

EVOLUCION DEL SISTEMA DE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO

ALFONSO ANSIETA NUÑEZ
Universidad Católica de Valparaíso

Conferencia pronunciada en el Primer Seminario Nacional sobre convenios marítimos de responsabilidad civil, ROGRAM/LEGMAR celebrado en Santiago entre el 24 y el 27 de noviembre de 1986.

ANTECEDENTES

El sistema de la limitación de responsabilidad del Armador constituye una de las particularidades propias del derecho marítimo, así como el desarrollo que esta institución ha tenido en el plano internacional.

Aun cuando ya en los siglos XIII y XIV en las reglamentaciones contenidas en las Ordenanzas de Valencia y del Consulado del Mar se encuentran algunas referencias al abandono como manera de limitar la responsabilidad del naviero, se ha señalado que es a través de la ley sueca de 1667 donde se regula en forma orgánica este sistema, sobre la base de abandonar la nave y el flete. Luego, las Ordenanzas de la Marina de 1681, bajo Luis XIV, llamadas también las Ordenanzas de Colbert, recogen y regulan la limitación de la responsabilidad del Armador bajo la forma del abandono¹.

En Inglaterra, en 1734 se instaura en virtud de una ley el sistema de limitación de responsabilidad basado en el valor de la nave y el flete, el cual, por la ley de 1862 se transforma en un sistema de responsabilidad pecuniaria limitada al establecer una limitación de responsabilidad de ocho libras esterlinas por tonelada de registro de la nave respecto de daños a la propiedad y de quince libras esterlinas por daños causados a las personas.

En Estados Unidos se dicta en 1851 una ley que permite al Armador limitar su responsabilidad mediante el abandono de su interés sobre la nave y el flete entregándolos a un depositario judicial para su liquidación, o bien, optando por constituir una garantía equivalente al valor de la nave y del flete.

¹ Feo. Fariña, Derecho Comercial Marítimo, 2da. Edic. Edit. Bosch, pág. 152, Primer Tomo.

Chile adopta el sistema del abandono el cual se encuentra regulado en el Código de Comercio cuya vigencia data del año 1867.

Durante el transcurso de este siglo, el tema de la limitación de la responsabilidad del naviero ha sido objeto de importantes debates internacionales que han dado como fruto la aprobación de tres Convenciones: las dos primeras denominadas de *Limitación de la responsabilidad de los propietarios de naves* realizadas en Bruselas en 1924 y en 1957 respectivamente, y la tercera, celebrada en Londres en 1976 y llamada *Limitación de la responsabilidad en materia de créditos marítimos*.

Estados Unidos no ha ratificado ninguna de las antedichas Convenciones, manteniendo vigente su legislación del siglo pasado, con una importante modificación introducida en 1936 respecto de las reclamaciones por lesiones personales o muerte cuyo límite se estableció en la suma de sesenta dólares por tonelada de la nave, el cual ha sido recientemente incrementado a 420 dólares por tonelada. Además, se encuentra pendiente del Congreso un proyecto de ley para reemplazar la actual ley de limitación de responsabilidad, el cual se basa fundamentalmente en la Convención de limitación de responsabilidad por reclamos marítimos del año 1976.

Respecto de Inglaterra, ratificó inicialmente la Convención de 1957 la que posteriormente denunció para ratificar la Convención de Londres de 1976. En cuanto a Francia, al ratificar sucesivamente las Convenciones Internacionales antes referidas dejó de lado el sistema del abandono para adoptar el sistema de la responsabilidad pecuniaria limitada.

En cuanto a Chile, si bien es cierto aún está vigente el Código de Comercio que establece el sistema del abandono, éste se encuentra próximo a ser sustituido por el de las Convenciones de 1957 y de 1976 por la vía de la incorporación de una mezcla de sus disposiciones en el proyecto de reforma del Libro III del Código de Comercio que hoy se encuentra pendiente de la aprobación del Poder Legislativo.

FUNDAMENTACION DE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

En el preámbulo de la ley inglesa de 1734 se expresa lo siguiente: *Por cuanto es de la más grande consecuencia e importancia para este Reino promover el incremento de la cantidad de naves, y pre-*

venir cualquier desaliento a los mercaderes y a otros de interesarse y preocuparse consiguientemente.

