

**BREVES ANOTACIONES  
AL RÉGIMEN DE PRUEBAS EN EL NUEVO  
PROCEDIMIENTO REGULADO POR  
LA LEY DE PROCEDIMIENTOS  
MARÍTIMOS.\***

**PROF. ALBERTO BAUMEISTER TOLEDO**

---

\* Ponencia presentada al *Congreso de Derecho Procesal 2002* patrocinado por el Instituto Venezolano de Estudios de Derecho Procesal (INVEDEPRO), Valencia, Venezuela.

In Memoriam:

“A la respetable memoria del insigne Maestro y cordial amigo Dr. Hernando Devis Echandía, y por el grato recuerdo del amigo y Profesor José de los Santos Michelena”.

## **INTRODUCCIÓN Y BREVE RAZÓN HISTÓRICA DE LAS MODIFICACIONES SOBRE DERECHO MARÍTIMO Y EN PARTICULAR CON LO RELACIONADO AL PROCEDIMIENTO MARÍTIMO**

En nuestro país, la materia de Derecho Marítimo y la de los procedimientos de Derecho Marítimo, formaban normativas específicas del Código de Comercio, tal como lo fueron en la mayoría de los países latinoamericanos<sup>1</sup>.

En el caso de nuestro Código, el mismo es todavía el redactado en el siglo XIX, inspirado en la Ordenanza Francesa de Colbert de 1861, por reflejo del modelo del Código Francés de 1808 y de sus derivados, en concreto los Códigos de comercio argentino y chileno.

No se requieren mayores comentarios, para destacar, como lo hace toda la doctrina nacional mercantil, lo vetusto y desajustado a la realidad social, técnica y jurídica de dicho cuerpo de normas y lo deseado que ha sido una adecuada reforma parcial o total de sus instituciones.

Una simple lectura de las normas de dicho instrumento legal en materia de Derecho Marítimo, nos sitúa en la época de la navegación a vela, y nos define daños que podían ocasionarse por los golpes o daños del foque de una nave a otra.

---

<sup>1</sup> En ese sentido, Cova, Luis, *El Nuevo Régimen de la Navegación en Venezuela y la Ley de Comercio Marítimo*, Anauco Ediciones, Isbn 980-07-8201-X, Venezuela, 2002, 108 pp.

Después de la reforma parcial del citado código en el 1955, la que adecuó las normativas sobre comerciante, fondo de comercio, sociedades y en especial la de responsabilidad limitada<sup>2</sup>, y en la que para nada se aludió al Derecho Marítimo ni a sus procedimientos, solo algunas leyes especiales modificaron y ajustaron la normativa mercantil a las realidades modernas (aviación, marina, prenda sin desplazamiento, almacenes de depósito, entre otras), lo que no significó tampoco que curiosamente Venezuela, asistiera a conferencias y convenciones nacionales y regionales en las que además aceptó y suscribió tratados y acuerdos relacionados con Derecho Marítimo, normas sobre procedimientos especiales por accidentes de navegación, convenciones sobre internacional privado, etc.

Por igual, desde 1980 el Ejecutivo Nacional había contratado los servicios de la Universidad Central, Facultad de Derecho con el objeto de preparar y redactar un proyecto de ley que adecuara y sustituyera el vetusto régimen de Derecho Marítimo y su procedimiento contemplado en el Código de Comercio, esos trabajos concluyeron con la presentación de un Proyecto de Ley Orgánica de la Navegación y el Comercio por Agua, en el cual tuvo especial participación el Dr. Luis Cova Arria<sup>3</sup>.

Por razones que no viene al caso examinar, dicho proyecto había quedado arrumado en el Congreso de la República, y a raíz del cambio de nuestra Constitución de 1999 y con la promulgación en el 2000 de la Ley de reactivación de la Marina Mercante, por vía de las facultades extraordinarias concedidas al Ejecutivo Nacional<sup>4</sup>, se procedió a convertir en forma de decretos leyes, toda la materia atinente a espacios acuáticos e insulares, comercio marítimo, marina y actividades conexas e inclusive una sobre los procedimientos marítimos, con todo lo cual simplemente se adecuó y actualizó la normativa nacional a convenciones internacionales sobre Derecho Marítimo y adecuar nuestros regímenes a las soluciones impuestas por la navegación, tráfico, puertos y comercio internacional modernos.

---

<sup>2</sup> Reforma en la que tuvo especial papel, nuestro recordado maestro Dr. Roberto Goldschmidt, responsable de quizá la mas profunda modificación de las leyes mercantiles venezolanas, quien adicionó por igual la reforma y puesta al día de otras leyes e instituciones.

<sup>3</sup> *Ibidem*, El Nuevo Régimen de la Navegación..., p. 7.

