



El Derecho de la Navegación y los seguros

por el Dr. Alejandro Vega

El Derecho Marítimo posee una serie de características que abogados y traductores públicos deben conocer para poder desarrollar su trabajo. Un especialista en la materia resume los principales puntos de interés de esta rama del Derecho.

Nota: La complejidad de la materia no nos permite abordar acabadamente todos los institutos del derecho y los seguros marítimos. En tal sentido, esta exposición es meramente informativa para aquellos que estén interesados en esta área.

Antecedentes, fuentes

El Derecho Marítimo puede definirse como aquel conjunto de normas que regulan las instituciones, las relaciones y hechos jurídicos que surgen del ejercicio de la actividad navegatoria, forjado de acuerdo con los usos de los comerciantes ribereños, principalmente del mediterráneo.

La navegación data de tiempos remotos, en mucho anterior al imperio romano cuando era una actividad costera y a vela. Los fenicios y los griegos

fueron navegantes por excelencia y desplegaron su comercio principalmente por la vía marítima. La principal fuente del Derecho de la Navegación fueron los usos y costumbres de los comerciantes. En el Derecho antiguo se conocieron escritos del 1700 AC. y en tiempos de la caída del Imperio Romano existieron las leyes de *Rhoda* (*Lex Rhodia*) que regulaban la navegación y algunos institutos actualmente vigentes como la avería gruesa y el salvamento. También regularon la actividad naval los códigos de Manú, Hammuraby y Justiniano.

Cerca del año 1500 dC., se consolidan las naciones europeas; y en 1681, se elaboran en Francia las Ordenanzas de Colbert que sirvieron de modelo para otros estados.

El transporte marítimo de los tiempos modernos está organizado en forma de empresa y debido a su economía de escala se ha convertido en uno de los principales modos de transporte del comercio internacional.

Características

Es **autónomo** porque se rige por principios y usos propios de la navegación que no pueden ser resueltos por el Derecho común.

Es **internacional** porque el buque al tocar puertos de diferentes países pone en contacto sistemas jurídicos distintos, que generan conflictos de leyes y competencias que deben armonizarse mediante convenios internacionales.



Dr. Alejandro Vega

Abogado, especialista en Derecho Marítimo, Seguros y Compraventa Internacional de Mercaderías, integrante de la firma J.R.R. *Marine Insurance and Reinsurance Broker*.

Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), Asociación Argentina de Derecho Marítimo (AADM) y Colegio Público de Abogados de Capital Federal (CPACF).

Integrante de la Comisión de Estudios sobre Seguros y Avería Gruesa del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

Ha realizado sus estudios de grado en la Argentina y de Posgrado en el Reino Unido, en España y en Alemania.

Universidad de Belgrano (Argentina); Universidad de Humboldt, (Berlín, Alemania); Universidad Carlos III de Madrid, (España). Becario. Curso de Postgrado: "Compraventa Internacional, Comercio Electrónico y otros problemas actuales del Derecho Internacional Privado". Universidad de *East Anglia* (UEA). (Norwich, Reino Unido): "LLM *International Commercial & Business Law*". Orientación: *Trade-Maritime Law*; Universidad del Museo Social Argentino (UMSA).

Otras características serían la **Integralidad** y el **Reglamentarismo**.

El buque

Jurídicamente se lo define como toda construcción flotante destinada a navegar por agua. Se distingue del artefacto naval que es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación pero no destinada a ella.

Se clasifican en buques mayores, menores, públicos y privados.

Sujetos

Las relaciones jurídicas giran en torno al buque como instrumento de transporte. Al principio, el propietario era el mismo comerciante quien transportaba sus productos. Con los adelantos tecnológicos surgieron otros sujetos independientes del propietario como el capitán, armador, agente marítimo, prácticos, terminales, estibadores, etcétera.

Responsabilidad

La magnitud del riesgo que debía afrontar el transportista al hacerse a la mar con su buque llevaba a los armadores a negociar contratos con cláusulas de exoneración y limitación de responsabilidad. Esta práctica hoy se mantiene atenuada por algunas convenciones internacionales como las Reglas de La Haya.

Contrariamente al Derecho común, la responsabilidad del armador es subjetiva, limitada e imperativa. Su culpa no se basa en factores objetivos de responsabilidad, y queda a cargo del interesado en la carga demostrar que la pérdida se produjo por negligencia o dolo del armador. El transportista no será responsable si se cumplen las causales de eximición y si tuviese que responder lo hará de manera limitada.

Seguros

Los seguros marítimos son de vital importancia para la actividad navegatoria. Los principales precursores fueron los lombardos, que desarrollaron las coberturas en Inglaterra donde se creó el mercado de Lloyd's.

Para tratar los seguros marítimos hay que referirse al derecho inglés asentado en precedentes jurisprudenciales.

En Inglaterra, los contratos de seguros están regulados por la "*Marine Insurance Act 1906*" y los principios del Derecho inglés.

Estos principios son: máxima buena fe "*Utmost Good Faith*"; obligación de declarar hechos materiales "*Duty of Disclosure Material Facts*"; declaración falsa sobre el estado de riesgo "*Misrepresentation*" e interés asegurable "*Insurable Interest*". El asegurado debe actuar con buena fe en todo momento ya que los hechos materiales determinantes para que un asegurador tome o decline el riesgo se encuentran dentro de su exclusivo conocimiento.

Definir el interés asegurable no es simple y las definiciones tampoco son propias de las normas pero podría decirse que es la relación económica inmediata del asegurado con la cosa asegurada que debe existir al momento del siniestro.

Las dos coberturas más importantes para los armadores son: las coberturas de Protección e Indemnidad (*Protection and Indeminty*) y Casco y Maquinaria (*Hull and Machinery*).

Las primeras son colocadas con Mutuales de armadores y amparan las responsabilidades legales del armador hacia terceros. Las segundas, amparan la pérdida total y daños parciales del buque.

Por la particularidad de la materia es preciso que los armadores estén correctamente asegurados a través de un *broker* especializado, quien sabrá obtener la cobertura adecuada

En el caso de importantes compañías, en ocasiones, se hace necesaria la traducción de estas pólizas por parte de un **traductor público**.