



Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Facultad de Derecho
Escuela de Derecho

LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR

ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE LAS NORMAS DEL LIBRO III DEL CÓDIGO
DE COMERCIO Y EL CONVENIO DE LONDRES

Examen de la asignatura Memoria III

Memorista: Felipe Gana Aranda

Profesor guía: Rodrigo Ramírez Daneri

Valparaíso, Marzo de 2015

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	4
CAPÍTULO I.- CUESTIONES GENERALES ACERCA DE LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	6
1.- RIESGOS EN LA NAVEGACIÓN Y LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.....	6
2.- PRINCIPALES SISTEMAS DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.....	7
2.1. Sistema francés o de abandono.	8
2.2. Sistema alemán o de patrimonio de afectación o de ejecución.	9
2.3. Sistema inglés, tarifario, forfeitorio o ad valorem.	9
2.4. Sistema norteamericano o mixto.	10
2.5. Sistema italiano.	10
3.- CONVENIOS INTERNACIONALES QUE REGULAN LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.....	10
3.1. Convención sobre Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Mar, suscrita en Bruselas en 1924.	11
3.2. Convención sobre Limitación de Buques de Mar, suscrita en Bruselas en 1957.....	11
3.3. Convención sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, suscrito en Londres en 1976.....	12
CAPÍTULO II.- SISTEMA CHILENO DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD	12
1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL DERECHO A LIMITAR RESPONSABILIDAD.....	13
1.1. Responsabilidad indirecta del armador.	13
1.2. Casos en que el armador no es responsable.	13
1.3. Casos que constituyen excepciones al sistema general de limitación de responsabilidad.	15
1.4. Casos en que se puede limitar la responsabilidad.	17
2.- TITULARES DEL BENEFICIO DE LIMITAR LA RESPONSABILIDAD.....	19
a) El armador.	19
b) El propietario de la nave.....	19
c) El operador.	20
d) El transportador, de mercancías o de pasajeros.....	20
e) El fletante.	22
f) Los dependientes.	22

g) El Capitán y los miembros de la dotación	22
h) El asegurador de responsabilidad de las personas que tienen derecho a invocar el régimen de limitación del armador.....	23
3.- PÉRDIDA DEL BENEFICIO DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.....	23
3.1. Sujetos que pueden perder el beneficio a limitar su responsabilidad.....	23
3.2. Supuestos por los cuales se priva del beneficio a limitar la responsabilidad.....	25
3.3. Pérdida del beneficio a limitar la responsabilidad de los demás titulares. Doctrina del “alter ego”	27
4.- MONTOS Y CÁLCULOS DEL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD	28
CAPÍTULO III.- LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR SEGÚN EL CONVENIO DE LONDRES	
1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL DERECHO A LIMITAR RESPONSABILIDAD.....	31
1.1. Responsabilidad indirecta del propietario y del salvador.....	32
1.2. Casos que constituyen excepciones al sistema de limitación de responsabilidad del Convenio de Londres.....	32
1.3. Casos en que se puede limitar la responsabilidad.....	34
1.4. Ámbito de aplicación “real”: La noción de buque de navegación marítima en el Convenio de Londres.....	37
2.- TITULARES DEL BENEFICIO DE LIMITAR LA RESPONSABILIDAD.....	38
a) El propietario.....	39
b) El fletador.....	39
c) El gestor naval.....	39
d) El armador.....	40
e) El salvador.....	41
f) Los dependientes.....	41
g) El asegurador de responsabilidad.....	42
3.- PÉRDIDA DEL BENEFICIO DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.....	43
3.1. Sujetos que pueden perder el beneficio a limitar su responsabilidad.....	44
3.2. Supuestos por los cuales se priva del beneficio a limitar la responsabilidad.....	45
4.- MONTOS Y CÁLCULOS DEL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD	46
CONCLUSIONES	48

INTRODUCCIÓN

El Derecho Marítimo surge como una rama autónoma e independiente del derecho común, al proponer soluciones originales frente a los hechos ocurridos en la navegación marítima. De esta navegación surgen riesgos, derivados tanto del aislamiento de la nave, como también de los peligros propios del mar (*the perils of the sea*). Para superar dichos riesgos, el ordenamiento jurídico marítimo consagra instituciones como el salvamento y la avería gruesa. Junto con éstas, una de las figuras fundamentales en cuanto a la protección económica de la aventura náutica corresponde a la limitación de responsabilidad consagrada en favor del armador, aquel que explota y expide la nave a su nombre.

La limitación de responsabilidad del armador es una institución cuyo origen se reconoce desde el siglo XIV, y que consiste, en sentido amplio, en “el *quantum* máximo al que puede ascender la responsabilidad del naviero con ocasión de su actividad armatorial”.

Distintos sistemas a lo largo de la historia se han creado para regular la limitación de responsabilidad del armador y, dada esta diversidad, los estados han suscrito convenios internacionales que tienen por finalidad uniformar los criterios que sobre esta materia rigen. En este sentido, nuestro Código de Comercio, a partir de la Ley n° 18.680 de 1988, recoge la institución de limitación de responsabilidad, como se verá, de manera similar a lo establecido en la Convención de Bruselas del año 1957, y a lo prescrito en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, o Convenio de Londres de 1976, no obstante no haber ratificado estos tratados.

El panorama cambia nuevamente el año 1996 con la aprobación del Protocolo que enmienda el Convenio de Limitación de la Responsabilidad de 1976, el cual se encarga de actualizar la Convención de Londres, principalmente respecto a las cuantías que alcanza la limitación.

Esta investigación tiene por objeto analizar los aspectos sustantivos de la actual regulación general que en Chile prescribe el Libro III del Código de Comercio, y compararla con el Convenio de Londres, enmendada por el Protocolo de 1996, especialmente a la luz de cuatro materias: el ámbito de aplicación del derecho de limitación de responsabilidad, los titulares de tal derecho, la pérdida del derecho de limitación, y los montos a los que ascienden los límites de responsabilidad.

Nuestro estudio comenzará en el Capítulo primero, exponiendo brevemente acerca del principio de responsabilidad civil en el derecho común y sobre el principio de reparación integral de los acreedores, para luego verificar cómo la limitación de responsabilidad de derecho marítimo constituye una excepción a ese último. Seguidamente, dilucidaremos la necesidad de un sistema de responsabilidad limitada en relación a los riesgos inherentes a la navegación. Luego trataremos sucintamente los principales regímenes de limitación de responsabilidad que han existido, e identificaremos a cuál de ellos corresponden las normativas del Código de Comercio chileno y del Convenio de Londres. Terminaremos de contextualizar con una breve exposición de los convenios internacionales que se han suscrito en busca de unificar las reglas que sobre la institución rigen.

Continuaremos en el Capítulo segundo examinando el sistema chileno general de limitación de responsabilidad, regulado en el Libro III del Código de Comercio, refiriéndonos especialmente a su ámbito de aplicación y a los distintos titulares que pueden invocar el beneficio, materias que, como se verá, nos permiten clasificar un sistema de limitación de general o especial, según la amplitud de ellas. Pasaremos a la exclusión o pérdida del derecho de limitar la responsabilidad, tema que ha levantado gran interés por parte de la doctrina, y finalmente analizaremos los montos a los que ascienden y cómo se calculan los límites de responsabilidad.

Se mantendrá el mismo esquema para el Capítulo III, concerniente al sistema de limitación que establece el Convenio de Londres de 1976 y su Protocolo. El examen volverá a centrarse en las cuatro aristas ya mencionadas: ámbito de aplicación, titulares del beneficio, pérdida del derecho, y montos y cálculos de los límites de responsabilidad.

Así, se contrastarán los elementos sustantivos fundamentales que determinan la limitación de responsabilidad entre el régimen nacional y el sistema internacional vigente. A lo largo de los capítulos segundo y tercero, la obra se referirá a los símiles y las diferencias entre ambos modelos. Se finalizará recogiendo dichas comparaciones en las conclusiones de esta memoria.

