

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 3

/caso: “TRAVELCA 01”

COBERTURA DE SEGUROS v. ESTADO DE NAVEGABILIDAD

Por: Juan J. Itriago¹

Junio 2019

Caso: “TRAVELCA 01”

*

MAR OBRAS S.A.

v.

SEGUROS PIRÁMIDE C.A.

Juez: Francisco Villarroel Rodríguez

Fecha: 15 enero 2019

Tribunal: Superior Undécimo en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario

y Marítimo Con Sede en la Ciudad de Caracas

Expediente/Cita: 2016-000592

¹ Abogado (Universidad Católica Andrés Bello – Caracas); Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo (Universidad Marítima del Caribe – Caracas); Magister en Derecho Marítimo (Tulane University – New Orleans, Estados Unidos); Miembro del Colegio de Abogados de Caracas, Venezuela; Miembro del Colegio de Abogados del Estado de Nueva York, Estados Unidos; Miembro Titular de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM); Director de Publicaciones y Eventos de la AVDM; Coordinador Nacional de Jóvenes Maritimistas de la AVDM; Miembro Titular del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo; Conferencista; y Autor de varias publicaciones. Actualmente se desempeña en el Despacho de Abogados Miembros de la Firma Internacional Clyde & Co. Juan.Itriago@clydeco.com.ve - con colaboración de Julio Elías Borges, estudiante de Derecho en la Universidad Católica Andrés Bello.

Antecedentes

La gabarra “TRAVELCA 01”, propiedad del Demandante y asegurada por el Demandado, sufrió un siniestro durante su navegación, el cual los accionantes señalaron como consecuencia del mal tiempo (fuertes vientos, mar gruesa, mucha corriente y oleaje intenso).

Durante el incidente la gabarra presentó vías de agua que dificultaban su flotabilidad por lo que, a recomendación de las autoridades, trasladaron la embarcación a un muelle cercano, y una vez allí, consideraron conveniente trasladarla hacia la costa para evitar su hundimiento. Alega el Demandante que en esta última maniobra la embarcación sufrió daños adicionales en su casco al encallar con rocas en la orilla.

El Demandante, luego de reportar el siniestro a la Demandada/Aseguradora, reclamó la indemnización por conceptos de costos de reparación, varado y rescate de la gabarra y sus equipos.

Por su parte, la Demandada rechazó la cobertura bajo la póliza, debido a que negaba la ocurrencia del alegado siniestro.

En su escrito de contestación la Demandada, admitió la existencia de la gabarra y de la póliza de seguro sobre ella. Ahora bien, señaló que el siniestro fue producto de desgastes y deterioro de la embarcación, causales que la excluyen

de cobertura y por ende del pago de indemnización alguna bajo la póliza.

Adicionalmente, la Demandada alega que el Demandante falló en probar la ocurrencia del siniestro, y en todo caso, no cumplió con las obligaciones de notificación según los términos acordados en la póliza de seguro.

Por último, la Demandada señala que el Demandante no cumplió con lo previsto en el artículo 23 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, dado que para el momento del alegado siniestro, los certificados estatutarios de la embarcación se encontraban vencidos; es decir la gabarra no se encontraba en estado de navegabilidad.

Procedimiento en Primera Instancia

El Tribunal de Primera Instancia con competencia Marítima, fija que la controversia a resolver versa sobre la ocurrencia o no del siniestro narrado en el libelo de la demanda, y determinar los extremos legales u obligaciones contractuales que puedan derivar de este.

Como punto de partida el Juez considera menester determinar si la embarcación se encontraba en un estado ajustado de navegabilidad al momento del alegado siniestro, para lo cual se remite a los artículos 380 y 406 de la Ley de Comercio Marítimo (LCM), siendo que el primero, es decir el artículo 380 LCM, establece la

responsabilidad del asegurado de declarar al asegurador todas las circunstancias que puedan influir en la fijación de la prima y la aceptación del riesgo - señalando que el incumplimiento de esta obligación permite al asegurador anular el contrato.

