

## ***CODIGO MARITIMO UNIFORME***

### ***I***

La legislación latinoamericana, con excepción de la actualmente vigente en la República Argentina, se inspira en los códigos latinos que reproducen los principios del Código Francés redactado en 1807 y de la vieja ordenanza de Colbert para la Marina Mercante dictada en 1681, durante el reinado de Luis XIV.

La mayoría de los códigos latinoamericanos fueron sancionados en la segunda mitad del siglo XIX (Brasil en 1850, Chile en 1865, Colombia en 1870 (reformado hace unos pocos años), Costa Rica en 1853, Cuba en 1886, Haití en 1826, Paraguay en 1891, Puerto Rico en 1885, República Dominicana en 1884, Uruguay en 1866 y Venezuela en 1873).

De comienzos del siglo XX son los Códigos de Perú (1902), de Ecuador (1906), de El Salvador (1904), de Nicaragua 3: Panamá (1917) y, al promediar el siglo, dictaron sus leyes vigentes Guatemala (1942), Honduras (1950) y México (1963), sin diferir en la regulación de las instituciones a como lo hacían las normas de los ordenamientos del siglo pasado.

La ley mejicana sobre navegación y comercio marítimo, a pesar de ser de reciente data, en comparación con los otros ordenamientos, no puede ser citada como ejemplo de legislación moderna, acorde a la fecha de su sanción.

En la segunda mitad del siglo XIX, precisamente cuando comienza la obra legislativa en Latinoamérica, se produce una transformación en la navegación con una gran influencia en las instituciones jurídicas, al punto de haberse afirmado con razón que en la historia de este sector del derecho deben distinguirse dos grandes períodos, el de la navegación a vela y el de la navegación a vapor.

En ese entonces aparecen con la nueva forma de propulsión, los cascos de acero y se transforman las modalidades de las instituciones jurídicas, haciéndose necesario un nuevo enfoque para interpretar, al amparo de las viejas normas, los nuevos problemas que se plantean.

En la República Argentina, esa labor se realizó, doctrinaria jurisprudencialmente, en forma parcial, antes de la sanción de la ley de navegación de 1973, pero aparentemente no se concretó en la misma forma en los otros países latinoamericanos que mantienen códigos similares al de Comercio Argentino, redactado en 1857.

Por la fuente utilizada no es de extrañar que la mayoría de los Códigos latinoamericanos legislen muchas instituciones como lo hacían las Ordenanzas de Colbert, es decir, contemplando las características de la navegación a vela.

El concepto de buque y su ubicación entre las cosas muebles, la regulación inadecuada de los sujetos y de los contratos del derecho de la navegación y la falta de normas procesales son algunas de las falencias que cabe señalar.

***\*Presidente del Comité Marítimo Venezolano.***

***\*Presidente de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo.***

## **II**

Las tímidas reformas que se han introducido no han sido suficientes para contemplar las modalidades de la navegación a vapor y del tráfico moderno y, en materia internacional, los países latinoamericanos han adherido en una pequeña proporción de las Convenciones de Bruselas que, sancionadas entre 1910 y 1968, han regulado los principales tópicos del Derecho Marítimo.

Las convenciones sobre abordajes y asistencia y salvamento, de 1910, han recibido la adhesión de la República Argentina, Brasil, Haití, México, Paraguay y Uruguay. Nicaragua sólo adhirió a la de abordajes. Las Convenciones de 1952 referentes a competencia civil y penal en este mismo tema, cuentan con muy pocas adhesiones. Argentina, Costa Rica, y Paraguay adhirieron a ambas, y Haití sólo lo hizo respecto a la de competencia penal.

Esos tres últimos Estados (Costa Rica, Haití y Paraguay) son también los únicos de América que han adherido a la Convención sobre embargo de buques de 1952.

La Convención de 1924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, conocida como Reglas de La Haya, es derecho positivo en nuestro país y únicamente se han incorporado como partes contratantes la República Argentina, Cuba, Ecuador, Paraguay y Perú.

La ley de Navegación Chilena del 21 de mayo de 1978, que actualiza el viejo Código de Comercio, no contempla una nueva regulación sobre la responsabilidad del transportador en razón de considerar que es un tema polémico y que, por ahora, es conveniente mantenerse a la expectativa para dictar luego una legislación acorde con lo que resulte de la experiencia internacional sobre las Reglas de Hamburgo. Colombia, en la modificación del año 1971, incluyó una modificación en el art. 1609 del Código de Comercio inspirada en la Convención de Bruselas de 1924.

