

LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR.

PROYECTOS DE CONVENIOS INTERNACIONALES RELATIVOS A: 1) "OBLIGATORIEDAD DE SEGUROS" Y, 2) "RESPONSABILIDAD POR LOS DAÑOS CAUSADOS POR EL COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES" (SHIPS' BUNKERS).

DOCTOR RAFAEL REYERO

GARCÍA DEFENDINO & ASOCIADOS, CARACAS

Un principio universal del Derecho es que "aquel que con intención, negligencia o por imprudencia ha causado un daño esta obligado a repararlo". El mismo es reconocido tanto por la doctrina nacional como por la internacional, bajo la denominación de "responsabilidad civil", que comprende, por una parte, la responsabilidad civil contractual, derivada de una obligación contractual; y la responsabilidad civil extra-contractual, que nace por daño que causa el ejecutante o agente del daño a la víctima, sin que medie entre ellos ningún vinculo contractual. Conocido es, que los elementos que configuran esa fuente de obligaciones son, el daño, la culpa y la relación de causalidad entre el acto culposo y el perjuicio ocasionado; desprendiéndose de ello la máxima "no hay responsabilidad si no hay culpa".

Accidente, según el diccionario de la Lengua Española, significa, entre otras acepciones: "suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o cosas". Siniestro, a su vez, es definido como: "avería grave, destrucción fortuita o perdida importante que sufren las personas o la propiedad" . Ambos conceptos parecieran acomodarse a la definición de fuerza mayor o acto de Dios. Dentro de esta esfera, la conducta humana quedaba fuera de cualquier clasificación de culpabilidad. No había culpa de nadie en caso de un accidente o siniestro (tal como Maremoto). El siniestro, accidente o desastre se manifestaba como la excepción a la regla de responsabilidad por los actos propios. "Sin voluntad no había culpa" que, como anotado, es uno de los tres elementos que configuran la responsabilidad. Este principio permaneció inalterable hasta el siglo XIX, al producirse una innovación radical del concepto de responsabilidad sustentado, hasta entonces, en la subjetividad, para dar paso al concepto de responsabilidad objetiva -sin culpa-, o como también se le conoce, responsabilidad por el riesgo creado (Strict Liability, en el Sistema Anglosajon).

En el caso líder Rylands vs. Fletcher (Inglaterra 1869), se determinó la responsabilidad por daños a pesar de haberse ejercido el debido cuidado y sin haber mediado culpa o falta del agente: La responsabilidad se aplica sin tomar en cuenta la conducta humana.

Así como se ha desarrollado, en el de venir del tiempo, el concepto de responsabilidad, así mismo se han buscado fórmulas para limitarla. Un ejemplo de ello es el Artículo 623º de nuestro Código de Comercio: "Los propietarios de naves son responsables civilmente de los actos del Capitán y de las obligaciones que contraigan con relación a la nave y a la expedición; pero podrán libertarse de esa responsabilidad haciendo abandono de su interés en la nave.....".

La problemática de la limitación de la responsabilidad y la subsecuente indemnización por parte del propietario o armador de un buque a conllevado a Organizaciones de rango internacional a legislar, en busca de la tan ansiada uniformidad en tan delicada materia. El 19 de noviembre de 1976, se aprueba el "Convenio Sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo" ("El Convenio"), que entro en vigencia el 01 de diciembre de 1986. "El Convenio" del 76 sustituye al "Convenio Internacional Relativo a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Navegación Marítima", firmado en 1957, y con vigor desde 1968.

Vista la obsolescencia, fundamentalmente, en cuanto a los limites de responsabilidad, se ha propuesto, la modificación de "El Convenio", lo que ha venido siendo estudiado por el órgano encargado de su tutela, la Organización Marítima Internacional (OMI). Las principales enmiendas contenidas en el borrador de protocolo del 96, se pueden resumir así:

i.-) Artículo 3º a):

Su actual fraseología es: "Artículo 3º: Las reglas del presente Convenio no serán de aplicación en los casos de: a) reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa:". Se propone el total remplazo de la letra a) por el siguiente texto: ".....a) reclamaciones por salvamento, incluyendo cualquier reclamo por compensación especial de acuerdo con el Artículo 14º del Convenio Internacional sobre Salvamento de 1989, como modificado, o contribuciones en la avería gruesa".

