

LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR EN LA LEY DE COMERCIO MARÍTIMO

Luis Cova Arria¹

I. LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN Y LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Uno de los temas que requería mayor atención dentro de la necesaria reforma de la legislación marítima nacional, era justamente la definición de la figura del armador, y el régimen de responsabilidad de los propietarios de naves, tema de gran interés pues expone una de las instituciones más atípicas del derecho de la navegación en relación con el derecho común, como es la limitación de responsabilidad, la cual se materializa en la inaplicación de la llamada regla de afectación universal del patrimonio del deudor, es decir, del principio de que el obligado personalmente está sujeto a cumplir con su obligación con todos sus bienes habidos y por haber, los cuales son la prenda común de los acreedores, por la concesión al deudor de una facultad extraordinaria para evitar la satisfacción de las obligaciones del propietario nacidas de los actos del capitán y de las obligaciones que contraiga con relación a la nave y a la expedición, con su patrimonio de tierra, basándose en una separación de la llamada “fortuna de mar” de la “fortuna de tierra”.

¹ Individuo de Número de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela, Miembro del Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional, CMI (1994-2003) y de la Organización Internacional de Arbitrajes Marítimos Internacionales (IMAO) del CMI y de la Cámara Internacional del Comercio de París (ICC). Director del Centro de Arbitraje Marítimo (CEAMAR) y Vice-Presidente por Venezuela del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM). Coordinador y Profesor del Curso de Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela, Ex-Presidente Fundador de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, Socio Principal de la firma de abogados marítimos de Caracas- Venezuela, Luis Cova Arria & Asociados.

Por una parte, nuestro Código de Comercio era ambiguo en cuanto a la noción de armador y propietario de la nave se refiere. La utilización de dichos términos a lo largo de su contenido era indistinta, aún cuando, en el comercio marítimo actual, suelen diferenciarse ambas figuras, tal como ha sido previamente reseñado en este evento.

Por otro lado, el sistema de limitación de responsabilidad de los propietarios de naves que contenía nuestro Código de Comercio, era el viejo sistema medieval del abandono en especie de la nave y sus fletes, inspirado en el Código Francés de 1807, el cual a su vez, lo había tomado de las Ordenanzas de la Marina Francesa de 1681, sistema que venía de las compilaciones, y especialmente del Consulado del Mar de Barcelona del Siglo XII de nuestra era. Este arcaico sistema, en la actualidad ha sido superado por la comunidad marítima internacional, adoptando el sistema inglés de la limitación sobre la base del tonelaje de la nave.

Estas dos razones explican por qué el tema del armador y la limitación de responsabilidad, requerían con urgencia una reforma, y esto fue precisamente lo que la Comisión tomó en cuenta para la elaboración de la Ley de Comercio Marítimo, estableciendo por un lado la disociación de las figuras del “armador” y el “propietario” y acogiendo el sistema inglés de limitación en base al tonelaje del buque y la constitución de un fondo de limitación, como veremos de seguidas.

II. PROPIETARIO-ARMADOR

En el comercio marítimo actual, destacan las figuras del “propietario” y/o “armador” de buques como sujetos de la navegación. Es común, que en muchas legislaciones como la de nuestro Código de Comercio se hiciera referencia indistintamente a estos dos términos para referirse a la persona que detenta la

propiedad sobre la nave. Sin embargo, en el estado del comercio marítimo actual, son más las ocasiones en que hay una disociación entre ambas figuras.

Sin lugar a dudas, ambas son completamente distintas para el derecho marítimo. El “propietario” es el titular del derecho de propiedad de la nave, mientras que el “armador” es el empresario de la explotación o expedición de la nave.

Cuando la figura del armador no coincide con la del propietario, hay que delimitar quiénes son los sujetos responsables frente a terceros, especialmente tomando en cuenta que nuestro Código de Comercio, en su artículo 623, no hacía referencia al armador sino al propietario. Es decir, a la luz de esa norma, había que determinar en qué casos respondía sólo el armador, cuándo lo hacía sólo el propietario y cuándo ambos. El Código en este sentido no era claro, más bien incoherente.

El armador no es otra cosa que el empresario de la navegación. El uso del vocablo “armador” sin adjetivaciones que inviten a confusión, tales como “armador-propietario”, “armador-fletador”, u otras, no es lo más adecuado.

La Ley de Comercio Marítimo, como dije antes, disocia las figuras del “armador” y “propietario” de la nave, y se regula ésta con independencia de la del transportista, siguiendo la tendencia actual del comercio y tráfico marítimo.

