

El Rol del Capitán y la Crisis de la Marina Mercante Venezolana

Estamos en presencia de una crisis sin precedentes en la historia de nuestra Marina Mercante, la cual no puede ser analizada en este momento con toda la amplitud que las circunstancias ameritan, toda vez que los sucesos están en pleno desenvolvimiento y las distintas acciones que están siendo tomadas y las que puedan tomarse en las próximas horas podrían definitivamente variar el rumbo de los acontecimientos. En tal sentido, solo trataremos de exponer brevemente algunas consideraciones que nos permitan comprender mejor la situación que se plantea con los buques de PDV Marina que han sido fondeados por decisión de sus Capitanes en el canal de navegación del Lago de Maracaibo.

En primer lugar, hemos podido evidenciar como algunas figuras públicas han comentado erróneamente en algunos canales de televisión nacional, que los Capitanes de la Marina Mercante y los miembros de su tripulación son funcionarios paramilitares entrenados en maniobras de combate y que estén obligados por ende al cumplimiento de normas de tipo militar. Ante este planteamiento, nuestra primera reacción es la de rechazo, pues en primer lugar, los miembros de la Marina Mercante no son funcionarios militares ni paramilitares, indistintamente que vistan uniformes y sigan un protocolo que tienda a compararse con algún protocolo militar como ocurre en el caso de los funcionarios de la Armada. El Marino Mercante, como su propio nombre lo indica – mercante - es un agente comercial que representa los intereses de su principal, de su mandatario, es decir del naviero (del armador o del propietario de la nave).

En tal sentido, debemos entender que la figura del Capitán comporta una amplia gama de atribuciones, algunas de carácter público, como ocurre en aguas extranjeras y en alta mar, en cuyo caso se le considera como un delegado de la Autoridad Pública¹. Dentro de las principales funciones públicas que puede ejercer el Capitán se encuentran: a) órgano auxiliar de policía en caso de hechos delictivos cometidos a bordo; b) levantamiento de partidas de defunción en caso de muertes ocurridas a bordo de la nave; c) levantamiento de

¹ Art. 51 Ley General de Marinas y Actividades Conexas, Gaceta Oficial N° 37.570 de fecha 14 de Noviembre de 2002.

El presente ensayo representa la opinión personal de su autor y en modo alguno involucra la de ninguna otra organización.

actas de nacimiento y matrimonios igualmente ocurridas a bordo: En resumen el Capitán ejerce la máxima autoridad y disciplina a bordo de la nave que comanda.

Es de este carácter de auxiliar de la Autoridad Pública, pudiera derivarse la tendencia a confundir el verdadero rol del Capitán y su papel fundamental de agente privado y de carácter comercial, “como 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”².

Dentro de las principales obligaciones de tipo comercial del Capitán se encuentran la de otorgar recibos de las mercancías recibidas a bordo, practicar anotaciones en los conocimientos de embarque, mantener contacto con el armador sobre los aspectos de la expedición marítima, celebrar contratos de fletamento, etc. ,

Esperamos que con base en lo anterior, no quede ninguna duda en cuanto al rol eminentemente privado del Capitán, cuya relación con el propietario o armador es en consecuencia una relación también de carácter privado y mercantil (mandante - mandatario) por lo que respecta al ejercicio de las actividades comerciales inherentes a la explotación comercial de la nave y su relación con los terceros con los que el Capitán interactúa en nombre del propietario o armador, y de carácter laboral por otra parte en función de la relación de dependencia que puede existir entre el Capitán y el propietario o armador, la cual está sometida a la aplicación de las normas contenidas en la Ley Orgánica del Trabajo. Todo lo anterior, no tiene otra intención que la desvirtuar una supuesta función militar y mucho menos en tiempos de paz por parte del Capitán de un buque o nave mercante.

Visto lo anterior, entremos ahora a discutir las circunstancias en las que se encuentran los Capitanes de Altura que se han sumado al paro laboral que está en vigencia actualmente en el país. Tal y como los propios Capitanes de PDV Marina que han decidido fondear las naves en el canal de navegación del Lago de Maracaibo, tal actitud resulta amparada en

² Art. 18 Ley de Comercio Marítimo. Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.551 de fecha 09 de Noviembre de 2001.

El presente ensayo representa la opinión personal de su autor y en modo alguno involucra la de ninguna otra organización.

nuestro criterio tanto por la Constitución Nacional, cuando establece en su Artículo 57 la libertad de todo ciudadano de “expresar libremente sus pensamientos, sus ideas u opiniones de viva voz, por escrito o mediante cualquier otra forma de expresión, y de hacer uso para ello de cualquier medio de comunicación y difusión, sin que pueda establecerse censura. Quien haga uso de este derecho asume plena responsabilidad por todo lo expresado...” Como podemos apreciar, la manifestación pública por parte de los Capitanes de las naves mercantes pertenecientes a la flota de PDV Marina, se puede enmarcar perfectamente dentro del supuesto del Artículo 57 de la Constitución Nacional. Por otra parte, el Artículo 61 establece el derecho de todo ciudadano a la libertad de conciencia y a manifestarla libremente salvo que la práctica de dicha conciencia afecte la personalidad o constituya delito. Sumado a lo anterior, la Ley Orgánica del Trabajo ampara igualmente el derecho a huelga, incluso en los servicios públicos.

