

LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD POR CONSTITUCIÓN DE UN FONDO DE LIMITACIÓN Y SUS EFECTOS EXTRATERRITORIALES*

EUGENIO CORNEJO FULLER
Universidad Católica de Valparaíso

I. CONCEPTO

Vamos a tratar de la facultad que la ley concede al dueño o armador de una nave para limitar su responsabilidad en determinados casos, frente a sus acreedores, por una cantidad de dinero que la misma ley se encarga de establecer. Esta facultad puede también ser invocada o usada por el operador, el transportador o el fletante de una nave. Dicho en otros términos, esa facultad, que inicialmente se concibió como un beneficio para el dueño de una nave, la práctica la fue extendiendo al naviero o armador de la misma, y por último, a quienes emplean la nave para hacer transporte, sea que lo hagan por cuenta propia o ajena, como el fletante, el operador o el transportador.

Desde luego diremos que se trata de un derecho o, mejor dicho, de un beneficio para las personas antes indicadas, que les permite usar de un procedimiento, que tiene normas sustantivas y de intervención judicial para limitar su responsabilidad, respecto de una gama de sus obligaciones emergentes de la explotación de cada nave. Es característica de este beneficio o facultad, que está en el arbitrio del que puede ejercitarlo, hacerlo efectivo o no, según su conveniencia.

* TEXTOS LEGALES: Código de Comercio de Argentina (Ley de Navegación); Brasil (Código de Comercio); Colombia (Código de Comercio); Chile (Libro III del Código de Comercio, renovado por Ley N° 18.680 del 11 de enero de 1988); México (Código de Comercio); Perú (Código de Comercio); Uruguay (Código de Comercio); Venezuela (Código de Comercio). BIBLIOGRAFÍA: RODIÈRE, René, *Cours de droit maritime* (París, Les Cours de Droit, 1961), pp. 142 – 160; RODIÈRE, René, *Affrètement et transports* (París, Dalloz, 1967), I ; RODIÈRE, René, *La limitation de responsabilité du propriétaire des navires (Passé, présent et avenir)*, en *Revue du Droit Maritime Français* 293 (mayo de 1973); DE COURCY, Alfred, *Questions de droit maritime* (París, 1885); GRIGGS, Patrick - WILLIAMS, Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims* (3ª ed., LLP, London, 1998); TETLEY, William, *Maritime Liens and Claims* (London, Business and Law Communication Ltd., 1985), pp. 60 - 63; RAY, José Domingo, *Comentarios sobre la Ley de Navegación N° 20.094* (Buenos Aires, Abeledo - Perrot, 1981), pp. 206 – 210, 353 - 360; Revista *The Maritime Law Association of the United States* (Presidents Winter/ Spring, 2001, Newsletter, Doc. N° 755: The Carriage of Goods Committe Information and Singapore Conference of CMI. Transport Law), pp. 5 y 11.

II. EXPLICACIÓN HISTÓRICA DE LA INSTITUCIÓN

Esta forma de restringir la responsabilidad ilimitada que debía nacer para el dueño de una nave, por los actos o hechos del personal que empleaba para operarla, se hizo extensiva a las demás personas que he mencionado.

Este sistema comenzó justificándose en los peligros y riesgos de una aventura marítima, y en la falta de comunicación y control directo del dueño de la nave y su armador, respecto de los actos del capitán de la misma, de sus oficiales o de sus tripulantes, ya constituyeran actos en la ejecución de las maniobras de la nave, en la custodia de la carga o por las actuaciones ilícitas en que pudiere incurrir aquel personal, y que en el rigor de los principios, debía producir responsabilidad civil para el dueño de la nave.

Los códigos o compilaciones de reglas marítimas que tuvieron su origen en la Edad Media o a fines de ese período, como el Consulado del Mar en el siglo XIV, consagraron esta facultad para el dueño. Incorporada en esos textos primitivos, quedó como un principio de costumbre en las sucesivas codificaciones, pasando a ser un atributo normal de quien se arriesgaba a desarrollar una empresa de ultramar, para trasladar mercancías propias o ajenas en sus naves.

Así nació el concepto de "fortuna de mar", asignándole esa denominación a la universalidad jurídica formada por la nave y sus fletes, percibidos o por percibir, y otros derechos que la nave o que su armador pudieran percibir por servicios especiales, como ser prestación de asistencia o salvamento marítimo con esa nave.