CAPÍTULO I.- CUESTIONES GENERALES ACERCA DE LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Podemos definir la responsabilidad civil, en general, como aquel vínculo que coloca al deudor en la necesidad jurídica de reparar el daño causado a otro por hechos o abstenciones suyos, de sus auxiliares o de las personas que están bajo su dependencia o por el hecho de las cosas que están bajo su guarda.

En este ámbito opera el principio de reparación integral de los acreedores, “aquel por el que éstos pretenderán el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos”, y se manifiesta a través del derecho de garantía general de los acreedores, “para perseguir el cumplimiento de la obligación en todos los bienes del deudor, derecho éste último que les faculta para dirigirse en contra de la totalidad de los bienes del deudor, pero hasta la concurrencia de sus créditos.”¹

El principio de reparación integral de los acreedores tiene aplicación general en nuestro ordenamiento jurídico, pero no es universal ni absoluto², y en efecto uno de los campos en que puede no tener aplicación es en el de la Navegación Marítima.

La excepción a que hacemos referencia corresponde a la institución conocida como limitación de responsabilidad por créditos marítimos. En líneas generales, se reconoce al armador y a otros sujetos de la navegación marítima el derecho, facultad o beneficio a limitar su responsabilidad en los supuestos y montos que establece la ley, o en los eventos que las partes así lo convengan.³

La limitación de responsabilidad del armador y de otros sujetos de la navegación determina un monto máximo hasta el cual deben responder de los perjuicios indemnizables ocasionados al acreedor. El acreedor deberá probar, entonces, la responsabilidad de quien causó el perjuicio, y el monto al que ascienden los daños.

Si la cuantía a la que alcanza la limitación es superior a los montos efectivamente acreditados, el responsable deberá resarcir los perjuicios de manera íntegra, conforme al principio de reparación integral de los acreedores. En caso contrario, si el monto al que ascienden los perjuicios excede el límite de responsabilidad que beneficia al sujeto deudor, los acreedores podrán pretender su reparación hasta dicho límite. En este evento es que se hace verdadera excepción al principio de reparación integral de los acreedores.

1.- RIESGOS EN LA NAVEGACIÓN Y LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.

¹ FOX IGUALT, Christian, *Limitación de responsabilidad del armador y principio de reparación integral de los acreedores* (Santiago, 2004), p. 15.

² *Ibidem*, pp. 20-29.

³ Igual como ocurre con el principio de reparación íntegra de los acreedores, la limitación de responsabilidad tampoco es un derecho absoluto, ya que puede perderse en los casos de actuaciones realizadas con intención o temeridad. Véase CAPÍTULO II, número 3.

El Derecho Marítimo surge como una rama autónoma e independiente del derecho común, al proponer soluciones originales frente a los hechos ocurridos y los actos celebrados con ocasión de la navegación marítima.

La navegación está sujeta a riesgos potenciales, derivados tanto del aislamiento de la nave, como también de los peligros propios del mar (*the perils of the sea*).

El derecho marítimo consagra instituciones como el salvamento y la avería gruesa para superar o atenuar los riesgos y mermas que eventualmente podría sufrir el patrimonio esperado de la explotación de la aventura náutica.

En este campo, y también funcionando como una forma de protección económica a la actividad marítima, surge la figura de limitación de responsabilidad consagrada en favor de los sujetos que protagonizan el negocio naviero.

La limitación de responsabilidad del armador es una institución cuyo origen se reconoce desde el siglo XIV, y que consiste, en sentido amplio, en establecer “el *quantum* máximo al que puede ascender la responsabilidad del naviero con ocasión de su actividad armatorial”⁴. Este concepto amplio nos permite comprender en su extensión a los diversos sistemas de limitación que han existido, y abarcando a la limitación legal de responsabilidad, como también a la contractual.⁵

Tratándose de la limitación legal de responsabilidad del armador, podemos dar un concepto más estricto, recogiendo las palabras del profesor Christian Fox, entendiéndola como “aquella evaluación legal anticipada del monto máximo de los perjuicios indemnizables por los que debe responder el naviero en el supuesto de incumplimiento de sus obligaciones relacionadas con la explotación de una nave, calculada en base a su tonelaje de arqueado bruto.”⁶ Agregamos que el ámbito de aplicación de la limitación comprende no sólo el incumplimiento de obligaciones, sino también supuestos de responsabilidad extracontractual.

La naturaleza jurídica de la institución, entonces, debemos entenderla como una evaluación legal anticipada del monto máximo de los daños indemnizables.⁷ De acuerdo a nuestro sistema tarifario, el monto máximo se determina en base a un factor de la nave: su tonelaje de arqueado bruto.

2.- PRINCIPALES SISTEMAS DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.

La limitación de responsabilidad es un concepto reconocido desde el siglo XI en los ordenamientos jurídicos continentales. En el *Common Law* su origen se remonta a los siglos XVIII y XIX en Inglaterra y Estados Unidos, respectivamente.

⁴ GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano, BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Sujetos del derecho marítimo* (Santiago, 2010), p. 79.

⁵ Sobre la limitación de responsabilidad legal y contractual, véase CAPÍTULO II, número 1.4.

⁶ TOMASELLO HART, Leslie; TOMASELLO WEITZ, Leslie; FOX IGUALT, Christian; ET ALII, *Estudios de Derecho Marítimo* (Santiago, 2004), p.353

⁷ Ídem.

Se trata de “una de las instituciones más tradicionales del Derecho Marítimo”,⁸ un “concepto universal entre las naciones marítimas y que reconoce la naturaleza peligrosa del transporte marítimo, particularmente como lo fue en el pasado.”⁹

Como institución tradicional, ha variado en el tiempo y adoptado distintos sistemas según los diversos ordenamientos. A continuación mencionaremos los sistemas más tradicionales.

2.1. Sistema francés o de abandono.

Sistema que opera por medio de una masa a la que se limita la responsabilidad, y en el cual cualquiera sea el número e importancia de los daños causados, para los efectos de su indemnización aquéllos nunca podrán superar al valor de la nave y del flete.¹⁰

Consistía en que el armador, ante responsabilidad surgida con ocasión de la navegación, podía abandonar a sus acreedores la nave y sus activos (como los fletes insolutos y otros créditos que terceras personas debían a la nave), para así estos adquirir el derecho a realizar o subastar la nave y pagarse con el producto de la realización o remate, en el orden que establecían sus privilegios. Si lo recaudado en el remate excedía los créditos, se entregaba el saldo remanente al naviero. Si el producto de la subasta no alcanzaba para solucionar los créditos, en cambio, operaba la limitación y se extinguían los créditos por el resto, por los saldos insolutos. No es una dación en pago.¹¹

“Si el armador no era propietario de la nave, podía abandonarla, pero después tenía que indemnizar ‘cumplidamente’ al propietario, esto es, no podía limitar su responsabilidad respecto del propietario, tenía que pagarle todo el valor de la nave.”¹²

Las principales críticas al sistema de abandono dicen relación con la subasta o realización de la nave, que permitía la limitación de responsabilidad. En este sentido, se criticaba que si la nave se hundía y destruía totalmente, los acreedores no verían satisfechos sus créditos. Asimismo, si la nave valía menos que los créditos, los acreedores no privilegiados o valistas se quedaban sin ver pagados sus créditos. Por el contrario, en caso que el valor de la nave fuera superior que los créditos, igualmente el armador debía hacer abandono de la misma, para su subasta, lo que le dejaba sin su principal capital para la explotación de la actividad naviera.¹³

Este régimen está íntimamente vinculado con un concepto de patrimonio naval o fortuna de mar, constituida por la nave involucrada en los hechos fundantes de responsabilidad, junto con el valor de sus fletes y otros activos. De este modo se conoce anticipadamente el *quantum* de la responsabilidad.¹⁴

⁸ TOMASELLO HART, Leslie; TOMASELLO WEITZ, Leslie; FOX IGUALT, Christian; ET ALII, *Estudios de Derecho Marítimo...* ob. cit., p.341

⁹ WILLIAM TETLEY, *International Maritime and Admiralty Law* (Quebec, 2002), p. 272.

