Centroamérica y el Caribe.

En nuestro país resulta prudente mencionar dispersas disposiciones legales rigen la materia y entre ellas se destacan:

- La ley de Policías y Costas número 3003 (G.O. 7314 del 4 de agosto del 1951) y sus modificaciones;
- La ley número 70 del 1970 que crea la Autoridad Portuaria Dominicana, sus reglamentos y modificaciones;
- La ley número 3489 para el Régimen de las Aduanas (G.O. 7529 del 25 de febrero del 1953);
- La ley número 603 y sus modificaciones que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construido o en construcción, siempre que tenga más de tres toneladas y sus modificaciones;
- La ley número 3764 que prohíbe el abandono de toda clase de embarcaciones en los puertos, ríos y aguas territoriales;
- La ley número 344-98 que establece sanciones para el ingreso y salida ilegal de personas desde o hacia el territorio nacional;
- La ley número 305 que modifica la anchura de la zona marítima (modifica el artículo 49 de la ley 1474 sobre vías de

comunicación de fecha 22 de febrero de 1938 (G.O. 9082 del 29 de marzo del 1908);

- La ley número 8-90 sobre el fomento de zonas francas y su reglamento;
- La ley número 43-15 que crea la institución de las zonas francas dentro del Territorio de la República;
- La ley número 1587 que sanciona las salidas clandestinas hacia el extranjero, artículos 93, 94, 95, 96 y 434 del Código Penal;
- La resolución número 528 que aprueba el Convenio Interamericano para facilitar el Transporte Acuático Internacional ( Mar de la Plata);
- El Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques (Marpol 73/78);
- La Resolución número 4941 del Congreso Nacional que aprueba la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje y la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas sobre Asistencia y Salvamento Marítimo;
- Resolución número 4948 que aprueba la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques;
- La ley numero 3342 sobre la Extensión de las Aguas Territoriales;
- La ley número 593 que modifica la ley no. 186 del 13 de septiembre de 1967 y sus artículos nos. 3, 4, 5, 6, 7 y 8;
- La ley numero 186 Sobre la Zona del Mar Territorial de la República Dominicana;
- La Resolución número 542 de 1973 que aprueba el Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por el Vertimiento de desechos y otros materiales desde los barcos;
- La Resolución número 81 del 1974 que aprueba la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar;
- La Resolución número 108 del 1974 que aprueba la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos;
- Convenio de Transporte de Mercancías, 1978;
- Constitución de la Republica;
- La ley no. 66-07 que declara a la Republica Dominicana como Estado Archipiélago y que crea la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos sobre la Zona Económica Exclusiva;
- Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) la parte que contiene el Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP) para permitir

establecer medidas para la protección y seguridad en los puertos; entre otras.

**Pasemos a involucrarnos en los aspectos esenciales de esta cadena del comercio marítimo y sus actores más relevantes:**

#### **LA NAVE**

La nave es un bien mueble (única definición de nuestro actual Código de Comercio. (Artículo 190); sin embargo, sus características propias nos obligan a otorgarle un tratamiento especial.

Su definición varía acorde a los doctrinarios, la acepción generalizada lo define como "el instrumento por medio del cual se ejerce la navegación", otros la consideran "como una universalidad jurídica con personalidad propia que comprende su casco, maquinarias y pertenencias".

Las naves aunque colocados en la categoría de bienes muebles (531 del CC) de su naturaleza resultan consecuencias jurídicas numerosas. Las naves caen en la comunidad legal, para venderlas es necesario y suficiente que el propietario tenga la capacidad suficiente para enajenarla. Pero por sus características, incluyendo que es objeto de hipoteca se le aplican las leyes relativas a los inmuebles, por eso, en principio, las disposiciones del art. 2279 del CC de que en materia de muebles la posesión vale título, no es aplicable.

La nave tiene matrícula y registro, es objeto de venta e hipoteca y goza de regímenes especiales de exoneración y limitación de responsabilidad.

Por ejemplo: en cuanto al derecho de persecución, cuando se trata de navíos, los acreedores privilegiados aun quirografarios, gozan de un derecho de persecución, aunque se extingue más fácilmente que el de los acreedores hipotecarios.

Además, posee algunas características especiales que se rigen por sus propias normas, como lo es la colisión y los derrames de hidrocarburos.

La nave es distinguida de otras embarcaciones, al ser caracterizada "en algunas doctrinas" como aquella que estando en condiciones de navegar, puede propulsarse por sus propios medios.