No es el objeto de esta monografía hacer una exégesis ética de la institución ni desarrollar mayormente su fundamentación. Sólo destacamos que, no obstante las críticas que se formulan en el plano académico sobre los sistemas de limitación de responsabilidad, es un hecho que todas las legislaciones o codificaciones marítimas actuales, cuando tratan la explotación comercial de las naves, contemplan y mantienen esta institución de la limitación de responsabilidad. Lo mismo vale para las Convenciones internacionales que han procurado desarrollar textos uniformes sobre su operatoria.

Estos sistemas, naturalmente, han ido variando por razones pragmáticas, y en las legislaciones más recientes, se busca establecer una pauta económica que pueda ser apreciada o manejada por los aseguradores de la responsabilidad del armador o del transportador frente a terceros, adoptándose para ello fórmulas que fijan el máximo de la responsabilidad en función del porte de la nave, pero en dinero.

Así, si en un comienzo se empleaba la fórmula clásica que se denominaba "abandono" y que tomaba este nombre porque era una facultad del dueño o armador de la nave de entregarla materialmente a sus acreedores, para que éstos la subastaran y se pagaran de sus créditos, hasta el producto de esa subasta, razones de equidad llevaron a la formulación de una especie de "pago por equivalencia", o sea, que en lugar de entregar la nave misma a los acreedores en el estado en que estaba, después de producidos los acontecimientos causantes de la responsabilidad, el naviero o armador fue siendo autorizado a poner a disposición de los acreedores una suma de dinero, calculada sobre la base del tonelaje de registro bruto de la embarcación.

Con este procedimiento de entregar una suma de dinero se superaba la crítica más fuerte en contra de la institución, y que era la ironía que podía producirse de abandonar una nave hundida, encallada o incendiada, para que los acreedores se pagaran con sus despojos.

En algunas legislaciones o sistemas, el dueño o armador tiene todavía la facultad de escoger: o entregar la nave en especie a los acreedores o poner a disposición de ellos una suma de dinero calculada según el tonelaje de la nave o según su avalúo.

El Profesor Rene Rodière, en los apuntes de sus clases sobre Derecho Marítimo, dice que esta facultad del armador se explica históricamente por una idea de asociación entre el propietario, el capitán y los cargadores frente a una expedición marítima, en la cual el propietario limita su aporte a la nave, lo que lleva a afirmar que la empresa marítima es históricamente una empresa de responsabilidad limitada y compartida.

III. LA RECEPCIÓN MODERNA DE LA INSTITUCIÓN

Las distintas fórmulas de limitar responsabilidad se han canalizado en los últimos tiempos, por los esfuerzos de Organismos internacionales dedicados al desarrollo del Derecho Marítimo, especialmente en Convenciones sobre Limitación de Responsabilidad para los Buques de Línea.

Así nació, primero, la Convención de 1924. Más adelante, la Convención de 1957, y por último, la Convención del año 1976. Ésta establece el sistema de la Limitación de Responsabilidad, sobre la base de a tanto por tonelada de registro de la nave; tarifado que ha sido trasladado por algunos países a sus legislaciones internas, y otros han ratificado el Tratado Internacional de 1976, de manera que el Tratado tiene entre los países que lo han ratificado o adoptado, la fuerza de una Convención Internacional vigente.

Los siguientes países han adoptado o ratificado esa Convención: Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, Bélgica, Canadá, Colombia, Croacia, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, India, Irlanda, Japón, Korea, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Polonia, República Popular China, Singapur y Sudáfrica (que mantiene las normas de la Convención del año 1957)

Los países escandinavos han adoptado un sistema paralelo al de la Convención de Londres de 1976, con algunas particularidades sobre la Avería Gruesa.

Mantienen la antigua legislación de sus Códigos del siglo XIX, sobre Abandono en especie, Perú, Brasil, Venezuela y Uruguay.

Argentina y Estados Unidos de Norteamérica tienen un sistema mixto, en que el armador puede limitar su responsabilidad entregando la nave en especie, más los fletes brutos, o entregando una suma de dinero igual al valor del buque al término del viaje en que se originaron las responsabilidades.

En Chile rigen las normas específicas del nuevo Libro III en que se limita la responsabilidad a una suma calculada a tanto por tonelaje de registro, en un tarifado igual al de la Convención de 1976. Más adelante veremos que esta legislación contiene normas diferentes a las de la Convención, en el caso de culpa del limitante y de su personal para mantener el derecho a limitar.

IV. CASOS EN QUE PROCEDE LA LIMITACIÓN

Históricamente, el Abandono era una facultad del dueño o naviero para limitar la responsabilidad indirecta que a ellos correspondía por los actos o hechos del capitán y por los hechos culposos o dolosos de éste y de los demás dependientes, en la nave.