### ///

Muy pocos Estados Latinoamericanos han adherido a las otras Convenciones Internacionales de Bruselas Y; con excepción de la Argentina, podemos decir que casi ninguno de ellos incorporó los principios de esas convenciones a su legislación interna. Así como es necesario la actualización de la legislación marítima latinoamericana en el aspecto de las instituciones de fondo y de forma, cabe señalar que en todo lo referente al derecho internacional público, al administrativo y a la legislación sobre marina mercante, los países latinoamericanos han dictado normas de su interés. Como ejemplo típico de esta política legislativa podemos citar la extensión de las facultades del estado ribereño sobre las doscientas millas y las leyes sobre reserva de cargas. En ese aspecto los países latinoamericanos fueron quienes primero se pronunciaron y hoy se puede decir que existe consenso internacional acerca del reconocimiento de una zona costera de explotación económica. Posiblemente este criterio se concrete en una norma internacional expresa en la codificación que se está realizando con el auspicio de Naciones Unidas en la III Conferencia del Mar.

En lo que respecta a la reserva de cargas para el pabellón nacional, UNCTAD, en la Conferencia del año 1974, obtuvo la aprobación de un Código de Conducta que regula el régimen de las Conferencias de Fletes y admite una reserva del 40% para cada uno de los países importadores o exportadores y sólo un 20% para los países de tercer bandera.

En estados que tienen un kilometraje muy grande de costas debe hacerse realidad la conciencia marítima y el deseo de tener flotas mercantes evolucionadas. Cabe esperar que esas normas sobre marina mercante se complementen con medidas efectivas en el sector técnico, en el económico y en el jurídico.

No es suficiente con dictar normas sobre política naviera, sino complementarias con todas las medidas que se deben adoptar para incorporar buques a la matrícula nacional, obtener financiamiento, facilitar los trámites administrativos y dictar una legislación que contemple adecuadamente los distintos intereses en juego.

Frente al panorama del derecho privado marítimo, desactualizado y discordante, la factibilidad de un proyecto de Código latinoamericano supone el cumplimiento previo de algunos presupuestos.

En primer lugar, habría que realizar una intensificación de los estudios del derecho marítimo y por ello no puedo menos que aplaudir iniciativas como las de este Seminario.

En segundo lugar, habría que considerar las perspectivas y posibilidades de una integración legislativa en Latinoamérica.

En tercer lugar, habría que analizar los argumentos que se han esgrimido y las razones por las que los Estados latinoamericanos no se han adherido a la labor de unificación realizada por el Comité Marítimo Internacional, así como también coincidir con el sistema técnico legal a seguir.

Con respecto al primer presupuesto, es decir al desarrollo de los estudios del Derecho Marítimo, aunque en la mayoría de las universidades latinoamericanas figure la materia en el "currículum" de las obligatorias, se enseña generalmente, como parte del Derecho Comercial, con un desarrollo limitado, sin realizar un análisis a fondo de los problemas típicos y de las soluciones que impone el particularismo) la relativa autonomía de la materia.

En la mayoría de las universidades latinoamericanas no hay Institutos para el estudio del Derecho de la Navegación y la bibliografía local es limitada. Y esta ausencia de especialización o profundización se traduce en los ámbitos públicos y en los privados.

Entre las varias causas a que puede atribuirse ese incipiente desarrollo del derecho marítimo en Latinoamérica pueden señalarse las siguientes: a) Muchos profesores universitarios son estudiosos del derecho comercial que dirigen sus miras a las normas legales, a la vetusta regulación de los códigos de comercio, pero no al verdadero derecho "viviente". b) Los especialistas que trabajan en derecho marítimo, generalmente, representan los intereses de un determinado sector, y no gravitan en los estudios universitarios ni en la reforma legislativa c) Los casos que llegan a los estrados judiciales no son muchos y son resueltos por jueces que, la mayoría de las veces, prescinden de la realidad del negocio y de los intereses en juego en las expediciones marítimas.

En la República Argentina, la mayoría de los casos que se debaten judicialmente son juicios contra los transportadores por recupero de las indemnizaciones abonadas por los aseguradores de la carga y los conflictos por contratos de fletamento, abordajes y otros institutos, generalmente, se resuelven en Londres, por vía de conciliación o arbitral y son muy pocos los casos que llegan a los estrados judiciales.