Todas estas características nos encauzan a una normativa que rige las relaciones del Estado y las diferentes instituciones públicas;

de carácter privado y comercial y las relativas al derecho marítimo internacional.

### **ESTATUTO DE LA NAVE**

La nave constituye una entidad jurídica, entre las que se incluye la adquisición y la transferencia de su propiedad, las seguridades y embargos que la afectan, la responsabilidad del armador y su estatuto internacional, regidas por leyes particulares.

Debe ser identificada, al igual que una persona, tiene un nombre, una nacionalidad y un domicilio, registrada bajo un pabellón donde se encuentran todas las informaciones respecto a su estatus, incluyendo su capacidad en toneladas y de carga e igual que cualquier entidad o persona, debe llevar a bordo los documentos que la identifican.

Sus aparejos y accesorios necesarios para la navegación son bienes al servicio y a la explotación de la nave, los cuales son tratados en principio como un híbrido de bienes inmuebles ya que, son parte intrínseca de la nave. Varios aspectos se derivan de si como universalidad del ente jurídico se pueden considerar bienes muebles por ende, objeto de prenda o adheridos a la nave. En nuestro país, la matriculación de la nave y los registros y gravámenes se realiza por ante la Marina de Guerra, excepto la inscripción de la hipoteca naval.

### **IDENTIDAD**

El propietario de la nave puede elegir libremente su nombre aunque no puede utilizar el nombre otorgado a otra nave, ni modificarlo sin autorización con interés legítimo o autoridad competente. Normalmente a las naves le otorgan nombres relacionados al comercio que realizan, de sus industrias, familias o países. El nombre debe figurar de manera visible a bordo de la nave.

En numerosas legislaciones, esto no es obligatorio para las embarcaciones de placer, de recreo o deportivas, que son tratadas por disposiciones particulares o en su defecto, por el derecho común. Proyectos para regular han sido presentados al Congreso Nacional sin resultados.

### **DOMICILIO**

Corresponde al lugar de matriculación y donde se encuentran las informaciones legales útiles a la nave. En el puerto de origen, deben figurar los datos de la nave y anotar todas las actuaciones que puedan afectarla. Un registro especial que asegure la publicidad, es requerido específicamente para el régimen de las hipotecas del Convenio del 1993. En la Republica Dominicana las hipotecas navales se registran por ante el Ministerio de Industria y Comercio.

## **DOCUMENTOS DE IDENTIDAD**

La nave debe llevar a bordo una serie de documentos que permitan su identificación:

- Su matrícula: prueba la propiedad y la nacionalidad de la nave.
- Equipaje: lista de personas embarcadas.
- Documentos Técnicos: permisos de navegación que determinan que la nave cumple con las normas de seguridad correspondientes.
- El certificado de francobordo indica la carga máxima que la nave puede llevar; instalaciones eléctricas, comunicación, etc. Los convenios sobre contaminación obligan llevar un certificado de hidrocarburos.
- Documentos aduaneros: manifiestos de la carga y autorización de salida.
- Incidentes de la travesía: en el libro Bitácora o Diario del Capitán, incluyendo lo relativo a la tripulación y disciplina.
- Estado de las inscripciones hipotecarias.

## **TONELAJE**

Es la expresión de la capacidad interior de la nave, y permite calcular la carga y su capacidad de pilotaje y remolque, así como la limitación de responsabilidad.

## **PABELLON**

Toda nave tiene necesariamente una nacionalidad, elemento que la individualiza, que la somete a las leyes del Estado de su matrícula. La nave que no puede probar su pabellón, es asimilada a la nave pirata.

En ese sentido, resulta prudente tomar en cuenta la Convención sobre las condiciones de matrícula de naves adoptada el 8 de febrero de 1986 que entre sus objetivos tiene el evitar las dobles banderas de conveniencia y paraísos fiscales.

## **PROPIEDAD DE LA NAVE**

Por construcción del propio propietario o por un tercero, en este último caso, el constructor es propietario hasta que se realice la transferencia al comprador. El contrato de construcción debe hacerse por escrito. Obligaciones del constructor: la transferencia se realiza cuando la nave está a flote, presta a

navegar. En la práctica, las partes pueden convenir que la propiedad de la nave sea transferida al armador por etapas.

El constructor debe garantía de vicios ocultos.

Los contratos de construcción contienen cláusulas donde los constructores garantizan el buen funcionamiento de la nave durante cierto tiempo, generalmente de guerras. Sin embargo, a falta de disposiciones legales en la República Dominicana se somete a l derecho común.

