

**PILIN LEON , UN CAPITÁN Y “LOS EXPERTOS DE OCASIÓN”**  
(Una mirada a la situación legal de los capitanes de buque y el ejercicio del  
derecho a manifestar)

*Ramón A. Castro Û*

Es un hecho notorio la situación planteada los últimos días a raíz de la decisión tomada por los capitanes de los buques de la flota de PDV Marina en el sentido de unirse al paro nacional que llevan adelante diversos sectores de la sociedad venezolana. Dicha decisión fue ejecutada cuando tomaron la determinación de fondear los buques en diversos puntos de los espacios acuáticos de Venezuela.

En tal sentido, hemos visto y oído a través de los medios de comunicación, diversas afirmaciones -tales como acusaciones de piratería, pretensiones de sustitución de algún capitán, etc.- relacionadas con el caso y que dejan entrever el profundo desconocimiento que existe sobre la materia, motivo por el cual hemos considerado necesario hacer algunas precisiones en torno al régimen legal aplicable al caso.

La determinación tomada por los capitanes lo fue, según lo han dicho, en uso de los artículos 68 y 97 de la Constitución de la República, mismos que consagran el derecho a manifestar pacíficamente y sin armas y el derecho a huelga, respectivamente. De hecho, hasta el momento, no hemos presenciado acciones armadas por parte del capitán, los oficiales y la dotación de dichos buques sino más bien una protesta pública que se ha ajustado a los términos señalados por el constituyente en las normas referidas.

Por otra parte, algunos “expertos de ocasión” para decir lo menos, de los que desafortunadamente abundan en nuestro país, le han atribuido a estos capitanes la comisión de actos de piratería, materia esta por demás especialísima regida, desde el punto de vista internacional, por la Convención sobre Alta Mar de 1958 -que fuera validamente ratificada por la República- y, en el ámbito nacional, por el Código Penal en su artículo 153.

El Convenio Internacional mencionado la define como actos de violencia o de depredación realizados por la tripulación o los pasajeros de un buque privado, con fines o propósitos personales, en contra de otro buque o aeronave o contra personas o bienes a bordo de estos.

Desde el punto de vista del Código Penal, incurren en el delito de piratería, aquellos que 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 se encuentre a bordo, ataquen otras naves o cometan depredaciones en ellas o en los lugares de la costa donde arriben o se declaren en rebelión contra la República.

Como puede apreciarse, la decisión de fondear los buques para nada constituye un acto violento o de saqueo de la tripulación en contra de otro buque, ni la tripulación se ha constituido en cuerpo armado, ni han arribado con tales propósitos a lugar alguno de la costa, lo cual es consecuencia forzosa del hecho de encontrarse fondeados, ni mucho menos aun se han levantado en armas contra la República, que es lo que implica rebelarse en su contra.

Es por todo ello que, en todo caso, el problema es de índole laboral entre empleador (PDV Marina) y empleado, motivo por el cual, la situación debió resolverse, primeramente, entre las partes de la relación laboral y para lo cual pudo haberse recurrido a un reemplazo que llenase los extremos legales y técnicos a fin de salvaguardar el insoslayable principio de legalidad que rige en todo Estado democrático, además de preservar los activos de una empresa del Estado (vgr. un buque como el Pilín León cuesta en promedio unos cincuenta millones de dólares) y del propio medio ambiente de nuestro país.

Hablando en concreto, para ejercer como capitán así como oficial de este tipo de buques se requiere el poseer la titulación adecuada, por una parte, y certificación específica y vigente por la otra, de conformidad con lo estipulado en el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar y en el Convenio Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, ambos por cierto validamente ratificados por la República, así como por lo establecido en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas.

Pero veamos en detalle estas últimas afirmaciones a la luz de las acciones ejecutadas sobre alguno de estos buques tanque (i.e. el aludido en el título de este artículo) y que consistieron en la subida a bordo de un comando especial perteneciente a la Armada a solicitud de “órdenes

superiores” y en las que posteriormente participaron algunos tribunales y fiscales del Ministerio Público a objeto de proceder a sustituir al capitán valiéndose para ello de un oficial de la Armada (El Nacional 9/12/02) o de “algún capitán retirado de la Marina Mercante”.