Se sugiere que esta excepción a limitar la responsabilidad, se extienda para cubrir las reclamaciones por parte de los salvadores de conformidad con lo estipulado en el citado Artículo 14º de la Convención sobre Salvamento. Como sabemos, el Artículo 14º le permite a un salvador, que ha ejecutado operaciones de salvamento en un buque que amenaza con contaminación, solicitar compensación en caso de no obtener "premio" derivado de los servicios de salvamento, como puede ser, la perdida total del buque. La compensación, que es pagadera por el propietario del buque, es equivalente a los gastos incurridos aumentados hasta un 100%, esto a discreción del Tribunal que conoce del asunto. Es de acotar, que el

mencionado Artículo 14º establece la compensación solo si y hasta que tal compensación sea mayor a cualquier premio recuperable por el salvador sobre la base del principio "no cure - no pay", establecido en el Artículo 13º, de la citada Convención de Salvamento.

Representantes de los Clubes de Protección e Indemnización, han cuestionado el tecnicismo en cuanto a tratar la "compensación especial" estipulada en el Artículo 14º, como equivalente al premio ganado bajo los servicios de salvamento, haciendo de ello una nueva excepción al principio de limitación de responsabilidad. Consideramos así debe ser, y que el tecnicismo expresado por los P & I, es meramente teórico pues, lo importante es inducir a que mayor y mejor gente de mar se incorpore a los labores de salvamento y prevención de desastres ambientales. Siendo esta la situación, sería de interés público considerar sobre lo apropiado de colocar la excepción a la limitación de responsabilidad a los salvadores-reclamantes del Artículo 14º para recibir una debida compensación por sus esfuerzos para prevenir daños causados por la contaminación.

ii.-) Artículo 6º:

Se aspira la modificación de este Artículo, contentivo de los límites generales de responsabilidad, aumentando la constitución del "Fondo" respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales y respecto de toda otra reclamación. Sin duda alguna los límites actuales establecidos en 1976 se han visto menoscabados por el efecto inflacionario. El Grupo Internacional de Clubes de P & I y el Mercado Asegurador Internacional referente a responsabilidades, deberán producir evidencias de la capacidad que tiene dicho mercado para absorber el impacto en el aumento de los límites y tratarán de reducir dicho aumento.

Los límites generales de responsabilidad están basados en un mínimo de 500 toneladas. El protocolo del 96 lo modifica, incrementándolo a 2.000 toneladas. Los límites generales estarían por el siguiente orden:

1. Respecto a reclamaciones por muerte o lesiones personales:

Buques cuyo arqueado no exceda de 2 mil ton. 2 millones DSG (1) .

Buques mayores a 2.000 ton., los siguientes montos en adición al mínimo establecido:

Entre 2.0001 y 30.000 ton. 800 DSG per ton.

Entre 30.001 y 70.000 ton. 600 DGS per ton.

Por buque en exceso de 70.000 ton. 400 DSG per ton.

Respecto de toda otra reclamación:

Buques cuyo arqueo no exceda de 2 mil ton. 400 DSG per ton.

Buques mayores a 2 mil ton., los siguientes montos en adición al mínimo establecido:

Entre 2.001 y 30.000 ton. 400 DSG per ton.

Entre 30.001 y 70.000 ton. 300 DSG per ton.

Para buque en exceso de 70.000ton. 300 DSG per ton.

iii.-) Artículo 7º:

Contiene este Artículo el límite para las reclamaciones vinculadas a pasajeros, que actualmente se ubica en 46,666 unidades de cuenta multiplicado por el número de pasajeros que el buque este autorizado a transportar, hasta el límite de 25 millones de unidades de cuenta. El monto que se ha puesto a consideración es de 175,000 SDR (aproximadamente US\$ 262,000). Es de hacer notar que la modificación propuesta excluye la frase"..... Que no exceda de 25 millones de unidades de cuenta". La eliminación de este techo significará que el "Fondo" disponible para las reclamaciones referente a pasajeros será calculado multiplicando los 175,000 SDR por el número de pasajeros que el buque este autorizado a transportar, sin aplicación de un límite máximo.

iiii.-) Artículo 15º:

Se añade un nuevo párrafo, a solicitud del Japón, mediante el cual se le permite a un Estado contratante ignorar el límite establecido en el Artículo 7º (referente a pasajeros) y regular las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de conformidad con su Legislación Nacional. Se establece que el límite en la Legislación Nacional no deberá ser menor al especificado en "El Convenio".

iiiii.-) Artículo 18º 1):