Un aspecto importante a determinar es el punto de partida de la prescripción. Salvo disposición legal expresa, este plazo comienza a correr a partir del descubrimiento del vicio, excepto que el adquirente conociere efectivamente de su existencia. En caso de reclamaciones, se hace imprescindible el informe de peritos que permitan establecer con certidumbre el origen de los daños. A estos efectos en nuestro país debemos tomar en cuenta las disposiciones del Código Civil.

Se aconseja, que el constructor indique al cliente los posibles riesgos particulares a que se expone y al cliente, la prudencia le impone proceder a un examen de la nave que toma en posesión.

En la República Dominicana la ley número 603 y sus modificaciones regulan el régimen de las hipotecas navales.

#### **PUBLICIDAD**

Cuando una nave es superior a 10 toneladas debe hacerse una declaración ante la autoridad competente.

Esta declaración incumbe al constructor, no al cliente, lo que permite conocer en el territorio las naves que se construyen en ella. (En República Dominicana se realiza un registro de propiedad en la Marina de Guerra).

#### **VENTA**

La venta de la nave puede ser voluntaria o forzosa, esta última resulta de la adjudicación como consecuencia del proceso de ejecución.

El Código de Comercio Dominicano establece el procedimiento del embargo ejecutivo. A falta de normativa el embargo conservatorio se rige por el derecho común. No obstante hay que tomar en cuenta las disposiciones de la ley sobre hipoteca naval.

#### **LA CLASIFICACION DE LA NAVE**

Determina la calidad de la nave y la confianza en la misma. La nave es verificada, inspeccionada y se la emite un certificado de

clasificación, reflejan las condiciones de su construcción, calidad de los materiales y otras características propias al tipo de especialización de la nave.

Una marca indicando su capacidad máxima debe encontrarse a bordo de la nave.

#### **EL MARINO Y EL CAPITAN**

El marino es la persona cuya profesión es navegar en el mar, sin importar la función que ocupa: marina mercante, marina de guerra y pescadores.

Los marinos deben matricularse o registrarse, lo que permite determinar cuántos hay y disponer de ellos para un trabajo o servicio militar.

#### **CONTRATO DE ENROLAMIENTO O DE TRABAJO**

Todo contrato de esta naturaleza se reputa el convenido entre un armador y un marino, que tiene por objeto un servicio a cumplir a bordo de una nave en vía de una expedición marítima.

El contrato debe redactarse por escrito y puede ser para un viaje, varios viajes o por tiempo indefinido, termina cuando cesan las causas que lo motivaron, por el fin del viaje, por naufragio o fallecimiento.

El marino debe cumplir con sus obligaciones salvo causas de fuerza mayor, ser disciplinado y hacer todas las diligencias necesarias en caso de operación de salvamento y asistencia.

Para todo lo relativo al enrolamiento ver nuestro Código de Trabajo en sus artículos 288 y siguientes y los Convenios suscritos por la República Dominicana.

Los trabajos que se prestan a bordo de las embarcaciones de travesía o de cabotaje matriculados bajo el pabellón nacional quedan regulados por este texto.

Por el contrato de enrolamiento se regulan las relaciones a bordo entre los empleados y la dotación de las embarcaciones.

El empleador está obligado a restituir al trabajador al puerto del lugar del contrato.

No pueden las partes dar por terminado el contrato de enrolamiento aún por justa causa durante el viaje. Si el viaje se prolonga debe aumentarse proporcionalmente los salarios, si se acortare, no hay reducción.

En cambio el armador está obligado a pagar una renumeración al marino acorde al convenio aplicable en su caso particular a los pactos colectivos o disposiciones legales.

También está obligado alojar y alimentar al marino y sufragar los gastos de repatriación si la expedición se detiene durante el curso de su ruta.

Los convenios y leyes particulares obligan al armador indicar cuando alguien de su tripulación tiene malaria o enfermedades contagiosas en el curso del embarque. La presencia de médicos a bordo es siempre obligatoria.

### **EL CAPITAN**

Es la persona que comanda la nave: la condición marítima y la gestión comercial de la nave, así como el orden a bordo. Sobre las naves de comercio, él es nominado por el armador, propietario de la nave. Las órdenes de a bordo están bajo la autoridad del capitán.

Sin embargo, en un fletamento por tiempo el capitán designado por el fletante se encuentra a disposición del fletador, de quien recibe sus instrucciones.