Por su parte, en el Mensaje del Ejecutivo al Parlamento sobre el Código de Comercio, se fundamenta de la siguiente manera la institución del abandono: *En el interés de nuestra navegación, y con el fin de estimular los armamentos comerciales, el Proyecto faculta al naviero para libertarse de las responsabilidades expresadas abandonando la nave y los fletes percibidos o por percibir en razón del viaje de que ellos provengan, y para caracterizar convenientemente el abandono, determina sus límites, los efectos que produce, la solemnidad con que debe hacerse y el modo cómo deben proceder a acordarlo los co-propietarios de la nave, cuando desempeñan las funciones del naviero.*

Sin duda alguna, el comercio marítimo, en los tiempos antiguos constituía una aventura de gran riesgo; cualquier desastre marítimo conducía casi inevitablemente a la bancarrota del Armador, el cual, para responder de sus deudas entregaba la nave y el flete a sus acreedores para que con el producto de su liquidación se hicieran pago de sus créditos. De esta manera se fue configurando en el hecho esta forma de limitar la responsabilidad del Armador, unido al concepto de la fortuna de mar. En virtud de este último, se hace una diferencia entre el patrimonio terrestre y el marítimo que pueda poseer una persona. Es así como la fortuna de mar, representada por la nave y los fletes percibidos o por percibir queda afectada a las diversas responsabilidades propias de la actividad naviera, sin que se pudieren ejercitar acciones en contra del patrimonio terrestre del Armador. De esta manera aun cuando el monto de los reclamos en contra del Armador excediere el valor representado por su fortuna de mar, esta última constituirá el límite de su responsabilidad.

Debe tenerse presente, sin embargo, que la limitación de responsabilidad del Armador, expresada a través de sus diversas formas, está referida no a la culpa o dolo directo del Armador, sino a la responsabilidad que él tiene respecto de los hechos y actos de sus dependientes. En otras palabras, la institución de la limitación operará cuando, en virtud de los principios generales del derecho, el naviero sea responsable de los hechos del Capitán y tripulación. Nuestro Código Civil en su arcaico lenguaje establece en el Art. 2322 que *Los amos responderán de la conducta de sus criados o sirvientes, en el ejercicio de sus respectivas funciones; y esto aunque el hecho de que se trate no se haya ejecutado a su vista.* En el Art. 865 del Código

de Comercio chileno se reitera este principio al disponer que *El naviero está obligado: 5) A responder civilmente de los hechos del Capitán o tripulación, bien constituyan un delito o cuasidelito, bien importen mera culpa.*

Uno de los argumentos esgrimidos para justificar el sistema de la limitación proviene de las características de los viajes por mar en los tiempos antiguos, cuando no existían medios de comunicación rápidos y expeditos y dado el hecho de que desde el momento del zarpe de la nave se perdía todo contacto con ella hasta su regreso al cabo de varios meses e incluso años. Por esta razón, el Capitán se encontraba investido de amplísimas facultades tanto en el manejo técnico de la nave como en su operación comercial, por lo cual se consideraba justo permitir que el Armador, en el caso de hechos culpables del Capitán o tripulación, pudiese limitar su responsabilidad derivada de tales hechos, atendida la circunstancia de la imposibilidad práctica de haberlos podido controlar o evitar.

Aparte de los fundamentos señalados, cabe también mencionar una motivación de índole política para justificar la mantención de la limitación de responsabilidad, cual es la competencia internacional que signifique dejar en una situación más desmedrada a los Armadores de aquellos países que no hayan ratificado alguna de las Convenciones Internacionales o no tengan consagrado este sistema en su legislación nacional, respecto de los que se hayan acogido a sus beneficios.

La ley americana de 1851 fue dictada teniendo en consideración, precisamente, la realización de un deliberado esfuerzo para colocar a la marina mercante estadounidense en un pie de igualdad con sus competidores extranjeros².

Hoy, las innovaciones tecnológicas, especialmente en materia de comunicaciones, han restado fuerza a una de las fundamentaciones antes señaladas, dado que el Armador está en condiciones de ponerse en inmediato contacto con su barco, cualquiera que sea la distancia donde se encuentre, por lo que en este aspecto no se diferenciaría del empresario terrestre.

Respecto a la fundamentación que considera la limitación de responsabilidad como un incentivo especial para invertir en la actividad naviera, podemos señalar que el importante desarrollo de los

² Volk, Kenneth-Cobbs, Nicholas. *Limitation of Liability-Tulane Law Review*, Vol. 51 Nº 4, June 1977, pág. 953.

seguros de responsabilidad a través de los Clubes de Protección e Indemnización de los Armadores, ha disminuido la fuerza de tal argumentación en el presente.

Es de trascendencia destacar que en la actualidad, de la primitiva preocupación por los intereses del naviero, se ha trasladado aquélla a beneficiar o compensar en forma más justa a las víctimas. Ello ha traído como consecuencia la paulatina eliminación del sistema del abandono en la mayoría de los países y su remplazo por el sistema de la responsabilidad pecuniaria limitada que consagran las dos últimas Convenciones Internacionales en forma exclusiva.

Es evidente que el sistema del abandono resulta bastante injusto cuando los reclamos provienen de víctimas de un desastre marítimo en el que la nave se hundió y el Armador abandona en favor de los demandantes la nave que se encuentra en el fondo del mar. En cambio, la limitación de responsabilidad establecida en las Convenciones de 1957 y de 1976 en base a una determinada cantidad por tonelada de la nave, cualquiera que sea la condición de ésta después del accidente, resulta más justa para los reclamantes, especialmente al exigirse la constitución de un fondo por el monto que corresponda de acuerdo con su tonelaje y con el tipo de reclamo, para que pueda acogerse al sistema de limitación.

