

Panamá, 18 de marzo de 1993.

Licenciado
Jerry Salazar
Director General
Autoridad Portuaria Nacional.
E. S. D.

Licenciado Salazar:

Mediante la presente damos respuesta a la consulta formulada en la Nota No. 173-93 LEG de 4 de febrero de 1993, la cual fue recibida en nuestro Despacho el 11 de febrero.

Su consulta es del tenor siguiente:

"Una nave que atraque en puertos panameños con carga dañada o con desperfectos puede ser objeto de retención como uno de los obligados a responder por los daños causados? "

La Autoridad Portuaria Nacional es la institución que tiene a su cargo la responsabilidad de que las actividades que se desenvuelvan en los puertos nacionales se realice cumpliendo con los patrones legales de navegación, disposiciones que se encuentran establecidas en la Ley 42 de 2 de mayo de 1974 y en distintos Acuerdos emitidos por el Comité Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Nacional.

El contrato de transporte de carga tiene como objetivo o transportar, trasladar una cosa de un lugar a otro, donde deberá ser recibido en el puerto de destino. El Decreto Ejecutivo No. 7 de 14 de abril de 1976 que reglamenta la navegación y servicios en los puertos nacionales, se encarga en el Artículo 10 de definir las clases de carga que existen, disposición que es del tenor siguiente:

"ARTICULO No. 1.- Para la aplicación del presente Decreto se entenderá por:

110.- Carga de Transbordo: La consignada a Panamá que se desembarca en un puerto nacional para ser reembarcada a otro puerto nacional en otra nave, o en la misma en diversos viajes, aunque transcurra cierto plazo entre su llegada y su salida.

120.- Carga de Tránsito: La consignada a un puerto nacional para ser reembarcada para transportarla a un puerto extranjero y cubierta por documento que indican claramente su consignación como "En Tránsito" a un puerto del exterior;

130.- Carga Peligrosa: Las clasificadas en el Código de Mercancías Peligrosas de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)."

En un análisis de las normas legales que regulan la materia de carga en nuestros puertos, se desprende que la Autoridad Portuaria Nacional tiene las siguientes atribuciones:

1.- Vender en subasta pública las mercancías dejadas en sus recintos portuarios por más de 60 ó 90 días cuando se trate de mercancías en tránsito; (V. Art. 34 de la Ley 42 de 1974 y Art. 10 del Acuerdo No. 8).

2.- Destruir las mercancías perecederas o averiadas, abandonadas en los puertos cuando constituye un peligro para sí mismo u otras mercancías, por amenssas a la salud pública, las buenas costumbres o el orden establecido, y por su naturaleza propia se teme que se desmejoren, destruyan o perezcan. (V. Art. 37 de la Ley 42 de 1974 y el Artículo 32 del Acuerdo No. 8).

3.- No aceptar en sus recintos carga dañada o descompuesta (V. Art. 74 de Decreto Ejecutivo No. 7 de 14 de abril de 1976).

4.- Rechazar carga de embarque o desembarque cuya naturaleza no sea compatible con los objetivos de la Autoridad o con la seguridad de la comunidad nacional o internacional (Art. 75 del Decreto Ejecutivo No. 7 de 14 de abril de 1976).

El Acuerdo No. 18 del Comité Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Nacional establece claramente en el artículo 3, las sanciones que se pueden imponer en el caso de incumplimiento de las normas legales que rigen la navegación en nuestros puertos, disposición legal que reza así:

"ARTICULO 3: Las sanciones que en virtud de este Reglamento se podrán imponer son las siguientes:

- a. Desalojo del Recinto Portuario.
- b. Pérdida del turno en el orden de atención a las naves.
- c. Suspensión del suministro de servicios.
- ch. Desatrago.
- d. Multa."

Las multas van desde B/.25.00 a B/.3,000.00, estas últimas se dan cuando se produzca el derrame de combustible, líquido inflamable o cualquier otro material perjudicial para la salud o cuando la carga sea peligrosa... (V. art. 33 y 34 del Acuerdo No. 18).

Con respecto a su consulta y la aplicación del artículo 1126 del Código de Comercio, diferimos de su planteamiento por las siguientes consideraciones:

Para Malvagni naves es "cualquiera construcción flotante destinada a la navegación." Esta nave es maniobrada por un conjunto de personas a las cuales se les denomina tripulación, que a su vez está presidida por el Capitán del navío.

El Capitán tiene varias responsabilidades antes, durante y al terminar el viaje. El mismo antes de emprender el viaje deba asegurarse que la carga que embarca debe estar en buenas condiciones.

El artículo 1126 establece, además de la responsabilidad del capitán, también responden al buque y el flete por los daños causados a la carga ya sea por dolo o culpa. Así pues, se

deduce de la norma jurídica que se comenta, que responden por los daños a la carga:

- a. El capitán personalmente,
- b. El buque y el flete.

La responsabilidad del capitán como jefe del buque se deriva de lo que estipulan los artículos 1121 y 1125 del Código de Comercio, este último establece "El Capitán responderá de los daños que sufra la carga..."

El buque y el flete han de responder solidariamente de la obligación que nazca por los daños en la carga, lo que significa que se encuentra sujeto a lo que establece los artículos 1024 y siguientes del Código Civil.

Sin embargo, es necesario puntualizar que la responsabilidad del Capitán sólo será viable cuando se compruebe que los daños a la carga no provienen por el vicio propio de la cosa, por fuerza mayor o por culpa del cargador, situaciones éstas que originan excepciones a la responsabilidad del capitán (Art. 1125).

De manera que, en el caso que se nos ha planteado, la retención o no autorización de zarpe de una nave con carga dañada no la puede realizar la Autoridad Portuaria Nacional, pues tal medida sólo es procedente por el no cumplimiento de la sanción impuesta, sanción que debe encuadrarse en lo que establece el Acuerdo No. 18 del Comité Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Nacional o bien cuando se ocasione daños a las instalaciones portuarias y la nave no haya dado o prestado caución suficiente para resarcir los daños (V. art. 8 del Acuerdo C. E. 18), o bien cuando la nave no ha cancelado todas sus obligaciones con la Autoridad Portuaria Nacional y el Tesoro Nacional.

Además, es importante acotar que dentro de las funciones del Director General de la Autoridad Portuaria Nacional no figura "no autorizar el zarpe de una nave con carga dañada o defectos" (v. art. 10 de la Ley 42 de 1974), atribución que

le corresponde a los Tribunales Marítimos, según lo dispuesto en el artículo 17 párrafo primero de la Ley 8 de 30 de marzo de 1982 que a la letra dice:

"ARTICULO 17:- Los Tribunales Marítimos tendrán competencia privativa en las causas que surjan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimos, ocurridos dentro del territorio de la República de Panamá, en su mar territorial, las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del Canal de Panamá."

Debe también, tenerse presente que ante la Autoridad Portuaria Nacional, los Armadores o los Agentes de Navés son los responsables del pago de todas las obligaciones que la nave adquiere con la entidad, en garantía de lo cual mantendrán una fianza. (V. Art. 14 del Decreto Ejecutivo No. 7 de 14 de abril de 1976).

Esperando haber absuelto debidamente su solicitud, nos suscribimos con toda consideración y aprecio.

LIC. DONATILO BALLESTEROS S.
PROCURADOR DE LA ADMINISTRACION.

/ichf.