

NUEVAS TENDENCIAS EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR

JUAN JOSÉ BOLINAGA

BOLINAGA & ASOCIADOS, CARACAS

INTRODUCCIÓN.-

Se nos propone el análisis y evaluación de las tendencias de la institución juridico-marítima de la LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD de cara al milenio que comenzara en tres años, para lo cual conviene subrayar un hecho que, acaso, después de los numerosos debates y discusiones en torno a esta institución, haya podido olvidarse. Nos referimos al hecho que la limitación de responsabilidad es una de las instituciones mas genuinas del Derecho Marítimo, y que ha sobrevivido el paso de los años, señalándose sus primeras manifestaciones en el Consulado del Mar, heredada posteriormente por la Ordenanza de Colbert de 1681 de donde paso al Código Francés de 1807 y de este a los códigos latinos que lo tuvieron como inspiración, y por ultimo en tiempos más recientes se ha visto reforzada su vigencia por la adopción de convenciones internacionales. En todo es largo camino la institución de la limitación de responsabilidad a sabido adaptarse a las nuevas circunstancias sociales, económicas y políticas que han rodeado al negocio del transporte de mercancías por mar, reconociendo el papel de nuevos actores, atendiendo los reclamos o daños derivados de inéditos accidentes y riesgos, y lo que es mas importante remozando sus fundamentos y razón de existencia a las nuevas realidades. La limitación de responsabilidad se viene debatiendo entre la tradición y el modernismo, en cuanto que conservando su concepción primogénita, que significa apartarse de la regla general en cuanto que el deudor responde ilimitadamente, con todo sus bienes presente y futuros, para declarar que el naviero responde limitadamente, con algunos de sus bienes - aquellos afectos a un fin específico-; también a sufrido la influencia de la comunidad internacional, léase convenios, actualizando las diferentes legislaciones nacional a los nuevos requerimientos de tráfico.

No pretendo en esta líneas, discutir sobre fundamentos de la institución, limites establecidos en los diferentes convenios, beneficiarios o procedimientos. Mi intención es abocarme a lo que creo son las líneas que la institución dibujara en el futuro.

TENDENCIAS DE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD HACIA EL SIGLO XXI.-

1.- Siendo congruente con nuestra introducción, habrá que inventariar, como la primera tendencia que observamos de la limitación de responsabilidad en el siglo

venidero, su supervivencia. Aun más, es necesario que la institución se fortifique para atender nuevas manifestación o concreciones de la responsabilidad de las personas que intervienen en la explotación del buque, responsabilidad que tiende a objetivarse y que solo será aceptada con esta característica -limitada- en la medida que los agentes que resulten responsables por el solo hecho de beneficiarse de la explotación del buque, con independencia de la existencia de un hecho doloso o culposo, puedan conocer de antemano los límites de su deuda resarcitoria y poder contratar los seguros que estime pertinentes. Como señala Kaj Pineus, todo naviero debe conocer de antemano el máximo de su responsabilidad y si la desconoce es difícil obtener la cobertura del seguro. No dudamos en afirmar que el actual fundamento de la institución es la distribución del costes de los hechos riesgosos entre los interesados en la explotación del buque, ello a través de la figura del seguro, siendo indispensable conocer límites fijos que permitan la contratación de pólizas de seguros a costos razonables por todos aquellos que sienten la necesidad de protegerse patrimonialmente de los riesgos del mar.

2.- Como apuntamos en el párrafo anterior, existe la propensión de consagrar regímenes de responsabilidad objetiva. Este fenómeno se universaliza en todas las ramas del Derecho, particularmente aquellas que regulan la responsabilidad de los empresarios frente a terceros, vinculados o no contractualmente, y que hacen responsable a quien introduce un riesgo, con la posibilidad de ocurrencia de un daño, y teniendo la idea del beneficio económico, con independencia que el daño se verifique por su culpa. Concretamente en Venezuela, y como un simple ejemplo, podemos citar la responsabilidad objetiva consagrada en la Ley Orgánica del Trabajo para los casos de infortunios o accidentes del trabajo, donde el patrono responde sin culpa, acogándose al beneficio de limitar su deuda resarcitoria, sin considerar la magnitud del daño, al salario de 52 semana. La idea de responsabilidad objetiva conlleva incrementar el número de sujetos responsables, y por tanto es lógico suponer que se dará a estos el derecho a limitar su responsabilidad. En la convención de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacidas de reclamaciones de Derecho Marítimo, se observa una tendencia a abandonar el concepto de "propietario" como único sujeto beneficiario de la limitación de responsabilidad e incorporar, además de los beneficiarios de la Convención de 1957 sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, a los contratistas y los aseguradores de los beneficiarios y como hecho novedoso incluye a los salvadores.

3.- Otro aspecto que merece atención es la necesidad de uniformidad de las legislaciones en cuanto a los regímenes de responsabilidad. La uniformidad no es ni mucho menos una nueva tendencia, ni es exclusiva de la institución de la limitación de responsabilidad, pero si es una urgente necesidad. Particularmente

en país que como el nuestro todavía no abandono el sistema del abandono en especie. En efecto con la adopción de las Convenciones Internacionales que tratan la limitación de responsabilidad nos podemos encontrar con situaciones, por decir lo menos de "Repley", al encontrarse entrelazados varios sistemas, según donde ocurran los daños y los tribunales que conozcan del beneficio de limitación, posibilitando al naviero la utilización de montos distintos de limitación y de procedimientos también distintos que van desde el abandono en especie o valor hasta la constitución de un fondo por el método forfatario. Incluso como en su oportunidad comentara Justino Duque Domínguez, a propósito de la ratificación por España del Convenio de 1.976, "el derecho español dispondrá simultáneamente de cuatro siste-ma.." "la situación puede alcanzar en la práctica - alcanza ya institucionalmente - cotas de confusión inimaginables. Es necesario simplificar este sector del ordenamiento."