Esta facultad se ha extendido en las legislaciones modernas y en la misma Con-

vención de 1976 a una casuística que se puede resumir en lo siguiente:

a) Reclamos respecto de la pérdida de vida o lesiones personales o daños a la propiedad (incluyendo el daño a las instalaciones de puerto, dársenas y vías marítimas, y elementos de ayuda a la navegación), que ocurran a bordo o en tierra, en conexión directa con la operación de la nave o con las operaciones de salvamento, o el daño consecuencial que resulte de esas operaciones;

b) Reclamos de perjuicios por la demora en el transporte de las mercancías por mar, de pasajeros o sus equipajes.

c) Reclamos respecto de otros daños que resulten de la infracción de otros derechos diferentes a los derechos contractuales y que ocurran en conexión directa con la operación de la nave o las operaciones de salvamento.

Este rubro se refiere sustancialmente a las responsabilidades extracontractuales que pueden provenir de abordajes, delitos o cuasidelitos del capitán o tripulación o personal ocupado en conexión con la operación de la nave.

d) Reclamos respecto del reflotamiento, remoción, destrucción o eliminación del peligro de una nave que esté hundida, encallada o abandonada, o de sus restos, incluyendo cualquier cosa que esté o haya estado a bordo de esa nave.

e) Reclamos respecto de la remoción, destrucción o eliminación del peligro de la carga de esa nave, y

f) Reclamos de una persona que no sea la responsable, respecto de medidas tomadas para evitar o minimizar perjuicios, y por los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad.

V. PÉRDIDAS DEL DERECHO A LIMITAR RESPONSABILIDAD

Sólo mencionaremos algunas peculiaridades, porque el análisis pormenorizado de este punto daría por sí solo, para una investigación de corte procesal.

En este punto hay diferencias entre la Convención de 1976 y algunas legislaciones nacionales que no han seguido la Convención. Así, el artículo 4º de la Convención dispone: *"Una persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el daño resultó de un acto personal suyo o una omisión cometida con la intención de causar ese daño o temerariamente y con conocimiento de que tal daño probablemente podría resultar"*.

Esta regla de pérdida del derecho a limitar, se refiere a dos situaciones diferentes. Por una parte a los actos personales del que quiere limitar, y parece obvio que un acto deliberado de esa parte, deba quedar fuera del derecho a limitar.

En la segunda situación hay diferencia aunque sutil, pero que en definitiva plantea distingos importantes. Se refiere a la actuación negligente del propio limitante o a la de sus dependientes. Esto merece alguna clarificación:

En efecto, notemos que en las legislaciones que conservan el primitivo sistema de abandono en especie, la normativa expresa que *"el naviero, sea o no propietario de la nave, podrá libertarse de responder de los hechos del Capitán y tripulación y de las obligaciones contraídas por aquél [el Capitán], abandonando la nave y los fletes..."* etcétera.

La interpretación clásica de estas disposiciones es que en los hechos del Capitán y tripulación, están comprendidas todas las actuaciones o hechos derivados de cualquier clase de culpa, sin distinción alguna e incluyéndose, además, los actos jurídicos que el Capitán hubiera celebrado durante el viaje, dentro del ámbito de aquel

"mandato legal" que la ley le asigna para conducir la expedición marítima.

Pero la modernización del sistema llevó a la Convención de 1976, a insertar en este punto el mismo distingo que una modificación a las Reglas de Visby había consagrado respecto del cercenamiento de la causal de irresponsabilidad para el transportador, cuando su personal hubiera incurrido en lo que dio en llamarse "*falta inexcusable*", y así, el artículo 4° de la Convención de 1976 ya citado, dispuso que "*Una persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad, si se prueba que el daño resultó de un acto personal suyo o de una omisión cometida con la intención de causar ese daño, o temerariamente y con conocimiento de que tal daño probablemente podría resultar*".

El concepto de acción u omisión temeraria, pertenece a las reglas sobre responsabilidad del derecho anglosajón, que deja al juzgador la facultad de apreciar la gravedad o temeridad de la conducta hasta hacerla inadmisibile.

Se ha sostenido, por una parte, que la falta inexcusable debe ser personal del limitante. Esto quiere decir que la falta inexcusable del Capitán o de la tripulación, no es la de su amo o patrón, el transportador o naviero, y por ende, éstos conservan el derecho a ejercitar limitación.