En los países europeos y en EE.UU. el Derecho Marítimo el de la Navegación por agua, al igual que el Derecho Aeronáutico, no figuran en el "currículum" de materias obligatorias, pero la enseñanza universitaria tiene una orientación muy distinta, no es enciclopédica, y la formación profesional se realiza en estudios de post-grado o en la práctica profesional.

El Comité Marítimo Internacional y las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo pueden brindar un apoyo muy grande para la difusión e intensificación de los estudios y para la reforma armónica de la legislación.

## VI

En lo que respecta a las posibilidades de una integración legislativa, podemos decir que es, precisamente, en el sector del Derecho Marítimo en el que puede justificarse más que en otro la uniformidad de la legislación.

Cabe recordar la frase tradicional de Pardessus en el sentido de que el peor código marítimo sería aquel que respondiera a criterios particulares, sin tener en cuenta la conveniencia de la unificación.

Pardessus decía en el "Capítulo Preliminar" de su monumental obra "Colección de leyes marítimas anteriores al siglo XVIII" "que la legislación marítima producida en todos los países por necesidades parecidas, tiene por esa misma circunstancia, un carácter de universalidad que permite aplicarle lo que Cicerón muy bien ha dicho del derecho natural: "Non opinione sed natura jus constituitu".

Si bien se encuentra superada esa posición de Pardessus, influenciada por una visión jusnaturalista, no hay duda que es muy conveniente obtener la uniformidad legislativa.

Francesco Berlingieri en un trabajo publicado en "Il Diritto Marittimo", en 1928 señalaba que en el período de la navegación a vapor se vislumbra, sin duda, una tendencia a la universalidad es decir, la uniformidad en el espacio.

Por la formación latina y por la similitud de intereses no tendría que haber dificultades en obtener una integración legislativa en el ámbito del derecho marítimo entre los Estados latinoamericanos.

Sin embargo, es difícil esa integración y así como la Asociación Latinoamericana para el libre comercio y la Asociación Latinoamericana de Armadores no han trascendido en la vida práctica en la forma que se esperaba y no conocemos que se hayan obtenido soluciones de unificación legislativa, estimamos difícil que pueda concretarse en un futuro próximo un Código uniforme para el derecho marítimo.

## VII

En la hipótesis de que se decidiera encarar la labor y la proyección de un Código-tipo tendríamos que analizar detenidamente las bases para concretar esa labor.

### **1. METODOLOGIA.**

Es necesario ante todo formar criterio sobre la metodología a seguir, es decir, el criterio de ordenamiento de las instituciones.

En nuestra opinión, habría que ubicar en un Parte General las normas referentes al ámbito de aplicación de la ley, al derecho internacional privado y algunos principios generales con respecto a la aplicación de las normas de fondo y normas procesales específicas. En la Parte Especial debería contemplarse la regulación de los siguientes institutos:

- a) Buque: individualización; documentación; construcción, mantenimiento; desguace; embargo y otros institutos procesales.
- b) Titularidad y Ejercicio de la Navegación: Propiedad y armamento; agente marítimo; capitán y personal de la navegación.
- c) Contratos de Utilización: Locación; fletamento a tiempo fletamento total y parcial; contrato de transporte; conocimiento; responsabilidad del transportador de cosas fletes; resolución del contrato; contrato de pasaje y remolque.
- d) Riesgos de Navegación: abordajes; asistencia y salvamento; naufragio, reflatamientos y recuperaciones; averías gruesas y daños a instalaciones portuarias.
- e) Seguros: disposiciones generales; intereses vinculados al buque y a los efectos; otros tipos de seguros y acciones emergentes de la póliza marítima.
- f) Crédito Naval: privilegios sobre el buque y sobre el flete; sobre las cosas cargadas; sobre el buque en construcción e hipoteca naval.

No somos partidarios de incluir normas específicas con respecto a la legislación laboral y a la pena], salvo algunas de carácter general en relación con las funciones que deben cumplir a bordo el capitán y la gente de mar.

## **2. SISTEMA DE RESPONSABILIDAD**

La regulación de los institutos mencionados precedentemente tendría que hacerse inspirándose en las convenciones internacionales y habría que acordar el sistema a seguir en tres puntos fundamentales.

En primer lugar, el referente a la limitación de responsabilidad, para establecer si se está de acuerdo en adoptar el sistema de la Convención de Bruselas de 1957, o el de la de Londres de 1976, en vez de los sistemas prevalecientes en Latinoamérica que siguen el del abandono.

