

## LA UNIFICACION DEL DERECHO MARITIMO

### REFERENCIA AL DERECHO VENEZOLANO

#### 1.) LA UNIFICACION DEL DERECHO MARITIMO

*“Los Capitanes no están obligados a estar versados en las legislaciones particulares de los puertos del mundo que frecuentan; por esta, con un convenio cosmopolita, debe corresponder una legislación internacional uniforme, o cuando menos, no muy disconforme”.*

**Antonio Brunetti**

Se ha señalado, y con suficiente razón, que el Derecho Marítimo, por su mismo origen y formación histórica, tiene carácter internacional<sup>2</sup>. En efecto, no surge éste con formas diversas en distintos países, sino que las antiguas costumbres marítimas se aplicaban a la navegación practicada en un mismo mar, océano mediterráneo, y eran comunes en consecuencia, a varias ciudades. Son las legislaciones y codificaciones las que vienen a determinar una diferenciación nacional; y en este sentido sería conveniente traer a colocación la opinión del maestro Georges Ripert, cuando sostiene: “La redacción de estas usanzas y luego las ordenanzas y la codificación, dieron al derecho marítimo un carácter nacional”<sup>3</sup>.

**Profesor Titular de la Facultad de Derecho de la Universidad de Carabobo.**

**1 “Derecho Marítimo Privado Italiano”, Tomo I, Parte Histórica. De los Buques. Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1950, p. 46.**

**2’ Seialoía, Antonio, “Sistema del Diritto” della Navigazione”. Terza Edizione. Società Edittice del “Foro Italiano”. Roma, 1933, p. 59.**

Esto nos indica, en forma clara, que de un comienzo internacional, el Derecho Marítimo pasa a ser un Derecho nacional, aun que dicha diferenciación nacional señalada anteriormente, es mucho menos acentuada que en cualquier otra rama del Derecho. Pero sin embargo, los transportes marítimos son en la actualidad casi exclusivamente transportes internacionales, y como una consecuencia de ello, varias leyes pueden aplicarse al mismo transporte y esas leyes son a menudo diferentes. A medida que tales diferencias se acentúan, opina Ripert 4, en las leyes escritas, la oposición entre el carácter nacional de la legislación y el carácter internacional de la explotación, se ha vuelto más molesta. En verdad, al desplazarse el buque de una a otra jurisdicción y relacionarse personas vinculadas a ordenamientos jurídicos distintos, se plantea la probabilidad de que una misma e idéntica relación jurídica, pueda ser regulada por leyes diferentes y jugada por tribunales de países distintos, esto es, que el mismo problema, pueda ser visto y regulado en forma disímil, según el tribunal que debe intervenir en el caso y la ley que deba ser aplicada al mismo.

“En otras palabras, que el internacionalismo del derecho de la navegación, como presupuesto y su consecuencia, los frecuentes conflictos de leyes y de jurisdicciones, reclaman soluciones para tratar de superarlos”.

En este orden de ideas, como consecuencia del internacionalismo del Derecho Marítimo (e igualmente del Derecho Aéreo), se ofrece una clara tendencia hacia la UNIFICACION.

**3 Ripert, Georges, “Compendio de Derecho Marítimo”. Tipográfica Editora Argentina. Buenos Aires, 1954, p. 26.**

**4 Op. cit., p. 26.**

**5 Ray, José Domingo, “Derecho de la Navegación”. Abelcdo-Perrot, Buenos Aires, 1964, pp. 157 y ss.**

La idea hacia esa tendencia unificativa, es producto, desde el punto de vista doctrinario, más que todo de juristas italianos del siglo pasado. Se debe a Mancini, "Prelazione al corso di diritto pubblico marittimo" ( 1852) y a Fiore, "La nave commerciale nei suoi rapporti col diritto internazionalte" (1882), pero fructifica especialmente en Inglaterra, donde la "National Association for the Promotion of Social Science", fundada en 1857, en la Conferencia de Glasgow de 1860 y en las sucesivas de Londres y de York de 1862, ponía las bases de un proyecto de normas sobre avería común que fue llamado "Reglas de York" 6.

