UNIVERSIDAD Privada DR. RAFAEL BELLOSO CHACÍN

civitas
Revista de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales

# ARRIBADA FORZOSA COMO RIESGO EXTRAORDINARIO DE LA NAVEGACIÓN EN LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA VENEZOLANA

## (THE FORCED ARRIVAL AS AN EXTRAORDINARY RISK OF NAVIGATION IN VENEZUELAN MARITIME LAW)

**Gerardo Ernesto, Suarez Rodríguez**
https://orcid.org/009-0004-4544-9562
**Email:** capitanurbe@gmail.com
**Universidad Privada Dr. Rafael Belloso Chacin (URBE), Venezuela**

**Recibido: julio 2025** **Aprobado: agosto 2025** **Publicado: septiembre 2025**

Como citar: Suarez, G (2025). Arribada Forzosa como riesgo extraordinario de la Navegación en la Legislación Marítima Venezolana. Editorial. CICJPS: Revista Científica Arbitrada CIVITAS. Centro de Investigación de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Segunda Época Volumen 6 (2), Venezuela. (Pp.101 - 124)

## RESUMEN

El Propósito Principal de esta Investigacion fue Analizar la Arribada Forzosa como riesgo extraordinario de la navegación en la legislación marítima venezolana, en tal sentido se refiere a la situación en la que un buque se ve obligado a entrar en un puerto o jurisdicción nacional por causas imprevistas y fuera de su voluntad, que le impiden continuar su navegación sin grave peligro. Sustentada teóricamente por autores tales como; Hernández y otros (2014), Osorio (1999), Belisario (2000), Cabanellas (1979), entre otros, asi mismo la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999) ley de espacios acuáticos (2014), Ley de Marinas y Actividades Conexas, Venezuela (2014) entre otros. En cuanto al apartado metodológico la investigación estuvo tipificada como documental bajo un diseño bibliográfico, no experimental – transaccional. Como técnicas de recolección de datos se recurrió a la observación documental, por su parte el tratamiento de la información se sustentó en el análisis de contenido, hermenéutica jurídica y exegesis. Las causas que justifican una arribada forzosa son limitadas y específicamente detalladas en la ley, incluyendo: Daños al buque, averías en el

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

casco, enfermedad a bordo o por caso fortuito o fuerza mayor u otra, que impida la continuación del viaje de forma segura. Cuando un buque arriba forzosamente, el Capitán tiene la obligación de notificar el hecho al Capitán de Puerto de la jurisdicción y zarpar una vez que cese la causa o motivo de la arribada, previo cumplimiento de los requisitos de zarpe. La estancia del buque en puerto será determinada por la autoridad marítima, considerando la naturaleza del accidente y el tiempo necesario para reparaciones. Esta figura legal busca garantizar la seguridad de la vida en el mar, así como la integridad de los buques y sus cargas, ante eventos imprevistos.

**Palabras Clave:** Arribada Forzosa, Seguridad Marítima, Ley de Marinas y Actividades Conexas, Derecho Marítimo Venezolano.

## ABSTRACT

The main purpose of this research was to analyze the forced arrival as an extraordinary risk of navigation in Venezuelan maritime legislation, in this sense it refers to the situation in which a vessel is forced to enter a port or national jurisdiction for unforeseen reasons and beyond its will, which prevent it from continuing its navigation without serious danger. Theoretically supported by authors such as; Hernández and others (2014), Osorio (1999), Belisario (2000), Cabanellas (1979), among others, as well as the Constitution of the Bolivarian Republic of Venezuela (1999), aquatic spaces law (2014), Law of Marinas and Related Activities, Venezuela (2014) among others. Regarding the methodological section, the research was classified as documentary under a bibliographic design, not experimental - transactional. Documentary observation was used as data collection techniques, while information processing was based on content analysis, legal interpretation, and exegesis. The causes justifying a forced arrival are limited and specifically detailed in the law, including: damage to the vessel, hull damage, illness on board, or an act of God or force majeure, or other circumstances that prevent the safe continuation of the voyage. When a vessel arrives forcibly, the Captain is obligated to notify the Harbor Master of the jurisdiction and depart once the cause or reason for the arrival ceases, after complying with the sailing requirements. The vessel's stay in port will be determined by the maritime authority, considering the nature of the accident and the time required for repairs. This legal provision seeks to guarantee the safety of life at sea, as well as the integrity of vessels and their cargo, in the event of unforeseen events.

**Keywords:** Forced Arrival, Maritime Security, Law on Marinas and Related Activities, Venezuelan Maritime Law.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

**INTRODUCCION**

La navegación marítima es fundamental para el comercio y el transporte a nivel global, pero también está llena de sorpresas que pueden aparecer en alta mar. Desde tormentas inesperadas hasta fallos mecánicos o emergencias de salud a bordo, un buque puede verse obligado a buscar refugio en un puerto diferente al que tenía planeado.