La República Argentina estableció un sistema combinado, manteniendo el latino del abandono del valor del buque y estableciendo un límite forfatorio por tonelada de arqueo frente a los créditos por daños personales.

En segundo lugar, habría que comparar el sistema de la Convención de Bruselas de 1924 y del Protocolo de 1968 (Reglas de La Haya-Visby) con el de las Reglas de Hamburgo y decidirse por uno de ellos o, quizás, por un nuevo estatuto que contemple. Y supere algunas de las objeciones que se han formulado a ambas regulaciones.

En tercer lugar, habría que llegar a un acuerdo respecto a la adopción del sistema de la Convención de Bruselas de 1967 sobre Hipotecas y Privilegios. La República Argentina decidió hacerlo porque se consideró que favorece más la construcción de buque y la hipoteca que se puede constituir sobre los mismos.

En los otros temas creo que las divergencias, si existen, no serían grandes y, si se plantean, podrían solucionarse. Con respecto a los contratos de utilización de buques tendrían que seguirse las normas de los formularios tradicionales, con un carácter supletorio, salvo en lo que respecta a la responsabilidad del transportador de personas y de cosas que, en algunos aspectos, debe ser regulada por normas de carácter imperativo, como las establecidas por las convenciones internacionales.



En materia de averías gruesas cabe establecer la aplicación supletoria de las Reglas de York/Amberes 1974 y normas procesales en lo referente a la firma del compromiso, depósitos provisionales y garantías y cobro de la contribución.

Respecto al derecho internacional privado deberían incorporarse los principios reconocidos uniformemente por la doctrina y establecerse la jurisdicción inderogable, por anticipado, de los tribunales nacionales, en los casos en que se trate de la ejecución final del contrato de transporte, de personas o de cosas y de la responsabilidad del transportador.

Sería conveniente prever normas procesales específicas para el depósito judicial de efectos, para el cobro de flete y la entrega de la carga, para el juicio por abordajes y de asistencia y salvamento, para el cobro de las indemnizaciones emergentes de contratos de seguros, medidas precautorias sobre el buque y para la recuperación de su tenencia, verificación de la protesta de mar, personería procesal del agente marítimo, etc.

### **3. PROCEDIMIENTO.**

Del punto de vista del procedimiento a seguir para la consideración del tema y para la aprobación de las bases del Proyecto habría que convocar a una Conferencia y elaborar previamente un documento de trabajo y a ese efecto, quizás podría utilizarse la Organización de los Estados Americanos (O.E.A.).

Nos permitimos recordar que en el Congreso de Derecho Internacional de Montevideo, celebrado en el mes de abril de este año 1979 a instancias de la OEA., se acordó la conveniencia de sancionar normas de solución de conflictos y de unificación en materia de transporte de personas y de cosas.

La preparación de un código uniforme sobre derecho marítimo sería un paso adelante y la continuación de la obra iniciada en el Congreso celebrado en el año 1940 que sentó las bases fundamentales del Derecho Internacional Privado en materia de navegación.

## **CONCLUSIONES.**

A manera de síntesis de lo expuesto, podemos afirmar que para obtener la sanción de un código uniforme es necesario cumplir con algunos presupuestos.

### **I**

Difundir y profundizar los estudios del derecho marítimo para evidenciar la imperatividad de la reforma y señalar las bases de la misma.

La legislación latinoamericana, en líneas generales, contempla las modalidades de la navegación a" vela, prevalecientes en la época de la sanción de la Ordenanza de Colbert y de los Códigos de Comercio, derivados del francés y de sus similares, como el español y el portugués.

### **II**

Contemplar los distintos sistemas en relación a los principales institutos para determinar el que tiene mayores posibilidades de ser aceptado. Y quizás, sería preferible comenzar la tarea de unificación intentándola en aquellos institutos en que se considere más urgente su reforma legislativa.

### **III**

Si se obtiene la uniformidad en Latinoamérica cabría intentar la sanción de un Código Iberoamericano. Pese a los lazos que nos unen con España serían mayores las dificultades, para obtener una unificación a nivel iberoamericano, si previamente no se consigue un resultado positivo en Latinoamérica.

### **IV**

La redacción de bases y de textos para proyectar un Código tipo o normas uniformes sobre algunas instituciones del derecho marítimo, puede servir de orientación para la reforma de la legislación vigente en Iberoamérica.