VIGENCIA DE LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES SOBRE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

La Convención de 1924 firmada en Bruselas entró en vigor el 2 de junio de 1931, habiendo recibido la adhesión o ratificación de quince países, de los cuales nueve ya la han denunciado en razón de las posteriores convenciones sobre la misma materia³.

La Convención de Bruselas de 1957 entró en vigor el 31 de mayo de 1968 y ha recibido la ratificación o adhesión de 58 países de los cuales siete países la han denunciado para adherir o ratificar la Con-

³ Lista de países que han ratificado o adherido: Bélgica, Brasil, Dinamarca, República Dominicana, España, Finlandia, Francia, Hungría, República de Malgache, Mónaco, Noruega, Polonia, Portugal, Suecia y Turquía.

vención de 1976⁴. Esta última entró en vigor el 10 de diciembre de 1986 y ya cuenta con la adhesión o ratificación de trece países⁵.

AMBITO DE APLICACION

Es importante distinguir el sistema de limitación de la responsabilidad del naviero al que nos estamos refiriendo, de las cláusulas limitativas o exonerativas de responsabilidad contenidas usualmente en los contratos de transporte entre fletante y fletador. En éstas se establecen límites de responsabilidad por bulto o por unidad que se aplican respecto de cada reclamo, siguiendo las normas de las Convenciones de Bruselas de 1924 y su modificación por las Reglas de Visby en 1968, y las Reglas de Hamburgo de 1978, que aún no entran en vigor. En cambio, el sistema de limitación de responsabilidad al que se refiere este estudio, dice relación con el conjunto de reclamos que provengan de los mismos hechos los que pueden dar origen a responsabilidades contractuales o extracontractuales. En efecto, en el caso de un abordaje, por ejemplo, el propietario de la nave culpable podrá verse enfrentado a tener que responder dentro del ámbito de lo extracontractual respecto de los daños y pérdidas ocasionados a la otra nave y a las personas y bienes que se encuentren a bordo de ésta, así como a responsabilidades de naturaleza contractual en relación con las personas y mercaderías que transporte a bordo de su propia nave y que hayan resultado igualmente lesionadas, perdidas o dañadas. Otro ejemplo concreto es el que le ocurrió al buque granelero *Lake Illawara*⁶ que chocó a comienzos de 1970 contra el Puente Tasman en la Bahía de Hobart. La nave, que se encontraba cargada con mineral de zinc, se hundió a los pocos minutos después del choque, dañando seriamente el Puente, ocasionando la caída de tres vehículos al río cuyos ocupantes murieron, así como también parte de la propia tripulación

4 Han ratificado o adherido a la Convención de 1957 los siguientes países: Algeria, Alemania Federal, Australia, Bahamas, Barbados, Bélgica, Belice, Dinamarca, República Dominicana, España, Islas Fiji, Finlandia, Francia, Ghana, Grenada, Guyana, Islandia, India, Irán.

5 Los países de la Convención de 1976 son: Bahamas, Benin, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Japón, Liberia, Noruega, Polonia, Suecia, Inglaterra, Yemén.

6 Citado por Hill, Christopher. *Maritime Law*, pág. 239. Pitman Books Ltd. Primera Edición, 1981.

de la nave. En este caso, se aprecia claramente las diferentes clases de responsabilidades que han afectado al propietario de la nave, desde la contractual por las pérdidas de vidas de su tripulación y los daños a la carga transportada hasta los extracontractuales de naturaleza delictual o cuasidelictual por las vidas de los ocupantes de los vehículos y los daños o pérdidas de éstos y los daños al Puente.

Otra en cambio, es la situación regulada por la Convención de Bruselas de 1924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque y las modificaciones de Visby de 1968 en lo relativo a la cláusula de limitación de responsabilidad del naviero. En efecto, en este caso la limitación se refiere exclusivamente a los daños sufridos por la carga transportada, respecto de la cual existe una relación contractual proveniente del contrato de transporte expresado en el conocimiento de embarque. Además, se circunscribe esta limitación al reclamo individual y no al conjunto de los reclamos provenientes de un mismo hecho. Cabe concluir entonces, que en el evento de un desastre marítimo como por ejemplo, el hundimiento de la nave con toda su carga, el Armador cuyo país haya ratificado o adherido a alguna de las Convenciones sobre limitación de responsabilidad, podrá hacer prevalecer la limitación que resulte de la suma de todos los reclamos, por sobre la que resultare de la aplicación de los límites individuales, si de aplicarse estos últimos resultare para el Armador una suma global que excediere el límite máximo de la responsabilidad que correspondiere aplicar sobre el monto agregado de todos los reclamos de conformidad con la Convención.

