

Del sentido y alcance del artículo 826 inciso 1° del Código de Comercio de Chile

The meaning and scope of article 826 paragraph 1 of the Chilean Code of Commerce

Renato PEZOA HUERTA*

RESUMEN: El artículo 826 inciso 1° del Código de Comercio de Chile establece una definición del principal objeto material de las relaciones jurídicas marítimas: el buque, barco o nave, definiéndola como “toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera sea su clase o dimensión”. El presente artículo tiene por objetivo analizar, determinar y describir los componentes en que se erige la definición antedicha, interpretando el verdadero sentido y alcance de sendos elementos, determinando diametralmente entre el Derecho y la marinería, la esencia de su composición. Para ello se aplicarán las técnicas y criterios de interpretación contenidos en los artículos 19 a 24 del Código Civil de Chile. El resultado será, en definitiva,

* Licenciado en Ciencias Jurídicas (LL.B. Hons.) (Universidad Bolivariana de Chile) MBA especializado en Derecho Internacional (Universidad Antonio de Nebrija y CEREM IBS, Madrid, España) Pos título en Derecho Marítimo (Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile). Profesor de Derecho Marítimo (Maritime Law Academy, Brasil; Facultad de Derecho, Universidad Bolivariana, Chile). Corresponsal en Chile (Overseas Associate) The London Shipping Law Centre (LSLC) London, UK. MCIArb (6100416) Contacto: <rph@almyp.com>. Dedicado a mi amada hija Inara Pezoa Jélvez, que a la fecha en que escribo este artículo, tiene cuatro años de edad; y todas las mañanas me dice “papá, ¿podríamos subirnos hoy a un barco?”. Fecha de recepción: 14/08/2022. Fecha de aprobación: 24/09/2022.

la armonización y uniformidad conceptual de los elementos que integran el significado legal de nave o buque en el Código de Comercio chileno, facilitando la aplicación e integración de esta norma jurídica en los casos de Derecho Marítimo.

PALABRAS CLAVE: buque; universalidad jurídica; navegabilidad; interpretación legal; transporte marítimo.

ABSTRACT: Article 826 paragraph 1 of the Chilean Code of Commerce establishes a definition of the main material object of maritime legal relations: the ship or vessel, defining it as "any main construction, destined to navigate, whatever its class or dimension". The aim of this article is to analyse, determine and describe the components on which the aforementioned definition is based, interpreting the true meaning and scope of each element, determining diametrically between law and seamanship, the essence of its composition. To this end, the interpretation techniques and criteria contained in articles 19 to 24 of the Chilean Civil Code will be applied. The result will be, in short, the harmonisation and conceptual uniformity of the elements that make up the legal meaning of ship or vessel in the Chilean Code of Commerce, facilitating the application and integration of this legal norm in cases of Maritime Law.

KEYWORDS: Ship, legal universality, seaworthiness, legal interpretation, carriage by sea.

I. PROEMIO: DE LA IMPORTANCIA EN LA DETERMINACIÓN DEL SENTIDO Y ALCANCE DE LAS NORMAS JURÍDICAS

Determinar el sentido y alcance de una norma jurídica corresponde a la profusa labor interpretativa de su contenido. En estricto rigor, es una técnica atributiva, declamativa y aclarativa de los pasajes y fórmulas en que la norma ha sido redactada.

Es atributiva, por cuanto da o asigna un significado a la obscuridad de las expresiones que construyen confusa o inteligiblemente el predicado normativo. Es declamativa, desde que la interpretación expone con efecto *erga omnes* la acepción válida y aceptada del contenido de la norma, y de cómo ésta debe ser entendida, aplicada e integrada por todos sus destinatarios. Y es aclarativa, al facilitar y propender a una adecuada comprensión de su redacción.

En definitiva, la interpretación de las leyes es, con mucho, una técnica que facilita las acciones y efectos de aplicar e integrar las leyes en un caso determinado de relevancia jurídica.

La interpretación de la ley puede ser ejercida por la autoridad o por los particulares. A este respecto, se ha señalado en el Código Civil chileno, que la interpretación de autoridad, esto es, aquella hecha por la misma investidura y fuente de la que emana, es esencialmente vinculante. Así queda determinado por el artículo 3° inciso primero del Código Civil, que enseña: “[s]ólo toca al legislador explicar o interpretar la ley de un modo generalmente obligatorio”. Por lo tanto, la fuerza obligatoria en la interpretación, y la autenticidad de la misma recaen en la investidura del órgano legislativo de la cual proceden las leyes.

Sin perjuicio de lo anterior, el juez también ejerce una labor traductora de la norma jurídica, perceptible en la ejecución de uno de los momentos adjetivos o jurisdiccionales con que culmina el proceso, esto es, con la dictación de la sentencia, edicto, laudo u ordenata de los tribunales. En este caso y a diferencia de la

interpretación vinculante del legislador, el efecto explicativo de la norma sólo alcanza a los litigantes que intervienen en el proceso de que se trate. Así se constata del texto del inciso 2º del artículo 3º del Código Civil, que enseña: “[l]as sentencias judiciales no tienen fuerza obligatoria sino respecto de las causas en que actualmente se pronunciaren”.

Para todo lo supradicho, de pronto, el Código Civil chileno se ha hecho cargo de establecer un cúmulo de reglas aplicables a la técnica interpretativa.

En primer lugar, se ha señalado en el artículo 19 del citado Código, el denominado elemento gramatical de la interpretación. Así, expone el artículo indicado que “[c]uando el sentido de la ley es claro, no se desatenderá su tenor literal, a pretexto de consultar su espíritu”. Con justa razón, Alessandri, Somarriva y Vodanovic¹, han demostrado que “al decir el código que cuando el sentido de la ley es claro, quiere significar que cuando el entendimiento o la inteligencia de ella no ofrece dudas, debe estarse a su tenor literal”.

En segundo término, es crucial examinar el sentido en que deben tomarse las palabras de la ley. Por regla general el artículo 20 del Código Civil dispone que “[l]as palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras; pero cuando el legislador las haya definido expresamente para ciertas materias, se les dará en éstas su significado legal”. Este precepto, básicamente se construye en torno a las significancias atribuidas por el Diccionario de la Academia Española a las palabras que integran el predicado normativo, esto es, el significado que corrientemente le asignan las personas y que es reconocido en el lenguaje común. Ergo, la ley también emplea palabras técnicas de una ciencia o arte, que constituyen el argot de una disciplina. Para este caso, el artículo 21 del Código de Bello pondera que “[...] en el sentido que les den los que profesan la

¹ ALESSANDRI, Arturo, SOMARRIVA, Manuel, VODANOVIC, Antonio, *Tratado de Derecho Civil. Partes Preliminar y General*. Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 2005, t. I., p.185.

misma ciencia o arte [...]”, el legislador las define para las materias que precisamente pretenden regular y son aplicables, elevándolas al fin, a términos dotados de un significado legal.