Esto no es claro en el artículo 175 de la Ley de Navegación argentina; pero sí lo es en la actual legislación chilena, donde el artículo 889 del Código de Comercio proclama el derecho a limitar responsabilidad por cualquiera clase de hechos de los dependientes, y sólo cuando éstos personalmente pretendan limitar responsabilidad, no podrán hacerlo, si se les prueba que aquella negligencia fue inexcusable.

Agreguemos finalmente que la Convención de 1976, incluyó entre los hechos permitidos a abandonar, los que provengan de simple negligencia del propio armador o limitante.

VI. ASPECTOS PROCESALES

En esta materia comencemos por señalar que la tendencia moderna de tarifar el monto máximo de la limitación de la responsabilidad del dueño, armador, fletador, operador o transportador, respecto de los daños que se causen con la nave, sea en el ámbito contractual o extracontractual, conduce a convertir este peligro en un riesgo de cuantía asegurable por los aseguradores de la responsabilidad; vale decir, por los Clubes de Protección e Indemnización, con la ventaja que ello significa para la industria armatorial. Consecuencia de ello es que, es el respectivo club o asegurador el que conduce y asume las operaciones por el limitante.

Pero el objeto principal de este trabajo es plantear mi tesis sobre la eficacia internacional de un procedimiento de limitación de responsabilidad, incoado en alguno de nuestros territorios nacionales.

Por regla general, todos somos renuentes a reconocer eficacia a lo resuelto en territorio foráneo. Sin embargo, por su naturaleza, el comercio marítimo o el tráfico internacional de una nave mercante, produce relaciones contractuales y administrativas que persiguen a la nave o que se cumplen en ultramar, y esto ha sido así desde tiempos inmemoriales. Al amparo de este principio, es que todos los maritimistas estamos proclives a retener o arraigar naves por obligaciones contraídas en otras jurisdicciones, y las normativas locales están concretamente salpicadas de estas posibilidades. Ello es por lo demás, una aplicación del inmortal derecho de persecución de una nave, consagrado en todas las legislaciones marítimas, con mayor o

menor precisión. Pero sí establecido, ya como *actio in rem* o como la facultad de arraigar la nave culpable u otra hermana, lo que establece además competencia en ese lugar.

Pero cuando la cosa es a la inversa, cuando el limitante de responsabilidad es el que pretende hacer eficaz su procedimiento de limitación respecto de todos los créditos o perjuicios que causó, incluyendo a acreedores situados en diferentes países, la pregunta es ¿cómo hacerlo? ¿habrá que iniciar tantos procedimientos y consignar tantos fondos como los países donde se encuentren los perjudicados?

Si ello fuera así, el procedimiento de limitación y su unidad procesal serían muy engorrosos, por no decir frustrados.

VII. CARACTERÍSTICAS GENERALES COMPARATIVAS DE LOS PROCEDIMIENTOS DE LIMITACIÓN

Al explicar esta materia, lo primero que debemos hacer es reconocer que, a nivel de Latinoamérica, no tenemos ningún Tratado que directamente nos vincule a todos respecto de la operatoria de los procedimientos de limitación de responsabilidad que se desarrollen en una de nuestras naciones, y que pueda extender su eficacia a acreedores por daños a la carga o por deudas del sector armatorial, cuyos acreedores estén situados en otros países, para someterlos a dicho procedimiento de limitación.

El único Tratado de mayor ratificación actualmente vigente a nivel de Latinoamérica es el celebrado en La Habana el 20 de febrero de 1928, llamado "Convención de Derecho Internacional Privado" o conocido por el nombre de su redactor "Código Bustamante". Veremos más adelante cómo las disposiciones de esta Convención sirven para establecer efectos, más allá de las propias fronteras, al juicio sobre limitación de responsabilidad.

En cuanto a las legislaciones internas locales, podemos distinguir aquellos países en que todavía se mantiene íntegramente la facultad de abandonar en especie la nave, entregándose a un tribunal local la tarea de llevar a efecto la subasta para desarrollar una especie de concurso especial de acreedores, pero sin que se disponga de normativas específicas sobre la operatoria de los detalles ni sobre la situación de los acreedores foráneos. Estamos hablando en general, y mi intención no es hacer un examen exhaustivo de cada legislación local.

Hay un segundo grupo de países que han tratado este tema con detalles, en sus respectivas legislaciones internas, ya sea con articulados anexos al derecho a limitar y los casos en que ella procede, o bien, sea que se haya estructurado específicamente un juicio concursal y que se haya tratado éste junto a otras normas de procedimientos especiales, vinculados al derecho marítimo.