Es conveniente destacar, como lo sostiene Lefebvre 7, que la tendencia hacia la unificación se encuentra secundada por una acción directa a crear un derecho uniforme en las varias legislaciones ( . . . questa tendenza é stata secondata da un azione internazionale diretta a creare un diritto uniforme nelle varíe legislazioni). Esta tendencia se observa desde un triple punto de vista: a) promover la formación y la observancia de los usos uniformes; b) 10grar la celebración de tratados internacionales, y c) introducir normas uniformes de derecho sustancial en las legislaciones de los Estados.

El movimiento unificador es impulsado, tanto a nivel privado como a nivel público.

Desde el punto de vista privado, además del aporte de los juristas italianos anteriormente citados y de la Nacional Association for the Promotion of Social Science, es digno de hacer notar igualmente, el preponderante trabajo que han realizado en este campo, tanto la Association for the Reform and Codification of the Law of Nations, transformada en 1895 en la "International Law Association" 3, como el Comité Marítimo Internacional fundado en Bruselas en el año 1897.

Es de gran importancia la promoción unificadora de los organismos públicos, entre los cuales figuran la Sociedad de Naciones y la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y dentro de ésta última, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental y la Agencia Internacional de Energía Atómica, la cual ha intervenido en la elaboración del proyecto sobre responsabilidad del explotador de buques nucleares .

**6 Vid en este sentido, a Brunetti, Antonio, op. cit., p. 47.**

**7 Lefebvre D'Ovidio, Antonio, y Pescatore, Gabriele, "Manuale di Dir7tto della Navigazione", Giuffré Editore, Milano, 1969, Quinta Edizione, pp. 12 y ss.**

**8 Brunetti, Antonio, op. cit., p. 49.**

Los frutos del área unificadora, podríamos resumirlos de la siguiente forma:

- a) Las denominaciones “York-Antwerp Rules” (Reglas de York y Amberes), reglas éstas relativas a la Avería Común. En un principio, 1862, denominadas Reglas de York; posteriormente debido a la Conferencia de Amberes (1877), en la cual se formulan doce (12) reglas sobre la avería gruesa, conocidas como Reglas de York y Amberes. En la Conferencia de Liverpool de 1890 fueron aumentadas a dieciocho (18) reglas 10. Estas mismas reglas son revisadas y aumentadas a treinta (30) en la Conferencia de Estocolmo de 1924 11 y son revisadas posteriormente en la Conferencia de Amsterdam de 1949<sup>12</sup>, y por el Comité Marítimo Internacional en la reunión de Hamburgo de 1974. La importancia de las Reglas de York-Amberes ha sido rotunda, a punto tal que, es difícil encontrar contratos de fletamento o de seguros que no hagan mención a las mismas.
- b) Los llamados Convenios de Bruselas, programados por el Comité Marítimo Internacional, organismo con sede actual en Amberes (Bélgica) y cuya primordial función es la tendencia hacia la unificación del Derecho Marítimo, mediante la celebración de Conferencias Internacionales, en las que se elaboran disposiciones con el fin de que sean aplicadas en todos los países que asumen este compromiso. Entre los más importantes “Convenios de Bruselas”, encontramos:

b1) 1897: sobre abordajes y asistencia en el mar;

b2) 1910: igualmente sobre abordajes;

b3) 1924: sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques;

b4) 1926: sobre privilegios e hipotecas marítimas;

b5) 1926: sobre inmunidad de buques de Estado, con su protocolo adicional de Mayo de 1934;

b6) 1952: sobre competencia civil en materia de abordajes y competencia penal en materia de abordajes y otros eventos de la navegación; y sobre embargo preventivo de buques.

**9 Vid Ray, José Domingo, op. cit., p. 163 en nota 176.**

**10 Vid Brunetti, Antonio, Gp. cit., p. 49.**

**11 Vid Scialoja, Antonio, op. cit., p. 60.**

**12 Vid Ray, José Domingo, op. cit., 167.**

c) Las Reglas de La Haya de 1921, en las cuales se formula un conocimiento de embarque uniforme, importante sobre todo con respecto a la responsabilidad de los armadores.

d) Las Convenciones sobre “policía de navegación” y entre ellas, las de Londres de 1929, 1948 y 1960 sobre salvaguarda de la vida humana en el mar; los acuerdos de Lisboa sobre Código Internacional de señales y boyas, y faros de 1930 ; y la Convención de Ginebra de 1936 sobre capacidad profesional mínima de capitanes y oficiales <sup>13</sup>.

e) Las Convenciones “sobre el derecho del mar”, pudiendo destacarse aquí, las Convenciones de Ginebra de 1958 sobre mar libre, mar territorial, zona contigua y plataforma continental. Igualmente cabe señalar la Convención Sanitaria de París de 1926.

f) Las Convenciones “sobre trabajo marítimo” programadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y que se refieren entre otras materias, a la edad mínima de admisión a bordo, desocupación en caso de naufragio, contratos de trabajo, etc.