En tercer lugar, el elemento lógico e histórico, contenido en los artículos 19 inciso segundo, y 22 inciso primero, ambos del Código Civil, disponen, la primera de ella, que “[p]ero bien se puede, para interpretar una expresión oscura de la ley, recurrir a su intención o espíritu, claramente manifestados en ella misma, o en la historia fidedigna de su establecimiento”. La oscuridad aparece de manifiesto cuando la norma es ininteligible o ambigua. En la practicidad del precepto, es más probable su ambigüedad que una merma de inteligencia.

El inciso primero del artículo 22, a su turno, expresa que “[e]l contexto de la ley servirá para ilustrar el sentido de cada una de sus partes, de manera que haya entre todas ellas la debida correspondencia y armonía”. Este asunto, a más de expectorar la obscuridad o dificultades de inteligencia, guarda relación en un mayor sentido con la comprensión, unidad y presunción de que la norma no será contradictoria *ad intra*, conformándose una unidad armónica orientada por una misma senda o directriz.

No obstante lo anterior, el artículo 22 inciso 2º del Código Civil expresa el denominado elemento sistemático, por el cual “[l]os pasajes oscuros de una ley, pueden ser ilustrados por medio de otras leyes, particularmente si versan sobre el mismo asunto”. Este elemento es concordado con el contenido del artículo 24 del mismo cuerpo legal, que señala que “en los casos a que no pudieran aplicarse las reglas de interpretación precedentes, se interpretarán los pasajes oscuros o contradictorios del modo que más conforme o parezca al espíritu general de la legislación y a la equidad natural”.

Como se ve, la interpretación y su técnica constituyen una herramienta fundamental para determinar el verdadero sentido y alcance de una norma jurídica. No obstante, el legislador se ha colocado –en apariencia– ante el caso negativo de producirse con-

fusiones e incomprensiones de la norma, asociadas a la forma en que esta ha sido redactada o construida.

La interpretación –como se ha dicho *supra*– puede ser ejercida por la autoridad de un modo generalmente obligatorio o vinculante, pero también por privados o particulares. Generalmente el proceso y método interpretativos de una norma de derecho, que no es patrocinado por la autoridad de la cual emana la norma jurídica, igualmente constituye una relevante fuente del Derecho, a saber, aquella que proviene de la doctrina de los autores o juristas, quienes plasman con un sentido de coherencia y sistematicidad, la unidad y transversalidad de la norma jurídica y su aplicación e interpretación para los casos que regula.

El presente artículo está basado preferentemente en esta fecunda labor, proveniente del esfuerzo metodológico y sistémico jurídico de este autor, de precisar *ad intra*, desde el Derecho Marítimo, el sentido y alcance del artículo 826 inciso 1° del Código de Comercio de Chile.

II. EL CONTENIDO DEL ARTÍCULO 826 INCISO 1° DEL CÓDIGO DE COMERCIO: SUSTANCIA DESCRIPTIVA

Se ha descrito *supra*, que la interpretación legal es una técnica jurídica que permite determinar el sentido y alcance de las leyes, cuando estas son principalmente ambiguas o ininteligibles. No obstante, y en algunos casos en que la ley no adolece de obscuridad semántica, la hermenéutica normativa ayuda igualmente a aclarar el sentido natural y obvio con que deben tomarse ciertas palabras que sobrepasan un uso corriente en el lenguaje común, y que pertenecen más bien, al argot de una disciplina, ciencia o arte.

Así, Alessandri, Somarriva y Vodanovic, han planteado que “[...] si el legislador se refiere a un medio o círculo determinado y emplea palabras o frases propias de dicho medio o círculo, el sentido natural de ellas será el que le dan las personas que se mueven

en dicha órbita”². Frente a este modo de operar, es que la determinación del sentido y alcance de ciertos vocablos, como se verá en el caso de marras correspondientes al Derecho Marítimo, deben comprenderse y concebirse bajo un espectro crítico de marinería pura, a fin de alcanzar una acertada inteligencia de su significancia, conforme a la esencia del desarrollo de la actividad marítima.

Así, se ha razonado, por ejemplo, que identificar un barco es más fácil que definirlo³. Sin perjuicio de lo indicado, la doctrina se ha ocupado en intentar definir qué es realmente un buque.

Para Amich⁴, *nave es el nombre genérico de las embarcaciones, hoy caído en desuso*. Autores como Genskowsky⁵; Barroilhet⁶; Tomasello⁷, y como no, Cornejo⁸ refieren de la generosidad del concepto acuñado en el mentado artículo 826 inciso primero del Código de Comercio, respecto de los componentes en que dicha significancia es estructurada.

En el antiguo –y abrogado– artículo 823 del Código de Comercio, el legislador describió al buque en los siguientes términos: “[l]a palabra nave comprende el casco i quilla, los aparejos

² ALESSANDRI, Arturo, SOMARRIVA, Manuel, VODANOVIC, Antonio, *op. cit.*, p. 186.

³ PEZOA HUERTA, Renato, *El Conocimiento de Embarque Marítimo*, Santiago de Chile, Ediciones Jurídicas de Santiago, 2022, p. 27.

⁴ AMICH, Julián, *Diccionario Marítimo*, Barcelona, Editorial Juventud, 1998, p. 307.

⁵ GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano, *Diccionario de Derecho Marítimo*, Santiago de Chile, Editorial Jurídica La Ley, 2003, p. 161.

⁶ BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Derecho Marítimo*, Santiago de Chile, Librotecnia, 2016, p. 95.

⁷ TOMASELLO HART, Leslie, *Curso de Derecho Marítimo Chileno*, Santiago de Chile, Editorial Libromar, 2014, p. 191.

⁸ CORNEJO FULLER, Eugenio, *Derecho Marítimo Chileno. Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2003, p. 44.

i accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación i magnitud, i sea de vela, remo o vapor”. Esta conceptualización adolece de una severa deficiencia y vaguedad, por cuanto sólo hace referencia a los elementos que constituyen, como unidad jurídica -pero estructural-, a la nave, más no se hace cargo de explicitar el *telos* u objeto por el cual se construye y justifica su existencia, asunto que según se verá *infra* §C, está basado fundamentalmente en la navegabilidad (*seaworthiness*) y que es reputado como el destino del buque.

No obstante lo anterior, el legislador marítimo se ha ocupado en establecer, actualmente, una definición legal de los sinónimos buque, barco o nave, en los siguientes términos, contemplado en el artículo 826 inciso primero del Código de Comercio, y mucho más amplia que su ascendiente abrogado: “nave es toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión”. Esta es, en puridad, la definición legal a cuyo respecto determinaré su sentido y alcance a lo largo de este trabajo.