VIII. NATURALEZA PROCESAL DE ESTOS PROCEDIMIENTOS

El planteamiento que deseo formular es que los procedimientos que se deben desarrollar para la Constitución y Distribución de un Fondo de Limitación, o aun para entregar a los acreedores en especie la nave, y limitar la responsabilidad a lo que resulte de la subasta de ella, en todos los casos, son procedimientos de efectos universales, en el sentido que desarrollan un concurso o juicio concursal al que deben concurrir todos los acreedores a quienes afecte la limitación de responsabilidad.

La sustentación de esta tesis implica romper, en cierta forma, el esquema de la

territorialidad de los procedimientos judiciales. Pero aquí, al igual que en los juicios de quiebra, en que nadie discute su universalidad, también estamos frente a un concurso de acreedores que irradia efectos para todos.

Me parece que tres son los requisitos básicos que debe presentar un procedimiento de esta naturaleza para que sea calificado como un juicio universal o concurso que afecte a todos los acreedores. Estos requisitos son:

Que se produzca el emplazamiento de todos los acreedores a quienes afectará el concurso.

Que se entregue una cantidad determinada de dinero o la nave, que deba repartirse entre todos los que están afectados por el accidente de aquélla.

Que por efecto de este procedimiento, se suspenda automáticamente la facultad de perseguir, individualmente, al deudor.

Desde ya esta tesis tiene su demostración muy clara en el procedimiento que la Ley de Navegación argentina ha establecido en su Capítulo VII, que trata: *Del Juicio de Limitación de Responsabilidad del Armador*, artículo 561 y siguientes. También lo es en el nuevo Libro III del Código de Comercio chileno, párrafo 4° del Título VIII (artículo 1210 y siguientes) que se titula *Del Procedimiento para la Constitución y Distribución del Fondo de Limitación de Responsabilidad*.

No entraremos al detalle de cómo se configuran estos requisitos. Pero destaco, al menos, cómo debe hacerse el emplazamiento a los acreedores:

En primer término, en la ley argentina, su artículo 565 dispone que, cumplidos los trámites preparatorios y cumplido el depósito sobre la limitación, el Juez dictará una providencia declarando abierto el Juicio de Limitación. En breve, esta resolución debe contener: a) la mención del monto de la suma depositada; b) el nombramiento de un Síndico que debe establecer el Activo y el Pasivo del juicio, con las observaciones pertinentes, etc.; y, c) la fijación de un plazo, no menor de 20 días ni mayor de 60, para que los acreedores presenten los títulos justificativos de sus créditos y del respectivo privilegio.

En seguida, el artículo 566 dispone, perentoriamente, que: *"El Síndico debe hacer saber inmediatamente, por carta certificada, a los acreedores o a sus agentes o representantes, la apertura del juicio de limitación de responsabilidad, señalando un plazo para la presentación de los títulos justificativos de los créditos"*. El artículo 567 agrega que: *"El Auto de apertura del juicio se debe hacer saber mediante edictos que se publicarán durante 5 días en el Boletín Oficial y en el Diario de mayor circulación de la localidad"*.

A su vez, el artículo 1215 del Código de Comercio chileno, contiene similar normativa. Así, los artículos 1220, 1221 y 1222 de este Código contienen normas de información y publicidad similares a la ley de Argentina, pero dándose a los acreedores un plazo de 30 días consecutivos desde la publicación en el Diario Oficial del Auto que declara abierto el Procedimiento para verificar sus créditos, y acompañar los documentos que los justifiquen. Dentro del mismo plazo que será fatal, los acreedores podrán oponerse a la limitación fundándose en que no se reúnen los requisitos legales para ejercitar este beneficio.

En cuanto a la suspensión de todo juicio individual, ambas legislaciones lo establecen: el inciso 2° del artículo 572 de la Ley argentina expresa que: *"A partir de la publicación del Auto de apertura del juicio, quedan suspendidas todas las ejecuciones contra bienes del armador originadas en los créditos mencionados en el artículo 177"*. Por su parte, el artículo 1217 del Código de Comercio chileno expresa que:

"Constituido el Fondo o aceptada la Garantía sobre su Constitución, el tribunal lo declarará así, y desde la fecha de esta resolución, se suspenderá toda ejecución individual o medida precautoria contra el requirente, respecto de los créditos a los cuales puede oponerse la limitación de responsabilidad".