Para ello la LCM define al armador como quien utiliza o explota, la nave en su propio nombre, sea o no su propietario, bajo la dirección y gobierno de un capitán por él designado.

Es decir, lo asocia a una concepción dinámica de utilización de la nave y no a la titularidad jurídica de su propiedad. No obstante, presume la calidad de armador al propietario o copropietario de la nave.

III. LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.

El ejercicio por el armador de la navegación y del comercio por agua, generan para su titular múltiples responsabilidades, las cuales podrán ser de índole contractual o extracontractual y originarse no sólo en sus propios actos sino también en los de las personas que, por coadyuvar con el armador, se encuentran ligadas a su quehacer, en relación de subordinación o dependencia.

Uno de los acontecimientos históricos que mejor expresan la importancia de un adecuado régimen de limitación de responsabilidad de los propietarios de naves, es el accidente ocurrido con el famoso barco “Titanic”, cuyo relato tuve oportunidad de contar en mi discurso de incorporación a la Academia de Ciencias Políticas y Sociales², antes citado.

En efecto, aquel accidente ocurrido en la madrugada del 15 de Abril de 1912, en las heladas aguas del Atlántico-Norte, cuando naufragó y se hundió el famoso e histórico transatlántico “Titanic”, en su viaje inaugural desde Southampton, Inglaterra, hasta Nueva York, Estados Unidos de América, nos enseña cómo un inadecuado régimen de limitación de responsabilidad afectó los derechos de las miles de víctimas, pues como consecuencia de aquel naufragio, los familiares de las víctimas, mayoritariamente norteamericanas e inglesas, sólo por daños personales, demandaron por ante los tribunales de los Estados Unidos e Inglaterra, el pago de 22 millones de dólares estadounidenses.³

² Véase COVA ARRIA, Luis, *La Responsabilidad Civil derivada de Derrames de Hidrocarburos*, Discurso y trabajo de incorporación a la Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, 2000.

³ Herbert R. Baer, *Admiralty Law of the Supreme Court*, Third edition, 1979, pages 337, note 14°.

Ahora bien, conforme a la ley inglesa, vigente para la época, bajo cuya bandera navegaba el Titanic, los armadores podían limitar su responsabilidad mediante la constitución de un fondo de aproximadamente unos tres millones setecientos cincuenta mil dólares estadounidenses (US\$ 3.750.000,00), calculado con base al tonelaje del buque.⁴

Sin embargo, conforme a la entonces vigente Ley Federal de los Estados Unidos⁵ el fondo de limitación se calculaba con base al valor de la nave después del naufragio, más los fletes pendientes.⁶ Los únicos restos que quedaron del Titanic fueron sus botes salvavidas, por lo que agregándole a su valor los fletes, llevaron el fondo de limitación a la suma de Noventa y Ocho mil dólares estadounidenses (US\$ 98,000.00)⁷.

La Corte Suprema de los EE.UU. decidió en 1914 que, siendo la limitación de responsabilidad materia de Derecho adjetivo y no sustantivo, se aplicaba la ley del foro, o sea, la estadounidense, por lo que se aceptó como válidamente constituido y oponible a los reclamantes el fondo de limitación, por tan ínfima suma.

Si un acontecimiento como el del Titanic hubiese ocurrido en nuestro país con la vigencia del Código de Comercio, la situación no hubiera sido muy distinta a de ese caso, pues el propietario podía liberarse de su responsabilidad

⁴ 8 libras por tonelada por daños a cosas y 15 libras por tonelada por lesiones o muertes de personas.

⁵ Ley del 3 de marzo de 1851 (Capítulo 43, 9 Statute 935). La ley se promulgó como consecuencia del incidente del vapor Lexington, el 3 de enero de 1840, en el cual la Corte Suprema de Justicia de los Estados Unidos declaró responsable a su propietario por la pérdida de unas mercancías, debido a un incendio y hundimiento de la nave, a pesar de que en el contrato de transporte había una cláusula en la cual se establecía la responsabilidad del armador sólo por hecho propio, pero lo exoneraba por los hechos culposos de sus dependientes. La Corte encontró que había negligencia de la tripulación en el incidente y por ello estableció la responsabilidad del armador. Esa circunstancia motivó a los transportistas estadounidenses a solicitar al Congreso esa ley de limitación de responsabilidad. Esa ley, de 1872, con algunas enmiendas en 1878, estuvo vigente en ese país hasta 1935, cuando fue objeto de una revisión sustancial. Especialmente se estableció que el fondo de limitación en caso de pérdidas humanas no podía ser menor de US\$ 60 por tonelada bruta de la nave. En 1936, 1984 y 1996 se hicieron nuevas enmiendas a la ley, aumentándose el fondo por daños a las personas a US\$ 420 por tonelada.