¹⁰ ABUAUAD DAGACH, Ricardo, *Limitación de Responsabilidad de la Empresa Naviera: Constitución del Fondo de Limitación* (Santiago, 2007), pp. 22-23.

¹¹ Cfr. BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Derecho Marítimo* (Santiago, 2014), p. 338.

¹² BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Apuntes de la cátedra de Derecho Marítimo II* (PUCV, 2013), p. 98.

¹³ Cfr. Ídem.

¹⁴ Cfr. TOMASELLO HART, Leslie, *Curso de Derecho Marítimo Chileno* (Valparaíso, 2014), pp. 268-269.

2.2. Sistema alemán o de patrimonio de afectación o de ejecución.

Sistema que funciona en base a un patrimonio real, constituido por la nave y sus activos, denominado *seevermorgen*. En este sistema, la fortuna de mar, y en consecuencia el límite de responsabilidad, se determinan al inicio de la expedición marítima y no a su término. Así, el hundimiento que sobreviene durante la expedición marítima no les va a afectar a los acreedores.¹⁵

En este régimen cada nave (y sus activos) constituye una fortuna de mar. Cada naviero tiene, en consecuencia, tantas fortunas de mar como naves respecto de las cuales ejerza la función armatorial.¹⁶

La responsabilidad del armador es puramente real, y los acreedores tienen un verdadero derecho real sobre esta fortuna de mar. En definitiva, la fortuna de mar, constituida por la nave, resultará un bien destinado a su ejecución forzada antes que a su abandono.¹⁷

2.3. Sistema inglés, tarifario, forfeitorio o ad valorem.

De acuerdo a este sistema, “el *quantum* al que se limita la responsabilidad se determina en función del tonelaje de registro grueso de la nave, según el arqueo (o volumen) del buque.”¹⁸

La relación entre el tonelaje de la nave y el monto “es directamente proporcional: a mayor volumen de la nave, más alto es el monto al que se limita la responsabilidad.” Lo anterior encuentra su *ratio legis* en que “a mayor capacidad de transporte de la nave, mayor provecho económico puede obtenerse en su explotación, lo que justificaría elevar los límites de exposición patrimonial de su armador.”¹⁹

Las ventajas del sistema tarifario son, por un lado, que para limitar el armador no está obligado a traspasar a terceros la nave, ni hacer abandono de ella; por otro lado, el acreedor no está entregado a la suerte de la expedición, porque si la nave se hunde no altera el límite, que seguirá dependiendo de sus toneladas de arqueo; y además, permite calcular el límite antes de la expedición náutica, lo que facilita el cálculo de las primas de seguros.²⁰

Sin embargo, se le ha criticado por “obligar a armadores deudores a través de una misma suma por tonelada, cualquiera sea la calidad constructiva y el valor de la nave, con lo que se beneficia a los de mayor valor sobre los de inferior valor y calidad.”²¹

El actual régimen que establece el Libro III del Código de Comercio Chileno, así como el sistema que prescribe el Convenio sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, suscrito en Londres en 1976, siguen el modelo inglés o tarifario.

¹⁵ Cfr. BARROILHET ACEVEDO, Claudio, Apuntes de la cátedra de Derecho Marítimo II, ob. cit., p. 98.

¹⁶ TOMASELLO HART, Leslie, *Curso de Derecho Marítimo Chileno*, ob. cit., pp. 268-269.

¹⁷ Cfr. TOMASELLO HART, Leslie; TOMASELLO WEITZ, Leslie; FOX IGUALT, Christian; ET ALII, *Estudios de Derecho Marítimo...* ob. cit., p.341

¹⁸ Cfr. BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Derecho Marítimo*, ob. cit., p. 339.

¹⁹ Ídem.

²⁰ Cfr. BARROILHET ACEVEDO, Claudio, Apuntes de la cátedra de Derecho Marítimo II, ob. cit., p. 99.

²¹ TOMASELLO HART, Leslie; TOMASELLO WEITZ, Leslie; FOX IGUALT, Christian; ET ALII, *Estudios de Derecho Marítimo...* ob. cit., p.341

2.4. Sistema norteamericano o mixto.

Conforme a este régimen, nacido en el año 1818, el armador puede optar entre abandonar la nave para su realización en un procedimiento concursal, o bien, responsabilizarse sólo por una suma igual al valor de la nave, calculado al final del respectivo viaje, más los fletes correspondientes, depositándosele como un fondo *ad valorem*.²² Se contempla un fondo adicional para los reclamos por muertes y lesiones personales, que depende del tonelaje de la nave.²³

Al igual que con el sistema de abandono, se le criticó a este sistema porque la responsabilidad se limitaba en razón del “valor que tuviera la nave al final del viaje, pudiendo producirse situaciones en que el armador debía indemnizar por cantidades muy inferiores a las sumas efectivamente adeudadas.”²⁴

2.5. Sistema italiano.

Adopta un criterio *ad valorem* para determinar las sumas resultantes para el límite de responsabilidad. A diferencia del sistema inglés, donde se establece una limitación por cada accidente en que resulte responsable el naviero, en el régimen italiano el límite se refiere a las obligaciones derivadas de la navegación relativas al “viaje”. Así, se establece un límite máximo (un quinto del valor de la nave) para el caso de sus pérdidas, cuando la nave valga menos que el quinto del valor que tenía al inicio del viaje; y un límite máximo (dos quintos del valor de la nave) cuando resulte con un valor mayor a esa proporción.²⁵

3.- CONVENIOS INTERNACIONALES QUE REGULAN LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.

Una de las notas características del Derecho Marítimo como rama autónoma del ordenamiento jurídico, es su rasgo tendiente a la internacionalización, en búsqueda de soluciones uniformes para la explotación y tráfico marítimos.

La tradicional institución de limitación de responsabilidad, no ha quedado al margen de ese carácter internacional. Así (y además de aquellos tratados relativos a regímenes específicos limitativos²⁶⁻²⁷), respecto del régimen general de responsabilidad limitada en favor del armador, se han suscrito tres convenios internacionales “que han intentado que la institución de la limitación de responsabilidad precise –de manera uniforme– cuatro cuestiones fundamentales, a saber, su ámbito de aplicación, el sujeto titular del beneficio, los supuestos de limitación, y el procedimiento de determinación o cálculo del importe de ella”²⁸.

²² *Ibid.*, p. 344.

²³ Cfr. BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Apuntes de la cátedra de Derecho Marítimo II*, ob. cit., p. 99.

²⁴ TOMASELLO HART, Leslie; TOMASELLO WEITZ, Leslie; FOX IGUALT, Christian; ET ALII, *Estudios de Derecho Marítimo...* ob. cit., p. 344.

²⁵ Cfr. TOMASELLO HART, Leslie, *Curso de Derecho Marítimo Chileno*, ob. cit., p. 270.

²⁶ Nos referimos a un sistema general o global de limitación de responsabilidad, en oposición a sistemas específicos o particulares, en atención a dos factores: la cantidad de titulares que pueden invocar el beneficio limitativo, y la amplitud de las reclamaciones que dan derecho a limitar responsabilidad.

²⁷ Sobre el particular, consultar a RHIDIAN THOMAS (editor), *Liability Regimes in Contemporary Maritime Law* (Londres, 2007).

²⁸ TOMASELLO HART, Leslie; TOMASELLO WEITZ, Leslie; FOX IGUALT, Christian; ET ALII, *Estudios de Derecho Marítimo...* ob. cit., p. 345.

3.1. Convención sobre Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Mar, suscrita en Bruselas en 1924.

Esta Convención adoptó un sistema ecléctico, que intentó conciliar a los sistemas imperantes en la época, el sistema francés o de abandono y el inglés o forfeitorio.

La Convención distinguía tres categorías de créditos a cuyo respecto el propietario podía liberarse de responsabilidad:

- al abandonar al valor que tuviere la nave al finalizar el viaje o después del accidente, más el flete;
- pagando una suma *ad valorem* de £8 oro por tonelada de arqueo, como suma límite; y
- agregando una segunda suma de £8 oro por tonelada de arqueo, en caso de muerte o lesiones corporales.

El flete, por su parte, correspondía a un décimo del valor de la nave calculado al comienzo del viaje.

