

**ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO**  
**III CONGRESO DE DERECHO MARÍTIMO**  
*El nuevo Derecho Marítimo Venezolano*  
**Hotel Embassy Suites, Caracas, 25 al 28 de Junio 2003**

**LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN EN LA LEY DE COMERCIO MARITIMO**

*Patricia Martínez Souto\**

**I. INTRODUCCION**

El 9 de noviembre de 2001, fue promulgado el Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo<sup>1</sup>, (LCM) en el marco de las leyes habilitantes dictadas por el Presidente de la República, junto con otras vinculadas al sector marítimo.

Aún cuando la exposición de motivos publicada con el texto de la ley no lo indica expresamente, de las Minutas de reuniones del Comité de Derecho Mercantil redactor del proyecto se desprende que éste reconoce como fuentes a la Ley argentina de la Navegación de 1973, la Ley Chilena N° 18.680 del 22 de diciembre de 1987 sustitutiva del Libro III del Código de Comercio de ese país relativo al Comercio Marítimo, los Convenios Internacionales proyectados por organismos tales como el Comité Marítimo Internacional (CMI), la Organización Marítima Intergubernamental (OMI) y la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD); los usos y las costumbres, la doctrina y la jurisprudencia de naciones de intenso comercio marítimo. Adicionalmente se tomó como papel de trabajo el Proyecto de Ley de la Navegación y del Comercio por Agua (PLONCA), preparado por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela a mediados de los años 80 y debidamente actualizado en 1999 con la ayuda de cursantes y profesores de la especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de dicha Facultad.

Siguiendo este criterio inspirador en fuentes internacionales y costumbres locales se renovaron cada una de las instituciones tratadas en el Libro II del Código de Comercio, expresamente derogado por dicha ley.

En materia de sujetos de la navegación, tema de este trabajo, la modificación más importante fue la de superar la vetusta regulación legal del Código de Comercio,

---

\* Abogado UCV. Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior, UCV. Secretaria General Adjunta Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Miembro del Comité de Derecho Mercantil redactor del Anteproyecto de Ley de Comercio Marítimo. Miembro de la firma de abogados LUIS COVA ARRIA & ASOCIADOS, Caracas, Venezuela.

<sup>1</sup> Gaceta Oficial N° 5.551 Extraordinario del 9 de Noviembre de 2001.

centrada en la figura del propietario, presumiendo que éste era el armador y transportista sin contemplar la posibilidad de disociación, que es una realidad frecuente en el ejercicio de la navegación.

Como veremos, el armador es la persona que utiliza o explota el buque en su nombre propio, el cual puede o no ser propietario.

Precisamente esa disociación entre el propietario y el armador de la nave, fue acogida en el Título II del Decreto Ley de Comercio Marítimo, regulando además al armador con independencia del transportista, en tres Capítulos a saber:

Capítulo I El capitán

Capítulo II El Agente Naviero

Capítulo III El Armador

## **II. EL CAPITÁN**

La tradicional figura del capitán, a pesar de su evolución en el tiempo y conforme a los progresos de la técnica de la navegación, ha conservado sus características fundamentales, impuestas por la naturaleza misma del ambiente donde desenvuelve su actividad. Este sujeto ha revestido desde siempre, una doble condición de representante del armador y de delegado de la autoridad pública, lo cual le otorga un carácter singularísimo dentro del Derecho, lo cual no es más que otra manifestación del carácter particular del Derecho Marítimo o Derecho de la Navegación.

Nuestro decimonónico Código de Comercio, al igual que los otros códigos latinoamericanos de inspiración en el código napoleónico, definía al capitán como el encargado del gobierno y dirección de la nave, mediante una retribución, otorgándole el carácter de factor del propietario y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga y al resultado de la expedición<sup>2</sup>.

La Ley de Comercio Marítimo venezolana, ha reiterado ese concepto desde el punto de vista del derecho privado, en el artículo 18, al establecer que “El Capitán es el representante del propietario, del armador del buque y de los cargadores, en todo lo relativo al interés del buque, su carga y al resultado de la expedición marítima” y en el artículo 37 cuando al definir al armador hace referencia al Capitán como quien ejerce la “dirección y gobierno del buque”.