En los demás casos, el capitán recibe instrucciones del armador, quien controla efectivamente en que se efectúa la misión, su actividad se encuentra integrada a la estructura de la empresa.

En materia de navegación de placer, la presencia de un capitán diplomado no es requerida.

El capitán está sometido a las directrices del armador y tiene dos atribuciones inherentes a su cargo: en razón de su competencia técnica en materia de navegación y en razón de la confianza que le da el armador para defender sus intereses comerciales.

Es el jefe de la comunidad navegadora, asume la representación legal de la autoridad pública respecto a eventos extraordinarios que hagan peligrar la nave, la carga y las personas a bordo.

También, es responsable de la dirección, maniobra y gobierno de la nave, del cuidado de los certificados, libros de abordaje y registros.

Entre sus facultades están, disponer los servicios a bordo y su cumplimiento por parte de la tripulación, rechazar tripulantes no capacitados, adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de los servicios de los servicios a bordo, para el salvamento de la comunidad navegante, disponer la cancelación del viaje por razones

de seguridad, declarar avería gruesa, disponer el abandono de la nave, hacer convenios de reparación de la nave y de salvamento.

## **ROL TECNICO**

El capitán ejecuta el viaje siguiendo las instrucciones del armador, tiene la obligación de terminar el viaje comenzado, debe organizar las operaciones de salvamento de los documentos, cargas y mercancías importantes y valiosas y dejar a bordo en caso de peligro de pérdida el resto de la carga.

## **ATRIBUCIONES COMERCIALES**

El capitán es el hombre de confianza del armador, lo representa en su ausencia y concluye en su nombre los contratos a fin de finalizar la expedición.

Responde de sus faltas personales, se ha admitido que responde del hecho de la nave como el mismo armador, así como que el armador - salvo faltas náuticas - es responsable de los hechos del capitán como todo comitente lo es de su preposé, representa al armador en justicia y recibe todo acto judicial o extrajudicial en su nombre.

## **EL ARMADOR**

Armar una nave es equiparla a fin de permitirle navegar y afrontar los peligros del mar.

Anteriormente el más grande peligro en el mar lo era la piratería sin dejar a un lado las tormentas, por lo que armar la nave implicaba dotarla de equipos de guerra, apta para la defensa: los primeros marinos, embarcados o no en naves de carácter militar, no lo hacían si por lo menos no hubieran 60 marinos y equipos suficientes.

Otra definición antigua lo era que armador es aquel que arma la nave y la dota de personal y material que permita realizar la expedición marítima, armar la nave para explotarla.

Progresivamente la definición de armador se fundamenta en la explotación de la nave.

Toda explotación de la nave es calificada armador, tenga o no equipos la nave.

Armador es definido como aquel que explota la nave en su nombre, sea o no propietario.

En otra definición, armador designa la comunidad de armadores. En este último caso, los anglosajones lo identifican como "shipping".

En fin, armador es aquel que arma un navío, es decir, que lo provee de todo lo que es necesario para la navegación a emprender; que organiza, escoge al capitán y algunas veces la gente y el equipaje; se propone realizar beneficios afectando el navío, al

transporte de mercancías, de personas o de pesca. Generalmente el propietario del navío es el propio armador, pero no necesariamente es así esto ocurre cuando se alquila totalmente desarmado para que otra persona lo provea de todo lo necesario para la navegación o cuando pertenece a varios copropietarios.

### **EL CONSIGNATARIO**

El consignatario del navío es un agente del armador encargado en el puerto de destino de proveer los intereses del navío. Las personas que tienen interés sobre una carga son principalmente los fletadores, cargadores, los destinatarios o recepcionistas o consignatarios de las mercancías.

El destinatario llamado también recepcionista, es la persona a la cual se dirige la mercancía.

Algunos llaman agente marítimo a quien actúa ante las autoridades administrativas del puerto de su domicilio a fin de lograr la debida autorización para el ingreso del buque, su permanencia y posterior partida, ya sea ante la autoridad marítima, portuaria, aduanera, sanitaria, de migración, etc.

Por otra parte, el agente marítimo puede también tomar a su cargo actividades concurrentes al giro empresarial procurando clientes que utilicen las líneas que representan para colocar pasajeros, cosas o mercancías.