La legislación chilena, para acercarse todavía más a la teoría y sistemas de la Ley de Quiebras, dispone en su artículo 1226 que: *"En lo no dispuesto en ese Libro, la verificación e impugnación de los créditos y los repartos, se regirán por las normas pertinentes de la Ley de Quiebras".*

Se concluye en este punto, que los procedimientos sobre limitación en su operatoria misma, se rigen por las respectivas normativas internas de cada país, y donde no existen reglas procesales especiales, habrá que estarse a lo que la correspondiente normativa procesal general le sea aplicable, en especial las reglas sobre quiebras y concursos de acreedores.

IX. ALCANCES DE LOS PRECEPTOS CITADOS

En cada una de las legislaciones que he citado, no hay duda que el juicio de limitación es un juicio universal o concurso de acreedores, y como tal tiene el efecto subsecuente, igual que en las Quiebras, que afecta a todos los acreedores respecto de quienes es valedera la limitación, se encuentren dentro o fuera del territorio de la respectiva República. O sea, de un lado al otro de los Andes, creo que se deben respetar, cuando ocurran, los procedimientos de Abandono.

X. CASOS EN QUE NO ES ADMISIBLE LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.

Por lo general, las legislaciones locales dejan fuera del derecho a limitar responsabilidad los siguientes acontecimientos:

- i) Cobros por contribución a la Avería Gruesa o por Salvamento;
- ii) Los créditos del Capitán, de los Oficiales y miembros de la tripulación; o de cualquier otro dependiente del propietario o armador de la nave que se encuentre a bordo o cuyas funciones se relacionen con el Servicio de la misma, y que se deriven de sus respectivos derechos laborales;
- iii) Los reclamos por daños derivados de derrames de hidrocarburos. Éstos, conforme al Convenio sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969, tienen su propio sistema de limitación, que no se interfiere con las otras reglas generales;
- iv) Los reclamos por perjuicios derivados de daños nucleares; y
- v) Los reclamos por daños nucleares contra el dueño de una nave nuclear y los reclamos por perjuicios que sufra el personal del limitante derivados de hechos en que el personal sea afectado por su colaboración o intervención laboral.

XI. EFECTOS DE LA APERTURA DEL PROCEDIMIENTO Y DERECHO A IMPUGNAR LOS CRÉDITOS

Puede considerarse un atributo exagerado el que se haya consignado en las Convenciones Internacionales (Tratado de 1976) y en las legislaciones marítimas moder-

nas, aquello de que el responsable pueda poner en movimiento el procedimiento para limitar responsabilidad aun sin reconocerse culpable. O dicho a la inversa, que el ejercicio de la facultad de limitar responsabilidad no presume la responsabilidad del limitante.

Así, el Tratado de 1976, en su artículo 1° - 7, dice textualmente, al efecto, lo siguiente: *"El acto de invocar la limitación de responsabilidad no constituye la admisión de la responsabilidad"*.

Similar normativa encontramos, por ejemplo, en la Ley de Navegación argentina y en el Código de Comercio chileno (artículo 572 y artículo 1217, respectivamente)

¿Significa esto entonces, que el limitante, ante un siniestro mayor, en el riesgo de verse demandado por ingentes sumas y embargadas sus naves, etc., prefiere reconocer su responsabilidad, limitándola?

No, la correcta interpretación de las normativas aquí señaladas significa que el limitante, no obstante el procedimiento de limitación, conserva el derecho a oponer las excepciones y defensas que crea le correspondan respecto de cada uno de los reclamantes a quienes afecte la limitación. Así por ejemplo, supongamos que la nave encalló por culpa del capitán, destruyéndose su cargamento, o sea, por una falta náutica. Ésta, dentro de los sistemas de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, es una causal de no responsabilidad para el transportador o para el armador o dueño de la nave, y en tal evento, el limitante podría, en la oportunidad procesal correspondiente, ejercitar la defensa o excepción correspondiente, mediante la "impugnación" al crédito o créditos respectivos, con posibilidades de éxito.

Como se aprecia, mirando este asunto desde una perspectiva objetiva, pareciera ser que el sistema del "abandono" protege ampliamente al abandonante y que queda al arbitrio de éste defenderse o no impugnando los créditos en la oportunidad procesal correspondiente.

Entonces, ¿cuál sería el beneficio para los acreedores que deben concurrir al procedimiento de limitación? Dentro de este laberinto (si se puede llamar así), la ventaja la podrían tener aquellos acreedores que carecieran de título ejecutivo o de un derecho ya declarado por sentencia para exigirlo al limitante.