Por medio de esta modificación se le permite a cualquier Estado contratante, después que haya adoptado la "Convención Internacional Sobre la Contaminación y otros Daños Causados por Sustancias Peligrosas y Nocivas" (Convención HNS), a aplicar el limite mayor establecido en esta Convención (la HNS) a una reclamación sujeta a la Convención HNS, en vez del limite menor aplicable de

acuerdo con "El Convenio" de 1976. Lo que se busca con tal disposición es favorecer el proceso de ratificación del Convenio HNS.

iiiiii.-) Artículo 8º:

Se quiere con este Artículo simplificar, para el futuro, y agilizar el método por el cual se pueda modificar los límites de responsabilidad de "El Convenio".

Ahora bien, la tendencia a la entrada del siglo XXI, es la de mantener, tanto la responsabilidad objetiva del propietario (fletador, operador, agente, armador) del buque, como el límite de su responsabilidad, salvo que pueda probar lo contrario, y solo basado en causales específicas de exoneración de responsabilidad, tales como: Actos de guerra, hostilidades, insurrección; daño causado totalmente por un tercero, o por la negligencia de cualquier Gobierno o por la persona que sufrió dichos daños, etc.

El asunto, así planteado, esta en que la víctima reciba la debida indemnización por los daños sufridos. El mismo concepto de riesgo en seguros -evento posible e incierto de existencia objetiva previsto en el contrato de seguro de cuya realización depende el vencimiento de la obligación para atender la necesidad económica del asegurado-, trasladado al hecho ilícito, como fuente de obligaciones y que engendra la responsabilidad civil extra-contractual, a la cual hiciéramos referencia supra, conlleva que ese tercero que ha sufrido daños, sea debidamente colocado en la misma situación en la cual se encontraba antes de la ocurrencia de ese hecho ilícito, siempre y cuando el "Fondo" que se constituya, previa limitación de responsabilidad del propietario de la nave, satisfaga el total de la reclamaciones, al menos que la conducta del propietario lo excluya de su derecho a limitación, ya que, por ejemplo, el siniestro ha sido ocasionado por su acción u omisión y que incurrió en esto con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y ha sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio ("El Convenio"- Art. 4º).

Es así, como en octubre de 1996, el Comité Legal de la OMI acordó considerar el asunto de "Seguros Obligatorio", después del accidente del buque-ferry ESTONIA y a recomendación del Comité de Seguridad de la misma organización. La decisión fue tomada en respuesta a la creciente preocupación de que ciertos daños que afectan el interés público son causados por embarcaciones cuyos propietarios se encuentran imposibilitados de afrontar su responsabilidad. La problemática planteada tiene estrecha relación con el desarrollo de las "Compañía-Buque", donde el valor de la nave puede ser insuficiente para generar la cantidad de dinero necesaria para compensar a las víctimas, pudiendo el propietario ejercer su derecho de limitar su responsabilidad haciendo abandono de la nave. Un número existentes de Convenciones Internacionales cubren la

responsabilidad del armador, sin embargo, ninguna de ellas impone la obligatoriedad de seguros; tal es el caso de "El Convenio" de 1976, al cual hemos hecho referencia; o la imponen para ciertos tipos de reclamaciones, como lo son las Convenciones de "Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos" (CLC-69), y el recién adoptado "Convenio Internacional Sobre la Contaminación y Otros Daños Causados por Sustancias Peligrosas y Nocivas" (Convention on Pollution and Other Damages from Hazardous and Noxious Substances - HNS).

No es aceptable que una vasta mayoría de armadores responsables, estimado en un 90% del tonelaje mundial, que voluntariamente aceptan el costo de la cobertura de responsabilidad civil frente a terceros, sean obligados a competir con una pequeña minoría que no lo aceptan. El Reino Unido, quien ha llevado el liderazgo en este asunto, cree que el derecho de la víctima inocente debe ser considerado, incluyendo comunidades costaneras afectadas por accidentes contaminantes y pasajeros de ferries. Se desea que el Comité Legal desarrolle una "Free-Standing International Convention", que requiera a los armadores mantener prueba de su habilidad para pagar sus reclamaciones concernientes a su responsabilidad frente a terceros. La obligatoriedad de seguros debe ser interpretada, al igual que en la CLC-69; El Convenio HNS y en la OPA-90, en forma amplia para incluir otras formas de garantía, como lo puede ser una garantía bancaria, fianza, etc.