Obviamente, la referencia en la Ley de Comercio Marítimo ha sido modificada en relación al Código de Comercio, el cual, como dije antes, se refería solo al

---

<sup>2</sup> Artículo 627 Código de Comercio venezolano (derogado).

propietario del buque, mientras que la LCM distingue entre el propietario y armador y cargadores.

En cuanto a la función pública del Capitán, el Capítulo VII del Título II de la Ley General de Marina y Actividades Conexas<sup>3</sup>, cuyo, regula el personal, actos, orden y disciplina a bordo, y su artículo 51 dispone las funciones de derecho público del Capitán, al definirlo como la máxima autoridad a bordo y delegado de la Autoridad Pública en aguas extranjeras y en alta mar.

Tomando en consideración las disposiciones relativas al Capitán contenidas en ambos cuerpos normativos, podemos definirlo en atención a sus funciones como ***el jefe superior de la nave, encargado de su gobierno y dirección, investido de autoridad pública y representante del propietario, del armador del buque y de los cargadores en todo lo relativo al interés del buque, su carga y al resultado de la expedición marítima.***

De esta forma se configura la distinción que tradicionalmente se ha hecho de las funciones del capitán en Públicas y Privadas, distinción que, como veremos, en algunos casos resulta de difícil delimitación.

Sin embargo, y en un esfuerzo sintetizador aún mayor, podríamos acudir al tan conocido adagio que lo define como : ***“el amo a bordo, después de Dios”.***

## **2.1. Designación y representación**

Según lo establece el artículo 37 de la Ley de Comercio Marítimo, el capitán es ***designado*** por el armador.

Aún cuando la ley nada dice, esta designación puede ser expresa o tácita. Un ejemplo de designación tácita lo encontraríamos en aquellos casos en los que el armador mantiene el Capitán designado por el propietario.

La ley venezolana no parece permitir a las partes la derogatoria de este principio, como sí lo hace la Ley Chilena, al disponer que salvo acuerdo en contrario, el capitán de una nave siempre es designado por el armador.

Sin embargo, en la práctica comercial marítima, la designación del Capitán se relaciona con la forma de explotación del buque; así por ejemplo, en los casos de un fletamento a caso desnudo (*bare boat charter*) el nombramiento del capitán lo efectúa el arrendatario – armador del buque, en cambio en los casos de fletamento a tiempo (*time – charter*) es el armador – fletante quien lo nombra.

---

<sup>3</sup> Decreto con Fuerza de Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Gaceta Oficial N° 37.570 del 14 de Noviembre de 2002.

En cuanto a la **representación**, las normas del Código de Comercio derogado establecían que el Capitán era factor mercantil del propietario de la nave y representante e los cargadores.

Esta función de factor, con las implicaciones legales que ello conllevaba, ha sido eliminada en la LCM, subsistiendo únicamente la de *representante*, tanto del propietario como del armador del buque y de los cargadores, en todo lo relativo al interés del buque, su carga y al resultado de la expedición marítima.

Afirma el Dr. José Domingo Ray, que ésta facultad otorgada al Capitán de representar al propietario y armador del buque y también en ciertos casos a los propietarios de la carga, es de carácter muy particular porque deriva exclusivamente de su designación y el ejercicio del cargo, con prescindencia respecto de terceros de lo que pueda haber convenido con el armador<sup>4</sup>.

El ejercicio de esta representación, configura lo que se conoce como las **funciones comerciales** del Capitán, quien como auxiliar marítimo está dotado de un poder especial que le permite desarrollar ciertas funciones en nombre del propietario o armador y otras en nombre de los cargadores. Estas funciones son las que más han evolucionado en el tiempo, en atención a los desarrollos de la explotación marítima.

El ámbito de esta representación va desde otorgar los recibos por las mercancías embarcadas a bordo del buque, hasta contraer deudas para proveerse de fondos en circunstancias específicas.