<sup>4</sup> Ley habilitante del 13-11-00 Gaceta Oficial de la República de Venezuela (GO) 37.076.

Precisa destacar que ahora el citado conjunto de decretos leyes sobre tales materias, regulan de manera orgánica y general todo el régimen de principios generales, normas administrativas, privadas, civiles y comerciales, así como las procesales y de derecho internacional privado aplicable a todo tipo de navegación, (marítima, fluvial, portuaria y lacustre) y abarca todo el régimen de navegación venezolano<sup>5</sup>.

Para los solos efectos de mejor comprensión del nuevo régimen, puede destacarse que la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares<sup>6</sup>, no es mas que la puesta al día dentro de la legislación interna, de los principios sobre derecho del mar, de convenios internacionales ya aprobados por Venezuela<sup>7</sup>.

Esta Ley, en lo relativo a nuestra materia específica, esto es pruebas y procedimientos mercantiles, ya contemplaba la jurisdicción especial marítima, con la organización de primera instancia, alzada y recurso extraordinario de casación.

También sobre la misma materia marítima, encontramos la ya citada regulación de comercio marítimo hoy contenida en el Decreto Ley de Comercio Marítimo cuya elaboración y preparación contó con el esfuerzo del Comité de Derecho Mercantil de la Universidad Central, la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y las Cámaras de Armadores y de Aseguradores de Venezuela, entre otras cuya inspiración se puede encontrar en las leyes argentina de navegación (1973), chilena sobre comercio marítimo (1987), convenios internacionales<sup>8</sup>, así como con vista a los usos, costumbre, doctrina y jurisprudencia de países

<sup>5</sup> Debe destacarse que según Cova, *opus cit.* p. 10, dichas regulaciones complementan todo el régimen de navegación general a las que debe añadirse por igual la regulación contemplada en las leyes de Aviación civil y la de Tránsito y Transporte terrestre, pues también estos son parte de aquella, que como se sabe comprende la navegación tanto acuática como el área y la terrestre.

<sup>6</sup> GO 37.290 del 25 septiembre de 2001.

<sup>7</sup> Con la sola excepción de la Convención de Montego Bay, no ratificada por Venezuela, al no haber podido solventar sus posiciones discrepantes en tomo al concepto de isla referido a rocas o promontorios rocosos no aptos para mantener habitantes humanos o vida económica propia. Vid Cova Arria, *opus cit.* p. 11, entre otras la Convención de Ginebra de 1958, que precisamente abarcaba todo lo relacionado con espacios acuáticos, Mar territorial, Zona contigua, Alta Mar, Pesca y Conservación de recursos.

<sup>8</sup> Comité Marítimo Internacional (CMI) Organización Marítima Intergubernamental (OMI) y Organización de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

de intenso comercio marítimo, con cuyos criterios se modificaron por igual instituciones contempladas en el Libro II del Código de Comercio venezolano, entre cuyas normas y en lo atinente a nuestra investigación caben destacarse normas sobre embargos preventivos de buques<sup>9</sup>, atribución de competencia especial<sup>10</sup> contratos de utilización de buques y naves, riesgos de la navegación, seguros marítimos en general, entre otros, y la consagración de la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana para conocer lo relacionado con contratos de transporte de bienes o personas, cuando los mismos entran o están en territorio venezolano (artículo 10 de dicha ley), las normas de atribución de competencia para acciones contra el buque y/o el capitán, que da lugar a una novedosa consideración de la nave como atributiva de competencia transitoria, postergando la determinación de la persona que en definitiva deberá responder por el hecho o actos que originan controversias y finalmente, para terminar este rasante examen que hacemos de esta novedosa ley, nos referiremos a la consagración de una unidad de cuenta única (derechos especiales de giro), que facilita la fijación y ajustes de las sumas correspondientes a pagos e indemnizaciones, reglas de convertibilidad a moneda nacional.

En lo propio de procedimiento y pruebas, se fijan novedosas instituciones para la representación de los armadores y propietarios en cabeza del capitán y para la demostración de las “costumbres y su procedencia y pertinencia, vía experticia ordenada por la jurisdicción especial acuática, y se establece para atender a las necesidades de establecimiento de responsabilidades, un novedoso sistema cuasi concursal a fin de atender a la mas justa y equitativa reparación de daños por responsabilidad por daños derivados de la contaminación del mar, por hidrocarburos, sustancias nocivas, etc.

Finalmente, la tercera de las normativas que afectan la nueva regulación sobre procedimientos y pruebas en Derecho Marítimo, es la contenida en la Ley General de Marina y Actividades Conexas<sup>11</sup>, la cual abarca materia antiguamente regulada en la Ley de Navegación y que

---

<sup>9</sup> Que sigue la Convención Internacional sobre Embargos Preventivos de buques de 1999.