PERSONAS FACULTADAS PARA ACOGERSE A LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

El propietario de la nave ha gozado desde un comienzo el derecho a hacer uso de esta institución; pero la creciente complejidad de la actividad naviera, que ha dado origen a tan diversas formas de explotación de la nave, ya sea a través de arrendamiento de casco desnudo, a fletamentos por tiempo o por viajes, a administraciones u otras maneras de operarla, ha incrementado el número de personas que participan y que asumen responsabilidades en cada aventura marítima.

Bajo la ley americana sólo el propietario y el arrendatario a casco

desnudo (bareboat charterer) están facultados para limitar su responsabilidad.

La Convención de 1924 extiende la aplicación de sus normas no sólo al propietario de la nave sino también a la persona que la opera sin ser el dueño y al principal fletador siempre que sean responsables de algunos de los casos enumerados en el Artículo 1º de la Convención.

La Convención de 1957 amplió a otras personas el derecho a usar de la facultad de limitar. Es así como en su Art. 6º establece que las disposiciones de la Convención se aplicarán también al fletador, administrador y operador de la nave y al Capitán, miembros de la tripulación y otros dependientes del propietario, fletador, administrador u operador actuando en el desempeño de sus funciones, de la misma manera como si se aplicara al mismo propietario. Dado que el término fletador (charterer) no se encuentra definido, debe entenderse como referido a cualquiera clase de fletador, ya sea de casco desnudo, por tiempo, por viaje o por espacio.

En la Convención de 1976, además de las personas mencionadas en la anterior Convención se incluye a los salvadores y a los aseguradores.

Respecto de los salvadores no se habría necesitado mencionarlos expresamente ya que en su condición de Armadores, fletadores, administradores u operadores de una nave que está realizando una faena de salvataje y que ocasiona daños y perjuicios a terceros durante tales maniobras, tienen el mismo derecho a limitar su responsabilidad que cualquier otro armador. Sin embargo, las operaciones de salvamento pueden revestir variadas formas, muchas de las cuales se traducen en el envío de equipos y personal a bordo de la nave que se está auxiliando. Si en tal evento se ocasionaban daños o pérdidas, de responsabilidad de los salvadores, ¿estaban éstos facultados para limitar dicha responsabilidad? La sentencia en el caso del *Tojo Maru*⁷ determinó que los salvadores no podían limitar su responsabilidad a menos que el remolcador que realizaba el salvamento hubiera chocado con la nave asistida o hubiera ocasionado los daños como consecuencia de la navegación o dirección del remolcador. Los hechos ocurrieron de la siguiente manera: Un buzo se dirigió desde el remolcador de salvataje a la nave asistida para asegurar una cubierta en el sector dañado del casco. Para ello usó

⁷ *The Tojo Maru* (1971) 1 Lloyd's L.R. 341.

una pistola con el objeto de colocar el perno, desobedeciendo instrucciones relativas a la previa desgasificación del estanque adyacente, a raíz de lo cual se produjo una explosión y un incendio que ocasionaron daños de cierta envergadura a la nave asistida, la que finalmente pudo ser salvada. El hecho de encontrarse el buzo realizando una operación fuera de la nave salvadora fue considerado determinante por la Cámara de los Lorens para negar lugar a la limitación de responsabilidad.

A raíz de esta jurisprudencia, en la Convención de 1976 no solamente se menciona en forma expresa a los salvadores sino que se cubre específicamente la situación referida anteriormente, haciéndose así cargo de una realidad existente en muchos casos del salvamento donde las faenas no se realizan desde ninguna nave o sólo en parte se realizaban a bordo de la nave asistida. Para estas situaciones se establece una fórmula especial de limitación de responsabilidad en el Art. 6º párrafo 4º que dispone lo siguiente: "Los límites de la responsabilidad de todo salvamento no proveniente de una nave o de todo salvamento operando únicamente a bordo de la nave o respecto de la cual se está prestando el servicio de salvamento, serán calculados de acuerdo con un tonelaje de 1.500 toneladas".

De conformidad con la norma recién transcrita, cuando los daños que dan origen a la responsabilidad del salvador se producen en el uso y manejo de la nave salvadora, se aplican las reglas comunes a todo Armador atendido el tonelaje real de la nave auxiliadora; je, el límite de la responsabilidad del salvador está determinado por un tonelaje ficto de 1.500 toneladas, aun cuando no se esté utilizando nave alguna de apoyo en las faenas de auxilio.

En lo concerniente a la inclusión de los aseguradores en la Convención de 1976, su objetivo es colocarlos en la misma situación de sus asegurados en el evento de que se inicien acciones directas en su contra. En el caso de la nave *Yarmouth Castle*⁸ el tribunal resolvió que el seguro de protección e indemnización constituía parte del patrimonio de la nave para los efectos del fondo de limitación dentro de la ley panameña.

En Chile, de acuerdo con las normas actualmente vigentes del

⁸ Citado por Donald C. Greenman-Limitation of Liability: a critical analysis of U.S. Law in an international setting, Tulane Law Review, Vol. 57 N° 5, June 1983, pág. 1163.