En Venezuela, esta situación se conoce como arribada forzosa, un concepto legal muy importante en el derecho marítimo del país. Regida principalmente por la Ley de Marinas y Actividades Conexas, la arribada forzosa permite que una embarcación entre en aguas territoriales y se detenga en un puerto venezolano cuando circunstancias de fuerza mayor o eventos imprevistos ponen en riesgo la seguridad del barco, su tripulación, los pasajeros o la carga.

Este concepto no solo resalta la importancia de la seguridad en el mar, sino que también establece un marco legal claro para manejar estas situaciones, equilibrando la asistencia necesaria con la soberanía nacional y las regulaciones aduaneras y sanitarias. En Venezuela, un país con un extenso litoral caribeño y una actividad marítima considerable, la regulación y aplicación de la arribada forzosa es crucial para asegurar la seguridad de la navegación, proteger los intereses de todos los involucrados y mantener el orden legal en sus aguas.

Este artículo, tiene como objetivo desglosar los aspectos más importantes y relevantes de esta figura en el marco legal venezolano, asi como su basamento teórico, ofreciendo un análisis crítico exhaustivo, de igual manera, a su vez se propone contribuir como un aporte para su conocimiento y comprensión por parte de quienes sean estudiosos sobre esta temática de tal interés.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

## FUNDAMENTACION TEORICA

La fundamentación teórica, es la base conceptual de una investigación. Se construye a partir de la revisión y análisis de la literatura existente sobre el tema, con el objetivo de sustentar y darle sentido al trabajo que se realiza. Autores como Arias (2006), Tamayo y Tamayo (2003), y Hernández Sampieri, entre otros, han definido y detallado la importancia de este apartado en la investigación.

En tal sentido; la fundamentación teórica implica una búsqueda exhaustiva y crítica de la información relevante sobre el tema de estudio, incluyendo teorías, conceptos, enfoques y resultados de investigaciones previas. Esta revisión sirve para situar el problema de investigación dentro del contexto de los conocimientos existentes, justificando su relevancia y orientando el proceso investigativo.

### Arribada forzosa

Para Osorio (1999); es la acción y efecto de llegar un buque a su puerto de destino; y en ese sentido, se puede decir que constituye un hecho normal de la navegación. Pero puede suceder que el buque tenga que dirigirse a un puerto distinto al de su destino por razones de necesidad o de peligro y es lo que se conoce en el Derecho Marítimo como Arribada Forzosa.

Según Belisario (2000); la arribada forzosa es una institución que busca proteger los intereses generales de la navegación, al permitir que los buques encuentren refugio ante situaciones de peligro inminente. De esta forma, se salvaguarda no solo la inversión material que representa el buque y su carga, sino, lo que es más importante, la vida humana a bordo. La figura de la arribada forzosa es, en su perspectiva, un reflejo del principio de solidaridad y asistencia mutua que rige en el ámbito marítimo, donde la seguridad prevalece sobre los planes de viaje preestablecidos.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

De acuerdo a Cabanellas (1979); la arribada forzosa se define como la entrada de una nave en un puerto o lugar distinto de su destino, debido a una causa imprevisible e irresistible. Esta definición subraya dos elementos cruciales: la involuntariedad de la acción y la naturaleza excepcional de la causa que la provoca. Enfatiza que no se trata de una elección del capitán por conveniencia comercial o estratégica, sino de una situación de necesidad extrema impuesta por circunstancias ajenas a su control.

Sobre el asunto, a juicio del autor, se considera pertinente aportar que la arribada forzosa es la entrada obligatoria de un buque a un puerto o lugar distinto al de su destino, motivada por circunstancias extraordinarias e ineludibles que ponen en grave peligro la continuidad de la navegación. Estas circunstancias no son producto de la voluntad del capitán o del armador, sino de eventos imprevistos.

**Derecho comparado en relación a la arribada forzosa**

En el marco del derecho marítimo comparado, la arribada forzosa hace referencia a la llegada de un barco a un puerto que no es el de destino inicialmente planeado, debido a una circunstancia de fuerza mayor o necesidad. Este principio, a pesar de ser habitual en la mayoría de los sistemas legales, puede cambiar en sus detalles y efectos dependiendo de la ley de cada nación.

A tal efecto, España es un excelente punto de referencia para Venezuela, gracias a la influencia histórica de su derecho continental y codificado en los sistemas jurídicos de América Latina. La Ley de Navegación Marítima Española (2014) es bastante moderna y ha buscado unificar y actualizar la normativa marítima en el país Ibérico, lo que la convierte en un caso interesante para observar cómo un sistema de tradición civil ha evolucionado.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