En apariencia, la descripción normativa pareciera que no ofrece mayores complejidades en torno a su comprensión e identificación; pero ¿existe claridad o certeza respecto de cuál es el verdadero sentido y alcance de los elementos que componen la definición transcrita?

Al desglosar los componentes en que se construye la definición legal de nave o buque, es posible identificar de manera separada, los siguientes elementos constitutivos y copulativos: construcción, principalidad, navegabilidad, clase y dimensión. A continuación, serán examinadas cada una de ellas⁹.

⁹ En la doctrina autorizada, TOMASELLO HART, Leslie, *op. cit.*, p. 191, infiere que los requisitos de la definición de nave son básicamente tres: debe tratarse de una construcción; que debe ser principal; y el destino de la construcción principal debe ser la navegación. Por su parte, BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *op. cit.*, p. 95 y ss., expresa que dichos requisitos son cuatro, a saber: construcción; principal; destinada a navegar; cualquiera sea su clase y dimensión. A diferencia de Tomasello, el profesor Barroilhet destaca respecto de la

A) EL BUQUE, UNA CONSTRUCCIÓN DEL INGENIO HUMANO

Como ya lo hubiera resaltado Brunetti¹⁰, la nave ocupa el puesto más eminente entre las cosas objeto del derecho marítimo. No es menos cierto, pero aún así, es difícil determinar cuándo y en qué momento el barco pasa a ocupar un lugar privilegiado en el desarrollo del transporte marítimo.

Para Ansieta, “[...] la historia de la navegación empezó el día en que un hombre, cansado de nadar, se subió al tronco de un árbol arrastrado por la corriente”. No obstante esta alegoría, el hecho por el cual el buque es una construcción del ingenio humano, espanta cualquier posibilidad de admitir, por ejemplo, a un tronco, como un objeto material digno de ser denominado como nave o buque. Se precisa, desde luego, conforme el frástico del artículo 826 inciso primero del Código de Comercio ya citado, que el barco, nave o buque, para ser reputado como tal, debe en todo caso ser una construcción¹¹.

El término “construcción” deriva de la palabra “construir” que, a su vez, proviene del latín *construere*. Esta voz es una composición integrada por el prefijo *con*, contrario al prefijo *dis* utilizado –este último– para referenciar el vocablo *destruere*; y el latinismo *struere* que significa amontonar. De este modo y según se verá *infra* §B, el carácter principal del buque está integrado precisamente por el conjunto de elementos que conforman una unidad jurídica denominada barco, nave o buque, y que en definitiva están representadas por las partes cuya unión constructiva culmina en

clase y dimensión de la nave, aspecto que, según se verá, es determinante para el desarrollo y ejecución de algunos negocios marítimos.

¹⁰ BRUNETTI, Antonio, *Derecho Marítimo Privado*, Barcelona, Bosch, Casa Editorial, t. I, 1950, p. 255.

¹¹ ANSIETA NÚÑEZ, Alfonso, “Las grandes líneas de la historia del Derecho Marítimo” en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, núm. 7, 1983, p. 96.

un resultado material tangible y uniforme que es precisamente aquello que se conoce como buque.

Un barco posee tantas partes como el cuerpo humano, y perfectamente por su abultada complejidad, su ensamble daría lugar a lo que bien podríamos denominar como “anatomía naval”. Básicamente un barco tiene una *quilla* en su parte inferior. Se ha sostenido que desde su ensamble, la quilla representa la parte preliminar en torno a la cual la nave es construida¹². Su longitud se denomina *eslora*, y su anchura, *manga*. Sus costados poseen una *amura*, que se clasifica en *abor* (lado izquierdo) y *estribor* (lado derecho). Posee una cubierta y, en algunos casos, mástiles. Todo esto sin dejar de incluir los motores, anclas, jarcias, hélices y timones, que en definitiva, en su unidad y adheridas entre sí, culminan en una representación física o material, propia del ingenio humano, denominada buque, barco o nave. Como se ve, estas tres voces son empleadas como sinónimos, sin perjuicio que en la marinería puedan tener distinta significancia. De pronto, cualquier construcción humana que contenga al menos esos requisitos de ensamblaje, será determinantemente categorizada como un buque o barco; incluso aquellos escasos ejemplares que todavía usan velas izadas en el trinquete, mástil mayor y en el de mesana.

Jurídicamente un buque es una *cosa corporal*, ya que puede ser percibida por los sentidos. Es una cosa compuesta, ya que en su integridad, como se ha supradicho, está ensamblada en distintas partes individualmente reconocidas e independientes, pero que por sí solas, cada una no podría subsistir o prestar una utilidad práctica. A este aspecto se le ha denominado como *membra navis*, y constituye una *res conexa*.

¹² PEZOA HUERTA, Renato, “Cobertura de los seguros marítimos en los contratos de construcción de buques y su relación con la hipoteca naval”, en *Revista de Derecho*, Nicaragua, Universidad Centroamericana, núm. 31, jul-dic, 2021, p. 4.

Según se pasará revista en el apartado siguiente, el buque es una unidad y, por tanto, una *universalidad*. De ahí emerge, *ergo*, su carácter principal¹³.

En un sentido instrumental, el buque es un producto cultural y que responde a necesidades muy específicas para el transporte de personas o cosas. Es cultural, puesto que su forma, dimensión y utilidad, se basa preferentemente en el sentido práctico y beneficio que reporta a un grupo humano determinado.

B) CARÁCTER PRINCIPAL DEL BUQUE

El carácter principal de una cosa implica, jurídicamente, independencia en su existencia.

El buque y sus componentes, según se ha analizado, corresponden a una universalidad jurídica, pues está integrado por diversas cosas que en su totalidad son indivisibles; o aunque divididas e individualmente consideradas, no prestarían por sí solas una función náutica. No obstante, en algunos casos, estas cosas, separadas del barco o nave principal, pueden tener reconocimiento y existencia independiente¹⁴.

¹³ En algunos casos, el buque, siendo una construcción principal, pasa a integrar una *res conexa* que, en definitiva, resulta en una unidad jurídica mayor, igualmente independiente. Este es el caso del denominado convoy en las maniobras de remolque de altura, regulado en Chile en el artículo 1078 del Código de Comercio, y muy principalmente en el artículo 33 del Decreto Ley n° 2.222 “Ley de Navegación” que establece: “[l]a reunión de naves para navegar en conjunto, bajo un mando único, se denomina ‘convoy’”. Véase PEZOA HUERTA, Renato, “El Contrato de Remolque” en *Revista de Direito e Negócios Internacionais*, Brasil, Maritime Law Academy, vol. 1, núm. 1, Janeiro a Junho-2021, p. 65. En este mismo sentido, véase PULIDO BEGINES, Juan. *Los Contratos de Remolque*. Barcelona, José María Bosch Editores, 1996, p. 118; y RAINEY, Simon. *The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts*. London, Informa Law, 2018, p. 50.