Además, no permitía al propietario limitar su responsabilidad en caso de culpa o dolo de su parte. Es decir, consagraba lo que denominamos pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad, en contra del propietario. El problema era que, así como sólo permitía al propietario de la nave limitar su responsabilidad, la privación del derecho de limitación debía fundarse también en su culpa personal (*actual fault or privity*), lo que dificultaba demasiado la prueba del reclamante en orden a oponerse a la limitación de responsabilidad.

3.2. Convención sobre Limitación de Buques de Mar, suscrita en Bruselas en 1957.

Este Convenio estructuraba un sistema limitativo de responsabilidad del armador forfeitorio o *ad valorem*, similar al sistema inglés.²⁹

Utilizaba un sistema de escalas, esto es, distingue entre reclamaciones derivadas de daños corporales y reclamaciones por daños materiales, y reserva una proporción mayor del fondo de limitación de responsabilidad para la escala de daños corporales.

La Convención de Bruselas de 1957 autorizó acogerse al beneficio de la limitación de responsabilidad al propietario de la nave, su armador, al fletador, administrador, capitán y tripulación.³⁰ Además, consagró la pérdida del beneficio de limitación en términos más amplios que la Convención de 1924, que llegó a constituir una difícil carga para los propietarios probar que las reclamaciones no derivaban de su “culpa personal”.³¹

Las cuantías a que se limitaba la responsabilidad se expresaba en Francos Oro. Más tarde, el Protocolo modificadorio suscrito en Bruselas en 1979 reemplazó el patrón por Derechos Especiales de Giro (DEG).

²⁹ *Ibidem*, p. 346.

³⁰ *Ídem*.

³¹ ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities* (Londres, 2013), p. 742.

3.3. Convención sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, suscrito en Londres en 1976.

La Convención de Londres fue suscrita en 1976, “en orden a establecer un balance entre los reclamantes y los propietarios de naves. Logró incrementar el fondo de limitación a niveles lo suficientemente altos como para que los reclamantes fueran razonablemente compensados, pero no tanto como para provocar que la responsabilidad de los propietarios fuera inasegurable.” En la misma línea, restringió los supuestos de pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad.³²

El Convenio de 1957 había sido superado por el proceso inflacionario que restó realidad a las cifras allí incorporadas. El Convenio de Londres utiliza como unidad de cuenta a los Derechos Especiales de Giro, monedas que constituyen una base sólida y estable, según una canasta de 16 monedas mundiales duras.³³

Luego, en 1996, dentro de la Conferencia Internacional sobre Sustancias Nocivas y Peligrosas y la Limitación de Responsabilidad, “se adoptó un protocolo que modifica el Convenio de Londres con el objeto de mejorar la indemnización y establecer un procedimiento simplificado para la actualización de las cuantías de limitación.”³⁴

CAPÍTULO II.- SISTEMA CHILENO DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

El Código de Comercio chileno regula diversos regímenes de limitación de responsabilidad.

El sistema general de limitación de responsabilidad del armador, está contenido en el Párrafo primero del Título IV del Libro III del Código, a propósito del armador o naviero como sujeto de la navegación y comercio marítimo.

El legislador chileno, al redactar el actual Libro III del Código de Comercio y la regulación general de limitación de responsabilidad, se basó en la normativa del Convenio de Bruselas de 1957 y del Convenio de Londres de 1976, no obstante Chile no figure como Estado parte de los mismos. Por otro lado, las cuantías del régimen que establece el Libro III, como se verá, no fueron actualizadas de acuerdo a las modificaciones que sufrió el Convenio conforme al Protocolo de 1996.

Luego encontramos regímenes especiales de limitación de responsabilidad marítima, como lo es el del transportador marítimo de mercancías y el del transportador marítimo de pasajeros.

Fuera del Código de Comercio, se establece en la “Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos” de

³² Ídem.

³³ TOMASELLO HART, Leslie; TOMASELLO WEITZ, Leslie; FOX IGUALT, Christian; ET ALII, *Estudios de Derecho Marítimo...* ob. cit., p. 347.

³⁴ *Ibidem*, p. 348.

1969 y en el Título IX de la Ley de Navegación, el régimen de limitación de responsabilidad por contaminación marina; y en el Título V de la Ley 18.302 de Seguridad Nuclear el régimen de responsabilidad civil por daños nucleares.

En este capítulo nos referiremos a los aspectos sustantivos del sistema general chileno que regula la limitación de responsabilidad del armador.

1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL DERECHO A LIMITAR RESPONSABILIDAD

Los artículos 885, 886, 887 y 893 del Código Comercial hacen una primera acotación al ámbito de aplicación del régimen general de limitación de responsabilidad.

1.1. Responsabilidad indirecta del armador.

El artículo 886 constituye el punto de partida en cuanto al estudio de la responsabilidad del naviero. Como él es, por definición, el encargado de explotar y expedir a su nombre la nave, resulta natural que los hechos y actos que involucra la aventura marítima se encuentren garantizados con su patrimonio, aun cuando sean realizados por el capitán y la demás dotación de la nave. Responde entonces, según el precepto:

- *De las obligaciones contraídas por el capitán que conciernen a la nave y a la expedición.*

La norma se refiere a los actos del capitán, con lo cual debe recordarse que, conforme al artículo 914 n°8 del Código, aquél tiene la facultad legal de celebrar por sí solo los actos o contratos relativos a la gestión ordinaria de la nave y al normal desarrollo del viaje. La disposición no incluye a los oficiales y tripulantes, quienes no representan generalmente al armador, no obstante podrán incluirse en el supuesto, en el evento que subroguen al capitán.³⁵

- *Por las indemnizaciones en favor de terceros por los hechos del capitán, oficiales y tripulación.*

Es lo que corresponde a la responsabilidad extracontractual indirecta, que de no haberse regulado en el Libro III estaría entregado al régimen de responsabilidad por el hecho de los dependientes que el artículo 2320 del Código Civil encomienda al empresario.

1.2. Casos en que el armador no es responsable.

El armador no será responsable en los casos que señala el artículo 887:

1°. *Si prueba que los hechos del capitán, de los oficiales o tripulación son ajenos a la nave o a la expedición;*

La responsabilidad indirecta que el naviero tiene sobre los hechos del capitán, los oficiales y la tripulación, “tiene su causa en la subordinación que existe entre la dotación y el armador, y la consiguiente autoridad de éste sobre los tripulantes. Entonces, si el actuar

³⁵ Cfr. TOMASELLO HART, Leslie, *Curso de Derecho Marítimo Chileno* (Valparaíso, 2014), p. 261.

de los dependientes excede al ámbito de sus funciones, desaparece el fundamento de dicha responsabilidad.”³⁶

2°. *Si el que persigue esa responsabilidad fuera cómplice o copartícipe de los hechos del capitán, oficiales o tripulación;*

Constituye una aplicación del principio sobre el cual nadie puede aprovecharse de su propia torpeza. “Basta la coparticipación o complicidad del reclamante para que el armador se exonere de responsabilidad, sin atender al grado de culpa de la víctima, ni a su influencia en el resultado dañino. La exención de responsabilidad es total e indivisible, tanto respecto de su causa (grado de culpa del reclamante) como de su efecto (relación de causalidad entre dicha culpa y el resultado dañoso), la responsabilidad del armador no se disminuye”.³⁷

3°. *Si se trata de hechos ejecutados por el capitán en su calidad de delegado de la autoridad pública;*

En su investidura de delegado de la autoridad pública, el capitán tiene funciones relacionadas con el orden y la disciplina a bordo de la embarcación, y funciones relativas a la intervención de la autoridad para dejar constancia de la ocurrencia de ciertos hechos o actos jurídicos.³⁸ En estas hipótesis, al igual que en el primer numeral, el actuar del capitán no tendrá su causa en la subordinación de éste respecto del armador, sino que encuentra fundamento en la propia ley.