<sup>10</sup> Por primera vez se regula el llamado “forum non conveniens” en caso de abordajes.

<sup>11</sup> GO 37.321 del 9 noviembre del 2001.

entre una de sus importantes funciones, está la determinación y tratamiento de los conceptos de buque y nave y el sistema de registro naval.

Dentro del mismo paquete de leyes habilitadas sobre la materia, finalmente, se encuentra la Ley de Procedimientos Marítimos<sup>12</sup> que es la más específica y atinente al sistema probatorio y procesal en general, destinada a regular el procedimiento ordinario para todo asunto marítimo judicial que no tenga previsto un procedimiento judicial especial.

Precisa destacar que por igual contienen materia atinente directa o indirectamente con lo procesal y probatorio especial del Derecho Marítimo, tanto el Decreto con fuerza de Ley General de Puertos<sup>13</sup>, como el Decreto sobre Zonas Costeras<sup>14</sup> así como la Ley de Pesca y Acuicultura<sup>15</sup>.

## **EL NUEVO RÉGIMEN ESPECIAL DE PROCEDIMIENTOS MARÍTIMOS. CARACTERES FUNDAMENTALES Y NOVEDADES**

Como ya se lo dejó antedicho, es la Ley de Procedimientos Marítimos, la que mas directamente se refiere a dicho tema y fija el régimen procesal ordinario para los asuntos que deban debatirse judicialmente sobre dichos temas.

Según la novedosa ley actual, se aplican al mismo, como todas las nuevas leyes procesales recién promulgadas, los principios de oralidad, concentración, inmediatez, gratuidad y publicidad para la sustanciación de dichos problemas y conflictos<sup>16</sup>.

Se establece igualmente como normativa supletoria general para dichos procedimientos el Código de Procedimiento Civil ordinario (Libro IV, título XI).

En especial se contempla el que las partes puedan evaluar las bases de su reclamo o de su defensa mediante el procedimiento de adelanto de pruebas, a través del cual ambas partes pueden solicitar una

<sup>12</sup> GO Ext 5554 del 13-11-2001.

<sup>13</sup> GO 37292 del 27-09-2001.

<sup>14</sup> GO 37319 del 7-11-2001.

<sup>15</sup> GO 37323 del 13 noviembre 2001.

<sup>16</sup> Art. 8 de la Ley.

vez verificada la contestación de la demanda, y, antes del comienzo del período ordinario de pruebas, la exhibición o inspección de documentos o lugares, siendo que como resultado de dichas diligencias, los litigantes tienen la posibilidad de reformar la demanda inicialmente presentada o la contestación efectuada<sup>17</sup>.

Así mismo se facilita y ductibiliza todo lo relacionado con el régimen probatorio, regulándose la posibilidad de captar la prueba aún antes del juicio, facilitando la evacuación de pruebas en manos de la contraparte, una vez iniciado el juicio, ampliando los poderes del juez para adquirir la verdad real en el proceso y desacramentalizando la evacuación de las pruebas, al extremo de que las mismas partes puedan asumir el rol de controlar su proceso de evacuación y debida incorporación de las mismas a juicio, aún sin intervención del tribunal, además, por supuesto de contemplar que las partes evacúen extrajudicialmente y por su sola cuenta las diligencias probatorias que hubiesen promovido con la única condición de que estén presentes en esas diligencias.

Para concluir con estas novedades, destácase por igual la consagración de un régimen que permite acreditar la representación de las partes actoras por cualquier documento escrito o electrónico, siempre que se acompañe la demanda o pretensión de la constitución de una garantía especial (derechos de giro) y a reserva de que se consigne en el plazo fijado por el tribunal el original del instrumento de representación o mandato.

En otras palabras de modo general, se facilita el ejercicio de las acciones en justicia, y el trámite propio de la temática probatoria (incluyendo evacuación) se atribuye el conocimiento de tales asuntos a órganos judiciales especiales, con todo lo cual se logrará una mejor justicia y así mismo mayor descongestionamiento en los tribunales ordinarios y un mejor conocimiento y decisión para asuntos vinculados a los temas contencioso marítimos.

---

<sup>17</sup> Art. 11 LPM.

## **PRINCIPIOS Y REGLAS ESPECÍFICAS SOBRE PRUEBAS EN EL NUEVO PROCEDIMIENTO MARÍTIMO**

La novedosa normativa comienza por fijar un abreviado término para el debate probatorio de promoción y admisión de la prueba (arts. 9 y 10), que es de cinco días, que si bien nada dice la ley sobre la naturaleza de dichos lapsos, entendemos tienen que ser de despacho y de veinte días para evacuar, si calificados como de despacho, por la normativa.