Código de Comercio, está facultado para hacer el abandono el naviero, sea o no propietario de la nave. Esto significa que deben considerarse incluidos los fletadores, ya sea a casco desnudo, por tiempo o por viaje que reúnan los requisitos para ser considerados Armadores. Por su parte, el proyecto de reforma del Libro III del Código de Comercio incorpora la normativa de la Convención de 1957 en esta materia.

REQUISITOS PARA HACER USO DE LA FACULTAD DE LIMITAR LA RESPONSABILIDAD

Hemos señalado al comienzo, que la institución que permite limitar la responsabilidad del naviero, está en directa relación con la derivada de los hechos delictuales o cuasidelictuales del Capitán y de la tripulación o de las obligaciones contraídas por el Capitán. De esta manera, la posibilidad de limitar la responsabilidad del Armador sólo opera en aquellos casos en que éste está respondiendo por sus dependientes, pero no en cambio cuando existe falta o culpa personal de aquél.

Este principio, con algunas ligeras variantes, se encuentra establecido en todos los sistemas de limitación de responsabilidad. Es pues requisito indispensable para tener derecho a la referida limitación que los daños o pérdidas que dan origen a la responsabilidad del Armador, no sean la consecuencia de su propia y personal culpa o falta. Uno de los principios del derecho común es que nadie puede aprovecharse de su propio dolo o culpa. De todas maneras, en las tres Convenciones sobre limitación o las que nos hemos referido, con diverso lenguaje y diferentes connotaciones, se ha reiterado el mismo principio.

La jurisprudencia se ha encargado de elaborar variadas interpretaciones acerca de cuándo se configura alguna situación que implique una responsabilidad directa del Armador que lo inhiba de ejercer la facultad de limitarla.

Los tribunales americanos han sido especialmente prolíficos en dictar sentencias a través de las cuales se ha ido ampliando el campo de la culpa de los Armadores, con miras a favorecer más las víctimas y evitar así la posibilidad del ejercicio del derecho a limitar. La razón de esta tendencia radica en que el monto de la limitación respecto de daños a la propiedad es el que representa la nave y sus fletes por percibir, lo que implica que mientras más gra-

ves los daños más disminuido quedará el monto límite de la responsabilidad, puesto que después de los casos del *Norwich I* y del *Norwich II* se determinó que el valor de la nave, para los efectos de la limitación debería establecerse al término del viaje donde ocurrió el accidente, lo que resultó extremadamente favorable en esa oportunidad para los Armadores, en atención a que de regreso, se hundió⁹.

Cuando el Armador no es una persona natural sino una sociedad, se ha planteado el problema de determinar cuándo se configura la responsabilidad personal y directa de aquél. Se ha sostenido en este caso que la falta o culpa de quienes estén encargados de la administración acarrearán la de la sociedad. En el caso del *Erie Lighter*¹⁰ el tribunal declaró que *un oficial de administración (managing officer) no es necesariamente uno de los ejecutivos principales, sino aquél a quien la sociedad haya encomendado la administración general o la superintendencia general del total o de una parte específica de sus negocios*. Es así como se ha considerado incluido dentro de este concepto a los superintendentes marítimos y a los supervisores del personal.

La Convención de 1924, en su Art. 2º N° 1 dispone que la limitación de responsabilidad no se aplica a las obligaciones resultantes de actos o culpas del Armador. Por su parte, la Convención de 1957 establece que no habrá lugar a aplicar la limitación de responsabilidad cuando el hecho que dé origen al reclamo provenga de la culpa personal del Armador. En inglés se utiliza la expresión *actual fault or privity* y el texto oficial francés usa el término *faute personnelle*. Aunque no exista intención dolosa o falta de la debida diligencia y cuidado, si se demuestra que tuvo conocimiento o que debió haberlo tenido respecto del o los hechos que originaron los reclamos, la jurisprudencia internacional ha estimado que no procede dar curso a la limitación.

La Convención de 1976 impide al responsable limitar su responsabilidad, según el Art. 4º si se prueba que el daño fue el resultado de su hecho o de su omisión personal, cometido con la intención de provocar dicho daño, o cometido en forma temeraria y con conciencia de que tal daño se produciría probablemente.

La Corte de Apelaciones de Montpellier (Francia) dictó una importante sentencia en relación con el derecho a limitar la respon-

⁹ Cit. por D.C. Greenman, Ob. cit. pág. 1175 118 U.S. 490-93.