En principio, algunos doctrinarios establecen que los consignatarios de buques son terceros respecto al contrato de transporte marítimo, tal y como lo establece el artículo 1165 del Código Civil: ``Los contratos no producen efectos, sino respecto de las partes contratantes, no perjudican a terceros ni les aprovechan, excepto en el caso previsto en el artículo 1121. Sin embargo hay algunas legislaciones donde establece la responsabilidad solidaria del agente con el buque.

### **LA FORTUNA DE MAR**

#### **PRINCIPIO**

La nave constituye la base de las seguridades garantizando los créditos nacidos de su explotación.

La fortuna de mar afecta la garantía de todas las acreencias marítimas, constituye un patrimonio de afectación.

El acreedor marítimo puede hacer embargar la nave, venderla y cobrar sobre el precio de la venta.

Cuando el conjunto de las deudas exceden el valor de la nave puede abandonarla y dejarla a la suerte de sus acreedores.

## **El conocimiento de embarque**

Cuando el porteador se hace cargo de las mercancías debe emitir un conocimiento de embarque el cual debe ser firmado por una persona autorizada por el capitán del buque.

En el conocimiento de embarque deben constar la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales para su identificación, una declaración expresa sobre el carácter peligroso de las mercancías, el número de bultos o de piezas, peso y cantidad, el estado aparente, nombre y domicilio del porteador, nombres del cargador y consignatario, puerto de carga y descarga, número de originales del conocimiento de embarque y lugar de emisión, el flete, la fecha o plazo de entrega si hubiese sido convenido, etcétera.

Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" consignando que las mercancías se encuentran a bordo de un buque indicando la fecha en que se haya efectuado la carga.

El conocimiento de embarque establece la presunción de que el porteador tomó a su cargo las mercancías y las ha cargado conforme figuran en dicho documento.

El conocimiento de embarque es un documento que da cuenta de la recepción de las mercancías embarcadas, llevadas por el embarcador o la firma del capitán de la nave. Es práctica usual fechar el conocimiento de embarque, lo que confirma que se han cargado las mercancías a bordo. Usualmente el porteador acepta el contenedor desde la terminal interior o marítimo en el puerto de carga y lo entrega en la terminal marítima o interior del puerto de descarga.

El conocimiento de embarque puede ser de transporte combinado y cubre la situación cuando una parte se compromete a transportar las mercancías por más de un medio de transporte.

Aquel que opera el transporte combinado acepta la responsabilidad por las mercancías desde el lugar de recibo anotado en el conocimiento hasta el lugar de entrega designado en el mismo documento.

De esta situación pueden originarse responsabilidades durante el transporte por tierra, por aire o por mar y aplicarse legislaciones a convenios dependiendo del lugar donde ocurrió el daño o la falta. Sin embargo, dicho operador asume la responsabilidad y se compromete a pagar por los mismos por el período en que ellas están a su cargo y por la cantidad declarada.

Aún en casos de sub-fletamentos, el que emite el documento es el responsable tangible frente al consignatario de las mercancías, sin embargo, esto no impide su derecho a repetición.

El conocimiento de embarque directo determina varias etapas: el derecho de transbordar la carga y el puerto de trasbordo. Estas cláusulas deben estar contenidas en dicho documento.

Las inscripciones propias en el conocimiento de embarque corresponden a las identificaciones de las partes, las mercancías a transportar, los elementos del viaje a efectuar y el flete a pagar. Puede emitirse a persona nominada, a la orden o al portador. Es emitido en dos originales al menos, en la práctica se emiten cuatro, pero sólo los dos originales del embarcador y del capitán hacen fe.

La mención embarcada indica que el conocimiento ha sido emitido y que la mercancía se encuentra a bordo, su importancia radica en que puede determinarse cualquier retraso durante el embarque. Debe contener las condiciones aparentes de las mercancías, sus marcas, peso y contenido.

Las partes en principio deben ser identificadas en el conocimiento, lo que permite determinar quién tiene la calidad para recibir la mercancía y actuar en justicia. La identificación del transportador resulta normalmente de las enunciaciones del conocimiento. La jurisprudencia francesa y la propia inglesa permiten al consignatario de las mercancías actuar contra el propietario de la nave a ausencia de la nominación del transportista a un conocimiento de embarque, para el cual será reportado como el transportista y el responsable.

El flete es calculado sobre la base de las condiciones del embarcador y sobre esa base el destinatario hará su reclamo al transportista, de ahí que la exactitud de las declaraciones es importante. El transportista se reserva el derecho de verificar su exactitud aunque la verificación de un contenedor sellado es difícil, es en esos casos el embarcador responsable de cualquier falsa declaración, fraude o simulación.