**Tabla 1. Cuadro comparativo**

| Arribada Forzosa | Concepto | Formalidades y Prueba | Responsabilidad y Avería Gruesa |
|---|---|---|---|
| Ley de Navegación Marítima Española (2014) | Se entenderá por arribada forzosa la entrada del buque en puerto o lugar distinto del de su destino, justificada por un peligro que amenace al buque, a las personas o a la carga. | Se requiere la protesta de mar ante la autoridad acuática | Establece claramente cuándo la arribada forzosa puede dar lugar a una avería gruesa y cómo se distribuyen los gastos extraordinarios |
| Ley de Marinas y Actividades Conexas, Venezuela (2014) | La ley actual no contiene un artículo que defina la arribada forzosa de manera tan explícita y concisa como la española. La figura se entiende a través de los principios generales del derecho y la doctrina | Se requiere la protesta de mar ante la autoridad acuática. | La avería gruesa se realiza para preservar la seguridad del buque, la tripulación y la carga durante una situación de peligro. |

Suarez (2025)

A continuation se reflejan unos aspectos claves y relevantes al cual se debe hacer referencia;

**Marco Normativo**: La Ley de Navegación Marítima española incluye artículos específicos sobre la arribada forzosa, regulando sus causas, los deberes del capitán, los efectos en el contrato de transporte y las responsabilidades. Es fundamental ver cómo la esta ley se alinea con la Ley de Marinas y Actividades Conexas de Venezuela.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

**Concepto:** Es interesante apreciar que, en la legislación española, se entiende por arribada forzosa como la entrada del buque en puerto o lugar distinto del de su destino, justificada por un peligro que amenace al buque, a las personas o a la carga mientras que, en la legislación venezolana, la ley actual no contiene un artículo que defina la arribada forzosa de manera tan explícita y concisa como la española. La figura de la arribada forzosa se entiende a través de los principios generales del derecho y la doctrina.

**Formalidades y Prueba**: Tanto en España como en Venezuela, se requiere en sus legislaciones marítimas la figura de la protesta de mar ante la autoridad acuática, lo que facilita la comparación de procedimientos y el valor probatorio, entendiendo esta protesta de mar como un acto jurídico formal y documentado mediante el cual el capitán de un buque declara, bajo juramento o solemnidad, ante la autoridad competente (usualmente la autoridad marítima del puerto, un cónsul del país de bandera del buque, o un notario público, según el lugar y la disponibilidad), las circunstancias extraordinarias, accidentes o incidentes acaecidos durante el viaje que han causado o podrían causar daños al buque, a su carga, a sus pasajeros o a su tripulación.

Responsabilidad y Avería Gruesa: La Ley de Navegación Marítima Española establece claramente cuándo la arribada forzosa puede dar lugar a una avería gruesa y cómo se distribuyen los gastos extraordinarios, lo cual es crucial para comparar con el enfoque venezolano, ya que en nuestro país la avería gruesa se realiza para preservar la seguridad del buque, la tripulación y la carga durante una situación de peligro.

En ese sentido, existe una avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha efectuado o contraído voluntaria y razonablemente, algún sacrificio o gasto

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

extraordinario para la seguridad común, con el objetivo de preservar de un peligro real e inminente a los bienes comprometidos en una expedición marítima (es decir, el buque, la carga y el flete).

**Marco Normativo de la Arribada Forzosa en Venezuela**

| Arribada Forzosa | Articulo |
|---|---|
| Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999). | Artículo 156: Es de la competencia del Poder Publica Nacional: # 26: El régimen de la navegación y el transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre de carácter nacional, de los puertos, aeropuertos y su infraestructura |
| Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (2014) | Artículo 70. Corresponde al Ejecutivo Nacional, a través de sus órganos y entes, el ejercicio de las competencias que sobre los espacios acuáticos y portuarios tienen atribuidas de conformidad con la ley. |
| Ley de Marinas y Actividades Conexas, Venezuela (2014) | Artículo 68: El Capitán de cualquier buque de bandera venezolana, que hiciere arribada forzosa en un puerto extranjero, deberá exponer, dentro de las veinticuatro (24) horas a su llegada a puerto ante el Cónsul de Venezuela o en su defecto ante el de una nación amiga, las razones que justifiquen dicha arribada. Luego se levantará y suscribirá un acta; la misma se asentará en el Diario de Navegación y Puerto |

Suarez (2025)

En Venezuela, tomando como punto de partida a la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999), tenemos que en ella se establecen las competencias y responsabilidades de la autoridad acuática, reguladas por los diferentes instrumentos legales, entre ellos la ley de Marinas y Actividades Conexas, que buscan garantizar el cumplimiento de deberes de las personas y su bienestar social, y para eso en la norma suprema establece el deber de cumplir la ley.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

La figura de la arribada forzosa se apoya principalmente en la Ley de Marinas y Actividades Conexas, que fue publicada en la Gaceta Oficial N° 6.153 el 18 de noviembre de 2014. Si bien, la Le y de Marinas y Actividades Conexas es la ley fundamental, es importante tener en cuenta otras normativas complementarias y tratados internacionales de los que Venezuela forma parte, tales como;

**Convenios internacionales de la OMI (organización marítima internacional)**

Como miembro de la OMI, Venezuela ratifica y aplica varios convenios que, aunque no regulan directamente la arribada forzosa, establecen estándares de seguridad marítima, prevención de la contaminación y responsabilidades que se relacionan con esta figura. Ejemplos de esto son SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar), MARPOL (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques) y el Convenio sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR).