En cuanto al artículo 406 LCM, es importante señalar dos aspectos. El primero, en materia de seguros, establece que cuando con el conocimiento del asegurado el buque haya salido a navegar en condiciones de innavegabilidad, el asegurador no responderá por ninguna pérdida atribuible a ese estado.

El segundo aspecto a resaltar del artículo 406 LCM es la definición que este contiene del estado de navegabilidad de un buque: *“Un buque se encuentra en condiciones de navegabilidad cuando está acondicionado en todos los aspectos para afrontar los riesgos ordinarios de las aguas en que tenga lugar la expedición asegurada”*.

Aunado a las anteriores disposiciones, el Tribunal pasa a resaltar los artículos 23 y 24 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, en los cuales se enumeran los documentos que deben permanecer a bordo del buque, cuya presencia es de carácter obligatorio, y que constituyen una exigencia indispensable que debe revisar el asegurador.

En su análisis, el Juez se remite a las pruebas promovidas y evacuadas por las partes, donde se evidencia que para la fecha del siniestro, e incluso al momento de contratar la póliza de seguro, múltiples certificados estatutarios de la nave se encontraban vencidos, por lo cual el Tribunal establece que la embarcación TRAVELCA 01 no se encontraba en estado de navegabilidad visto que la navegabilidad del buque para enfrentar los riesgos de la navegación no se limita a aspectos estructurales, sino que también a la documentación que debe llevar abordo.

El Juez declara sin lugar la solicitud del Demandante por cumplimiento de contrato de seguros e indemnización por siniestro.

Procedimiento en Alzada

En su escrito de conclusiones el Demandante, alegó que bajo los artículos 393 y 412 de la Ley de Comercio Marítimo, basta con probar que la pérdida marítima ocurrió sin intervención del asegurado para que nazca una presunción *iuris tantum* que la causa no fue imputable a este.

El Juez Superior inicia su pronunciamiento afirmando que la ocurrencia del siniestro no presenta para él duda alguna, ya que las pruebas promovidas por las partes favorecen a la accionante, dejando establecido el incidente sufrido por la gabarra.

Luego, el Juez Superior pasa a pronunciarse sobre el ajustado estado de navegabilidad de la embarcación al momento del siniestro, y la buena fe del tomador, en este caso también el beneficiario, a la hora de contratar la póliza en aras de determinar las responsabilidades que puedan surgir de esta.

En relación a la buena fe, el Juzgador, basado en el artículo 1.160 del Código Civil Venezolano establece que los contratos deben ejecutarse de buena fe, pero que en materia de seguro marítimo, dicha máxima es superior basado en la obligación estipulada en el artículo 380 de la Ley de Comercio Marítimo y en la consecuencia que su incumplimiento acarrea, es decir: anulabilidad del contrato por parte del asegurador.

El Tribunal de Alzada concuerda con la definición del *a quo* respecto al estado de navegabilidad, más éste afianza su análisis en la sentencia No. 1292 de fecha 21 de agosto de 2003 dictada por la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia, en la que se señala que la navegabilidad no se limita a la posibilidad del buque de navegar sino de hacerlo en condiciones de óptima

seguridad, lo cual para el Juez Superior incluye los requisitos mínimos establecidos y exigidos por la legislación especial, como lo son en este caso los certificados estatutarios de la embarcación.

El Superior consideró acertado el estudio de los elementos de prueba por el Juez de Primera Instancia en los que, entre otros, quedó evidenciado que los certificados no sólo estaban vencidos al momento de la travesía (lo cual desprende al buque del estado de navegabilidad), sino que también para el momento de contratar la póliza cuya indemnización se reclama y teniendo en cuenta que en materia de seguro marítimo la buena fe cobra mayor importancia, señala este Tribunal que el Demandante incurrió en un incumplimiento de naturaleza contractual, por lo que decide que la Demandada/Aseguradora no está en la obligación de pagar la indemnización reclamada.

***LAS OPINIONES AQUÍ EXPUESTAS REFLEJAN LA POSICIÓN PERSONAL DEL AUTOR Y NO DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO (AVDM), NI DE SUS MIEMBROS.**