⁶ Herbert R. Baer, obra citada, páginas 337 y 338, nota 14°.

abandonando a sus acreedores, en especie, los restos del buque, limitando así su responsabilidad de conformidad con el artículo 623⁸ ya derogado.

Solamente si se tratara de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos derramados desde un buque-tanque, la situación sería distinta, estando obligado su propietario, con lo cual limitaría su responsabilidad, a constituir un fondo de garantía, de varios miles de millones de bolívares, calculado en base al tonelaje del buque, similar al inglés, llamado “forfatario”, “tarifario” o “de tarifa”⁹.

Esa dualidad nuestra de sistemas de limitación de la responsabilidad del propietario de naves, se debía, como dije antes, a que el sistema general que estaba vigente en nuestro país era el viejo sistema medioeval del abandono en especie de la nave y sus fletes, Este arcaico sistema, como consecuencia del desastre del “Titanic”, ha sido superado por la comunidad marítima internacional a través de convenciones internacionales, aprobadas a partir de 1926, la última de las cuales adopta el sistema imperante en Inglaterra, de la limitación sobre la base del tonelaje de la nave causante del daño. Sin embargo, estas convenciones no han sido ratificadas por nuestro país¹⁰.

Precisamente, esas convenciones fueron la fuente inspiradora de la Ley de Comercio Marítimo en materia de limitación, especialmente las del “Convenio sobre limitaciones de responsabilidades nacidas en reclamaciones de derecho

⁷ El Juez Holmes fue el ponente de la sentencia del Titanic de la Corte Suprema de los EE. UU. 233 U.S.718, 34 S. Ct. 754, 58 L. Ed. 1171 (1914).

⁸ Artículo 623 Código de Comercio derogado: “Los propietarios de naves son responsables civilmente de los actos del capitán y de las obligaciones que contraiga con relación a la nave y a la expedición, pero podrán libertarse de esta responsabilidad haciendo abandono de su interés en la nave y en sus fletes. El capitán que fuere propietario o copropietario de la nave no podrá hacer abandono de ella”.

⁹ Los autores argentinos (Ray, González Lebrero) lo denominan sistema “forfatario”; los portugueses y brasileros lo denominan sistema “tarifario” (J.C. Sampaio Lacerda, Mario Raposo) y los españoles lo denominan “de tarifa” (Gabaldón García, Ruiz Soroa).

¹⁰ El artículo 623 del Código de Comercio señalaba que “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 librarse de esta responsabilidad haciendo abandono de su interés en la nave y en sus fletes.”

marítimo”, que es un tratado propugnado por IMO y que se suscribió en Londres en 1976,.

La LCM al igual que las convenciones internacionales distingue entre las responsabilidades emanadas de su actividad armatorial, de aquellas causadas por sus hechos o actos personales.

Asimismo, la Ley, distingue en los montos del fondo de responsabilidades, cuando se trate de perjuicio por muertes o lesiones y respecto de las situaciones en que los perjuicios se deriven en pérdida o daño de mercancías, y contiene una disposición general que establece una Unidad de Cuenta para la constitución de los fondos de limitación, ésta unidad que se adopta es el Derecho Especial de Giro (DEG), que es la unidad que emplea el Fondo Monetario Internacional en sus transacciones. Se supone que esta unidad sigue las fluctuaciones de la inflación mundial. Asimismo, se prevé el procedimiento para convertir a moneda nacional la referida Unidad de Cuenta.

Se aclara que el hecho de invocar limitación de responsabilidad, no importa reconocimiento de la misma, señalándose además, los casos en que aplican las disposiciones del capítulo comentado.

Se deja especial constancia que se aplica lo regulado en la Ley respecto a ciertos acaecimientos, tales como reflotamiento o remoción de una nave hundida y daños al medio ambiente. Con respecto a los daños al medio ambiente internacionalmente hay un sistema independiente, establecido en las Convenciones de 1969 y de 1971 y su protocolo de 1984.

Se establece que el principio de limitación de responsabilidad del armador, puede también ser solicitado por sus dependientes en los casos y por las causas

que dispongan las leyes, salvo en las circunstancias que la misma legislación consagra. Esto también es así en el derecho comparado.

Los valores propuestos como límite máximo de responsabilidad, según ya se dijo, se atienen a los del Convenio de Londres, pero debemos advertir que esos montos fueron tomados del Protocolo de 1996 aún no vigente¹¹, considerando que se espera su entrada en vigor.