En relación con esa representación, Ripert ha dicho que el Capitán es un mandatario que actúa en nombre propio como el comisionista del derecho comercial, sin embargo, es claro que frente a los terceros no existen dudas sobre el carácter de mandatario y representante del armador, ya que el solo hecho de ejercer las funciones de capitán es suficiente para que los terceros sepan que está actuando por cuenta del armador o propietario del buque<sup>5</sup>. Por otra parte, el Capitán siempre tuvo la representación judicial del armador, en caso de ausencia de éste o de su agente.

En consecuencia, de conformidad con la ley venezolana, el armador puede ser citado en la persona del Capitán, pero, éste no tiene la representación judicial activa conferida al Capitán en otras legislaciones<sup>6</sup>.

De las actas de reuniones del Comité de Derecho Mercantil,<sup>7</sup> redactor del anteproyecto de la LCM, se desprende, que la intención original de los

---

<sup>4</sup> RAY, José Domingo, *Derecho de la Navegación*, Tomo II, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1993, pp. 48.

<sup>5</sup> RIPERT, Georges, *Droit Maritime*, Tomo II, pág. 116.

<sup>6</sup> Argentina, Chile, entre otras.

proyectistas fue la de otorgarle en forma expresa al Capitán esa representación judicial, activa y pasiva.

En efecto, el artículo referido al Capitán, inicialmente proyectado, era el siguiente:

“El capitán.....es representante legal y judicial del propietario y del armador de la nave, no domiciliado en el lugar, en todo lo referente a la nave y a la expedición, sin perjuicio del mandato especial que pueda conferírsele, y como tal, les representa en juicio activa y pasivamente.....”

Desconocemos las razones que llevaron a la omisión de la referencia expresa a las facultades judiciales, tal vez se pensó en proteger los intereses de los armadores frente a un capitán que en determinadas circunstancias pudiera afectar sus intereses en un juicio.

## **2.2. Funciones Comerciales**

En cuanto a las funciones comerciales propiamente dichas, se distinguen en la Ley de Comercio Marítimo, las siguientes<sup>8</sup>: (Algunas de estas atribuciones son en realidad obligaciones a cargo del capitán, pero aludiremos a ellas aquí para seguir el mismo orden de la ley)

*2.2.1 Otorgar recibos parciales de las mercancías que se embarquen, extendiendo en su oportunidad, los conocimientos de embarque, así como practicar las anotaciones necesarias en dichos recibos relativas a las averías, mermas o daños que observare en la carga o que se produzcan por su acondicionamiento. (ordinales 1° y 2° del artículo 19 LCM).*

*2.2.2 Mantener contacto continuo con el armador con el fin de informar sobre los acontecimientos de la expedición marítima, o recibir instrucciones en los casos que sean necesarios.*

Esta disposición difiere sustancialmente de lo dispuesto en el Código de Comercio, cuyas vetustas normas no podían siquiera imaginar que un armador pudiera tener contacto con el capitán durante la expedición marítima. Esta obligación impuesta por la ley, impone al capitán actuar de acuerdo con las instrucciones que le imparta el armador.

Sin embargo, la propia ley establece excepciones, como las de los artículos 22 y 24, en las cuales, bajo circunstancias especiales, el Capitán puede actuar aún sin obtener las instrucciones del propietario o armador.

---

<sup>7</sup> Minuta de reunión N° 05 de fecha 29-06-2000. Comité de Derecho Mercantil designado por la Comisión coordinadora del Consejo Nacional de la Marina Mercante para la elaboración del Anteproyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.

<sup>8</sup> Artículo 19 Ley de Comercio Marítimo.

En efecto, el Capitán puede efectuar reparaciones o compra de pertrechos necesarios en el transcurso del viaje, si se encuentra imposibilitado de pedir instrucciones al propietario, debiendo dejar constancia de ello en el Diario de Navegación, (artículo 22 LCM); además, puede contraer deudas para proveerse de fondos necesarios para continuar el viaje, siempre que se encuentre en un puerto donde no se halle su armador o su mandatario y únicamente si no ha podido obtener los fondos una vez requeridos por escrito al propietario o armador o por intermedio de la autoridad acuática (artículos 23 y 24 LCM).