¹⁴ Apoyan la calidad de *universitas juris*, FADDA, Paolo y BENZA, Emilio. *Note alle Pandette del Windscheid*. Torino, Unione Tipografico Editrice Torine-

Según Brunetti¹⁵, la nave es jurídicamente considerada una unidad cualificada por su finalidad esencial (*navis paratur ad hoc ut naviget*), donde los accesorios son considerados bajo el aspecto de dependencia funcional, ya que forman parte del buque las embarcaciones, instrumentos, aparejos, armas, municiones, provisiones y todas las cosas que están destinadas al uso permanente de aquel, aunque estén momentáneamente separadas.

Si bien la calificación de separación momentánea que sugiere Brunetti puede inducir al equívoco de que el buque es un bien inmueble, considerando que los accesorios también serían inmuebles por destinación, ciertamente dicha cavilación es espuria y esperpéntica, toda vez que la nave es reputada, en la mayoría de las legislaciones, como un bien mueble¹⁶.

El carácter de universalidad jurídica que reúne la nave es, precisamente, por la consideración del buque en su totalidad como un patrimonio por destinación¹⁷ del armador que, -excusando el pleonasma- estará destinado a satisfacer las deudas que emerjan o contraiga el naviero con ocasión de una determinada aventura marítima, preferentemente respecto de los intereses de la carga.

se, 1936, t. I, parte 2, núm. 50, p. 498. En contra, BRUNETTI, Antonio, *op.cit.*, p. 262, que la considera como una universalidad de hecho.

¹⁵ *Ibidem*, p. 256.

¹⁶ Sólo al citar el artículo 828 del Código de Comercio chileno, por ejemplo, este expresa que la nave es un bien mueble.

¹⁷ Sobre la consideración de la nave como un patrimonio de afectación, por todos, BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *El Arraigo de Naves. Especialmente el Arraigo de Nave Hermana*. Santiago de Chile, Sociedad Editora Metropolitana, 1999, p. 19; PEZOA HUERTA, Renato, *Los Efectos de la Declaración de Quiebra en el Contrato de Seguro Marítimo*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2022, pp. 48 y ss.; y PEZOA HUERTA, Renato, “Los principios concursales del procedimiento de constitución, distribución y reparto del fondo de limitación de responsabilidad de la empresa naviera” en *Revista Justicia & Derecho*, Chile, Universidad Autónoma de Chile, vol. 5, núm. 1, año 2022, p. 2.

Por la razón antedicha, el buque puede ser objeto de medidas cautelares reales para asegurar el cumplimiento de un crédito privilegiado marítimo (*maritime liens*) como el arresto, arraigo, detención o inmovilización.

Del mismo modo, y reputándose el buque, como un bien mueble, a su respecto pueden pesar y constituirse garantías o cauciones reales para garantizar el cumplimiento de obligaciones contractuales, como una hipoteca naval o una prenda. La diferencia entre una u otra fórmula de garantía, está basada fundamentalmente en las dimensiones de la nave.

Lo relevante a destacar, igualmente, dese la principalidad de este objeto material de las relaciones jurídicas marítimas es, al tenor del artículo 827 del Código de Comercio, que “[e]l concepto de nave comprende tanto el casco como la maquinaria y las pertenencias fijas o movibles que la complementan. No incluye el armamento, las vituallas ni fletes devengados”.

En definitiva, el barco es, con todo, un objeto principal en su composición, y como no, el principal objeto de las relaciones jurídicas marítimas. Así, el artículo 829 del Código de Comercio de Chile, expresa que “[l]a nave conserva su identidad, aun cuando los materiales que la forman o su nombre sean sucesivamente cambiados”.

C) NAVEGABILIDAD: TELOS DEL BUQUE Y CARÁCTER DIFERENCIADOR

Mucho podría decirse a propósito de la navegabilidad como un elemento de la esencia del buque y de los contratos marítimos en que se transportan personas o cosas. No obstante, el centro del presente apartado es la capacidad del buque en sí para navegar, asunto que será tratado en su esencia, someramente relacionado con la importancia en las relaciones jurídicas de orden marítimo.

La navegabilidad (*seaworthiness*) es una aptitud, que define la posibilidad por la cual el buque pueda servir de instrumento ma-

terial u objeto de una relación jurídica intersubjetiva, con miras a transportar o conducir por mar, personas o mercancías.

Cuando una nave puede navegar, y está en condiciones tales para verificar dicha circunstancia, se entiende que dicha construcción del ingenio humano puede hacerse a la mar, sin que el buque implique *per se*, una fuente de riesgos marítimos *intraneus* para los demás intereses de la aventura marítima. Este condicionamiento es de sumo relevante para el acertado desarrollo de los negocios marítimos en que se contrata en función de una nave -o ésta es determinante-, y muy principalmente para que los armadores puedan obtener una cobertura de casco y maquinarias (*Hull & Machinery*) de un seguro marítimo.

Siguiendo la técnica de interpretación legal del artículo 826 inciso primero ya citado *in extenso*, cabe preguntarse ¿cuáles son las circunstancias que definen la navegabilidad de un buque?

Para una acertada inteligencia de la hipótesis en comento, nuevamente es determinante referenciar los aspectos críticos de marinería pura a cuyo respecto se concibe la aptitud o condición de navegabilidad de una embarcación.

Así las cosas, para Carver,

[u]n barco estará en condiciones de navegabilidad cuando su diseño, estructura, estado y equipamiento son capaces de afrontar un peligro ordinario del viaje, además de contar con un Capitán y tripulación competentes y suficiente; además, la carga debe ser segura para un viaje como el que se pretende realizar, debiendo estar estibada de manera razonable para evitar que se transforme en fuente de peligros¹⁸.

En el fondo, se trata que el armador emplee un grado de idoneidad y diligencia, tal como un propietario prudente y cuidadoso

¹⁸ CARVER, Thomas, *A Treatise on the law relating to the Carriage of Goods by Sea*, London, Stevens and Sons, Limited, 1900, p. 20.

exigiría que un buque esté en condiciones para el desarrollo de una expedición en beneficio de sus propios intereses.