A esta conclusión se llega si se observa que en los procedimientos de verificación, lo mismo que en las quiebras, el Síndico debe formar la lista de los créditos reconocidos, y ésta debe incluir todos los créditos que no hayan sido objeto de impugnación o cuyas impugnaciones por el limitante u otros interesados hayan sido rechazadas.

No parece ecuánime que el limitante empiece por decir que limita su responsabilidad, y luego, más adelante, impugne los créditos. Pero en la práctica no hay que olvidarse que estos debates se producen entre aseguradores. De un lado el Club de P&I que protege al limitante, y del otro, los aseguradores de cargamentos subrogados a sus clientes, después de haber pagado el siniestro y que procuran recuperar lo pagado.

En el fondo, en esta materia hay que reflexionar sobre cómo acontecen los hechos en el tiempo posterior al accidente, en que el pánico del primer momento se diluye, o por las compensaciones de los aseguradores o porque investigaciones más completas sobre los acontecimientos, cambian el curso de las responsabilidades supuestas en los primeros momentos.

Por otra parte, recordemos que en las legislaciones sobre quiebras o concurso de acreedores, siempre aparece consagrado el derecho del fallido –aunque él haya solicitado su propia quiebra– para impugnar créditos verificados, en la oportunidad procesal respectiva. Tengamos presente que por el hecho de la quiebra se hacen exigibles todos los créditos contra el fallido, de manera que paralelamente al limitante le ocurrirá lo mismo y consecuentemente no puede desconocerle el mismo derecho a impugnar créditos, aunque también haya sido él quien ofreció el abandono.

XII. LAS NORMATIVAS DE CONVENIOS INTERNACIONALES O DE REGLAS PROCESALES PARA EL CUMPLIMIENTO DE RESOLUCIONES EXTRANJERAS Y SU APLICACIÓN A LOS JUICIOS POR ABANDONO O DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Reflexionemos un poco sobre la luz que esta reglamentación arroja sobre nuestra problemática:

Creemos que el principio de la estricta territorialidad de la ley está superado cuando se tienen presente el objeto y el efecto propio de las rogatorias o exhortos internacionales.

Más aún, si miramos el contenido de los Convenios Internacionales sobre esta materia, concluiremos en que éstos son el camino normal para emplazar a la distancia.

Hay que recordar que la gran mayoría de los países de Latinoamérica están vinculados por el Código de Derecho Internacional Privado, denominado "Código Bustamante".

En dicho Código, el Título IX se denomina *De la Quiebra o Concurso*, y su Capítulo I se titula *Unidad de la Quiebra o Concurso*, y específicamente, en el Capítulo II se encuentra el artículo 416, que dispone: "*La declaratoria de incapacidad del quebrado o concursado, tiene en los Estados contratantes, efectos extraterritoriales mediante el cumplimiento previo de las formalidades de registro o publicación que exija la legislación de cada uno de ellos*".

Así pues, para los siguientes países ratificantes de esa Convención: Bolivia, Brasil, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Haití, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela, las disposiciones que se refieren a los Concursos, son obligatorias para sus habitantes, sin que pueda excluirse el Concurso de acreedores de un limitante de responsabilidad, en el campo del derecho marítimo. No hay ningún texto expreso que lo prohíba o lo excluya.

A la misma conclusión debe llegarse, por la aplicación de las reglas que el "Código Bustamante" dispone para la tramitación de Exhortos o Comisiones Rogatorias en su Título V, artículo 388 y siguientes. Agreguemos que, entre algunos países, también existen Convenios sobre Tramitación de Exhortos Judiciales, por ejemplo, entre Chile y Argentina del 2 de julio de 1935, y también la Convención Interamericana sobre Exhortos o Cartas Rogatorias del 30 de enero de 1975.

A la luz de estos antecedentes, me permito expresar que si hay una materia en la que entran en juego las normas sobre el derecho de persecución de una nave y los privilegios a favor de terceros en contra del dueño, naviero, operador o transportador de una nave, o en que las leyes, a su vez, establecen exculpación y limitación de responsabilidad como es ésta, nos parece obvio que las reglas procesales han de aplicarse con apertura hacia lo que en las leyes sustantivas o en las costumbres se

les ha venido asignando como de contenido extraterritorial. Y por ello, nos parece que el procedimiento de limitación incoado en un país de los que he mencionado, necesariamente debe producir efectos limitantes respecto de todos los acreedores a los cuales haya de afectar la limitación de responsabilidad, sea cual sea el lugar donde tengan sus domicilios. Estamos suponiendo, al hacer esta afirmación, que el procedimiento de limitación se ha desarrollado cabalmente con sujeción estricta a las normas procesales del lugar donde se inicia. ¡Qué injusto sería, o qué castigo sería para los acreedores del territorio en que se incoa el procedimiento, que sufrirán la limitación, con respecto de los acreedores que estaban en otro territorio! ¿Habría limitación para algunos y para los foráneos no?