#### **Mercancías peligrosas.**

Deben ser declaradas en el conocimiento del embarque. Si son omitidas o declaradas falsamente el transportista puede desembarcarlas o destruirlas en el curso del viaje debiendo el embarcador asumir por estos gastos o daños. En todo caso el transportista debe ser prevenido.

#### **Funciones del conocimiento.**

El conocimiento del embarque es prueba del contrato y de la recepción de las mercancías.

## **Reservas.**

Para prevenir las falsas alegaciones del embarcador, el transportador debe verificar para cada mercancía embarcada que ella corresponda bien a su descripción sobre el conocimiento.

En la práctica esta verificación sistemática es imposible, por eso el transportista puede expresar sus dudas en cuanto a la exactitud de las enunciaciones del conocimiento e indicar sus reservas, de esa manera, vencerá la presunción de conformidad de las mercancías indicando "dice contener", "peso y cantidad desconocidos", etc.

Las reservas son destinadas a proteger al transportador. Para el embarcador resulta importante obtener un conocimiento de embarque limpio, sin reserva, a fin de abrir un crédito documentario.

En algunos casos se observa que el embarcador emite una carta de garantía contra toda reclamación que podrían presentarle por las faltas en las declaraciones.

En el caso de reservas es al destinatario que le incumbe probar que el transportista recibió las mercancías en buen estado, aunque no lo libera de falta.

## **LIMITACION DE RESPONSABILIDAD**

Los países miembros de la Convención de Bruselas del 1968 y del 1979 limitan la responsabilidad del transportista de acuerdo al peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. Sólo el dolo priva al transportista del beneficio de la limitación legal.

Tradicionalmente la limitación, elemento contractual, solo puede ser invocada cuando la acción intentada contra el transportista marítimo está fundamentado en lo delictual, es decir, un error, no da lugar a la limitación.

Todas las comunicaciones internacionales modernas prevén que las exoneraciones y limitaciones son aplicables a la acción intentada contra el transportista sea fundada en la responsabilidad contractual, delictual u otra.

La responsabilidad por retardo supone la existencia de un plazo, otorgado contractualmente. El plazo representa un aspecto determinante en las previsiones contractuales, aunque en materia marítima es otorgado accesoriamente, solo una falta imputable al transportista puede ocasionar daños y perjuicios.

## **ACCION EN JUSTICIA.**

El hecho de poner en poder del consignatario las mercancías establece la presunción, salvo prueba en contrario, de que el

porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte y de no haber ese documento, de que fueron entregadas en buen estado a menos que el consignatario de por escrito al porteador aviso de pérdida o daño a más tardar el primer día laborable de la fecha en que las mercancías se encuentren en su poder; si tales pérdidas o daños no son aparentes el consignatario deberá dar dicho aviso en un plazo no mayor de 15 días.

Toda acción relativa al transporte de mercancías prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de 2 años, que comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o a partir del último día en que debieron de haberse entregado.

#### **JURISDICCION**

La jurisdicción competente lo será el domicilio principal o el residencia habitual del demandado; el lugar de celebración del contrato; el puerto de carga o descarga; cualquier otro lugar designado en el contrato; cualquier lugar donde el buque haya sido embargado.

#### **PRESCRIPCION DE LA ACCION**

Independientemente de que la fuerza mayor, el hecho fortuito o de un tercero son causas eximentes de responsabilidad para el porteador conforme a nuestro código civil y de comercio, los artículos 433, 435 y 436 del Código de Comercio Dominicano establecen un plazo de un año para las reclamaciones por faltantes y de 30 días para las averías a penas de inadmisión. No obstante estos plazos deben ser considerados bajo el Convenio de Transporte de Mercancías del 1978.

El artículo 433 prescribe que todas las acciones por pago de flete, por alimento, por salarios, por obras y por entrega de mercancías prescribirán un año después de la llegada de la nave.

Por su parte el artículo 435 declara inadmisibile toda acción contra el capitán y los aseguradores, por daños sucedidos a la mercancía si está hubiese sido recibida sin protesta; así como toda acción contra el fletador, por averías, si el capitán ha entregado las mercancías y recibido su flete sin haber protestado y toda acción por indemnización de daños causados por abordaje en un sitio donde el capitán ha podido reclamar, si no hubiere reclamado.