4.- Ahora bien, el problema de la unificación de regímenes no se agota en la adopción universal y unánime de la Convención de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacidas de reclamaciones de Derecho Marítimo y su protocolo de 1996, a fin que el régimen de limitación de responsabilidad sea el mismo en todos los países. Hay otra realidad, que si bien ha sido advertida no ha sido tratada a profundidad. Nos referimos al gran numero de Convenciones internacionales que en forma separa regulan diferentes aspectos del acontecer marítimo, todos relacionados entre si y con incidencia directa en el tema de la responsabilidad y su limitación, tales como: Colisión, Salvamento, limitación de responsabilidad, transporte de mercancías por mar, privilegios marítimos e hipotecas, arrestos o embargo, responsabilidad por polución o daños nucleares, transporte de pasajeros, remoción, responsabilidad financiera entre otros. En efecto estos aspectos, que pueden converger y de hecho convergen en un mismo accidente, están hoy regulados por Convenciones Internacionales diferentes, concebidas y consagradas en épocas distintas, fundamentadas en necesidad diferentes e incorporadas a las legislaciones nacionales con muy desigual entusiasmos. Esta situación que como Uds. comprenderán acarrea graves problemas de aplicación de ley fue reportado en el YearBook de 1996 del Comité Marítimo Internacional, y aun cuando GRIGGS reconoce que se hablo mucho de crear una solo convención que tratara de forma articulada y conjunta estos temas, sin embargo es poco la que se ha hecho por la denominada " Third party liability convention"

Se pregunta el Comité Marítimo Internacional si es viable esta proposición, y pensamos nosotros con el CMI que no solo es viable sino conveniente, no solo por el tratamiento conjunto y uniforme de temas o materias relacionadas, sino porque además facilitaría, a través de la ratificación de un solo cuerpo normativo

internacional, la actualización de legislaciones que como la nuestra, no han ratificado un número significativo de convenios y en consecuencia se encuentra a las espaldas del proceso legislativo internacional en el campo marítimo. Por otra parte, podría contribuir a la unificación de una cantidad de fondos de limitación que constituidos a raíz de un mismo accidente, son tratados de manera diferente.

Propongo pues, que no siendo este tema realmente una de las marcadas tendencias que vislumbra la limitación de responsabilidad, y en general la legislación marítima, para el venidero siglo, lo convirtamos en tal, para lo cual, como señaló nuestro amigo Ivan Robles en días pasados, habrá que revisarnos a lo interno para ponernos a todo con lo que sucede fuera de nuestras fronteras, de lo contrario no tendrá mayor sentido asistir a discusiones, en los foros internacionales, sobre convenciones cualquier sea la materia, si a lo interno no estamos en capacidad para implantarlas.

5.- Espero y aspiro que el modelo seguido por la Convención de 1969 sobre responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos, se reafirme como una tendencia en todo los futuros convenios que aborden el tema de la limitación de responsabilidad. Me refiero a su estructuración sobre cuatro bases, a saber: Primero: El naviero es responsable por los daños causados, Segundo: Se identifica a la contaminación de hidrocarburo como un daño en relación al cual se debe pagar una indemnización, Tercer: Se establece la facultad de limitar la responsabilidad en relación al accidente, bajo un sistema forfatorio, esto es, en referencia la tonelaje del buque, y Cuarto: Se impone al beneficiario de la limitación la obligación de mantener una garantía financiera para responder de los daños. Este esquema a nuestro entender tiene la ventaja por un lado de declarar la responsabilidad y la facultad de limitación, y por el otro, y para no dejar ningún tipo de dudas, dispone que el daño es resarcible y asegura el pago a través de una garantía constituida previamente, que evita la insolvencia sobrevenida con el accidente.

6.- En el siglo por venir continuara la evolución que la jurisprudencia anglosajona a venido marcando a lo largo de las últimas centurias, en cuanto a evitar que con utilización de figuras legales, pero en fraude a la ley, los beneficiarios de la explotación del buque y responsables de resarcir los daños que su utilización pueda causar, escamoteen las indemnizaciones a que hubiere lugar, y estamos seguros que a través del ingenio jurídico que en su época significo el nacimiento de instituciones como "actual fault or privity", "alter ego", "sister ship", y más recientemente con el "levantamiento del velo corporativo", se impidan que con argucias legales el esfuerzo internacional representado en convenios con amplio poder uniformador quede solo para el comentario en las facultades de derecho, y no sirvan para hacer justicia "dando a cada uno lo que corresponde"

7.- Por último, estimamos que el aumento en los monto indemnizables, o mejor dicho el aumento de los limites de limitación continuara fijando niveles cada vez mas altos. Sin embargo, habrá que tener presente el comentario del profesor Erling Selving, a propósito del Nacimiento de la Convención de 1976: el futuro de la convención dependerá primariamente de la escalada inflacionaria y del valor real que se pueda establecer como limitación de responsabilidad. Una vez mas estamos en presencia de la distribución económica de los riesgos de la navegación en relación a la capacidad de las partes para costearlos y asegurar un servicio de transporte marítimo accesible y seguro para la tripulación, carga, el buque y el medio ambiente.

8.- En cuanto a nosotros, que nos encontramos en desde lado del mundo, debemos redoblar esfuerzo para acometer las reformas legales necesarios, bien con la formación de leyes o mediante la adopción de convenios, solo así tendrá sentido continuar discutiendo estos temas.