¹⁰ Cit. por Volk-Cobbs, Ob. cit. pág. 956.

sabilidad en el caso caratulado GIE *Explo-Voile c. Consorts Lesca*. Los hechos fueron los siguientes: Durante el transecurso de un crucero por la costa organizado por la escuela de navegación a vela *Explo Voile*, el velero *Corail 7* se dio vuelta de campana debido al mal tiempo, a consecuencia de lo cual uno de los alumnos a bordo, el Dr. Lesca, falleció por inmersión. Trabada la litis en razón de la demanda de la cónyuge del Dr. Lesca en contra de la escuela, ésta fue encontrada responsable por el tribunal condenándose a la pago de una indemnización de 1.800.000 F. a la viuda. Los demandados, por su parte, solicitaron acogerse a la limitación de responsabilidad el que según el tonelaje del velero correspondía determinar en la suma de 342.612 F. La viuda del Dr. Lesca se opuso a la limitación argumentando que de parte de la escuela, propietaria del velero, existía una culpa personal que le impedía poder limitar su responsabilidad, ya que en cuanto responsable del crucero, tenía la obligación de estar al corriente de los boletines meteorológicos que anunciaban la tempestad y que estaba en sus manos haber impedido el zarpe del velero. Se estimó por el tribunal que al permitir el zarpe participó de la culpa grave de su dependiente, el Capitán, y ha compartido personalmente la culpa de éste. De esta manera se negó derecho a GIE *Explo Voile* a limitar su responsabilidad¹¹.

En el caso del Pesquero *The Norman*¹² los Armadores pretendieron limitar su responsabilidad por la pérdida de vidas humanas a raíz de su hundimiento por haber chocado con una roca no contemplada en la Carta de Navegación en una noche de neblina. Se demostró que los Armadores habían recibido información reciente acerca de los peligros existentes en el área donde se encontraría la embarcación en faenas de pesca la que no fue transmitida al Patrón del Pesquero, razón por la cual, el tribunal les negó el derecho a limitar su responsabilidad.

Hemos señalado que en las Convenciones de 1957 y la de 1976, el Capitán y la tripulación se encuentran facultados para limitar su responsabilidad al igual que el Armador en el caso de que sean demandados por los daños resultantes de su culpa o negligencia. Sin embargo, la situación se complica cuando el Capitán o tripulación son al mismo tiempo dueños en todo o en parte de la nave. La Convención de 1957 resuelve el problema disponiendo en el

¹¹ Le Droit Maritime Français.

¹² 1 Lloyd's Rep. 1, HL, 1960. Cit. por Hill, C. ob. cit. pág. 246.

Art. 6º Nº 3 que en tal evento la limitación sólo procede cuando las faltas o culpas de tales dependientes se han cometido en su capacidad de Capitán o como miembro de la tripulación. En cuanto a la Convención de 1976 no dispone nada específicamente sobre este punto. Habrá que estar atento a la jurisprudencia que se emita con posterioridad a la entrada en vigor de esta Convención (1º de diciembre de 1986) para saber si la eliminación de la norma del Art. 6º Nº 3 significa que bastará demostrar la acción u omisión responsable del Annador, aunque sea Capitán o miembro de la tripulación, para que no pueda hacer uso de su facultad de limitar su responsabilidad en este caso.

RECLAMOS RESPECTO DE LOS CUALES SE PUEDE HACER VALER LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

Los reclamos que pueden dar lugar a la facultad de limitar la responsabilidad, son de naturaleza contractual o extracontractual. Si se trata de reclamos de la carga en contra de la nave transportadora, proveniente de la responsabilidad del Capitán en el cuidado y custodia de la carga, estaremos en presencia de responsabilidades de origen contractual. Un ejemplo de esto es el caso de la nave que se hunde con pérdidas de toda su carga a bordo, debido a un hecho negligente de la tripulación, respecto del cual no operan las cláusulas limitativas de responsabilidad, de conformidad con las Reglas de La Haya/Visby. Estaremos ante una responsabilidad de naturaleza extracontractual en el evento de un abordaje, respecto de los daños y perjuicios ocasionados a la otra nave, las personas y los bienes a bordo de esta última.

Otra clasificación general es la de reclamos terrestres, como por ejemplo, cuando se ocasiona un daño a un muelle o a una grúa portuaria; o marítimos, cuando se trata de hechos que ocurren en el ámbito marítimo, como en el caso de un choque entre dos o más naves.

Una tercera clasificación, sin duda la más relevante, es la que se refiere al bien dañado: a) Lesiones personales y pérdida de vidas. b) Daños a la propiedad, y c) Reclamos provenientes de obligaciones o responsabilidades legales.

a. LESIONES PERSONALES Y PERDIDA DE VIDAS HUMANAS

La tendencia internacional ha sido la de establecer montos más al-

tos para determinar la responsabilidad límite en estos casos. Es así como en Estados Unidos, que desde el año 1936 tenía un límite de \$ 60 por tonelada, basado en una estimación del valor de las naves en aquella época, se ha incrementado tal cantidad a US\$ 420.