Así, mal puede decirse como ha sido dicho por el Presidente de la República en cadena nacional de radio y televisión que la actitud de los Capitanes de los buques de PDV Marina comporta un acto de piratería, pues en nuestro criterio, estamos muy lejos de que sea este el caso, sobre todo teniendo en cuenta lo que se entiende internacionalmente por Piratería, como: “1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación, cometido con un propósito personal, por la tripulación, o por los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigido: a) contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos. b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados, en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún estado. 2) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata. 3) Toda acción que tenga por objeto iniciar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.”³ De lo anterior se desprende claramente que no estando estos buques en Alta Mar y habiendo una ausencia absoluta de violencia, forzosamente se debe concluir que no hay un caso de piratería internacional.

³ Artículo 15 de la Convención de Ginebra.

El presente ensayo representa la opinión personal de su autor y en modo alguno involucra la de ninguna otra organización.

Conforme al Código Penal Venezolano en su Artículo 153, incurrir en el delito de piratería quienes: "... rigiendo o tripulando un buque no perteneciente a la Marina de Guerra de ninguna Nación, ni provisto de patente de corso debidamente expedida, o haciendo parte de un cuerpo armado que ande a su bordo, ataquen otras naves o cometan depredaciones en ellas o en los lugares de la costa donde arriben, o se declaren en rebelión contra el Gobierno de la Republica." Se aprecia a simple vista, que la actitud de los Capitanes de PDV Marina dista mucho de enmarcarse dentro del supuesto previsto en la norma antes referida, pues los Capitanes de PDV Marina carecen de armas y no están en poseso de ataque de otros buques, ni mucho menos están declarándose en rebelión contra el Gobierno Nacional; de allí que tampoco con base en este texto legal pueda decirse que estamos en presencia de un caso de piratería.

En cuanto a la intervención de la Armada y al uso de la fuerza por parte de este componente debemos señalar que una intervención mediante el uso de la fuerza solo se justificaría conforme a nuestra legislación⁴, en los siguientes casos: "1. Legítima defensa frente a una agresión o peligro inminente o actual contra el buque o su tripulación. 2. Legítima defensa frente a una agresión o peligro inminente o actual contra la vida o propiedades de ciudadanos venezolanos o extranjeros. 3. Detención de buques, que no hayan acatado la orden de detenerse. 4. Proteger la integridad del territorio nacional, frente a la intrusión de buques armados extranjeros." En nuestro caso, el único peligro inminente para la seguridad del buque, sus tripulantes, la carga, el ecosistema, y el interés nacional es precisamente la intervención y el uso de la fuerza por parte de la Armada Nacional, de modo que rechazamos categóricamente el uso de la fuerza en estas circunstancias.

Nada de lo ocurrido puede catalogarse como un acto de piratería, y por otra parte, permitir que dichas naves sean operadas por miembros de la Armada Nacional acarreará sin lugar a dudas, la violación de múltiples normas contenidas en Convenios Internacionales ratificados por Venezuela en el seno de la Organización Marítima Internacional, cuyo análisis detallado requeriría de un análisis separado, que no es objeto de este ensayo.

⁴ Artículo 49 Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, Gaceta Oficial N° 37.330 de fecha 22 de Noviembre de 2001.

El presente ensayo representa la opinión personal de su autor y en modo alguno involucra la de ninguna otra organización.

Finalmente, vale señalar que quienes somos miembros de la comunidad marítima nacional, sabemos que quienes tripulan las naves de PDV Marina son sin lugar a dudas los Marineros Mercantes mejor calificados con que cuenta el país, lo cual en modo alguno obsta para que surjan conflictos de tipo laboral con el propietario o armador (PDV Marina), que deben resolverse en los términos del derecho laboral y de cualquier otra norma de tipo contractual que rija sus relaciones, razón por la cual rechazamos que a estos hombres de mar se les de el calificativo de piratas y mucho menos de delincuentes, así que esperamos que una vez que las aguas vuelvan a su cauce, volvamos a ver a estos hombres nuevamente navegando los buques de nuestra flota petrolera nacional.

Caracas 05 de Diciembre de 2002.

John Richard Prados Carvajal

john_prados@clyde.com.ve

Abogado del Despacho de Abogados Clyde & Co

Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Universidad Marítima del Caribe

Master en Derecho Marítimo, Universidad de Southampton, Inglaterra

Profesor de Derecho Marítimo, Universidad Marítima del Caribe

El presente ensayo representa la opinión personal de su autor y en modo alguno involucra la de ninguna otra organización.