4°. *En los casos expresamente previstos en este Libro o en otras leyes.*

El Libro III prevé otros casos en los que exime al armador de responsabilidad. Podemos citar, por ejemplo, al artículo 1135, que obliga a todo capitán a prestar auxilio a cualquier persona que se encuentre en peligro en el mar; el incumplimiento de dicho deber exime de responsabilidad al armador. Otro caso sería el consagrado en el artículo 1064, dentro del contexto del contrato de pasaje, según el cual si la negligencia del pasajero ha sido causa de su muerte o de sus lesiones corporales, o de la pérdida o daños sufridos por su equipaje, o ha contribuido a ello, el tribunal podrá eximir al transportador o atenuar su responsabilidad, según corresponda. Si la culpa es exclusiva de la víctima, el armador se exime de responsabilidad.³⁹

Existen otras leyes que también consagran casos en que el armador no será responsable. Podemos mencionar, *verbi gratia*, los supuestos de incumplimiento de los deberes que establecen los artículos 102 y 112 de la Ley de Navegación (obligación de las naves de prestar asistencia, y la obligación del capitán de las naves involucradas en un abordaje de prestar auxilio a la otra, respectivamente, cuando ello no represente un grave riesgo para su propia seguridad, la de su dotación o la de sus pasajeros).

³⁶ BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Derecho Marítimo*, ob. cit., p. 329.

³⁷ GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano y BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Sujetos del Derecho Marítimo* (Santiago, 2010), p. 76.

³⁸ Cfr. BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Derecho Marítimo* (Santiago, 2014), pp. 247-250.

³⁹ Cfr. GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano y BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Sujetos del Derecho Marítimo* (Santiago, 2010), pp. 77-78.

1.3. Casos que constituyen excepciones al sistema general de limitación de responsabilidad.

Luego, el Código dispone casos en que el armador es responsable, pero no se aplican las normas sobre limitación de responsabilidad contenidas en el mismo párrafo.

El artículo 885 prescribe supuestos que se rigen por el derecho común, es decir, materias en las cuales los acreedores podrán exigir el cumplimiento de sus obligaciones de acuerdo al principio de reparación integral, que se manifiesta en la garantía general que los acreedores tienen, para perseguir el cumplimiento de la obligación en todos los bienes del deudor, hasta la concurrencia de sus créditos, conforme al artículo 2465 del Código Civil. Estos son los casos referidos a:

- a) la responsabilidad del armador por sus actos o hechos personales;

Se refiere a los hechos propios del naviero, los que ejecuta “por sí”.

Tratándose de personas naturales, constituirá un hecho (material o jurídico) o un acto (unilateral o bilateral), cuando estos sean efectuados por el propio armador o la persona que pretenda limitar. Si se trata de un contrato, debe ser celebrado por sí, personalmente, y no a través del capitán, sus dependientes u otras personas por quien responde o que le representan.⁴⁰

Para calificar si un acto o hecho es personal, debe analizarse caso a caso qué grado de participación ha tenido el armador en su celebración o cumplimiento. En esta fase ni la celebración ni la ejecución de un contrato son excluyentes para establecer si el armador actuó directamente.

Esta calificación a la que nos referimos revestirá de mayor complejidad si el armador es una persona jurídica.⁴¹ Sobre este punto volveremos más adelante.

- b) la responsabilidad del armador que derive de hechos de sus dependientes, que ocurran en tierra.

Deben excluirse de este supuesto aquellos hechos que, no obstante desarrollarse en tierra, se relacionan con motivo de la explotación de la nave o de las faenas de carga; estas últimas de todos modos quedarán afectas a la limitación de responsabilidad marítima.⁴²

Por su parte, el artículo 893 del Código de Comercio establece que las disposiciones del párrafo relativas a limitación de responsabilidad no se aplican:

- 1° A los créditos por auxilios o por contribución en avería gruesa.

Distinguimos entonces entre:

- Créditos por auxilios: si los créditos por salvamentos pudiesen limitarse, el asistente no tendría seguridad de que su auxilio será remunerado de manera íntegra, con lo que se desalentaría a la institución. Por su parte, el armador de la nave asistida sería beneficiado por partida doble: “con el salvamento de la embarcación y, además, con el límite por el pago de la remuneración.”⁴³

⁴⁰ *Ibíd.*, p. 144.

⁴¹ *Ibíd.*, p. 141.

⁴² BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Derecho Marítimo* (Santiago, 2014), p. 329.

⁴³ *Ibíd.*, p. 340.

De todas maneras, lo que no puede limitarse es el crédito que el asistente tiene en contra del armador, pero los demás créditos nacidos a raíz de la operación de salvamento pueden perfectamente incluirse en los supuestos de aplicación general de la limitación de responsabilidad. “De esta forma, un reclamo de resarcimiento por lo que se ha pagado por concepto de salvamento [de un tercero contra el asistido] no puede ni debe ser tratado de la misma manera que un reclamo por salvamento proveniente del asistente.”⁴⁴

Lo anterior es sin perjuicio de que el armador limita la remuneración a que tiene derecho el asistente de acuerdo al valor de los bienes asistidos en el momento del término de la operación de asistencia, conforme a lo que dicta el artículo 1139.

- a) Créditos por contribución en avería gruesa: la exclusión que contempla el legislador se establece con el objetivo de resguardar la igualdad sobre la base de los valores comprometidos en la institución de la avería gruesa.⁴⁵ La avería gruesa debe ser soportada proporcionalmente por la nave, el flete y la carga, de acuerdo a su contribución o interés en la aventura marítima. De este modo, la misma proporcionalidad es la que cumple el rol de límite del crédito.

Por otro lado, como señala el profesor Barroilhet, “si se acepta la limitación, habrá interesados que contribuirán menos que otros, como es el caso del armador, transportador y demás personas habilitadas para limitar; y otros que contribuirán más, como probablemente sucederá con los intereses de la carga, quienes no tienen derecho a limitar.”⁴⁶

- 2° A 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 encuentren a bordo o cuyas funciones se relacionen con el servicio de la misma, y que se deriven de sus respectivos derechos laborales.

La razón de ser de esta exclusión es el “criterio social que la ley hace prevalecer sobre el derecho de limitación de responsabilidad por parte del armador”.⁴⁷ Evita que el armador se excuse, limitando su responsabilidad, del cumplimiento de sus deberes laborales para con sus trabajadores.

- 3° Remoción de restos náufragos.

No rige el sistema general de limitación de responsabilidad respecto de obligaciones y responsabilidades relativas al reflotamiento, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de una nave hundida, naufragada, varada o abandonada, incluyendo la carga u otras cosas que estén o hayan estado a bordo de la misma. La exclusión se justifica porque los costos derivados de la remoción de restos náufragos deberán ser soportados, en última instancia, por el estado, ya que a éste corresponde responsabilizarse por que los espacios marítimos sean, en general, seguros para la navegación.⁴⁸

⁴⁴ FOX IGUALT, Christian, *Limitación de responsabilidad del armador...*, ob. cit., p.68.

⁴⁵ Cfr. TOMASELLO p.283.

⁴⁶ BARROILHET, p.340.

⁴⁷ *Ibid.*, p.284.

⁴⁸ XIA CHEN, *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions* (Boston, 2001), p. 39.

Estos supuestos se regulan, por prescripción del artículo 890 del Código de Comercio, de acuerdo a las normas que la Ley de Navegación establece en los artículos 132 y siguientes.

4° Contaminación marina.

Los “daños al medio ambiente” se rigen por los regímenes especiales que contemplan el Título IX de la Ley de Navegación, denominado “De la Contaminación”, y por los tratados internacionales de 1969 y 1992. En dichas normas se regula la responsabilidad nacida del derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, junto con los daños al medio ambiente derivados del reflotamiento, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de una nave hundida, naufragada, varada o abandonada, incluyendo la carga u otras cosas que estén o hayan estado a bordo de la misma.

Estas obligaciones y responsabilidades tampoco son limitadas por el sistema general que el Libro III del Código regula, de acuerdo al artículo 890 anteriormente citado.