Lo dicho, por lo demás no obsta a que las partes puedan aún fuera de dicho término, en casos de urgencia solicitar la evacuación de cualquier prueba, y para lo cual el juez siempre tomará las providencias que garanticen a la otra parte conocer dicha circunstancia (notificación y término especial para ejecutar la prueba) ex art. 12 LPM.

Igualmente se opta por el sistema de amplia aceptación de cualquier medio de prueba (con la sola excepción de los prohibidos en la ley, y debiendo el juez fijar las normas para la cabal evacuación y respetando la igualdad de las partes, incluyendo la presentación de opiniones y dictámenes de personas ajenas al juicio, pero cuyos pareceres deben ser ratificados por los autores de los mismos, por vía de una especie de testimonial ratificatoria (art. 19) en el acto del debate oral de prueba.

Al juez de esta jurisdicción se le da amplio poder de apreciación y valoración, siempre debiendo aplicar la sana crítica (art. 19) y pudiendo deducir cualquier tipo de presunciones de las conductas omisivas, perturbadoras o injustificadamente negativas, cuando de consignar, facilitar o presentar pruebas que se demuestre se encuentran en su poder (art 13).

En torno al mejor control de la prueba, y para lograr efecto disuasivo con la solidez de los medios probatorios con los que se cuente, se impone el deber de adelanto de identificación de los medios de prueba que serán utilizados en juicio, obligándose a consignar las documentales, bajo sanción de no admitir los que no se consignen con el libelo o la contestación (art 11 ap fin), consignación de la lista de testigos a quienes se llevarán a la audiencia oral, el libre acceso a pruebas en manos de la contraparte o bajo la guarda o custodia de terceros (arts. 9, numerales 1 y 2 LPM), se consagra la posibilidad de adelantar pruebas extrajudiciales, cuando así sea imprescindible para dejar constancia del

estado de personas, cosas, lugares y documentos, las que se tramitarán conforme al Código de Procedimiento Civil (art. 16) y para cuyo efecto el tribunal dictará las medidas que estime conducentes, aun sin la presencia de la contraparte, pero designándose un defensor judicial para esos solos efectos de la evacuación de la prueba (art. 16).

Se posibilita a las mismas partes para que conduzcan las diligencias de evacuación de las pruebas, con el solo requisito de que se garantice la presencia de representantes de ambas en el acto, para debido control (art. 20), con la advertencia de que si surgieren diferencias u oposiciones, se interrumpirán las que sean objeto de ellas, para que el juez que deba conocer las resuelva y para continuarlas como pruebas judiciales a posteriori.

Las partes en todo caso, podrán siempre solicitar ampliación o abreviación de los lapsos de pruebas y por igual, con los poderes incrementados de control del juez, éste podrá hacer cesar actos, de testigos y posiciones, recabar informes y pronunciamientos técnicos de organismos especiales y colegios de profesionales, para mejor ilustrar su criterio, pero no siendo ellos vinculantes y respetando la igualdad de las partes (art 14).

Resultan claramente incrementados los poderes probatorios del juez, en beneficio de una mejor precisión de la verdad de los hechos, pudiendo ordenar aún de oficio evacuación de pruebas que estime pertinentes, respetando la igualdad de las partes, así como la prohibición de no suplir defensas ni alegatos de las partes<sup>18</sup>.

En la segunda instancia hay las limitaciones a pruebas que reconoce el modelo ordinario civil del proceso judicial según el Cpc (art. 21 LPM).

---

<sup>18</sup> Una vez más la redacción del legislador no es clara en asuntos vinculados a las potestades probatorias del juez, no quedando plenamente definido si son potestades puramente ad aclarandum o realmente de iniciativa probatoria plena. Para nosotros, pareciera que si es potestad plena incluyendo la de iniciativa, siempre y cuando lo sea sobre hechos o situaciones previamente alegadas por las partes y quedando realmente excluido todo posible caso en el cual con la conducta del juez se esté supliendo el deber de alegación de hechos al proceso.

## CONCLUSIONES

El nuevo proceso marítimo regulado en la Ley de Procedimientos Marítimos, procura acoger y regular todos los adelantos de los sistemas más sofisticados modernos, siempre en pro de que el proceso sea un adecuado método para reconocer la verdad real de los hechos, por igual se da un amplio margen a la participación de las partes, a fin de que ellas realicen de la manera más fácil y expedita, cuantas diligencias sean menester para llevar los hechos, todo sin menoscabo de velar por la seguridad jurídica del proceso.

Como en toda la nueva normativa procesal, se faculta la aplicación del modelo del juicio predominantemente oral. Se incrementan las posibilidades de obtener la verdad real, se exige una conducta leal a las partes en el proceso, derivando de su incumplimiento en potestades para el Juez, si la prueba no evacuada, lo es por hecho imputable a dicha parte, para sacar de ellos las presunciones que su prudente arbitrio aconseje.