Cinco categorías (de responsabilidades) han sido propuestas para ser incluidas en esta nueva Convención sobre la obligatoriedad de seguros, a saber:

Responsabilidades tipificadas en la legislación o establecidas por una Corte competente;

Daños a la propiedad y otras pérdidas causadas a terceros no relacionados con el buque por contaminación, explosión o colisión;

Responsabilidades vinculadas a pasajeros;

Responsabilidades hacia la tripulación, y

Costo de salvamento, incluyendo aquellos relacionados a la protección ambiental.

Se ha expresado que no existe "solapamiento" con existentes Convenciones que regulan la limitación de la responsabilidad; no nuevas responsabilidades deben ser creadas, y el propietario mantendrá su derecho a limitar su responsabilidad tal cual como esta concebido hoy ese límite (Convenciones del 24; 57 y 76; CLC-69; Convenio HNS, y en EE.UU, OPA-90, a nivel federal). El que debe suministrar la cobertura debe ser el propietario registral, pero con la posibilidad de pasar esa responsabilidad al operador, fletador o administrador del buque.

Ante la propuesta del establecimiento a nivel Internacional de tal sistema, la "Cámara Internacional de Armadores" ha expresado que el costo de administrar un sistema de seguros obligatorio estará por encima de los beneficios. El número de embarcaciones no aseguradas es tan pequeño que una nueva Convención Internacional estaría fuera de proporción con el problema. Ello simplemente resultará en elevadas primas y costos adicionales para armadores responsables.

El tema de la "Obligatoriedad de Seguros" fue considerado por el Comité Legal de la OMI en el contexto de la proposición de una "Convención Internacional Sobre la Responsabilidad por Daños Causados por el Combustible de los Buques" (International Convention For Damage Caused By Ships' Bunkers). El Protocolo de 1992 del "Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos", solo cubre los derrames de petróleo causados por los "Combustibles de Tanqueros" (Bunkers) en los procesos de carga o descarga (hay que recordar que la CLC-69 solo cubría los daños ocasionados durante las operaciones de descarga de tanqueros). La experiencia ha demostrado que los derrames provenientes de los "Bunkers", debido a su persistencia y su alta viscosidad, pueden y causan un desproporcionado número de daños.

El borrador de Convención propuesto ha sido preparado dándosele prioridad y está basado, como es la tendencia, en la responsabilidad objetiva del propietario de la nave; limitación de su responsabilidad, y bajo el régimen de seguros obligatorio, al cual se hizo referencia.

El proyecto de Convención en cuestión, establece en su Artículo 2º, que se aplicará exclusivamente:

A cualquier reclamación ocurrida en el territorio de un Estado contratante, incluyendo su mar territorial;

A cualquier reclamación por contaminación al ambiente causado en la zona económica exclusiva;

A cualquier reclamación, que no sea por contaminación ambiental, causada fuera del territorio, incluyendo el mar territorial, si ese daño a sido causado por hidrocarburos cargados en buques registrados en un Estado miembro o, en el caso de un buque no registrado, a bordo de un buque que pueda enarbolar la bandera de un Estado miembro y,

Para ejercer acciones preventivas.

El Artículo 3º del proyecto, referente a la "Responsabilidad del Propietario", (definido como la (s) persona (s) registrada (s) como propietario o, en el caso de

no registro, la (s) persona (s) dueña (s) del buque, establece que este, al momento del siniestro, será responsable por los daños causados por hidrocarburos a bordo del buque, pero en el caso de un incidente consistente en una serie de ocurrencias, teniendo el mismo origen, la responsabilidad se remontará al tiempo de la primera ocurrencia. Hidrocarburos, de acuerdo con el proyecto significa todo hidrocarburo usado o con la intención de usarse para la operación o propulsión del buque, incluyendo residuos de tales hidrocarburos.

No habrá responsabilidad si el propietario prueba que:

Los daños fueron el resultado de actos de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o debido a un fenómeno natural excepcional, y de inevitable naturaleza, o

Los daños fueron totalmente causados por un acto u omisión intencional de un tercero para causar daño, o

Los daños fueron totalmente causados por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

Si el propietario prueba que los daños resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad frente a esa persona.

No reclamaciones por compensación se harán contra el propietario que no estén de acuerdo con lo establecido en el proyectado Convenio.