## V

Para la realización de la labor señalada, debe tenerse en cuenta la inestimable colaboración que pueden brindar las Asociaciones nacionales de Derecho Marítimo y el Comité Marítimo Internacional.

### A P E N D I C E:

#### II PARTE ESPECIAL

#### TITULO I: BUQUE

**Cap. I** Individualización. Individualización del Buque (artículos 43-50).

Registro (artículos 51-58).

Nacionalidad (artículos 597-6024608).

Registro Nacional de Buques (artículo 623).

**Cap. II** Documentación. Libros y documentación de abordó

arts. 83-88).

**Cap. III** Construcción. Mantenimiento y desague.

Construcción, modificación o reparación (arts. 59-66).

Contrato de construcción (artículos 148-153).

Desague o extracción (artículos 67-70),

Condiciones de seguridad (artículos 71-73).

Inspecciones (artículos 74-79)

Certificados (artículos 80-82)

**Cap. IV** Embargo otros institutos procesales.  
Embargo (artículos 531/541; 611).  
Concurso especial (artículos 553-560).  
Interdictos (artículos 591).  
Desalojo (artículo 592)  
Venta (artículo 593).

**Cap. V** Pequeñas embarcaciones.

## **TITULO II**

### **TITULARIDAD Y EJERCICIO DE LA NAVEGACION**

**Cap. I** Propiedad y armamento, (artículos 154-169) (170-192). Juicio de limitación (artículos 561-578).

**Cap. II** Agente Marítimo, (artículos 193-200).

**Cap. III** Capitán, (arts. 201 y 218 y 120/136 y 578).

**Cap. IV** Personal de navegación, arts.104-105  
Terrestres (arts. 111-115/117).  
b) Embarcado (arts. 106/110-112-114-119-594/5-616).  
c) Prácticos (arts. 145-147).

### **TITULO III**

#### **CONTRATOS DE UTILIZACION**

- Cap. I** Locación (arts. 219-226).
- Cap. II** Fletameato a tiempo (arts. 227/240).
- Cap. III** Fletameeto Total y parcial (arts. 241-258).
- Cap. IV** Contrato de transporte (arts. 259-267).
- Cap. V** Conocimiento (arts. 295-307).
- Cap. VI** Responraáflidad del transportador de cosas (arts. 267/29\_4).  
  
(Verificación de Mercaderías) (arts. 520/ 530).  
  
Entrega de la carga (arts. 585/7) arts. 603/11-608 2da. parte).
- Cap. VII** Flete (arts. 308/314)  
  
Normas Procesales (arts. 588 / 90) y Acciones sobre la carga (arts. 542/507).
- Cap. VIII** Resolución (art. 315)
- Cap. IX** Transporte de personas en general, en líneas regales, gratuito-amistoso (arts 317/ 383 y 604).
- Cap. X** Remolque (arts. 354-357).
- Cap. XI** Jurisdicción (arts. 614/604).

## **TITULO IV**

### **RIESGOS DE LA NAVEGACION**

- Cap. I** Abordaje: (arts. 358-370-548 y 552; 605, 619).
- Cap. II** Asistencia y salvamento (arts. 371/386-579/606 617/618).
- Cap. III** Naufragios, reflotamientos y recuperaciones  
Recuperaciones (arts. 387-402).  
Cosas náufragas (arts. 16-25).
- Cap. IV** Averías Gruesas (arts. 403/407-580/2; 607 y 615).
- Cap. V** Daños a instalaciones portuarias (arts. 26/28).

## **TITULO V**

### **SEGUROS**

- Cap. I** Disposiciones generales (arts. 408/424 y 583/4 y 620).
- Cap. II** Intereses vinculados el buque (arts. 425/436).
- Cap. III** Intereses vinculados a: los efectos (arts. 437/446).
- Cap. IV** Otros seguros (arts. 447-453).
- Cap. V** Acczoue5 (arts. 454-567).  
Prescripción (arts. 468-470 y 609).

## **TITULO VI**

### **CREDITO NAVAL**

- Cap. I**            Crédito Naval (arts. 417-475).
- Cap. II**            Privilegios sobre buque y flete (arts. 476/489).
- Cap. III**           Sobre buque en construcción (arts. 490/93).
- Cap. IV**           Sobre cosas cargadas (arts. 494/ 498).
- Cap. V**            Hipoteca naval (arts. 499-514).