**Ley Orgánica de Espacios Acuáticos (2014):** Esta ley complementa la Ley de Marinas y Actividades Conexas (2014), en lo que respecta a la jurisdicción y soberanía de Venezuela sobre sus aguas territoriales y zonas económicas exclusivas, aspectos relevantes para la entrada y permanencia de naves en arribada forzosa.

**Ley de Comercio Marítimo (2006):** Esta Ley tiene por objeto regular las relaciones jurídicas que se originan en el comercio marítimo y en la navegación por agua. Las disposiciones de esta Ley se aplican a los buques y a los hidroaviones nacionales o extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

**Normativas Dictadas por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA):** Como la autoridad marítima en Venezuela, el INEA emite regulaciones específicas que desarrollan y complementan la Ley de Marinas y Actividades Conexas, incluyendo directrices sobre los procedimientos a seguir en casos de arribada forzosa.

**Requisitos para la procedencia de la arribada forzosa**

La navegación marítima, actividad intrínsecamente ligada a los elementos naturales y a la compleja interacción de factores humanos y técnicos, se encuentra expuesta a una multiplicidad de riesgos y eventualidades. Si bien todo viaje se planifica con una ruta y un destino preestablecidos, existen situaciones extraordinarias e imprevistas que pueden comprometer gravemente la seguridad de la expedición marítima, entendida esta como la integridad del buque, la vida de las personas a bordo y la conservación de la carga.

En este escenario de incertidumbre inherente al mar, el Derecho Marítimo ha desarrollado la figura de la arribada forzosa. Esta institución representa una excepción justificada al principio de la inviolabilidad del itinerario, permitiendo al capitán de un buque desviarse de su ruta programada para buscar refugio en un puerto o lugar distinto al de su destino original.

Sin embargo, dada su naturaleza extraordinaria y las implicaciones que conlleva para los intereses de todas las partes involucradas (armador, cargadores, aseguradores), la procedencia de la arribada forzosa no es discrecional, sino que está supeditada al cumplimiento estricto de una serie de requisitos esenciales. Según Álvarez (2011), para que una arribada sea considerada forzosa y tenga los efectos legales que se buscan, hay que cumplir con ciertos requisitos, siendo los más importantes:

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

1. Existencia de una Causa Justificada: Este es el elemento clave. La arribada debe ser el resultado de un evento inevitable o insuperable (como fuerza mayor o caso fortuito) que ponga en riesgo la nave, la tripulación, los pasajeros, la carga, o que impida continuar el viaje.
2. Averías graves en la nave (incendios, inundaciones, fallas mecánicas importantes).
3. Enfermedades graves o fallecimientos de personas a bordo que requieran atención médica urgente.
4. Actos de piratería o terrorismo.
5. Situaciones políticas o militares inesperadas en la ruta.
6. Necesidad de asistencia o rescate de otra nave en peligro.
7. Imposibilidad de Continuar el Viaje: La causa justificada debe hacer que continuar el viaje hacia el destino original sea inseguro. No se trata de una cuestión de conveniencia, sino de necesidad.
8. Ausencia de Dolo o Culpa Grave del Capitán: La situación que lleva a la arribada forzosa no debe ser atribuible a la negligencia, imprudencia o mala fe del capitán o la tripulación. Si la causa se debe a ellos, la arribada pierde su carácter de forzosa, es decir, el carácter de imprevisión y puede acarrear responsabilidades.
9. Declaración Formal del Capitán: El capitán tiene la responsabilidad de declarar la arribada forzosa ante la autoridad marítima del puerto al que llega, justificando las causas y circunstancias que la motivaron. Esta declaración es crucial para formalizar y probar la situación. En el caso de que la arribada forzosa sea en un puerto extranjero, se procederá como lo establece la ley de Marinas y Actividades Conexas (2014) en su artículo 68, el cual expresa lo siguiente;

> El Capitán de cualquier buque de bandera venezolana, que hiciere arribada forzosa en un puerto extranjero, deberá exponer, dentro de las veinticuatro (24) horas a su llegada a puerto ante el Cónsul de Venezuela o en su defecto ante el de una nación amiga, las razones que

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

> justifiquen dicha arribada. Luego se levantará y suscribirá un acta; la misma se asentará en el Diario de Navegación y Puerto. Dicha acta, los documentos presentados como prueba y el informe del Cónsul, serán entregados al Capitán de Puerto del primer puerto nacional donde arribare el buque, quien enviará copia de dichos documentos al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.

10. Principio de Prudencia y Buena Fe**:** Aunque no es un requisito legal explícito, es un principio que subyace a toda la figura. El capitán debe actuar con la diligencia de un buen marino, buscando el puerto más seguro y conveniente dado las circunstancias, y minimizando riesgos y daños. Es importante aclarar que la buena fe se basa en que siempre se presume y quien alegue la mala fe deberá probarlo.