Es necesario en este aspecto, concluir señalando la gran influencia anglosajona e italiana en los procesos de unificación. En efecto, y para ejemplificar, basta observar que en materia de averías, las Reglas de York y Amberes demuestran esa influencia, como se nota de igual forma en materia de venta y de la responsabilidad del armador. Así por ejemplo, apunta Dominedó <sup>14</sup>: “In tema di averie, le regale di York e di Anversa stanno & dimostrare, nel loro stesso stampo di asistemacità, la genesi anglosassone. In tema di vendita “CIF”, si debbono alle associazioni britanniche per il commercio dei cereali. . . Il principio di limitazione di responsabilitá dell armatore. . . rappresenta un esempio tipico di influenza del sistema anglosassone”. (En tema de averías, las Reglas de York y Amberes, demuestran en su mismo campo de asistematicidad, la génesis anglosajona. En tema de venta “CIF” -Cost, insurance, freight- se deben a la asociación británica para el comercio de los cereales. . . El principio de la limitación de la responsabilidad del armador. . . representa un ejemplo típico de la influencia del sistema anglosajón).

Por otra parte, la importancia que desempeña el sistema jurídico italiano en esta tarea unificativa, también se ha dejado notar. Basta solamente pensar en la enorme contribución que el “Codice della navigazione” ha prestado, para armonizar principios internos y reglas internacionales.

***13 Ibidem, pp. 179 y ss., en donde se encuentran ampliamente tratados.***

***14 Dominedó, Francesco, “Teoría generale & diritto marittimo”, en Rivista del Diritto della Navigazione”, Vol. II, parte I, año 1936, pp. 42 y ss.***

## **II) VENEZUELA EN LA UNIFICACION DEL DERECHO MARITIMO**

La labor unificativa de nuestro país, aun cuando no muy amplia, en lo que a la acogencia de normas internacionales sobre Derecho Marítimo tiene relación, comienza desde muy temprana época.

Ab ínicio, podríamos mencionar el “Reglamento Internacional para evitar colisiones en el mar”.

Este Reglamento, tiene entre nosotros la siguiente vida jurídica. El día 26 de Mayo de 1897 se aprueba el primer Reglamento de esta naturaleza, siguiendo las pautas e instrucciones aprobadas en la Conferencia Marítima Internacional reunida en Washington el 16 de mayo de 1889. A proposición del Gobierno de Gran Bretaña, sufre modificaciones el 27-10-1900, el 28-11-1905 15 y el 10 de Mayo de 1912 15.

En la actualidad rige en Venezuela, el Reglamento para evitar colisiones en el mar del 19 de Agosto de 1970, el cual ha sido aprobado y ratificado por Venezuela, como lo señalamos en anteriores estudios 17, pero este Reglamento tiene una fuente diferente a los anteriores citados, por cuanto viene a ser producto de la Conferencia Internacional sobre Seguridad de la vida humana en el mar, reunida en la Ciudad de Londres, en 1960 13. Este Reglamento consta de 31 reglas contenidas en seis (6) partes, a saber: preliminares y definiciones; luces y señales; señales sonoras y conducta en caso de visibilidad limitada; reglas de rumbo y gobierno; señales sonoras para buques a la vista uno del otro; y varios.

Nuestro Reglamento de Sanidad Marítima, de 15 de Mayo de 1939, es dictado tomando como norte una gran cantidad de disposiciones aprobadas por la Convención Sanitaria de París de 1926.