Como corolario de lo anterior, y en la fase de ejecución de un contrato de transporte o en un fletamento, Scrutton sostiene que

[s]i el fletador o cargador descubren que el buque no se encuentra en condiciones de navegabilidad (unseaworthiness) antes de iniciar el viaje, y la nave no puede ponerse en condiciones de navegabilidad dentro de un lapso razonable -según las circunstancias- el fletador o cargador pueden anular el respectivo contrato de fletamento o transporte marítimo.¹⁹

Como se colige de lo hasta aquí expresado, la navegabilidad es el nervio axial y esencia o fundamento de la existencia del buque como construcción del ingenio humano, ya que de este modo es posible constatar la efectiva ejecución de los negocios marítimos que se celebran en torno a su materialidad, sin que la nave pueda significar una causa o fuente de riesgos marítimos (*perils of the sea*) para el adecuado desarrollo de la aventura marítima. De pronto, con esto es posible admitir que si bien la expedición marítima no está exenta de riesgos e infortunios, la navegabilidad -en cuanto cualidad y condición- propende precisamente a evitarlos *ad intra*, esto es, desde la propia nave a sí misma en cuanto al armador se refiere, y muy principalmente a los intereses de la carga. Para ello, la asunción de riesgos que importen un peligro para la aventura marítima, sólo deben ponderarse como causas *extraneus*, vale decir, aquellos que provengan o tengan su fuente directa en el *locus* que se desarrolla la navegación -el mar- o, de la misma forma, respecto de terceros.

No obstante lo hasta aquí descrito, la norma del artículo 826 inciso 1º del Código de Comercio razona, en torno a la navega-

¹⁹ SCRUTTON, Thomas, *The Contract of Affreightment as expressed in Charterparties and Bills of Lading*, London, Sweet & Maxwell, 1923, p. 99.

bilidad, que ésta debe ser el principal destino o *telos* por el cual la nave ha sido construida.

Desde la hermenéutica normativa, que una nave tenga como destino navegar, zanja una cuestión de hecho que debe precisarse en directa concordancia con otras normas del ordenamiento jurídico marítimo.

Como se verá *infra* en el siguiente apartado, existen distintos tipos de naves o embarcaciones, pero no todas han sido construidas, precisamente, para navegar.

De pronto diremos que el barco, aunque originalmente se pensó, planeó y construyó para el transporte de mercancías y personas, hoy se ha convertido en materia servil para innumerables intereses y objetos diversos, no siempre muy ortodoxos. Según Sözer, “[a]hora tenemos buques construidos para moverse por el mar, bajo el mar, y sobre el mar y la tierra a la vez; sin mencionar los barcos construidos para la guerra, para explorar el fondo del océano, etc.”²⁰

Tal y como se previno *supra*, la finalidad de una nave, consistente en navegar, encuentra excepciones en otros cuerpos legales del ordenamiento jurídico chileno, a saber, por ejemplo, en el practicaaje, que conforme al artículo 34 del Decreto Ley n° 2.222 -en adelante, simplemente- “Ley de Navegación”, corresponde “[...] a todas las maniobras que se ejecutan con una nave en el puerto [...]”; y en otro sentido, el remolcador (*tug*), que si bien no encuentra definición alguna en la ley chilena, el objeto para el cual ha sido construido se desprende de la naturaleza de los servicios que presta, y es excluyente de otro tipo de naves, tal y como expone expresamente el artículo 39 de la citada “Ley de Navegación” al señalar que “[n]inguna nave podrá dedicarse a faenas de remolque [...]” si no cumple con los requisitos que la ley señala. En concepto de Pezoa Huerta, “[e]l remolcador es, por tanto, un

²⁰ SÖZER, Bülent. “Is It a Ship or Not? If Not- Then What?” in SOYER, Barış, TETTENBORN, Andrew. *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context*, London, Informa Law, 2019, p. 119.

producto cultural del ingenio humano, y su destino es contribuir a las maniobras de navegación marítima a través del remolque de naves y artefactos navales”²¹.

Si bien un remolcador es construido con la aptitud de navegar, ya que puede desplazarse de un lugar a otro sin problemas en una masa de agua, su destino no es precisamente la navegación y el transporte de personas o carga bajo el concepto acuñado por el mentado artículo 826 inciso 1º del Código de Comercio, sino que se traduce en un sentido utilitario, conforme lo precedentemente precisado por Pezoa Huerta, con una finalidad de asistencia y contribución para las maniobras portuarias de naves que arriban o zarpan de un puerto, para atoar o conducir artefactos navales, gabarras u otras construcciones y embarcaciones, e incluso para prestar asistencia o salvamento en caso de peligro.

En otro sentido, la navegabilidad no se agota como un aspecto inmanente al buque o embarcación de acuerdo a su naturaleza, o con la finalidad por la que ha sido construido, sino que también lo es en razón de las especiales necesidades que debe satisfacer, y el tipo de materia que debe transportar.

Según Parks, la navegabilidad es un término relativo, y en consecuencia debe interpretarse en relación con el viaje emprendido, la carga a transportar y su estiba:

Una embarcación puede estar perfectamente en condiciones de navegar, para transportar carga alrededor del puerto, pero podría no estarlo para realizar transporte oceánico. Del mismo modo una nave puede estar en condiciones para el transporte de una carga de madera, pero mal podría portear una carga de rieles de acero.²²

²¹ PEZOA HUERTA, Renato, *op. cit.*, núm. 15, p. 54.

²² PARKS, Alex, *The Law of Tug, Tow, and Pilotage*, Maryland, Cornell Maritime Press, 1982, p. 54.

De este modo, la navegabilidad es el punto neurálgico del criterio interpretativo de la norma marítima en comento, y analizada que sea, en contraste con la aparente univocidad que irradia el citado artículo 826 inciso 1° del Código de Comercio, realmente su funcionalidad y acepciones son trifrontes, esto es, desde la aptitud o capacidad del buque para desplazarse por el mar; la idoneidad y seguridad que reviste para la ejecución de los negocios marítimos de los cuales la nave es objeto material transportador; y finalmente desde la funcionalidad en la satisfacción de la causa o propósito de ambos contratantes, tanto para la adecuada realización del transporte, como para la especialísima conducción de la materia –personas o carga–.

Amén de lo hasta aquí razonado, ¿la navegabilidad es un elemento que se agota en sí mismo para comprender el fundamental rasgo teleológico de la nave?

En opinión de la doctrina que pretendo desarrollar en el presente trabajo, la navegabilidad del buque o nave, además, debe asociarse a un componente *insitus naturae* que emerge en una relación de causalidad: la fuerza motriz (*motive power*).

Se ha precisado *supra* que la nave es, con todo, un bien mueble; y en tanto *res iumentia*, ésta puede desplazarse por sí sola sin respecto a una fuerza externa. Su propulsión es intrínseca, o, como ya hubiere anticipado, ínsita por su calidad semoviente. De este modo, su capacidad motriz o auto propulsora, es la causa que facilita la capacidad o posibilidad de que dicha construcción del ingenio humano sea capaz de navegar por el mar.