De igual manera, en la Convención de 1924 se establece que en los casos de muerte o lesiones personales la responsabilidad del Armador podrá exceder del valor de la nave, flete y accesorios, hasta un límite de L. 8 por tonelada. En la Convención de 1957, este tipo de reclamos tiene un límite de 3.100 francos oro en lugar de los 1.000 francos oro determinados para los daños a la propiedad. En cuanto a la Convención de 1976, ésta contempla una clasificación entre los barcos de 500 toneladas o menos, respecto de los cuales, cualquiera sea su tonelaje, existe un límite de 333.000 unidades de cuenta, y las naves que excedan el referido tonelaje, en relación con las que se establece una escala que va desde 500 unidades de cuenta por cada tonelada de exceso sobre las 500 toneladas hasta 167 unidades de cuenta por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas. Además, se establece una limitación diferente para los casos de muerte y lesiones personales en los barcos de pasajeros, la que asciende a 46.666 unidades de cuenta multiplicadas por el número de pasajeros que la nave esté autorizada a transportar, siempre que no exceda un total de 25 millones de Unidades de Cuenta.

La legislación vigente en nuestro Código de Comercio, no establece ningún límite diferente cuando se trata de reclamos por casos de muerte o de lesiones corporales; sin embargo, el proyecto de reforma de dicho Código establece los mismos límites y la misma forma de calcularlos que los contemplados en la Convención de 1976, salvo respecto de los pasajeros donde se cfiene a la Convención relativa al transporte de pasajeros y su equipaje celebrada en Atenas en 1974, en cuanto se determina una suma límite por la muerte de cada pasajero, cualquiera que sea el monto final total resultante. En vez de los 700.000 francos de la Convención de Atenas, el proyecto aludido establece la cantidad de 75.000 unidades de cuenta por la muerte de un pasajero, no pudiendo excederse dicha cifra en caso de lesiones.

b. DAÑOS A LA PROPIEDAD

Estos pueden ser de variada naturaleza, desde la carga que se encuen-

tra a bordo de la nave responsable, la que esté a bordo de otra nave, los muelles e instalaciones portuarias, embarcaciones de cualquier tipo, artefactos navales, puentes, hoyas, etc.

Respecto de las instalaciones portuarias, la ley americana no autoriza la limitación de responsabilidad cuando pertenecen al gobierno federal.

La limitación de responsabilidad en los casos de daños a la propiedad ha sufrido básicamente la misma evolución que la relativa a los personales, aun cuando los límites son menores que los de estos últimos; y respecto de la Convención de 1924 el límite, en lugar de una suma determinada por tonelada, estaba conformado por el valor de la nave, los fletes y los accesorios. En la Convención de 1957 la limitación asciende a una suma total de 1.000 francos oro por cada tonelada neta a la que correspondía agregar en el caso de las naves a vapor o de propulsión mecánica, el espacio ocupado por la sala de máquinas. Además, para determinar el límite respecto de naves de menos de 300 toneladas, se las consideraba como si fueran de dicho tonelaje. La Convención de 1976 modifica el valor referencial para determinar el límite, al introducir como medida la Unidad de Cuenta, en lugar del franco oro Poincaré. Dicha Unidad de Cuenta, al 18 de noviembre de 1986 asciende a US\$ 0.831788 y corresponde al Derecho Especial de Giro (DEG) tal como la define el Fondo Monetario Internacional.

Se eleva el tonelaje mínimo de 300 a 500 toneladas y se efectúa el cálculo en base a la tonelada gruesa de acuerdo con las reglas de la Convención de 1969 sobre medición del tonelaje de las naves. Para los barcos de 500 toneladas o menos, el límite asciende a 167.000 Unidades de Cuenta, que, al cambio anteriormente señalado representaría ahora, aproximadamente la suma de US\$ 200.772.- Por cada tonelada de exceso sobre las 500 toneladas se establece una escala que va desde las 167 UC hasta 83 UC cuando el tonelaje excede de 70.000.

En general, cabe hacer presente que la Convención de 1976, que recientemente entró en vigencia, ha significado un sustancial aumento en los límites de responsabilidad, especialmente respecto de naves pequeñas. Este aumento de la responsabilidad límite se compensa, en esta última Convención, con una mayor garantía para el Armador de que su derecho a hacer uso de la limitación no será tan fácilmente cuestionado, dado que el peso de la prueba, que recae sobre quien pretende impedir el uso de su derecho a limitar, le exige

demostrar que los daños se produjeron como resultado de sus actos u omisiones personales, cometidos con la intención de causar dicha pérdida, o descuidadamente y con conocimiento de que dicha pérdida se produciría probablemente. Como se puede apreciar, resulta mucho más difícil la prueba de tener que demostrar la intencionalidad del Armador de querer producir el daño, o de que sabía de antemano el resultado de su descuido.

e. RESPONSABILIDADES DERIVADAS DE OBLIGACIONES LEGALES

Estos dicen relación con la remoción de restos náufragos, ya se trate del reflotamiento, remoción o destrucción de nave que esté hundida, varada o abandonada y de la carga que estuviere a bordo de dicho resto náufrago. La Convención de 1976 agrega los reclamos que puedan provenir de la obligación de hacer inofensivas la nave y la carga.