*2.2.3 Dar aviso de inmediato al propietario o armador de todo embargo o retención que afecte al buque, y tomar las medidas necesarias para el mantenimiento de éste, de la carga y prestar la debida atención a los pasajeros, si fuere el caso.*

*2.2.4 Celebrar contratos de fletamento o de transporte de mercancías con la autorización del propietario, armador o su agente naviero.*

La celebración de estos contratos no genera responsabilidad directa para el capitán, quien ejerce en esos casos el carácter de representante del armador.

*2.2.5 Los demás actos o contratos relativos a la gestión ordinaria del buque y al normal desarrollo del viaje.*

A diferencia de los contratos de fletamento o transporte, entendemos que éstos actos relativos a la gestión ordinaria del buque, podrá realizarlos por sí solo.

*2.2.6 Cualquier otra que le asigne la ley.*

Adicionalmente, el Capitán debe llevar a bordo del buque, además de los documentos exigidos en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas<sup>9</sup>, los especificados en el artículo 20 de la LCM, relacionados con la explotación comercial del buque, a saber: copia del contrato de fletamento, si es el caso, manifiesto de carga, conocimientos de embarque, documentos aduaneros, además de toda documentación requerida por la ley.

Por su parte, el artículo 21 de la LCM dispone que: “Los asientos en el diario de navegación que se refieren a la actuación del Capitán como delegado de la autoridad pública, tienen la fuerza de documento público. El valor probatorio de la protesta de mar y demás asientos de los diarios de navegación y de máquinas, estarán sujetos a la apreciación del juez”.

Este artículo ha resuelto la discusión sobre el valor probatorio de los asientos en el Diario de Navegación, en la forma que muchos doctrinarios habían sostenido, es decir, dicho valor probatorio dependerá del carácter con el que haya actuado el

---

<sup>9</sup> Artículos 23 al 32 Ley General de Marinas y Actividades Conexas.

Capitán. Así por ejemplo, no tendrá el mismo valor probatorio el asiento de una defunción a bordo del buque, que una anotación referida a un daño a la carga. La primera de ellas tendrá el valor de documento público, y la segunda estará sujeta a la apreciación del juez.

### **2.3 Funciones Públicas**

En relación a las **funciones públicas** del capitán, como dijimos antes, se encuentran en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, y van desde delegado de la autoridad pública, órgano auxiliar de policía y de registro civil, y encargado de la seguridad y preservación de la expedición.

Como **delegado de la autoridad pública**, el Capitán debe:

- 2.3.1 Mantener el orden y disciplina a bordo del buque. En este caso, quienes cometieren actos de indisciplina estarán sujetos a la responsabilidad del caso de acuerdo con las leyes respectivas, sin perjuicio de la autoridad disciplinaria del Capitán. (artículo 63 LGMAC).
- 2.3.2 En caso de delito, actuar como órgano auxiliar de policía, (artículo 55 LGMAC), ejecutando por tanto las acciones previstas en las leyes respectivas. En la legislación venezolana encontramos, por ejemplo, el Decreto Ley de los Organos de Investigaciones científicas, penales y criminalísticas<sup>10</sup>, el cual enumera entre los órganos de apoyo a la investigación penal (artículo 14, ordinal 9), los capitanes de buques con pabellón venezolano, respecto a los hechos punibles que sean cometidos en los mismos durante su travesía, regulando en el artículo 15, las competencias que les corresponden como tales órganos de apoyo, a saber: Resguardar el lugar del suceso, impedir que las evidencias desaparezcan, identificar y aprehender a los autores de delitos en casos de flagrancia y ponerlos a disposición del Ministerio Público, asegurar la identificación de los testigos del hecho, brindar asesoría técnica en la investigación criminal, así como las demás que determine la ley.
- 2.3.3 Como *órgano auxiliar de registro civil*, debe expedir los documentos respectivos en los casos de matrimonios o nacimientos, otorgamiento de testamentos y demás actos que ocurrieren a bordo de un buque nacional.(artículo 61 LGMAC). En efecto, de conformidad con lo establecido en la Ley de Registro Público y del Notariado<sup>11</sup>, dichos documentos se inscribirán en el Registro Civil. Igualmente, en *caso de fallecimiento de uno o varios tripulantes o un pasajero*, el Capitán levantará la partida de defunción respectiva de conformidad con la Ley (artículos 56 y 58 LGMAC)