Y el artículo 436 prevé, que estas protestas y reclamaciones serán nulas si no hubieren sido hechas y notificadas en el término de 24 horas y si, en el término de un mes de su fecha no fuesen seguidas de una demanda judicial.

## PRESCRIPCION DE LA ACCION

Independientemente de que la fuerza mayor, el hecho fortuito o de un tercero son causas eximentes de responsabilidad para el porteador conforme a nuestro código civil y de comercio, los artículos 433, 435 y 436 del Código de Comercio Dominicano establecen un plazo de un año para las reclamaciones por faltantes y de 30 días para las averías a penas de inadmisión.

El artículo 433 prescribe que todas las acciones por pago de flete, por alimento, por salarios, por obras y por entrega de mercancías prescribirán un año después de la llegada de la nave.

Por su parte el artículo 435 declara inadmisibile toda acción contra el capitán y los aseguradores, por daños sucedidos a la mercancía si está hubiese sido recibida sin protesta; así como toda acción contra el fletador, por averías, si el capitán ha entregado las mercancías y recibido su flete sin haber protestado y toda acción por indemnización de daños causados por abordaje en un sitio donde el capitán ha podido reclamar, si no hubiere reclamado.

Y el artículo 436 prevé, que estas protestas y reclamaciones serán nulas si no hubieren sido hechas y notificadas en el término de 24 horas y si, en el término de un mes de su fecha no fuesen seguidas de una demanda judicial.

Ver los artículos sobre Prescripción:

373 Abandono 8 meses, desde el día que se comunicó como pérdida.  
432 Contrato a la Gruesa o póliza de seguro 5 años contados desde la fecha del contrato  
433 Por pago de flete, salarios, alimentos, suministros y entrega de mercancías  
1 año 435 Acciones contra el capitán y los aseguradores por daños a las mercancías  
431 Protesto. 30 días

### **Jurisprudencia**

Considerando: que la compañía recurrente y demandante original no ha probado ni ofreció probar que el importador del sulfato de amonio, o sea, el propietario de la carga o su representante calificado, presentó la protesta o reclamación correspondiente dentro de las 24 horas exigidas por el artículo 436 del código de comercio, ni tampoco que interpuso demanda judicial dentro del plazo dispuesto en dicho texto legal, lo que supone que dicha mercancía fue recibida sin haberse hecho ninguna protesta frente al capitán del buque transportista, dando lugar a la inadmisibilidad consagrada en el artículo 435 del referido código tal como fue decidida por... (SCJ 21 de agosto de 1991)

Las reclamaciones establecidas en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo del 1978 conocidas como las Reglas de Hamburgo establecen los siguientes procedimientos y plazos para las reclamaciones y acciones:

Aviso de Pérdida o Daño	Debe ser remitida al porteador	Un día laborable al de la fecha que hayan sido puestas en su poder	Presunción de haber sido entregadas en las mismas condiciones que fueron recibidas
Cuando la pérdida o daño no sean aparentes		Quince días consecutivos contados desde la fecha que hayan sido puestas en su poder	
	No se requiere aviso por escrito de la pérdida o daño	Si han sido examinadas por las partes	
Retraso en la entrega			No se paga indemnización si no se da aviso por escrito dentro de los 60 días desde que son puestas en su poder
Pérdida o daño notificados por el Porteador		Noventa días contados desde que se produjo el daño o desde la entrega	Se presume no hay falta del cargador
		Dos años	Prescripción

#### GESTION NAUTICA Y COMERCIAL

Es náutico el conjunto de las cargas vinculadas al funcionamiento de la nave. Es comercial las que se vinculan a su explotación. La Primera: armamento, equipamiento, salarios y seguridad de la nave; la segunda: gastos de puerto, aprovisionamiento en carburante.

## LOS CONTRATOS

Los contratos relativos a las naves son el fletamento, el transporte de cosas y el transporte de personas.

### EL CONTRATO DE FLETAMENTO

El contrato de fletamento consigna las obligaciones de las partes, generalmente es presentado como un impreso, cuando es de un grupo profesional de armadores-conferencia marítima- es Baltimore o un contrato general por viaje "Gencon", si es privado "Essoney" y si es de un gobierno "NYPE".

Las obligaciones de las partes difieren según el contrato de fletamento, ya sea para el transporte de mercaderías y el arrendamiento de naves solas o con tripulación por un tiempo determinado o por uno o más viajes.

El fletamento es un contrato consensual, se prueba por el Charter Party y para el transporte de mercaderías por el conocimiento de embarque. Son contratos tipos en formularios impresos a los que se pueden incluir cláusulas o tachar las que no se acuerden las partes.