Salvo aquellas acciones que pueden ser ejercidas por el propietario en contra de un tercero, no se podrán ejecutar reclamaciones contra:

Dependiente o agente del propietario o miembros de la tripulación;

El Piloto Oficial o cualquier otra persona que, sin ser un miembro de la tripulación, ejecute servicios para el buque;

Cualquier fletador, incluyendo un arrendador a casco desnudo, administrador o operador del buque (a no ser que el contrato con el propietario expresa o implícitamente establezca lo contrario);

Cualquier persona que ejecute operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o por instrucciones de un órgano público competente;

Cualquiera persona que tome medidas preventivas y,

Los dependiente o agentes de las personas nombradas en (c), (d) y (e); al menos que los daños resulten por actos personales u omisión, realizados con la intención de causar tales daños y con el conocimiento de que tales daños podrían resultar.

El Artículo 5º del mencionado proyecto de Convención se refiere al "Limite de Responsabilidad del Propietario", estipulando que tiene el derecho a tal limitación de acuerdo con la Convención Internacional aplicable o de conformidad con la Legislación Nacional de un Estado cuya Corte tenga jurisdicción de acuerdo con lo establecido en el Artículo 8º, numeral 5 del Convenio. Este numeral dispone que una vez constituido el "Fondo" por el propietario o por la persona que provea la garantía, el Tribunal del Estado donde se haya constituido dicho "Fondo" tendrá la exclusiva jurisdicción para determinar toda cuestión relativa al prorrato y a la distribución del "Fondo".

El Artículo 6º contempla la "Obligatoriedad de Obtener Seguros". Tal como esta redactado el proyecto, el propietario, de acuerdo con estipulaciones y estándares Internacionales adoptados a través de la Organización Marítima Internacional, deberá mantener cobertura de seguros u otra garantía financiera, como la garantía de un Banco, para cubrir su responsabilidad por los daños amparados por este Convenio. Prueba de tal cobertura debe estar a bordo del buque. Así mismo se establece que cada Estado contratante se asegurará, de acuerdo con su legislación, que el seguro u otra garantía financiera éste en vigencia en relación con cualquier buque, fuese cual fuese su lugar de registro, entrando o saliendo de un puerto de su territorio, o arribando o zarpando de un terminal costa afuera ubicado en su mar territorial.

Se establece un lapso de caducidad (Art. 7º), en el sentido de que la acción por compensación se extingue al menos que esta sea ejercida dentro de los tres (3) años siguientes contados a partir de la ocurrencia del daño. Pero a todo evento esa acción no podrá intentarse después de los seis (6) años, a contar de la fecha del accidente que ocasionó el daño.

Como acotado, el proyecto de "Convenio Internacional Sobre la Responsabilidad por Daños Causados por el Combustible de los Buques", viene a cubrir una esfera de reclamaciones que cada día aumentan cuantitativamente, así como el de establecer un límite de responsabilidad para tales reclamaciones.

Retomando el tema de "El Convenio Sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo" del 76, y el proyecto de protocolo de 1996, y a cuyas principales enmiendas nos hemos referido anteriormente, se debe concluir que los Estados han querido circunscribir sus reformas solamente a

los "Límites y a los Procedimientos Modificatorios", no aprovechándose la oportunidad para introducir reformas que creemos son necesarias, tales como:

El Artículo 3º b), (2) referente a las reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación, excluye las reclamaciones por daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en la "CLC-69"; (que el reclamo sea consecuencia de "Oil Pollution"). En consecuencia, independientemente si el reclamo es presentado bajo la "CLC" y contra el propietario (definido en la "CLC" como la persona dueña del barco, y la única parte que puede limitar su responsabilidad bajo la "CLC"), no se tendrá derecho a limitar la responsabilidad bajo "El Convenio" del 76. Esto conlleva a que una reclamación por contaminación presentada contra una parte, que no sea el propietario, (definido en "El Convenio" del 76 como propietario, fletador, gestor naval o armador), no le permitirá a esa parte, ni bajo la "CLC", ni bajo "El Convenio" del 76, limitar su responsabilidad. Ejemplarizando lo expuesto, tenemos que un fletador que ocasione daño por contaminación no podría hacer uso a su derecho de limitación ya que no es, de acuerdo con la "CLC" "Propietario", y los daños resultantes por contaminación es una de las exclusiones, en cuanto a su aplicabilidad, de El Convenio Sobre Limitación De Responsabilidad del 76.

El mismo Artículo 3º, requiere ser revisado para incluir, igualmente, una referencia al "Convenio HNS", como lo hace con la "CLC-69".