Este rasgo diferenciador se constata con mucho, respecto del frástico del inciso 2° del artículo 826, que define a los artefactos navales, como

[...] aquel que, no estando construido para navegar, cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales o lacustres o de extracción de recursos, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros

similares. No se incluyen en este concepto las obras portuarias, aunque se internen en el agua.

Generalmente un artefacto naval carece de propulsión autónoma y de fuerza motriz que posibilite su desplazamiento. Por este motivo es frecuente que deban ser atados por otras naves, como remolcadores (*tug*) a fin de ser transportados de un lugar a otro. Y aún así, aunque un artefacto naval pudiera tener excepcionalmente fuerza motriz o capacidad de desplazarse por sí solo, el destino para el cual ha sido construido -según se interpreta de la norma transcrita- es el de cumplir funciones de apoyo o complemento a las actividades marítimas, pero en ningún caso, servirán para navegar.

Por este motivo, parece absolutamente contraproducente ignorar el carácter semoviente de un buque, ya que este es un elemento que justifica la navegación de la mentada construcción principal, vale decir, que no necesita de elementos auxiliares para cumplir su cometido de desplazamiento.

III. CLASES Y DIMENSIONES DE LAS NAVES O BUQUES

Se ha generalizado y razonado *in extenso*, que los términos nave, barco o buque son sinónimos; y que en su concepto corresponden a toda construcción humana, de carácter principal, que está destinada a navegar. No obstante, el uso de las voces antedichas refleja respecto de todos estos tipos de construcciones, una relación de género a especie.

Amich²³ indica que “barco” es “[u]na de las denominaciones más usadas para referirse a toda embarcación grande, generalmente cuando no es de vela, ya que ésta suele denominársela por la clase o género de aparejo que tiene”. En concreto puede estable-

²³ AMICH, Julián, op. cit., p. 63.

cerse que barco es toda embarcación de gran tamaño, siempre que no sea de vela.

El mismo autor explica que la palabra “buque” es “[...]quizás, la más generalizada para designar cualquier embarcación, excepto aquellas que son impelidas a remo”.²⁴ Sin perjuicio de lo anterior, la utilización de la palabra nave equivale, como se ha dicho, a la de buque, aunque un sector de la doctrina razona que “[e]n Chile, la costumbre hace a veces que la palabra nave esté más bien referida a embarcaciones comerciales y el vocablo buque a aquellos que forman parte de la Armada Nacional. Sin embargo, jurídicamente esta división no tiene mayor fundamento”²⁵.

En las fuentes formales de Derecho Internacional, en cambio, la referencia conceptual destaca algunas precisiones. Así, por ejemplo, en la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque o Reglas de la Haya de 1924, el artículo 1º ordinal d) define la palabra “buque” en un sentido puramente comercial, como “[...] todo tipo de barco empleado en el transporte de mercaderías por mar”. En cambio, las Reglas de Hamburgo no precisan de un concepto de nave o buque.

Según lo razonado, el uso de la voz “nave” que acuña el artículo 826 inciso 1º del Código de Comercio, parece ser poco feliz y exiguamente acertada desde un punto de vista crítico de marinería. No obstante, y conforme las definiciones supradichas de Amich, es posible arribar a la conclusión de que su adopción normativa intenta apartarse de los distintos tipos de embarcaciones que no tienen especial regencia dentro del Derecho Marítimo en *strictu sensu*, y cuyo destino no sea precisamente la navegación. En concreto, las construcciones principales destinadas a navegar que contempla y regula preferentemente el predicado del Libro III

²⁴ *Ibidem.*, p. 85.

²⁵ GARCÍA INFANTE, Félix. *Derecho del Transporte Marítimo. Comentarios, Legislación Comercial y Administrativa*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 1993, p. 82.

del Código de Comercio -continente del artículo aquí interpretado- son aquellas que están únicamente relacionadas con “[...] la Navegación y el Comercio Marítimo”. Por esta razón, el artículo 823 *in fine* del Código de Comercio chileno expresa categóricamente que “[l]as disposiciones de este Libro [...] No se aplican a las naves de guerra, sean nacionales o extranjeras”, demostrando con firmeza que toda interpretación relativa a la determinación de las clases y dimensiones de buques, debe ceñirse únicamente a las naves mercantes que propician el desarrollo del comercio marítimo.

A propósito de la definición de nave o buque, Sözer medita que

[...] No obstante, deben sacarse tres conclusiones de la situación real prevaleciente: en primer lugar, un barco es un objeto, un dispositivo que es capaz de y se usa para varios propósitos, muchos de ellos muy lejos de lo que consideramos como características naturales de un barco. En segundo lugar, hay que admitir que encontrar una definición válida en todas las circunstancias, aplicable a todos los objetos y estructuras que uno ve en el agua es casi imposible. En tercer lugar, sin embargo, sería mejor no utilizar la palabra “barco” para referirse a todos y cada uno de los objetos asociados con el agua: es necesario tratar de formular un enfoque más selectivo.²⁶

En la concordancia existente entre los artículos 826 inciso primero, y 823 *in fine* del Código de Comercio chileno, es posible distinguir entre buques mercantes o comerciales, y buques de guerra. Como se ha mencionado precedentemente, el concepto de nave que acuña el precepto normativo aquí interpretado, excluye con todo a las naves de uso beligerante, las que se encuentran reguladas por los correspondientes cuerpos legales castrenses.

Una segunda clasificación está dada entre el mentado artículo interpretado, *vis-a-vis* con el artículo 4º de la “Ley de Navegación”,

²⁶ SÖZER, Bülent, *op. cit.*, p. 119.

que reza “[l]as naves se clasifican en mercantes y especiales y, según su porte, en naves mayores y menores”.

En primer término, el inciso segundo del referenciado artículo 4º de la Ley de Navegación expresa que “[s]on naves mercantes las que sirven al transporte, sea nacional o internacional”. De este modo, el concepto de buque que comprende el artículo 826 inciso 1º estudiado, en concordancia con la presente disposición transcrita, es considerado en atención a la nacionalidad o internacionalidad de las actividades transportadoras, esto es, y por ejemplo, si la navegación se desarrolla en torno al cabotaje, o al transporte oceánico o de alta mar.

En segundo punto, las naves especiales son “[...] las que se emplean en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a que están destinadas, tales como remolcadores, pesqueros, dragas, barcos científicos o de recreo, etcétera”. No se emitirá una mayor profundización en torno a esta caracterización, por todo lo expuesto *supra* §II.C), ya que estas naves si bien pueden navegar, realmente no han sido diseñadas y construidas para ese objeto.