**15 Vid “Leyes y Decretos Reglamentarios de Estados Unidos de Venezuela”, Tomo XIV, pp. 579 a 605. (Conocida como “La Compilación Verde”). Editorial Sudamericana, S.A. Buenos Aires, 1944.**

**16 Vid “Compilación Legislativa de Venezuela”, Tomo III, pág. 446, (XI-22), 2ª Edición (Conocida como “Compilación Roja”), Editorial Andrés Bello, Caracas, 1953.**

Acogidos igualmente a ese espíritu unificador en materia marítima, poseemos los denominados Reglamentos de la Ley de Aduanas, en los cuales se adoptan normas de carácter internacional referidas a tránsito de pasajeros y equipajes, tránsito de mercancías, despacho de buques, etc.

En el ámbito y de conformidad con las denominadas Convenciones de Ginebra de 1958 sobre el derecho del mar, convertimos en Ley para Venezuela, el día 15 de Agosto de 1961, los Convenios sobre Plataforma Continental, Mar Territorial, Zona Contigua y Alta Mar.

Dentro del marco de las convenciones de Londres sobre "policía de navegación", en lo que respecta a la materia de salvaguarda de la vida humana en el mar, celebrados en 1929, 1948 y 1960, como señalábamos anteriormente, aprobamos en todas sus partes y para que tuviera efectos internacionales en cuanto a Venezuela, la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el Mar, Ley Aprobatoria vigente desde el día 26 de septiembre de 1968.

**17 Vid Landáez Otazo, Leoncio, "Boletín Informativo Nº 11", Agosto, Facultad de Derecho, Universidad de Carabobo, 1). 26, Impresos Repromul S.R.L., Valencia, 1977.**

**18 Vid "Gaceta Legal, Ramírez y Garay", año 1970, pp. 280-7 y ss., de 31 agosto, Publicación Quincenal, Caracas.**

De igual forma, han sido sancionadas normas para el uso de información patrocinada por el radar como ayuda para evitar colisiones en el mar (28 Julio 1964), en cumplimiento de lo dispuesto por el Reglamento Internacional para evitar colisiones en el mar y de la Conferencia Interamericana sobre seguridad de la vida en el mar y de conformidad con el artículo 116 de nuestra Ley de Navegación.

Digno de mención especial, es el Código de Derecho Internacional Privado (Código Bustamante), aprobado en la Convención de Derecho Internacional Privado de La Habana el 20 de Febrero de 1928, ratificado por Venezuela el 23-12-1931 y convertido en Ley aprobatoria y obligatoria para nosotros, desde el día 9 de Abril de 1932 19, Este instrumento de gran significación jurídica, en su Título III, en dos Capítulos (desde el artículo 274 al 294) trata en torno al Comercio Marítimo y Aéreo.

La Ley aprobatoria de la "Convención Internacional para impedir la contaminación de las aguas del mar por los Hidrocarburos", surgida de la Conferencia Internacional de Londres, el 12 de Mayo de 1954, y la Ley aprobatoria de las enmiendas realizadas en 1962, contienen disposiciones tendientes a la unificación de la disciplina jurídico-marítima.

Concluiremos, señalando los dos últimos instrumentos jurídicos internacionales, referentes a la unificación e “internacionalización” del Derecho Marítimo, sancionados por Venezuela, y que vienen determinados por la Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, y la Ley Aprobatoria de la Convención relativa a la Organización Marítima Intergubernamental.

La primera de ellas, del 10 de Junio de 1974, “deseando establecer principios y reglas uniformes en lo que respecta a los límites autorizados para la inmersión de los buques que realizan viajes internacionales”; y la segunda, del 12 de Agosto de 1975, estableciendo como finalidad primordial de la Organización, el de crear “un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativa a la cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional, y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a la seguridad marítima y eficiencia de la navegación”.

Realizado este análisis, necesario y elemental es terminar diciendo con Pardessus 21, que “la uniformidad pertenece a la esencia del derecho marítimo”, y que como él mismo sustentaba al fundamentar su tesis particularista sobre el derecho marítimo, éste goza de “ciertas notas específicas, una de las cuales era la uniformidad en el tiempo y en el espacio”.

**19 *Ibidem*, año 1965, p. 164-14...**

**20 Aprobadas el 6 de septiembre de 1963 y el 26 de septiembre de 1978, respectivamente**

**21 *Vid Scialoja, Antonio, op. cit., p. 60 y Ray, José Domingo, op. cit.,p. 157.***