El fletador, de acuerdo con el Artículo 1º, numeral 2) de "El Convenio", es una de las personas con derecho a limitar su responsabilidad: "....., el fletador, de un buque de navegación marítima". En los últimos tiempos se ha desarrollado la figura del "Slot Charterer", que son fletadores de cierto espacio de un buque. En el servicio contenerizado, el "Slot" es el espacio donde encaja el contenedor . Pero, ¿ Podrá ésta clase de fletadores limitar su responsabilidad bajo "El Convenio" ?. Tal como aparece redactado el citado numeral 2), pareciera que no.

Una pregunta que nos hemos hecho reiteradamente es "el por qué" de restringir la aplicación de "El Convenio" a los buques de navegación marítima (Seagoing Ships). Pareciera que tal restricción no tiene razón de ser. Algunos países, como el Reino Unido, ha extendido su aplicación a otros buques que no se dedican a la navegación marítima.

"Cuando una persona con derecho a limitación de responsabilidad en virtud de las reglas del presente Convenio pueda hacer valer frente al titular de una reclamación otra reclamación originada por el mismo acontecimiento, se contrapondrán las cuantías de ambas reclamaciones, y lo dispuesto en el presente Convenio será aplicable solamente a la diferencia que pueda haber" ("El

Convenio". Artículo 5º). Este Artículo, conocido como el "Tojo Maru", redactado con la finalidad la de dilucidar situaciones como la presentada con este buque, donde el salvador salvo el buque, pero en las operaciones de salvamento le causó graves daños, y al reclamar su premio por lo servicios prestados, se encontró con una reclamación del propietario del buque "Tojo Maru". La intención, entonces, de este Artículo es la de contraponer los montos de ambas reclamaciones y lo dispuesto en "El Convenio" -Limitación de Responsabilidad-, será aplicable solamente a la diferencia que pueda haber, o sea, si realizada la compensación entre ambas reclamaciones, el salvador le queda ha deber al propietario del buque, aquel está en su derecho de limitar su responsabilidad en relación a la diferencia debida; empero, esta cadena de reclamo/ contra reclamo y limitación en la diferencia debida, solo se aplica si la reclamación es originada por el mismo acontecimiento.

En consecuencia, de presentarse una situación como la del "Tojo Maru", la solución que pretende dar el Artículo 5º in comento, pareciera no clara, pues, el propietario reclamará basándose en un acto negligente del salvador, y el reclamo de este último por la remuneración debida, estará fundamentado en un contrato de salvamento, por lo tanto las reclamaciones no son originadas por el mismo acontecimiento (the same occurrence), encontrándose el salvador en la misma situación en la cual se encontró el del "Tojo Maru", donde se decidió que el derecho a limitación, en caso de una contrademanda, deberá ser aplicado antes de determinarse si el balance es favorable al buque salvado o al salvador y no después. Este asunto se clasificaría si se añade la palabra "transacción" a continuación de la frase "por el mismo acontecimiento" ("por el mismo acontecimiento o transacción/same occurrence or transaction").

CONCLUSION/RECOMENDACIÓN:

El asunto de la limitación de la responsabilidad por daños derivados del uso de los buques, además de complejo, está diseminado en varios Convenios Internacionales, tomados en diferentes momentos históricos (Convenios sobre Limitación de Responsabilidad del 24; 57 y 76), y en los últimos tiempos, de acuerdo a los diferentes "Tipos de Daños" que pueda causar la carga transportada (CLC-69; HNS, etc.) y, ahora, la propuesta para cubrir los causados por el propio combustible (Bunkers) de los buques, aplicándose los límites, en unos casos, solo al propietario registral de la nave; en otros, extendiéndose a los fletadores, operadores, armadores, etc. Ante esta realidad, nos preguntamos si estarían en disposición los Estados en buscar una solución a esta dispersión de regímenes y de normas, aunando esfuerzos para lograr lo que podríamos llamar un "Convenio Internacional General sobre la Limitación de Responsabilidad", que englobe los diferentes límites en atención a los diferentes daños que se puedan causar y, en

consecuencia, tengamos un solo texto donde hablemos de limitación en caso de daños causados por hidrocarburos; sustancias peligrosas o nocivas; sustancias nucleares; daños a pasajeros y tripulantes y a sus bienes, y porque no, incluir en ella la limitación de responsabilidad del armador derivada por el transporte de mercadería (Reglas de la Haya; Haya-Visby y Reglas de Hamburgo).