Se consideró que el fondo sólo podrá ser constituido en dinero en efectivo o en instrumentos o en títulos valores que hayan sido emitidos o avalados por la República o que hayan sido emitidos de conformidad con la Ley del Banco Central de Venezuela, todo esto con la finalidad de acrecentar la seguridad económica de la constitución del fondo, de manera que no quede ilusoria su distribución entre los acreedores para los cuales ha sido constituido.

Consecuentemente se ha desarrollado un procedimiento que puede llamarse concurso especial de acreedores para la distribución del fondo de limitación de responsabilidad. En efecto, la calificación correcta que debe dársele al Fondo de limitación es la de un proceso concursal, por el cual, y una vez constituido, se hace inmodificable la situación de los acreedores a los cuales afecta el mismo. Es decir, si los acreedores desean la satisfacción de sus créditos por virtud de la ley, deben insinuarlos dentro de ese procedimiento distributivo de carácter concursal.

Ese derecho de insinuarse para la satisfacción de sus créditos en el fondo, está limitado en el sentido de que la satisfacción íntegra de la masa activa de acreedores dependerá de la suficiencia para ello de la masa pasiva del fondo de limitación. Es decir, la declaración de ese concurso con motivo de la constitución

¹¹ En 1996 se celebró un Protocolo que aún no ha entrado en vigencia debido a la falta de ratificaciones y no fue tomado en consideración a los fines de la ley.

del fondo de limitación, implica la aplicación del principio de la *par conditio creditorum*, cuyo efecto es, precisamente, el prorrateo de los créditos para la distribución del fondo entre la masa de acreedores para los cuales ha sido constituido, quienes son los únicos que tienen derecho a insinuarse en el mismo.

Siguiendo con esta línea de argumentación, podemos calificar entonces que la constitución del fondo es la apertura de un proceso concursal, de modo que, si una vez satisfechos toda la masa de acreedores insinuados y aceptados dentro de la masa pasiva, quedase un remanente del fondo de limitación, este remanente se revertirá al propietario del buque, ya que le pertenece en exclusiva propiedad.

Esa calificación no significa que el Fondo de Limitación deje de ser, desde el punto de vista del derecho procesal, una caución o garantía para responder de las resultas de las demandas para la indemnización de los daños ocasionados por el armador o de las personas a quién representa, lo que significa es que, en virtud de su constitución voluntaria por el propietario del buque, queda limitada su responsabilidad por esos daños dentro de los límites fijados en la Ley. De allí que la no constitución del Fondo de Limitación tiene, como consecuencia desfavorable para el propietario del buque, la obligación de responder a esas demandas “con todos sus bienes habidos y por haber”, conforme al principio establecido en el artículo 1.863 del Código Civil vigente.

Por lo tanto, la constitución del fondo genera efectos particulares. Por un lado se crea un concurso de acreedores que buscan satisfacer sus créditos a prorrata, en segundo lugar, al establecerse que sólo pueden los acreedores cobrarse del fondo, se causa la suspensión de las posibles medidas precautelares que puedan pesar sobre los bienes del propietario del buque.

Las reglas de este procedimiento serán aplicables a todos los casos en que cualquiera de los responsables tiene la facultad legal de poder limitar su responsabilidad. O sea, por ejemplo, el dueño de la nave, su armador y su capitán y tripulación, respecto de los pasajeros, carga, daños en abordajes y a los afectados por derrames de sustancias nocivas.

Esta tramitación se formaliza ante los tribunales navales marítimos, creados en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, y su curso progresivo quedará en manos de un liquidador, cuyo nombramiento se hará directamente por un juez.

La LCM también contiene normas sobre limitación de responsabilidad en materia de Transporte de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, siguiendo el Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización en esta materia de 1996; también prevé la limitación en el caso de transporte de mercancías por mar, tema del cual les hablará con detalle el Dr. Omar Franco Ottavi, y en materia de Transporte de Pasajeros y su equipaje, para lo cual se ha seguido el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y su equipaje por mar, firmado en Atenas en 1974.

IV. COMENTARIO FINAL

Por una parte, la Ley de Comercio Marítimo innova en materia de la noción de armador y propietario, acogiendo la moderna tendencia a disociar ambas figuras, superando así las dificultades generadas con nuestro Código de Comercio.

Por otro lado, en materia de limitación de responsabilidad, la LCM actualiza nuestra legislación, adoptando los más modernos principios que la rigen a nivel internacional, con el sistema de limitación basado en el tonelaje de la nave.