Finalmente, las naves son clasificadas en mayores o menores. Conforme el imperio en Chile de la Ley n° 21.408 “que modifica cuerpos legales que indica en materia de habitabilidad y clasificación de embarcaciones”, vigente desde el día 16 de julio de 2022, los buques son clasificados en mayores cuando su arqueo bruto es de cien o más; y serán menores cuyo arqueo bruto es menor de cien. La relevancia de la dimensión o tamaño de la nave, distinguida entre mayores o menores, radica, en concepto de la sistematización doctrinaria²⁷, en los siguientes aspectos: las solemnidades que deben observar los actos y contratos que sirven de título a su enajenación y a la constitución de derechos reales sobre ella;

²⁷ BARROILHET ACEVEDO, Claudio, GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano, RAMÍREZ DANERI, Rodrigo, SAN MARTÍN PADOVANI, Ricardo, *La Nave y el Artefacto Naval*, Valparaíso, Publicaciones de la Escuela de Derecho PUCV, 2017, pp. 116-117.

la exigencia de escrituración de los contratos de fletamento; los registros de matrícula en que deben inscribirse; los gravámenes reales que les son aplicables; la dotación mínima de seguridad que se les exige; las normas laborales aplicables a sus dotaciones; y los estándares de seguridad que deben satisfacer, en materia de construcción, equipamiento y procedimientos de operación.

IV. CONCLUSIONES

En el Libro III del Código de Comercio, la nave, barco o buque representa, dentro de un marco de geografía normativa, el epicentro material u objetivo a cuyo respecto se desarrollan y ejecutan los negocios marítimos de carácter mercantil. Con mucho, la nave es definida en la ley comercial chilena, a través del extensamente citado e interpretado artículo 826 inciso 1° de dicho cuerpo legal.

La nave es conceptualizada en torno a un aspecto material-estructural, como una construcción principal que obsta de su clase y dimensión, y cuyo *telos* es, precisamente la navegación marítima.

Se ha resaltado en los diversos pasajes del presente trabajo, que la nave es una construcción, esto es, una obra del ingenio humano, y cuya caracterización expectora *in toto*, cualquier otro elemento material proveniente de la naturaleza y que no haya sido labrado o elaborado por el esfuerzo humano.

La nave o buque es, con todo, un artefacto cultural, pues es construido de acuerdo a la satisfacción de necesidades precisas y cada vez más sofisticadas de las sociedades que hacen uso de ella.

Desde un punto de vista histórico, esto es, como uno de los criterios de interpretación normativa que contempla el Código Civil chileno en su artículo 19 inciso 2°, la nave ha experimentado diversos cambios o modificaciones estructurales conforme el paso de los años. Desde las embarcaciones rudimentarias, se da paso a las naves a remo, pasando por los buques eólicamente propulsados o a vela, hasta culminar en la actualidad en los buques a vapor y hoy, propulsados por petróleo. Existen, además, esfuer-

zos de orden sustentable en la comunidad internacional, que han propiciado la construcción de nuevas naves, o la modificación de la flota ya existente, para que estas basen su funcionamiento en torno a energías no contaminantes²⁸. El carácter material es indispensable para la adecuada concepción de la nave o buque en su faz objetiva, y éste sólo puede apreciarse desde su evolución histórica que, como aspecto matriz, permite al legislador marítimo adaptar la novísima norma jurídica a la realidad circunstancial en que se desenvuelve el negocio marítimo. Así se ha visto, *verbi gratia*, entre la forma en que es conceptualizada la nave en el antiguo y derogado artículo 823 del Código de Comercio, *vis-a-vis* de cómo es actualmente definida en el vigente artículo 826 inciso 1º del mismo cuerpo legal mercantil.

Así, también, cuando el legislador hace referencia al carácter principal del buque, está haciendo una expresa relación a la existencia independiente de la nave, sin respecto a determinada cosa; vale decir, el barco no requiere de otra cosa para su acertada realidad o supervivencia. En este sentido, la legislación civil chilena no estatuye ni formula una definición de principalidad de un bien, pero de todos modos en muchas de sus disposiciones hace reconocimiento implícito, como en los artículos 587, 1122, 1127 y 1830 del Código Civil.

Por otro orden de cosas, el criterio de interpretación contenido en el artículo 20 del Código Civil, sustentado en el entendimiento de las palabras que emplea la ley, puede suscitar ciertas controversias de orden semántico, cuando el intérprete intenta depurar los conceptos de “nave”, “barco” o “buque”, que son tomados como sinónimos. Ciertamente los esfuerzos orientados a diferenciar entre un concepto u otro, no manifiestan una mayor relevancia para el Derecho Marítimo, y sólo se agota -dicho inten-

²⁸ PEZOA HUERTA, Renato, NEGRÓN LARRE, Juan, *El Régimen Jurídico de la Contaminación Marina por la Operación Normal de Buques*, España, Thomson Reuters, 2021, pp. 155 y ss.

to- en un asunto de orden lingüístico o gramatical, pero que no representa interés para la ciencia jurídica.

De este modo y conforme lo antedicho, el ejercicio hermenéutico *privata natura* que explaye el intérprete en torno al buque o nave, debe centrarse primordialmente en razón de los componentes en que el legislador ha deseado circunscribir su esfuerzo de elaboración normativa, y respecto de los cuáles, a lo sumo, podrían incorporarse otros elementos que nutran o fortalezcan la definición imperativa, para eliminar las posibles obscuridades que puedan suscitar, de conformidad al artículo 22 inciso 1° del mismo Código Civil. Así, por ejemplo, se ha planteado que el marco de tipicidad del artículo 826 inciso 1° del Código de Comercio chileno, sólo alcanza a las naves comerciales, esto es, que propicien la ejecución, materialmente, de los negocios o contratos marítimos que dicho cuerpo legal contempla (fletamentos, contrato de transporte marítimo, pasaje, etcétera). Así lo ha querido manifestamente el legislador marítimo, ya que en una norma antecedente, esto es, el artículo 823 *in fine*, se excluyen las naves de guerra, del espectro legal del Código de Comercio chileno.

Además y de cerca con el mentado inciso segundo del artículo 22 del Código Civil, es razonable entender que la concordancia de normas permite determinar el verdadero sentido y alcance de la frase “cualquiera sea su clase y dimensión” que contempla el artículo 826 inciso 1° interpretado: el artículo 4° de la Ley de Navegación de Chile estatuye que las naves se clasifican en mercantes y especiales, y según su tamaño en mayores y menores. En definitivas cuentas, esta concordancia legal permite comprender que el concepto de nave alcanza, por ejemplo, a las naves mercantes como portacontenedores, buques gaseros o metaneros, graneleros, cruceros, o incluso petroleros, y los diferencia sustancialmente de aquellas que son especiales, como remolcadores, pilotos y naves pesqueras.