<sup>10</sup> Gaceta Oficial N° 5551 Extraordinario del 9 de Noviembre de 2001.

<sup>11</sup> Decreto N° 1554 con fuerza de Ley de registro Público y del Notariado. Gaceta Oficial N° 37.333 del 27 de noviembre de 2001.

2.3.4 La ley General de Marinas y Actividades Conexas también atribuye al Capitán la *seguridad y preservación de pasajeros, tripulantes y la carga* y para tal fin está autorizado a tomar con carácter extraordinario, las medidas pertinentes ante cualquier situación de gravedad. Ahora bien, ésta obligación de seguridad y preservación de pasajeros, tripulantes y la carga no está expresamente regulada, al contrario de otras legislaciones que sí lo han hecho<sup>12</sup>. Nuevamente debemos decir aquí, que el proyecto de ley originalmente propuesto incluía una serie de obligaciones a cargo del Capitán, relacionadas con el desarrollo de la expedición y tendientes al cuidado del buque, de la carga y de las personas a bordo. Ignoramos también las razones que justificaron tal omisión, tal vez por la importancia que ha perdido la figura del Capitán en el comercio y tráfico marítimo, pero lo cierto es que se ha omitió una regulación de importancia para prever qué conductas pueden exigirse o justificar al Capitán para el cumplimiento de la función de *seguridad y preservación de pasajeros, tripulantes y la carga*.

### III. EL AGENTE NAVIERO

Como hemos dicho, el desarrollo de la navegación ha ocasionado que la figura del Capitán se centre más en el aspecto técnico, provocando que sus funciones se hayan traspasado a los agentes marítimos o navieros.

Nuestra Ley de Comercio marítimo regula las funciones del agente naviero en el Capítulo II del Título II, respondiendo así a una necesidad de reforma respecto de ésta figura en nuestro Código de Comercio.

Aún cuando nuestra ley no lo define, podemos afirmar que el agente naviero, “*es la persona individual o colectiva que tiene a su cargo las gestiones en tierra, necesarias o convenientes, relacionadas con la llegada, permanencia o salida de puerto de los buques mercantes*”<sup>13</sup>.

El doble aspecto de las funciones del agente naviero, unas frente a las autoridades administrativas, otras con relación a los particulares, ha sido recogido

<sup>12</sup> Ley Argentina de Navegación, Ley Chilena, ambas fuentes de la Ley de Comercio Marítimo.

<sup>13</sup> RAY, José Domingo, ob. cit. pág. 119.



en el artículo 29. El agente naviero designado para realizar o que realice ante la aduana y las autoridades portuarias las gestiones relacionadas con la atención de una nave en puerto venezolano, tiene la representación activa y pasiva, conjunta o separadamente, de su capitán, propietario o armador, cuando éstos no estuvieren domiciliados en el lugar, ante los entes públicos y privados a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo y hasta tanto se designe por escrito a otro en su reemplazo. No tiene la representación del propietario ni del armador que estuviere domiciliado en el lugar. Se traslada al agente el mismo papel que el artículo 627 del Código de Comercio atribuía al capitán.

Pero, recogiendo el uso consagrado por la práctica, a través del llamado “agente protector de la nave”, el artículo 32 de la Ley de Comercio Marítimo autoriza al armador a designar, para actuar frente a los entes privados, una persona distinta de la que actúa ante los entes administrativos. De manera que, siguiendo la práctica, puede haber un agente aduanero y otro para proteger los intereses del armador o capitán frente a particulares.