**Derechos y obligaciones de las partes involucradas**

La llegada forzada de una embarcación trae consigo un conjunto de derechos y responsabilidades para las diferentes partes involucradas, y si bien la decisión recae en el capitán como máxima autoridad a bordo, la trascendencia de esta medida, que implica una alteración del contrato de transporte y genera gastos extraordinarios, impacta directamente sobre múltiples actores.

Esta institución del derecho marítimo no solo define las causas que la justifican, sino que también delinea un complejo entramado de derechos y obligaciones recíprocos entre las diversas partes con intereses en la expedición. Desde el armador/naviero, responsable del buque y su operatividad, hasta los cargadores, propietarios de las mercancías, pasando por la tripulación, cuyo bienestar es primordial, y sin olvidar a las aseguradoras, que cubren los riesgos del viaje, cada uno asume un rol específico y se ve afectado por las consecuencias de la arribada.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

El entendimiento claro de estos derechos y obligaciones es fundamental para garantizar una gestión eficiente y equitativa de la emergencia. Permite dilucidar quién asume los costos generados, cómo se procede con la carga, qué formalidades deben cumplirse y cuáles son las responsabilidades en caso de incumplimiento.

En última instancia, la normativa y la doctrina que regulan la arribada forzosa buscan establecer un equilibrio justo que, ante el imperativo de la seguridad marítima, preserve los intereses legítimos de todas las partes involucradas, minimizando los perjuicios y facilitando la pronta reanudación del viaje una vez superada la contingencia.

**a) Del Capitán y el Armador:**

-**Obligación de Declaración**:

Deben informar de inmediato a la autoridad marítima del puerto donde llegan sobre la situación y las razones de la llegada. Esto se encuentra establecido en la Ley de Comercio Marítimo (2006) en su **artículo 5**: Para los efectos de esta Ley, se entiende por Protesta de Mar, el acto mediante el cual el Capitán o las personas que tienen conocimiento de un hecho, que puede generar su responsabilidad, la de sus principales y dependientes, deben informar por cualquier medio las circunstancias de dichos eventos por ante la Autoridad Acuática o consular competente en el primer puerto de arribo del buque. Las protestas de mar deberán formularse, dentro de las 24 horas siguientes de la arribada del buque a puerto, mediante intercambio electrónico de datos o por cualquier otro medio que permita hacerlo.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

-**Obligación de Presentar Documentación**: Es necesario entregar todos los documentos de la nave y la carga que las autoridades requieran y se debe tener la obligación de diligencia y se deben tomar todas las medidas razonables para proteger la nave, la carga y las personas a bordo.

-**Derecho a Asistencia**: Tienen derecho a recibir la ayuda necesaria de las autoridades portuarias para garantizar la seguridad de la nave y de las personas, así como el derecho a reparación de la nave y el abastecimiento. Pueden realizar a su vez reparaciones urgentes y adquirir víveres y combustibles necesarios para continuar su viaje sin ningún peligro y poder llegar a su destino.

-**Deber de No Negociar la Carga** (Salvo Autorización Judicial): En principio, no se puede descargar ni comercializar la carga en el puerto de arribada forzosa, a menos que se cuente con la autorización expresa de las autoridades o de un juez, y solo si es absolutamente necesario para la seguridad de la carga o de la nave y, por último, tendrán la obligación de continuar el viaje, una vez que se haya resuelto la causa de la llegada, el capitán debe continuar su viaje hacia el destino original.

**b) De las Autoridades Marítimas Venezolanas:**

**Obligación de Inspección**: Es necesario verificar las causas alegadas por el capitán y el estado de la nave y la carga para garantizar la seguridad en el puerto y prevenir riesgos, así como la facultad de Restricción: Pueden imponer restricciones a la nave (en cuanto a movimiento, descarga, etc.) si lo consideran necesario por razones de seguridad, sanidad o aduanas.

El lapso de permanencia de un buque que recale en arribada forzosa, será determinado por el Capitán de Puerto, de acuerdo con la naturaleza de la causa de la arribada y es fundamental garantizar que tanto la nave como su tripulación

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

cumplan con las leyes y regulaciones venezolanas durante su estancia, de conformidad a lo establecido en la legislación marítima venezolana.

**c) Sobre los Cargadores y Aseguradores**

Según Villarroel (2006); en el contexto de una arribada forzosa, los cargadores (propietarios de la carga) y los aseguradores (particularmente de la carga y del buque) son partes directamente afectadas y, por lo tanto, tienen derechos y obligaciones específicas derivadas de esta situación extraordinaria. Su posición se define por el principio de la seguridad común y la contribución a los gastos que esta conlleva.

Derecho a la Protección de la Carga: Según Arroyo (2009); el derecho a la protección de la carga en el marco de una arribada forzosa se refiere a la obligación primordial del capitán y del armador de tomar todas las medidas razonables y necesarias para preservar la integridad física y el valor de las mercancías transportadas cuando el buque se ve obligado a desviarse de su ruta original y buscar refugio en un puerto no previsto.