La Ley de Navegación chilena, faculta a la autoridad marítima en su Art. 132 para ordenar al propietario, armador para que señalice, remueva o extraiga, a su costa, la nave, aeronave o artefacto que a juicio de ella, constituya un peligro u obstáculo para la navegación, pesca y la preservación del medio ambiente. Si en cumplimiento de tales obligaciones se incurre en responsabilidades que dan origen a reclamos, nuestra legislación, según se desprende del Art. 133 de la misma Ley de Navegación, no permite limitación alguna, ya que si con la venta de los restos náufragos no se alcanza a cubrir todos los gastos de la operación efectuada por la autoridad marítima, el propietario, armador u operador tendrán la obligación de pagar al Estado la diferencia.

La ley americana tampoco permite hacer uso de la facultad de limitar respecto de los reclamos antes numerados cuando se trata de situaciones en las que está involucrado el interés estatal. Es común encontrar en los diversos países normas similares, que en razón de consideraciones de interés público, no están sujetas a ninguna forma limitativa de la responsabilidad. Las Convenciones de 1957 y la de 1976 contemplan expresamente la posibilidad de que al ratificar o adherir un Estado la Convención, pueda hacer reserva de sus derechos a excluir estos reclamos de la limitación.

RECLAMOS EXCLUIDOS DE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

Fuera de los casos en que se pruebe la culpa personal o la intencio-

nalidad de producir un daño por acción u omisión, que tal como hemos visto trae como sanción al Armador impedirle ejercer la facultad de limitar su responsabilidad, existen otros que, en forma específica están enumerados y que no dan lugar a que el Armador pueda prevalerse del sistema de limitación.

A través de las tres Convenciones se han ido produciendo ciertas modificaciones tendientes principalmente a beneficiar algunas instituciones como el salvamento y las averías gruesas, o quedan excluidos otros por el hecho de estar regulados por una Convención diferente, como el caso de la contaminación por petróleo.

En todas las referidas Convenciones, quedan, como es obvio, excluidas las obligaciones del Armador derivadas de los contratos de trabajo con la tripulación o con cualquier dependiente del Armador cuyo servicio esté en relación con la nave. En las Convenciones de 1957 y de 1976, se consideran también dentro de esta exclusión los reclamos de los herederos, dependientes y otros con derecho a formular tales reclamos, siempre que no exista alguna ley que autorice al Armador para limitar su responsabilidad en tales casos. En la Convención de 1976 se agregan los dependientes de los salvadores, respecto de los cuales éstos no podrán hacer valer limitación alguna, igual que los tripulantes de la nave.

En la Convención de 1924 estaban incluidas las responsabilidades por concepto de remuneraciones por asistencia y salvamento y por contribuciones del Armador en una avería gruesa. Pero indudablemente incluir estos casos dentro de aquellos respecto de los cuales el Armador podía limitar su responsabilidad, significaba afectar seriamente dos instituciones fundamentales para la actividad naviera, quitando el necesario incentivo que debieran tener para hacerlas funcionar adecuadamente. Por tales razones, la Convención de 1957 no les aplica el contenido de la misma, declarando en su Artículo 1º párrafo 4, que dicho Artículo, que es el que consagra el principio de la limitación de responsabilidad, no tendrá vigencia respecto de los reclamos por salvamento y por contribución a la avería gruesa. Igual principio se contempla en la Convención de 1976, la que agrega a la lista de casos excluidos de la limitación de responsabilidad los correspondientes a los reclamos por contaminación de petróleo dentro del concepto de la Convención de 1969, los reclamos sujetos a alguna convención internacional o legislación nacional que gobierne o prohíba la limitación de responsabilidad por daños nucleares y los reclamos en contra de los Armadores de una nave nuclear respecto de daños nucleares.

CONCLUSIONES

La Convención de 1976, que recién entró en vigencia el 1º de diciembre de 1986 ha sido bien recibida en general en los círculos marítimos, especialmente en los Clubes de Protección e Indemnización, a pesar de que aumenta en forma importante los límites de responsabilidad; pero precisamente en razón de estos aumentos y de las mayores exigencias probatorias respecto de la eventual intencionalidad o conocimiento previo de las consecuencias de los actos u omisiones del Armador, para impedirle hacer uso de la limitación, se espera que el sistema de limitación se podrá aplicar sin mayores sobresaltos, lo que debiera darle una mayor estabilidad y vigencia a la Convención del 76, que pretende además, sustituir totalmente la de 1957.

Si se revisa la lista de los países que han aprobado la Convención del 76, se comprobará que son representativos de las mayores potencias marítimas del mundo. Por otra parte, Estados Unidos está en vías de incorporar la mencionada Convención, gracias en una gran medida a la acción y esfuerzo de la Maritime Law Association (MLA), a su legislación positiva nacional, pero considerando límites de responsabilidad superiores a los de la Convención. Finalmente, Chile, en el proyecto de Reforma del Libro III del Código de Comercio, incorpora diversos aspectos de ambas Convenciones, pero lamentablemente en los casos de muerte o lesiones de pasajeros, se aparta de las antedichas Convenciones para aplicar el sistema de la Convención de Atenas de 1974, cuyo límite por persona en caso de muerte, resulta muy bajo.