Reiteremos una vez más que, aun sin necesidad de reflexionar a la luz de las normas especiales del derecho marítimo, si se emplean las normas que los Códigos de Procedimiento o las Convenciones celebradas especialmente para el despacho y cumplimiento de exhortos o rogatorias internacionales, hay que admitir que, cumplidas esas normas, el procedimiento de limitación de responsabilidad en un país, habrá de tener efecto para inhibir a los acreedores situados en otro país, para ejecutar directamente al limitante, y agreguemos que en esto, de suyo, no hay nada que atente a la soberanía de los estados ni a sus reglas de orden público.

Opinar lo contrario sería sostener que las rogatorias, los exhortos y las notificaciones por exhortos, debidamente tramitados, no tienen ninguna eficacia como emplazamientos, y que el notificado está en libertad para prescindir de aquella notificación. No nos parece que esto sea razonable ni que sea lo buscado por los países en sus convenios internacionales.

XIII. ALCANCE SOBRE LA IMPORTANCIA DE ESTE TEMA EN EL FUTURO DE LAS RESPONSABILIDADES MARÍTIMAS

Pienso que tal vez podría sorprender el interés con que yo destaco esta materia, que se refiere a la facultad del transportador, dueño o armador de una nave, para limitar su responsabilidad frente a determinados hechos culposos o a determinados actos de sus dependientes, y con un procedimiento que en nuestras latitudes se ve muy de tarde en tarde.

Sin embargo, vinculo esta materia a una corriente de opinión muy fuerte en estos días en el mundo marítimo internacional. Me refiero a la supresión de la falta náutica como causal de exculpación para el transportador, naviero, armador o responsable por el incumplimiento del Contrato de Transporte de Mercaderías por Mar, cuando ello se ha debido a un error en la navegación o a una falta en la administración del buque.

Según informaciones recientes, hasta Estados Unidos estaría proclive a admitir esta reforma, aunque signifique innovar en las Reglas de La Haya o de La Haya - Visby, tan defendidas por algunos.

Se sostiene que la supresión de esta causal de exculpación de responsabilidad habrá de producir graves desequilibrios al estatus de la operación financiera de un transportador o armador, cuya nave sufre un accidente mayor imputable a culpa del personal del buque, y que comúnmente se encuentra en el área de las culpas náuticas. Incluso hay quienes afirman que el suprimir esa exculpación, implica una sentencia de muerte para las averías gruesas. No me preocupa esto último, sino que quiero poner en pantalla que, si como lo estiman los teóricos de la responsabilidad

civil, ésta es un compromiso contractual irrenunciable o una garantía de resultado, nada justifica la mantención, en el campo marítimo de esta causal de exculpación.

Supongamos que se suprime esta exculpación como regla general, o sea, que el transportador o el armador quedan responsables por accidentes imputables a faltas náuticas, entonces sí que cobra importancia esta otra barrera de protección para la industria armatorial. El sistema de la limitación de responsabilidad por la constitución de un fondo está precisamente tejido para poner al armador al amparo de los desastres marítimos y éstos, por regla general, provienen de descuidos o impericia del personal en la administración del buque o por negligencia en la navegación, sea del Capitán u otros dependientes. La responsabilidad *prima facie* impuesta al transportador o armador podrá tener su morigeración en esta segunda barrera de la facultad de limitar.

Tarifado como está el tope máximo de responsabilidad, no tiene mérito el argumento de decir que la supresión de la exculpación por falta náutica en el Contrato de Transporte de Mercaderías por Mar puede ser la ruina de los transportadores.

Esta segunda barrera de la limitación, a la postre es más justa que la irresponsabilidad legal por la falta náutica, y se define en el quantum que pueda ser el monto máximo de la limitación. A futuro, suprimida la falta náutica, habría que revisar si las cifras máximas del Convenio de 1976, son ecuanímes o deben ser objeto de un aumento, que considere el tonelaje de las naves y una estadística sobre los grandes siniestros, y que ello permita las coberturas de Clubes de P&I.

Esto parece ser una tendencia del Derecho Marítimo de estos días, y por eso he creído importante difundir la institución de la limitación por constitución de un fondo en dinero, con la expedición de un procedimiento concursal de efectos universales, pero con límites adecuadamente tarifados.