**Obligación de Contribuir a los Gastos (Avería Gruesa o Común)**

Para Mayo (1980); cuando se resuelve como avería gruesa la arribada forzosa, crea un vínculo de solidaridad financiera entre todos los participantes de la expedición. Los cargadores asumen la obligación de contribuir por el beneficio recibido (la salvación de su carga), mientras que los aseguradores de la carga cumplen su rol de proteger al cargador contra esta obligación financiera, asegurando así la fluidez y la seguridad del comercio marítimo global Si se declara la arribada forzosa como un acto de avería común, los cargadores y aseguradores de la carga deberán contribuir de manera proporcional a los gastos y daños que surjan, siempre que el sacrificio haya sido en beneficio del viaje en conjunto.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

**Implicaciones y Consecuencias Jurídicas**

La arribada forzosa, al ser una desviación del contrato de transporte marítimo motivada por una necesidad imperiosa, desencadena una serie de efectos jurídicos que afectan a todas las partes involucradas en la expedición. Estas consecuencias buscan equilibrar la prioridad de la seguridad con la protección de los intereses económicos y contractuales.

La arribada forzosa, más allá de ser una maniobra de emergencia, es un evento que activa un complejo entramado de normas jurídicas. Sus consecuencias no se limitan a la interrupción del viaje, sino que redefinen temporalmente las obligaciones y derechos de las partes, centrándose en la seguridad común y la distribución equitativa de los sacrificios, bajo la atenta mirada de la ley y las autoridades marítimas.

Según Piña (2002); La arribada forzosa conlleva varias implicaciones legales, entre las cuales destacan, en primer lugar, la suspensión del Contrato de Transporte, este; durante el tiempo que dure la arribada forzosa, el contrato de fletamento o conocimiento de embarque se suspende temporalmente, pero no se cancela. En este caso, el transportista no será responsable por los retrasos que cause la arribada forzosa legítima. Durante este período de arribada forzosa, la ejecución normal del contrato de transporte se ve interrumpida.

Esta interrupción no implica necesariamente la terminación del contrato, sino más bien una suspensión temporal de las obligaciones y derechos de las partes, especialmente en lo que respecta a los plazos de entrega y la continuidad del viaje, la legislación marítima y los principios generales del derecho buscan regular esta situación para determinar quién asume los costos adicionales, los riesgos asociados y cómo se reanudará el transporte una vez que la causa de la arribada forzosa haya cesado.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

De igual manera, se encuentra la denominación abandono de viaje, esto Según Omaña (2007), la razón detrás de la arribada forzosa es tan grave que imposibilita continuar el viaje (por ejemplo, si la nave queda inoperativa o la reparación resulta demasiado costosa), se puede declarar el abandono de viaje, esto significa que se termina el contrato de transporte y se procede a descargar la carga en el puerto de arribada.

Esta decisión debe ser evaluada con cuidado y, en algunos casos, puede requerir autorización judicial. Esto a tenor de lo establecido en la Ley de Comercio Marítimo (2006) en su artículo 246: En caso de interrupción del viaje, que impida o retarde su terminación, cualquiera sea su causa, el porteador debe proceder a transbordar las mercancías para ser entregadas en el puerto de destino estipulado. Son a cargo del porteador los gastos de trasbordo y el flete para terminar el desplazamiento y entrega de las mercancías, cuando la interrupción no sea consecuencia de una causa de exoneración de su responsabilidad.

Consecuentemente la Avería Gruesa o Común, tal como se mencionó anteriormente, los gastos y daños ocasionados por una arribada forzosa pueden considerarse como avería gruesa o común. En este caso, estos costos se distribuirán proporcionalmente entre la nave, el flete y la carga, siguiendo las reglas de York-Amberes, que son generalmente aceptadas a nivel internacional y también referenciadas en la legislación venezolana.

En el mismo orden de ideas, cabe destacar que de conformidad a lo establecido en la ley de Comercio Marítimo (2006) en su artículo 368: Los actos y contribuciones por concepto de averías gruesas o comunes se rigen por acuerdo entre las partes, y en su defecto, por las reglas, usos y prácticas internacionales, en su versión más reciente.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

Sin embargo, sobre la calificación, liquidación y distribución de las averías gruesas o comunes, las partes podrán pactar la aplicación de cualquier otra clase de normas, que provengan de usos o acuerdos nacionales o internacionales, públicos o privados, o de reglas de prácticas nacionales o extranjeras. Ahora bien**,** en lo relativo a la responsabilidad por Daños**,** si la arribada forzosa se lleva a cabo sin una justificación adecuada o por negligencia, el capitán y/o el armador podrían ser responsables de los daños y perjuicios ocasionados.

La atribución de responsabilidad por daños en una arribada forzosa depende de si la arribada fue legítima o ilegítima, la causa específica del daño, la diligencia de las partes involucradas y la aplicación de principios como la avería gruesa, así como las disposiciones contractuales y las limitaciones legales de responsabilidad. En lo atinente a la Jurisdicción con respecto a la arribada forzosa, los actos relacionados con la arribada forzosa en nuestro país, están bajo la jurisdicción de los tribunales marítimos venezolanos.