1.4. Casos en que se puede limitar la responsabilidad.

Finalmente analizaremos los casos en que el armador o naviero puede limitar su responsabilidad. Esta facultad o derecho puede nacer de dos fuentes:

- Contractual: El artículo 888 del Código de Comercio dicta que “el armador podrá contractualmente limitar su responsabilidad, excepto cuando la ley se lo prohíba.” Caben dentro de esta excepción los casos de transporte marítimo de mercancías y del contrato de pasaje, ya que en lo relativo a ellos el legislador ha establecido regulaciones con el carácter de imperativas, respecto de la que considera la parte más débil. Con todo, las estipulaciones que agraven la situación el contratante no protegido (es decir, del transportador, de mercancías o de pasajeros), valdrán.
El profesor Tomasello agrega, además, las estipulaciones que puedan permitir el dolo o la culpa grave de alguna de las partes contratantes, supuestos que estarían prohibidos por aplicación del principio según el cual la condonación del dolo y la culpa grave futuros no valen, según el derecho común (de acuerdo al Código Civil en el artículo 1465 y en el artículo 44 inciso primero que equipara al dolo con la culpa grave).⁴⁹
- Legal: Al armador se le reconoce por el Código el derecho a limitar su responsabilidad en determinados supuestos, que enumera el artículo 889:

1°. Por muerte o lesiones de toda persona que se encuentre a bordo de la nave para ser transportada y por las pérdidas, mermas o daños a los bienes de éstos que también se encuentren a bordo;

⁴⁹ Cfr. TOMASELLO p.284

La regla se extiende a la muerte de toda persona que se encuentre a bordo de la nave, es decir, independientemente de su calidad de miembro de la dotación o pasajero, el armador podrá limitar su responsabilidad por la muerte o lesiones de ellas. También se extiende a las pérdidas totales o parciales que los bienes de ellas experimenten.

Quedan fuera del tenor del numeral aquellos bienes de personas que no se encuentren a bordo de la nave (como los bienes que el cargador entrega para su transporte), ni los daños o pérdidas de bienes situados fuera de la misma, los que de todas maneras quedan comprendidos por el numeral tercero del mismo artículo.

2°. Por muerte o lesiones causados por toda persona por cuyos hechos es responsable el armador, sea que ella se encuentre o no a bordo de la nave. Si la persona causante no se encontrare a bordo, sus hechos deberán necesariamente estar relacionados con la operación o explotación de la nave, o bien, con el carguío, transporte o descarga de los bienes transportados;

El numeral establece como necesario que el causante del perjuicio se relacione con la operación o explotación de la nave o con el carguío, transporte o descarga de los bienes, por sobre la situación de que tal persona se encuentre o no a bordo de la nave misma.

Al referirse a las personas por cuyos hechos es responsable el armador, debemos recordar el artículo 886 del Código, que señala que éste es responsable por las conductas del capitán, los oficiales y la tripulación. Además, debemos incluir los hechos de otras personas que, por ley o contrato, sean de responsabilidad del naviero. En este entendido se extiende la norma a personas que normalmente no se encontrarán a bordo de la nave, pero que se relacionan con la explotación de la misma. El numeral podría, así, contemplar la situación de los estibadores, por ejemplo, si de la relación contractual entre ellos y el armador se verifica que éste se hace responsable por sus hechos.

3°. Por pérdidas, mermas o daños en otros bienes, incluyendo el cargamento, causados por igual calidad de personas, motivos, lugares y circunstancias que los indicados en el número precedente;

Ahora se trata de los daños o pérdidas que sufran “otros bienes”, lo que residualmente se extiende excluyendo únicamente a los bienes de las personas que se encuentran a bordo de la nave para ser transportadas, comprendidas, según lo visto, por el primer numeral. La referencia a “otros bienes” es amplia, y puede comprender los daños que experimenten los bienes de personas que no se encuentran a bordo de la nave (como los bienes que el cargador entrega para su transporte), así como los daños o pérdidas de bienes situados fuera de la misma, que como dijimos, quedan fuera del tenor del numeral primero. Incluye también al cargamento, por expresa mención del numeral.

En cuanto al sujeto causante, la regla se remite al número precedente, o sea, el perjuicio debe haberse realizado por alguien de quien responde el armador, encuéntrese o no a bordo de la nave, con tal que se relacione en su actuar con el giro de ella.

4°. Por toda obligación o responsabilidad resultante de los daños causados por una nave, a las obras de los puertos, diques, dársenas y vías navegables.

Se refiere a la responsabilidad por los daños materiales que cause la nave a las obras de los puertos, diques, dársenas y vías navegables. Normalmente los daños que cause una nave a dichas obras serán producto del actuar de personas por las cuales es responsable el armador, que quedan comprendidos por la amplitud del numeral anterior, lo que nos hace notar que el supuesto regulado es, en realidad, de aplicación bastante estricta. Empero, al no especificar al sujeto causante de los daños, podría dar cabida a limitaciones respecto de obligaciones en que incurran personas por quienes no es vicariamente responsable el armador, como los agravios provocados por un buque con deficientes condiciones de navegabilidad, producto de reparaciones negligentes por parte del astillero.

2.- TITULARES DEL BENEFICIO DE LIMITAR LA RESPONSABILIDAD

Son los sujetos cuya responsabilidad con ocasión de su actividad marítima ascenderá hasta un monto máximo, determinado contractual o legalmente.

a) El armador.

Es la persona natural o jurídica que, sea o no propietario de la nave, la explota y expide en su nombre. A su respecto se regula el beneficio de limitación, que está contenida justamente en el Párrafo “Del armador o naviero”. Los artículos 886, 888 y 889 del Código de Comercio hacen expreso reconocimiento de su derecho a limitar la responsabilidad.

b) El propietario de la nave.

Es el dueño, real o presunto, de la nave. El artículo 902 del Código señala que la limitación de responsabilidad puede ser invocada también (es decir, además del armador y del asegurador de responsabilidad, regulado en el artículo precedente) por el propietario de la nave, cuando sea una persona natural o jurídica distinta del armador.

c) El operador.

Es la persona que sin tener la calidad de armador, a virtud de un mandato de éste ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de transporte u otros para la explotación de naves, soportando las responsabilidades consiguientes. El operador también tiene derecho a limitar su responsabilidad, de conformidad al artículo 902. El privilegio de limitación le será útil, naturalmente, en los supuestos en que el operador ejecute contratos para explotar las naves a nombre propio, pues, en caso contrario, la limitación podrá ser invocada por el mismo armador.

d) El transportador, de mercancías o de pasajeros.

El transportador contractual de mercancías, según el artículo 975 número 1, es toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador. El transportador efectivo de mercancías, en tanto, es toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

Por su parte, el transportador contractual de pasajeros es definido por el artículo 1045 n°1 como toda persona que, en virtud de un contrato de pasaje, se obliga a transportar pasajeros, sea por cuenta propia o a nombre de otro. Mientras que el transportador efectivo de pasajeros, según el artículo 1045 n°2, corresponde a toda persona distinta del transportador (contractual) que efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte.

Como la norma del artículo 902 no distingue, y ambos, tanto el de mercancías como el de pasajeros, corresponden a lo que el Código define como transportador, el beneficio de limitación de responsabilidad los alcanza.

La calidad de armador puede convergir con la de transportador marítimo, de mercancías o de pasajeros, en cuyo caso el transportador tendrá a su disposición el derecho a limitar su responsabilidad derivado del sistema general de limitación de responsabilidad del armador que aquí se trata, y de los sistemas especiales que en su favor consagran los artículos 992 y siguientes, y 1063 y siguientes, respectivamente. Así lo reconocen varios artículos:

Art. 895 inciso final: “La limitación de que trata este artículo no incluye la de responsabilidad en el contrato de pasaje, la que regirá independientemente, por las reglas que se dan a su respecto en el párrafo 5 del título V de este mismo Libro”.

Art. 1074: “Las disposiciones de este párrafo no privaran al transportador, transportador efectivo ni a los dependientes y agentes de ambos, del derecho a limitar su responsabilidad conforme a los preceptos del párrafo 1 del Título IV de este mismo Libro”.