La Ley de Comercio Marítimo protege los intereses del destinatario de la mercancía transportada por la nave, mediante contrato que termina en puerto venezolano o del cargador según contrato que se inicia en uno de estos puertos; de los contratantes locales que operaron con la nave; del habitante que ocasionalmente entra en una relación jurídica con el agente, por vía de un hecho ilícito; y del mismo agente naviero en su relación de su mandante extranjero.

Por ello, y a título de garantía de estos intereses, se dispone de un sistema de publicidad, a través de la Capitanía de Puerto, de las personas o entidades que actúan como agentes navieros de una nave, en cualquiera de las funciones supra señaladas. La representación ante los entes privados, aún renunciada, subsistirá hasta tanto el armador, propietario o capitán designen un nuevo agente, con lo que se facilita al titular de cualquier derecho el ejercicio de la acción pertinente. La

sustitución puede hacerse aunque la nave haya zarpado de puertos venezolanos. En concurrencia con esa finalidad, el agente naviero no puede declinar su comparecencia a juicio, salvo que el armador, propietario o capitán hubieren designado apoderados especiales.

Además de dar respaldo legal a la personería procesal del agente en protección de los intereses de los domiciliados dentro y fuera del país y para facilitar la tramitación de las causas ante nuestros tribunales, se consagran soluciones equitativas para todos los intereses en juego.

### 3.1. Representación

El artículo 28 de la Ley de Comercio Marítimo reconoce la representación del agente naviero.

Ahora bien, desde la entrada en vigencia de esta ley, se ha discutido la representación judicial o personería en juicio del agente.

El artículo 29 textualmente atribuye al agente naviero designado ante la aduana y las autoridades portuarias la *representación activa y pasiva*, sin embargo, el legislador omitió el calificativo expreso de *judicial o extrajudicial* originalmente propuesto.

En tal sentido, Ripert decía que el consignatario del navío era un mandatario del armador que se subrogaba en algunas facultades del capitán, y que, si bien no era fácil encontrar una explicación jurídica, la jurisprudencia admitía que podía actuar en su *representación*<sup>14</sup>.

Por el contrario, el tratadista italiano Brunetti afirmaba que los usos comerciales no pueden derogar las normas procesales y civiles, y que de existir serían *usus*

---

<sup>14</sup> Ripert, *Droit Maritime*, T.I, 2ª ed., París, 1929.

*contra legem*. Además decía que la ley no admite que el mandatario comercial tenga, por el solo hecho de ser mandatario, la facultad de representar judicialmente al mandante<sup>15</sup>.

Aplicando un criterio legal y estricto, y basado en nuestra normativa sobre mandato, la facultad para actuar en juicio debe ser expresa y no tácita. Adicionalmente, si analizamos la intención del legislador al omitir la expresa remisión a la *representación judicial*, podemos inferir que, de conformidad con nuestra legislación, el agente naviero no tiene la facultad judicial activa y pasiva del propietario, capitán o armador del buque. Al igual que ocurre con el Capitán, el propietario o armador del buque podrán ser citados en la persona del agente en su carácter de representante de éstos no domiciliados en el lugar, pero carece de personería judicial para actuar en juicio.

### **3.2. Responsabilidad**

En todo caso, se acepte o no el principio de que el agente tiene personería para actuar como actor o demandado en representación del capitán o armador del buque, no puede ser responsabilizado en sus propios bienes por hechos o actos imputables a éstos.

La protección del agente naviero se ha consagrado en la Ley de Comercio Marítimo, siendo así que el artículo 36 establece que el agente naviero, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surja de la ley. (artículo 36 LCM).

## **IV. EL ARMADOR**

---

<sup>15</sup> Brunetti, *Diritto Maritimo Privato italiano*, T. II, 1930, Torino, pág. 546, traducción de R. Gay de Montellá, ed. 1950, Bosch, Barcelona, pág. 488.

Como mencionara al principio, una de las más importantes reformas de la legislación marítima venezolana consistió en la regulación de la figura del armador, a diferencia de la de nuestro derogado Código de Comercio.