En Venezuela la jurisdicción en materia de arribada forzosa se divide entre la esfera administrativa (Capitanía de Puerto) para la verificación inicial y la legitimación, y la esfera judicial (Tribunales Marítimos) para la resolución de controversias más complejas y la determinación de responsabilidades y liquidación de daños, especialmente si la arribada forzosa genera perjuicios que no se resuelven por vía administrativa o contractual.

## METODOLOGIA

La presente investigación se enmarca en una investigación de tipo documental, por cuanto se indago plenamente en libros y textos jurídicos, en los cuales se examinaron normativas legales pertenecientes al ordenamiento jurídico nacional e internacional y según Hernández y otros (2014); descriptiva debido a que

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

la investigación planteada se orienta a recolectar información concerniente con el estado real del estudio previsto con el fin de establecer conclusiones dominantes al respecto; de tipo no experimental debido a que se realiza un estudio sin la manipulación derivada de variables.

El diseño de la investigación hace especial referencia al propósito de alcanzar los objetivos señalados y en ese sentido la investigación es bibliográfica, debido a que se emana de un proceso de estudios de diversas fuentes doctrinarias como Álvarez (2011), Belisario (2000), Villarroel (2006) entre otros y de cuerpos normativos como la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999), la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (2014), Ley de Marinas y Actividades Conexas, Venezuela (2014) y la Ley de Comercio Marítimo (2006).

**RESULTADOS:**

Luego de esbozados los alegatos anteriores se desprende lo siguiente, para mejorar la seguridad jurídica y operativa en las aguas venezolanas, es menester, explorar la posibilidad de crear un reglamento específico o un capítulo más detallado dentro de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, que aborde de manera exhaustiva los aspectos procesales y sustantivos de la arribada forzosa. Se debe fortalecer la capacitación del personal de las autoridades marítimas en la gestión de casos de arribada forzosa y a su vez la revisión de la infraestructura portuaria para asegurar una respuesta adecuada ante emergencias marítimas y mantenerse al día participando activamente en la discusión y desarrollo de normativas nacionales e internacionales sobre seguridad marítima y puertos de refugio.

Comprender estos elementos es crucial para apreciar las complejidades prácticas que pueden surgir cuando un buque se ve obligado a buscar refugio en un

puerto venezolano. Desde la agilidad en la respuesta de las autoridades marítimas y aduaneras hasta la disponibilidad de servicios de reparación o aprovisionamiento, cada factor puede impactar significativamente la eficiencia y el costo de una arribada forzosa.

Abordar estos desafíos implica no solo conocer la normativa, sino también reconocer las particularidades del entorno en el que debe aplicarse para garantizar la seguridad de la navegación y la protección de los intereses involucrados. Debe existir más claridad en la Normativa: Aunque la Ley de Marinas y Actividades Conexas proporciona un marco general, sería beneficioso contar con una regulación más detallada y específica sobre la arribada forzosa, que incluya procedimientos, plazos, formalidades y las facultades de la autoridad marítima. Esto podría mejorar su aplicación y ofrecer mayor seguridad jurídica.

Por otro lado, la Infraestructura Portuaria, es fundamental considerar la capacidad de los puertos venezolanos para manejar naves en situación de arribada forzosa, especialmente aquellas de gran tamaño o que transportan cargas peligrosas. La disponibilidad de astilleros, equipos de salvamento y personal especializado es esencial.

De igual manera, es prioritario tener una buena Coordinación Interinstitucional: al respecto, la gestión de una arribada forzosa implica la colaboración de múltiples organismos, como el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), la Guardia Nacional Bolivariana, Aduanas, Sanidad y Protección Civil. Es crucial contar con una coordinación fluida y protocolos claros para garantizar una respuesta eficaz.

Consecuentemente, la Protección Ambiental es otro aspecto de vital importancia, dado que con la llegada forzosa de naves que transportan cargas contaminantes o que representan riesgos ambientales, exigen planes de contingencia sólidos, eficientes y la aplicación estricta de las normativas ambientales.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

El Ejecutivo Nacional a través del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos establecerá las políticas y planes nacionales de contingencia y propiciará un sistema nacional de prevención, para la preparación y lucha contra derrames de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes con el apoyo de instituciones públicas y privadas bajo el principio de cooperación con otros Estados, en apego a los convenios, acuerdos internacionales y las leyes nacionales que rigen la materia y el reglamento fijará los términos, condiciones y responsabilidades según los cuales, los entes públicos y privados ejecutarán coordinadamente los planes nacionales de prevención de la contaminación por derrames de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

Armonización con el Derecho Internacional: Venezuela debe asegurarse de que su legislación y prácticas en materia de arribada forzosa estén alineadas con los principios y mejores prácticas del derecho marítimo internacional, lo que facilitaría la cooperación y el reconocimiento mutuo con otros Estados. La armonización no implica una mera copia de textos foráneos, sino una adaptación reflexiva que permite a la normativa venezolana insertarse fluidamente en el sistema jurídico marítimo global.