El fletamento tiene para el pago de su flete un privilegio sobre el precio del transporte de la mercancía.

Existen para varios doctrinarios diversas modalidades de explotación de la nave: a casco desnudo, por tiempo y por viaje.

El contrato de fletamento tiene por objeto el uso y la explotación de la nave en las formas indicadas, conforme la póliza de fletamento y las estipulaciones de las partes.

El contrato de fletamento es aquel contrato por el cual una persona llamada fletante, se obliga a poner una nave a disposición de otro denominado fletador, que se compromete a pagar un precio.

Los contratos de fletamento deben contener las siguientes disposiciones generales:

1. Los elementos necesarios para su individualización;
2. Los nombres y generales del fletante y del fletador;
3. El monto del flete y sus modalidades concernientes a la forma, condiciones, fecha y lugar del pago;
4. La duración del contrato.

A casco desnudo (Bareboat) sin armar, dotar o aparejar; o bien armado, dotado y aparejado, por tanto en condiciones de navegar.

El time charter (fletamento por tiempo) donde el propietario cede el uso de la nave por tiempo determinado, manteniendo el control

de la navegación y el fletador su explotación comercial; el propio u ordinario donde se pone a disposición del fletador la total capacidad de carga de la nave o parte de ella; el fletamento por viaje (Voyage Charter) se compromete a poner la nave a disposición del fletador y a realizar uno o más viajes. El sub-fletamento donde el fletador de una nave por entera cede a una o varias personas en todo o en parte los derechos que tenía sobre el fletante. Sin embargo, la relación entre el propietario y su fletador no queda afectada.

Otros tipos de contrato son el de Tráfico de Petróleo (Shell Time); Trafico por Tiempo de Carga General (BallTime, NYPE); Transporte de Granos (CENTROCOM); Trafico de Viaje de Carga General (GENCON); Tráfico de Madera (CONTINOOD).

En el Contrato de Fletamento queda comprendido el Transporte de Mercaderías y el arrendamiento de una nave sola o con tripulación por un tiempo determinado o por uno o más viajes.

La necesidad de la industria marítima y sus compromisos de transporte requiere la adquisición de naves mediante compra o flete, siendo la última la menos onerosa.

El mercado internacional de naves ofrece el fletamento por tiempo, por viaje o a casco desnudo.

En el fletamento por tiempo o por viaje, el flete que paga el fletador se calcula sobre la base de un valor por tonelada Dead weight, pagadero mensual o quincenalmente.

El fletante pone la nave a disposición del fletador, tripulado, avituallada y aparejada. El capitán de la nave se encuentra bajo las órdenes del fletador en lo relativo a la operación comercial de la nave.

El fletamento a casco desnudo se utiliza normalmente unida a una promesa de compraventa, lo que representa una venta a plazo, reteniendo el vendedor la propiedad de la nave y permitiendo al comprador su explotación sin necesidad de inscribir hipotecas sobre ella.

En el time charter, la nave se pone a disposición del fletador por un tiempo determinado con la tripulación, que queda bajo la dirección comercial del fletador, recibiendo el propietario fletante una suma fija por concepto de pago del fletamento.

En los contratos por viaje (voyage charter) es un contrato de cargamento completo, donde se dan grandes dificultades respecto a la contabilización del tiempo para la carga y descarga (lay time), así como el pago de las sobrestadías (demurrage).

### **El transporte de cosas**

En contrato de transporte de cosas, es el que se refiere al traslado de las cosas por mar convenido entre dos o más personas y formalizado ordinariamente mediante un conocimiento de embarque.

El transportista se compromete contra un precio denominado flete, pagado previamente en el lugar del embarque o en el puerto de destino a transportar una cosa de un puerto a otro.

El conocimiento de embarque prueba el contrato y que el transportista ha tomado a su cargo las cosas con la obligación de entregarlas contra la presentación del documento y tal y como lo recibió.

### **El transporte de pasajeros**

El armador se compromete a transportar por mar, en un trayecto definido, mediante el pago del precio del pasaje. Las obligaciones de las partes se constatan en el boleto de viaje.

El armador debe entregar el boleto de viaje con las condiciones del mismo y asegurar la nave en buen estado de navegación, armada, equipada y aprovisionada adecuadamente para el viaje a realizar y hacer todo lo necesario para garantizar la seguridad de los pasajeros.