Lo antedicho resalta en un aspecto de interés mayor, cuando la diferencia entre una y otra nomenclatura naval está sistematizada en razón del carácter teleológico por el cual dicho barco, nave

o buque ha sido construido, y que para efectos de la adecuada interpretación del precepto, se condensa y cristaliza en el destino de esta, vale decir, en la navegación.

El término o vocablo “navegar”, para efectos del criterio interpretativo sustentado en el argot marítimo -o la determinación del sentido de las palabras técnicas correspondientes a la actividad marítima-, supone un asunto crítico y de cuidadosa determinación.

La navegabilidad (*seaworthiness*) es un elemento de la esencia del barco, buque o nave, y está referido principalmente a la capacidad de que dicha estructura naval pueda flotar y desplazarse en un determinado *locus*, esto es, en el mar.

Pero la significancia asignada precedentemente es demasiado vaga y carente de completitud, desde que el verdadero sentido y alcance que le asigna el legislador estriba en un aspecto dicotómico correspondiente a su finalidad mercantil y contractual, que no se agota en su mera inmanencia constructiva.

Así, se ha expresado *in extenso*, que la navegabilidad es una condición que debe verificarse para la adecuada evitabilidad de riesgos *intraneus* de la navegación, esto es, que el buque, barco o nave no reporte un posible riesgo para sí mismo, y para la materia que transporta, esto es, mercaderías o personas.

Por otro punto, la navegabilidad del buque se refleja igualmente con el tipo de materia transportada. Así, un crucero podrá transportar personas, y no contenedores. Del mismo modo un buque portacontenedores no podrá transportar gas natural licuado, o un súper petrolero jamás podría portear animales vivos. En definitiva, la navegabilidad igualmente descansa en un asunto del destino para el cual ha sido construida la nave o buque, correspondiente a determinadas necesidades mercantiles.

Finalmente, en juicio de este autor, la navegabilidad igualmente requiere de un aspecto ínsito, esto es, la fuerza motriz o propulsora con que la nave puede desplazarse por sí misma, como un bien semoviente, sin necesidad de una fuerza externa. Este elemento diferenciador separa el concepto de nave o buque conteni-

do en el artículo 826 inciso 1º, del tipificado en el inciso 2º de la misma norma comercial que hace alusión a los artefactos navales, entendidos estos últimos como estructuras flotantes que sirven de asistencia al desarrollo del negocio marítimo. Por lo tanto, la incorporación de este último término, a más de incrementar con precisión técnica el concepto de navegabilidad, favorece la derogación de la regla *odia restringi et favores convenit ampliari* contenida en el artículo 23 del Código Civil chileno.

Así, la importancia en la clasificación y diferenciación de las naves, cuyo destino principal es la navegación, de aquellas especiales que colaboran o asisten en otras maniobras náuticas -sean naves especiales o artefactos navales- está orientada a asuntos de carácter negocial o contractual, y también por motivos de responsabilidad armatorial –tal como precisaré *infra*– pero fundamentalmente a un asunto jurisdiccional de aplicación del frástico de la norma a un caso en concreto, donde la acertada conceptualización de nave o buque no generará equívocos respecto a la identificación de otras construcciones cuyo principal destino no es primordialmente la navegación y transporte de pasajeros o mercancías. Al parecer, la voz “construcción” se asienta como un mero pleonasma o redundancia, o incluso como una perogrullada respecto de la definición de nave y su distinción con otras estructuras flotantes e incluso navegables, que siempre serán -o al menos en esta época de la humanidad- una construcción del ingenio humano. En definitiva, el aspecto de mayor relevancia que debe considerar, por ejemplo, el observador objetivo, al momento de aplicar la norma jurídica, es la capacidad y destino que tiene la nave, de navegar, y que marca una diferencia *in natura* con aquellas naves especiales o artefactos navales que no están destinadas para la navegación.

Por la razón antedicha, cuando el juez deba dirimir un conflicto cualquiera, y pueda valerse de una norma marítima que contenga con claridad una definición de buque, como el citado artículo 826 inciso primero del Código de Comercio de Chile, dicha disposición se tendrá necesariamente en cuenta de un modo

generalmente obligatorio, sin desatender el tenor literal de sus palabras, tal y como enseña el artículo 19 del Código Civil chileno. Y es que las definiciones claras e inequívocas vinculan sin duda a los tribunales.

Pero cuando en una legislación –y no como ocurre en el caso del Derecho Marítimo chileno– no existe una definición expresa en la ley, parece más bien conveniente disponer de criterios para decidir si un objeto puede definirse como buque o no. Por esta razón, y si existiera un problema en la interpretación del concepto legal de nave o en su aplicación, afirmo respetuosamente que los conceptos de navegabilidad, capacidad de transporte, fuerza motriz o naturaleza semoviente, pueden tomarse como criterios que separados, permitan decidir si la “construcción principal” en cuestión es un buque o no, en lugar de dejar el asunto a las imprevisibles consideraciones del juzgador, cuando hay una evidente falta de completitud conceptual. Por esta razón, cuando el legislador marítimo chileno señala las características en el predicado normativo que contiene la definición de nave, y los especifica, lo que hace es establecer los parámetros de diferenciación de este objeto de las relaciones jurídicas, *vis-a-vis* de otras obras del ingenio humano.

Ahora bien, y como ya lo hubiere señalado *supra*, existen aspectos fundamentales de orden negocial y relativos a la responsabilidad armatorial, donde la interpretación de la norma del artículo 826 inciso 1° del Código de Comercio de Chile cobra una importancia vital.

Así, por ejemplo, en los contratos de compra y venta de un buque, con el objeto de conocer las partes y componentes que serán incluidas al momento de la celebración del contrato. Lo mismo para el caso de la constitución de hipoteca naval, pues es relevante determinar las especies o cuerpos ciertos que quedarán afectas a esta caución real; y también en el seguro marítimo, donde es relevante conocer qué cosas quedarán cubiertas frente a los riesgos marítimos.

En materia de responsabilidad armatorial, es relevante para la determinación y limitación de responsabilidad por abandono, aun cuando esta última institución ha quedado relegada por la limitación de responsabilidad basada en la constitución de un fondo de limitación, que reemplaza a la nave por una cantidad de dinero o garantía que el naviero puede constituir, basada en el tonelaje de la nave. Pues bien, el abandono de la nave tiene importancia para determinar qué cosas comprenderá dicho abandono. Sin embargo, y por la calidad de *res conexa* en que se construye jurídicamente la definición de nave, hoy los componentes y partes que la integran son irrelevantes para el cálculo del fondo de limitación, que es -como he mencionado- tarifado en base al tonelaje de la nave. La nave hoy se aprecia como una universalidad jurídica, y no como un conjunto disgregado de piezas y componentes.