El sujeto responsable invocará el sistema que le resulte más conveniente.⁵⁰ Creemos, eso sí, que no podrá invocar ambos sistemas, de manera copulativa. En efecto, parecería difícil admitir que se haya querido permitir a los portadores marítimos acumular las dos modalidades de limitación, pues tanto la normativa específica sobre transporte marítimo, como el régimen de limitación de responsabilidad general del naviero, pretenden fijar límites cuantitativos de responsabilidad que –dentro de los límites de asegurabilidad a precios asequibles para los navieros– garanticen a los perjudicados unas indemnizaciones serias.

Siempre que el porteador no opte indubitadamente por hacer uso de la limitación de su responsabilidad, como propietario de buque o como naviero, se beneficiará, empero, de una limitación propia, que es la establecida en el párrafo 5 del título V del Libro Tercero. Ello se justifica, como enseña el profesor José Luis García-Pita⁵¹, por diversos motivos:

El régimen de los portadores es siempre *lex specialis*, que prima sobre el sistema general de limitación.⁵² Las disposiciones de aquél se aplican con preferencia a cualquier régimen de limitación de responsabilidad que sea “general”, y que no se aplique al porteador, en cuanto tal, sino en cuanto pertenezca a una categoría más amplia (la de navieros, propietarios de naves, etc.).

Aun siendo un régimen especial, y a pesar de que su contenido es fundamentalmente de derecho imperativo⁵³, el sistema de limitación de la responsabilidad del porteador marítimo no debe considerarse como inderogable. En efecto, el mismo artículo 1074 del Código de Comercio reconoce indirectamente cabida a la voluntad privada, para valerse de otros regímenes de limitación. Lo anterior se complementa con el hecho de que el régimen general no establece limitaciones de responsabilidad automáticas, sino “rogadas”. Entonces, si el sistema de limitación de responsabilidad del transportador no priva del derecho a limitar la responsabilidad conforme al régimen general, el cual es rogado, la voluntad del porteador será, en definitiva, la determinante para aplicar uno u otro sistema.

⁵⁰ Cfr. TOMASELLO p.291-292.

⁵¹ El autor se plantea esta cuestión al comparar los sistemas del Convenio de Londres de 1976 y las Reglas de Hamburgo. Véase GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, *La Limitación de la Responsabilidad Civil del Naviero: Análisis sistemático del derecho comparado y perspectivas de reforma del derecho español* (Vitoria-Gasteiz, 1996), p. 244-245.

⁵² En el mismo sentido, BARROILHET ACEVEDO, Claudio y DÍAZ DÍAZ, Alejandro, *Derecho del Transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal* (Santiago, 2002), p.254. Los autores señalan que se “establece un sistema de limitación de responsabilidad especial que prima sobre el sistema general de limitación de responsabilidad del armador establecido en los arts. 885 y siguientes.”

⁵³ Véase CAPÍTULO II, número 1.4.

e) El fletante.

Es el sujeto que en un contrato de fletamento pone la nave a disposición de otro para que éste la use según su propia conveniencia, dentro de los términos estipulados.⁵⁴

El artículo 902 del Código permite invocar la limitación de responsabilidad por parte del fletante, cuando sea una persona distinta del armador. Ello puede ocurrir con los fletamentos por tiempo y por viaje en que un fletador puede, a la vez, subfletar. En el fletamento a casco desnudo, por otro lado, el fletante cede la tenencia, control y explotación de la nave, incluyendo la facultad de designar al capitán y a la dotación; en este contrato el fletante coincidirá, por lo general, con la figura del propietario o del armador, ya que se ceden elementos propios de la gestión náutica y comercial del buque.⁵⁵ En consecuencia, cuando la norma hace alusión al fletante como persona distinta del armador, puede comprender al fletante por tiempo o por viaje; no comprenderá, generalmente, al fletante a casco desnudo.

f) Los dependientes.

Por dependientes entenderemos a toda persona por cuyos hechos es responsable el armador, sea que ella se encuentre o no a bordo de la nave. Extenderemos el concepto a las personas por cuyos hechos son responsables el propietario, operador, transportador o fletante, cuando éstas sean personas distintas al armador.

Los dependientes pueden serlo en virtud de cualquier vínculo que les brinde esa calidad, incluyendo a los trabajadores sujetos a un contrato individual de trabajo, los prestadores de servicio, y cualquier otro servidor de los sujetos antes mencionados.⁵⁶

El beneficio de limitación se hace extensivo a ellos a partir de la Convención de Bruselas de 1957, ya que previamente los reclamantes demandaban de forma separada a los dependientes, para así eludir los límites de responsabilidad que favorecían a los propietarios.⁵⁷

Los dependientes del armador podrán impetrar la limitación de responsabilidad en virtud del artículo 891.

Los dependientes del propietario, operador, transportador o fletante invocarán el beneficio de limitación de responsabilidad en base al artículo 902.

g) El Capitán y los miembros de la dotación.

Los artículos 905 del Código de Comercio y 50 de la Ley de Navegación definen al Capitán como el jefe superior de la nave encargado de su gobierno y

⁵⁴ *Ibíd.* p.292.

⁵⁵ Cfr. BARROILHET p.346.

⁵⁶ Cfr. BARROILHET p.347.

⁵⁷ ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law...*, ob. cit., pp. 746-747.

dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en el Código y las demás normas legales relativas al Capitán.

La dotación, de acuerdo al artículo 73 de la Ley de Navegación, es el número de oficiales y tripulantes que sirve para atender y desempeñar las diversas funciones y operar con seguridad los instrumentos y accesorios de una nave y sus medios de salvamento, ya sea en navegación o en puerto.

Según prescriben los artículos 902 y 903 del Código, el Capitán y los miembros de la dotación podrán limitar su respectiva responsabilidad en las acciones dirigidas contra ellos.

- h) El asegurador de responsabilidad de las personas que tienen derecho a invocar el régimen de limitación del armador.

El asegurador de responsabilidad gozará del derecho a limitación en igual medida que el asegurado, por las reclamaciones en su contra (es decir, cuando se deduzca acción directa en contra de él) en que proceda gozar del beneficio, conforme al ámbito de aplicación del régimen limitativo.

Para algunos, el asegurador puede invocar el sistema limitativo de responsabilidad que en su contra formule tanto el propio beneficiario del seguro como terceros, en los supuestos que se concede acción directa a éstos.⁵⁸

3.- PÉRDIDA DEL BENEFICIO DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

3.1. Sujetos que pueden perder el beneficio a limitar su responsabilidad.

Según ya vimos, los titulares del derecho para limitar su responsabilidad son el armador, junto con el propietario de la nave, el transportador o fletante, cuando sean personas distintas del naviero, sus dependientes, el capitán y miembros de la dotación, además del operador y el asegurador de responsabilidad. Los artículos 891 y 903 del Código nos señalan situaciones en que algunos de estos titulares pueden perder el derecho a limitar su responsabilidad (*conduct barring limitation*, o *exclusion of liability*), respondiendo entonces de acuerdo a las normas del derecho común según el principio de reparación integral de los acreedores.

Art. 891- La limitación de responsabilidad del armador podrá ser impetrada por sus dependientes en los casos y por las causas que dispongan las leyes, a menos que se pruebe que el perjuicio fue ocasionado por una acción u omisión de éstos, realizada con intención de causar daño o perjuicio, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente se originaría el perjuicio.

⁵⁸ Véase TOMASELLO HART, Leslie, *Curso de Derecho Marítimo Chileno* (Valparaíso, 2014), p. 293.

Art. 903- Cuando se dirija una acción contra el capitán o los miembros de la dotación, éstos podrán limitar su respectiva responsabilidad aun cuando el hecho que origine la acción haya sido causado por su propia culpa, excepto si se prueba que el daño resulta de un acto u omisión de los mismos, realizado con la intención de provocar el daño, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente se originaría.

Ambos artículos hacen referencia al caso de que personas distintas al armador invocan la limitación de responsabilidad: los dependientes (art. 891); y el capitán o los miembros de la dotación (art. 903). La pérdida del beneficio a limitar la responsabilidad que estas normas tratan, entonces, sólo está consagrada contra ellos.