El armador es figura principalísima en el derecho de la navegación, pues es el sujeto en quien se centra casi toda la responsabilidad emergente de la actividad navegatoria. Su figura se caracteriza por la circunstancia de tener la disponibilidad de la nave, lo que le da poder suficiente para realizar los contratos que le son propios. Esta disponibilidad puede tener su origen tanto en la propiedad de la nave como en alguno de los contratos de utilización legislados en los códigos u originados en la práctica. Esta ha llegado a crear la figura “del que tiene la disponibilidad” (“as disponent” en inglés), fórmula que suele aparecer al pie de algunos conocimientos procediendo a la firma del armador o supuesto armador, y de significado sumamente impreciso.

En el Derecho de la Navegación, toda persona que asume la responsabilidad de hacer navegar una nave es armador, así sea una nave de placer para recreo de quien tiene su disponibilidad, una nave pesquera o una nave destinada a expediciones científicas.

El reconocimiento de esta figura del comercio y tráfico marítimo, está plasmada en el artículo 37, el cual define al armador como: *“la persona que utiliza o explota el buque en su propio nombre, sea o no su propietario, bajo la dirección y gobierno de de un Capitán designado por aquél”*

También se ha establecido una presunción iuris tantum de que el propietario del buque es su armador. (Artículo 38 LCM).

La ley también regula la responsabilidad del armador y su limitación, innovando su procedimiento.

## V. OTROS SUJETOS

Aún cuando no estén expresamente regulados en la Ley de Comercio Marítimo venezolana, en la práctica existen otros auxiliares de la navegación, o agentes terrestres del armamento, que vale la pena mencionar:

### 5.1. Empresas de estibaje

Hoy día, la tarea de carga, estibaje, desestiba y descarga no las efectúan los tripulantes sino los *estibadores*.

Estos sujetos trabajan en base a un contrato que no siempre es escrito, la mayor de las veces es verbal. Estas empresas estibadoras responden frente a sus contratantes por los daños que puedan causar al buque o a la carga, según lo que establezcan en sus contratos. En caso de ser contratadas por los armadores, la Cláusula Himalaya de los conocimientos de embarque les otorga los mismos beneficios, exoneraciones o limitaciones que pueda invocar el porteador frente al reclamante por daños a la mercancía.

### 5.2. Forwarder Agent

Es una nueva especie de partícipe en las operaciones de intermediación o ejecución del transporte. En español podría decirse que el *agente remitente, expedidor o promotor* o como muchos lo llaman, *corredor de flete*, aún cuando hoy día su rol ha excedido esa denominación.

El Profesor José Domingo Ray lo ha definido como “un sujeto o agente intermediario entre quien envía y recibe las mercancías y el porteador o las autoridades o terceros o ante quienes el vendedor o el comprador habrían tenido que contratar o intervenir para exportar, importar o transportar las mercancías”<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> RAY, José Domingo, ob. Cit., pág. 146.

## VI. LOS SUJETOS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE

Aún cuando se extiende un poco más allá del tema de esta conferencia, y pueda ser discutido en la sesión de esta tarde, no podemos dejar de mencionar los sujetos que intervienen en el contrato de transporte de mercancías, expresamente regulados por la Ley de Comercio Marítimo.

En efecto, el artículo 197, establece: A los efectos de este Decreto Ley se entiende por:

1. **Porteador:** toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por agua, con un cargador.
2. **Porteador efectivo:** toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías por agua o de una parte de este.
3. **Cargador:** toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado con un porteador un contrato de transporte de mercancías por agua. Así mismo, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al porteador.

Se destaca en la regulación de la ley, el reconocimiento de la figura del porteador efectivo.

## VII. REFLEXIONES FINALES

Sin duda la nueva regulación de los sujetos de la navegación en la Ley de Comercio Marítimo ha colocado a nuestro país a la par de las más modernas legislaciones, con lo cual se espera contribuirá a resolver las múltiples dificultades

que se presentaban con nuestra vetusta regulación del Libro II Código de Comercio.

Muchas Gracias!

Caracas, 27 de Junio de 2003.