Pues bien, tal proceder no pudo estar mas impregnado de irregularidades, tal como lo intentaremos demostrar a continuación, siempre tomando en cuenta el tipo y la envergadura del buque en cuestión. Así, de acuerdo a las características de esta nave, el mando de la misma debe estar únicamente a cargo de una persona que esté en posesión del título de Capitán de Altura (artículo 279, num. 1 de la Ley citada), título este que solo puede ostentar, de conformidad con el primero de los Convenios Internacionales mencionados, un oficial de la Marina Mercante.

Asimismo, para el ejercicio de funciones inherentes a este título en buques tanque y en virtud del cumplimiento de las normas contenidas en dichos Convenios Internacionales, es necesario tener una serie de certificados vigentes que comprueban que tales personas poseen las competencias y el entrenamiento necesario para garantizar las más estrictas condiciones de seguridad marítima no solo durante la navegación sino también durante las complejas y muy riesgosas operaciones de carga y descarga de los hidrocarburos transportados, los cuales mal podría exhibir un Capitán de Altura retirado.

Por lo demás, la Ley General de Marinas (artículo 292, numeral 3) establece multas de cien unidades tributarias a quinientas unidades tributarias y suspensión del ejercicio de sus funciones por el lapso de seis meses a dos años, para aquellas personas que desempeñen funciones a bordo sin estar facultados para ello. Asimismo, es importante decirlo, a iguales sanciones se exponen aquellas personas que permitan el desempeño ilegal de funciones o de cargos a bordo sin el debido título, uno de los cuales podría ser el capitán del buque y por lo tanto este no debe entregar el mando de la nave a ningún improvisado o persona que no demuestre fehacientemente estar debidamente titulado y certificado, so pena de hacerse acreedor de la sanción antes indicada.

Pero además, se ha dicho que estos comandos especiales de la Armada subieron a bordo para garantizar la seguridad del buque y de los funcionarios judiciales y del Ministerio Público que tomaron parte en esta acción, lo cual demuestra, por de pronto, una actitud temeraria pues en un

buque de las características predichas que se encuentra cargado con mas de cuarenta y cuatro millones de litros de combustibles , una simple caminata sobre cubierta demanda un cuidado extremo y el mas celoso apego a las normas de seguridad a bordo que evidentemente estas personas desconocen, de lo cual resulta forzoso preguntarse si con tal proceder se esta verdaderamente velando por la seguridad del buque.

Permítaseme una ultima consideración con respecto a este punto, si como producto de poner al mando de este buque a una persona inadecuada técnica, comercial y legalmente, o por la presencia a bordo de individuos ajenos al buque y a sus parámetros de seguridad se produjese un daño al buque o un daño por contaminación al medio ambiente, no habría, en ambos casos, seguro de protección e indemnización alguno que responda por los daños, por cuánto se ha producido una agravación unilateral del riesgo por parte del asegurado, amén de que en el segundo caso como consecuencia del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, también ratificado por Venezuela, se aplicaría la responsabilidad objetiva consagrada en este, que recae sobre el propietario del buque, esto es, PDVSA, o lo que es lo mismo, sobre el Estado a quien en definitiva pertenece dicha empresa.

Finalmente, creo pueden hacerse dos afirmaciones de la situación planteada, primero, que seleccionar un capitán y una tripulación para navegar y operar un buque de tales características no es lo mismo que buscar un chofer para manejar un camión y; segundo, que pareciera que aun, aquellas personas que no están obligadas a conocer las implicaciones de estas naves y sus operaciones por no formar parte de su arte o empresa, tienen un criterio mucho más preciso sobre las mismas, tal como lo denota la bella epónima de una de ellas cuando afirmó recientemente (El Nacional, 7/12/02) “es un buque hermosísimo de ultima generación, totalmente computarizado” en tanto, que aquellos para quienes es obligante conocer todos los particulares de la materia o disponer de una adecuada asesoría, demuestran la más inexcusable y supina de las ignorancias.

*Ü Abogado, Especialista en Derecho Marítimo, Secretario General de la Sociedad Venezolana de Derecho de la Navegación*