Este proceso asegura que los operadores marítimos encuentren un marco legal predecible y coherente, fomentando la confianza y facilitando las operaciones en caso de emergencia, al tiempo que protege los intereses nacionales y cumple con los compromisos internacionales del país. Analizar esta armonización es comprender cómo Venezuela se integra a la comunidad marítima mundial en un aspecto tan crítico como la gestión de las emergencias en el mar.

**CONCLUSIONES:**

La arribada forzosa es una institución clave para garantizar la seguridad y la eficiencia en la navegación marítima. En Venezuela, su marco normativo se basa

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

principalmente en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, junto con otras leyes y convenios internacionales. Para que esta figura se aplique correctamente, es fundamental seguir de manera estricta los requisitos establecidos, la diligencia del capitán y la actuación efectiva de las autoridades marítimas.

La arribada forzosa no es solo una figura jurídica en el complejo entramado del derecho marítimo; es, ante todo, un mecanismo esencial para la supervivencia y la seguridad en un entorno tan impredecible como el mar. A lo largo de nuestro análisis, hemos visto cómo esta institución permite al capitán, bajo circunstancias extremas y justificadas, desviarse de la ruta pactada para preservar lo más valioso: la vida humana, la integridad del buque y la conservación de la carga y que es una herramienta vital que, al regular situaciones de emergencia, no solo protege activos, sino que refuerza la confianza en una de las actividades económicas más antiguas y esenciales del mundo, garantizando que, incluso ante la adversidad, la navegación pueda encontrar un puerto seguro.

En resumen, una comprensión profunda y una aplicación rigurosa de la figura de la arribada forzosa son esenciales para la seguridad de la vida en el mar, la protección de los bienes y la preservación del medio ambiente en las aguas venezolanas, lo cual lo hace un área que abordar de envergadura, por el bienestar y armonía marítima.

**REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

**A. TEXTOS**

Álvarez Ledo, T., (2011). Derecho Marítimo. Tomos 1 y 2. Caracas, Venezuela. Editorial: Senpress C.A.

Arroyo I., (2009). Compendio de Derecho Marítimo. Madrid, España. Editorial Tecno.

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025

Belisario Capella, F., (2000). La Arribada Forzosa. Caracas, Venezuela. Revista Marítima de Investigación y Postgrado Volumen 3 mayo-diciembre 2000. Universidad Marítima Experimental del Caribe. Magraphi Impresores, C.A.

Cabanellas, G., (1979). Diccionario Jurídico Elemental. Buenos Aires, Argentina. Editorial Heliasta S.R.L.

Hernández y otros (2014). Metodología de la investigación. Editorial Mc Graw Hill Education. Mexico

Mayo Jamiez F., (1980). Asistencias Marítimas. Madrid, España. Editorial Naval.

Omaña Parés, G., (2007). Diccionario de Legislación Acuática Venezolana. Caracas, Venezuela. Ediciones Legis.

Ossorio M., (1999) Diccionario de Ciencias Políticas y Sociales. Buenos Aires, Argentina. Editorial Heliasta S.R.L.

Piña García, O., (2002). Manual de Derecho Marítimo. Maracaibo. Ediciones Splanos, C.A.

Villarroel F., (2006). Tratado General de Derecho Marítimo. Caracas. Universidad Marítima Experimental del Caribe. Magraphi Impresores, C.A. https://books.google.com/books/about/Tratado_general_de_derecho_mar%C3%ADtimo.html?id=QgSEmwEACAAJ

**B. INSTRUMENTOS LEGALES**

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999). Gaceta Oficial No. 36.860 del 30 de diciembre de 1999

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (2014) Gaceta Oficial Extraordinario N° 6.153 de fecha 18 de noviembre de 2014https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/Ley_Org%C3%A1nica_de_los_Espacios_Acuaticos%202014.pdf

Ley General de Marinas y Actividades Conexas (2014) Gaceta Oficial Extraordinario N° 6.153 de fecha 18 de noviembre de 2014https://www.bolipuertos.gob.ve/wp-content/uploads/2021/05/Ley-de-Marinas-y-Actividades-Conexas-.pdf

Ley de Comercio Marítimo (2006) Gaceta Oficial Extraordinario N° 38.351 de fecha 05 de enero de 2006https://www.tradex.com.ve/wp-content/uploads/2021/05/Tradex-Ley-de-Comercio-Maritimo-2006.pdf

Reglas de York y Amberes (2016) Comité Marítimo Internacional (CMI). Organización Marítima Internacional (OMI) 1994 https://mundi.io/exportacion/reglas-york-y-amberes/

Depósito legal: PPI 201302ZU4289 / ISSN: 2343-5798. Época II: Volumen 6 Número 2, Septiembre 2025 – Diciembre 2025