El propietario de la nave, el transportador⁵⁹ o fletante (en tanto sean personas distintas del naviero), junto al operador, no perderán la facultad de limitar su responsabilidad, ya que la norma no los alcanza.

El armador, por otro lado, no perderá su derecho a limitar la responsabilidad⁶⁰, sino cuando el hecho o acto dañoso tenga el carácter de personal, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 885, caso en el cual responderá de acuerdo a la regulación del derecho común.

Respecto del asegurador de responsabilidad, el Código sólo se pronuncia en el artículo 901 –y usando una terminología similar a la del artículo 1 párrafo 6 del Convenio de Londres⁶¹–, donde prescribe que aquél tendrá derecho a gozar del beneficio de limitación en la misma medida que el asegurado. La doctrina se divide en cuanto a si debe interpretarse la norma en el sentido de la exclusión del privilegio, habiendo autores que señalan que si el asegurado se encuentra ante la imposibilidad de limitar su responsabilidad, la misma suerte correrá su asegurador. Por el contrario, parte de la doctrina considera que el asegurador tiene derecho a prevalerse de la limitación incluso en el caso de que haya mediado intención o temeridad del asegurado en la causación del daño.⁶² Nos inclinamos por esta última postura, ya que la inclusión del asegurador de responsabilidad como titular del derecho de limitación en el Convenio de Londres, antecedente de las normas del Libro III del Código de Comercio, se justificó por la necesidad de que los riesgos de la expedición marítima, y consecuentemente las primas de los seguros, resultaran cuantificables por las aseguradoras.⁶³ Si se concede acción directa en contra de éstas, para hacer efectiva ilimitadamente la responsabilidad de los asegurados en los casos de intención y temeridad, no se cumpliría con el propósito que subyace tras la incorporación de las aseguradoras como beneficiarias de la limitación de responsabilidad.

⁵⁹ Los artículos 1001 y 1002 del Código consagran la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad del transportador marítimo, sus dependientes y agentes. El artículo 1071, por su parte, establece supuestos de pérdida del beneficio por parte del transportador de pasajeros, sus dependientes y agentes.

⁶⁰ En contra de esta postura, arguyendo que el actuar intencional o temerario del dependiente priva aún al armador de su derecho a limitar la responsabilidad, ver Rol 3624-2000, Recurso de Inaplicabilidad por Inconstitucionalidad, de fecha 12 de diciembre de 2000, en BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Derecho Marítimo* ob. cit., nota al pie n°76.

⁶¹ Véase CAPÍTULO III, número 2 letra g).

⁶² DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara, *La Limitación de Responsabilidad Por Créditos Marítimos* (Madrid, 2007), pp. 119-122.

⁶³ Véase CAPÍTULO I, número 3.3.

Diversos motivos se han esgrimido para justificar la benevolencia de la norma con los sujetos anteriormente tratados. Las razones son históricas, de política legislativa.⁶⁴ De todas maneras, se dice que la limitación de responsabilidad protege a los acreedores, ya que un régimen de responsabilidad ilimitada (como rige en el derecho común) complicaría la capacidad de aseguramiento, necesidad impuesta por parte importante del tráfico marítimo. La responsabilidad limitada permite asegurar los riesgos y, de esta forma, otorgar mayor protección a los acreedores, aun cuando sus reclamaciones no logren ser completamente resarcidas.

3.2. Supuestos por los cuales se priva del beneficio a limitar la responsabilidad.

Respecto a las causales ablatorias para los dependientes, el capitán y los miembros de la dotación del beneficio a limitar su responsabilidad, los artículos señalan que la acción u omisión de ellos debe ser realizada con la intención de causar daño o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente se originaría.

Cabe detenerse sobre el grado de culpabilidad que estos términos significan. A mayor amplitud de los mismos, en menor medida aprovecharán la limitación de responsabilidad los sujetos anteriormente nombrados, o lo que es igual, en mayor cantidad de casos aquellos titulares perderán el beneficio. Al respecto imperan dos doctrinas:

- i) Las palabras “con intención” se referirían al dolo directo; la voz “temerariamente”, por su parte, aludiría al dolo eventual.⁶⁵

Esta postura parece ser la más cercana al texto del Código Chileno, toda vez que la conducta temeraria que se exige para hacer perder el derecho a limitar la responsabilidad, debe ir acompañada al menos del conocimiento presunto de que con dichas acciones u omisiones se causarían probablemente daños.

Por otro lado, los acreedores deben probar, incluso sobre la base de presunciones, que los titulares aludidos del derecho tuvieron conocimiento efectivo, no que debían tenerlo. El estándar culpable exigido, entonces, es mayor al de negligencias graves, las que admiten desconocimiento o falta de representación de las consecuencias gravosas de las conductas.

Además, el artículo 903 señala que el armador que a su vez es tripulante, solamente podrá ampararse en la limitación cuando haya incurrido en culpa en su calidad de capitán o miembro de la dotación, es decir, reconocería que el derecho a limitar la responsabilidad no se pierde por culpa, sin distinguir la gravedad o magnitud de ésta.

Por último, cuesta imaginar omisiones culpables realizadas “temerariamente”. El lenguaje que utiliza el legislador en ambas normas no parece apuntar a meras negligencias, sino a casos en que los dependientes, el capitán y la dotación no actuaron o lo hicieron en

⁶⁴ Las razones históricas pueden consultarse en ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law*, Volume 2, ob. cit., pp. 739-740.

⁶⁵ El profesor FOX IGUALT, Christian, aborda esta postura en *Limitación de Responsabilidad del Armador...*, ob. cit., pp.83-85. Apoya también esta interpretación el profesor TOMASELLO HART, Leslie, en “Los daños bajo el prisma del Derecho Marítimo”, Estudios de Derecho Marítimo (Santiago, 2004), p.119.

menor medida, representándose y aceptando temerariamente las consecuencias gravosas que probablemente seguirían de su pasividad.

ii) La expresión “con intención” aludiría al dolo directo, dolo indirecto y al dolo eventual, mientras que “temerariamente” representaría a la culpa grave. La culpa leve y levísima, en tanto, no hacen perder el derecho a limitar la responsabilidad.⁶⁶

Esta doctrina asimila la voz “temerariamente” a la culpa lata o grave, por varias razones.⁶⁷

En primer lugar, aceptando que el dolo eventual estaría incluido en la parte de la norma que refiere al conducta realizada “con intención”, por lo que debe dársele contenido a la expresión “temerariamente”, el cual correspondería a algún tipo de culpa. Y haciendo eco de lo que dispone el artículo 44 del Código Civil, según el cual, en materias civiles, la culpa grave se equipara al dolo. “Las materias civiles incluirían a las materias comerciales, porque el artículo 2 del Código de Comercio hace aplicables supletoriamente las disposiciones del Código Civil al Código de Comercio, cuerpo legal en que no hay norma alguna que excluya la vigencia de esta asimilación”. “Repugna a un sentido de justicia que si se ha causado un daño, sea con intención o con un descuido grave, se pueda gozar del beneficio de limitar la responsabilidad por ese mismo daño.”⁶⁸

En segundo término, entendiendo que la norma tiene su antecedente en el artículo 4 de la Convención de 1976, el que a su vez tiene como predecesor al artículo XIII del Protocolo de La Haya que enmienda la Convención de Varsovia de 1929. La redacción de este precepto habría tenido por objetivo adoptar una fórmula general equivalente al dolo y a una culpa que se le equiparara, de manera que pueda ser aplicado por varios ordenamientos jurídicos, que no distinguen diversas graduaciones de culpa.

El legislador chileno, a su turno, al discutir el texto del artículo 890, junto con los artículos 900, 901 y 903, así como los actuales artículos 1001 y 1002, tuvo a la vista la Convención de 1976 y las Reglas de Hamburgo. En este punto, la Comisión Redactora del Libro Tercero del Código se planteó el asunto de que la traducción de las Reglas de Hamburgo daría cabida a incluir a la culpa grave en la extensión de la norma, lo que debía tener lugar (quíerese o no por el legislador) en pos de apegarse fielmente al tratado internacional en cuestión.

En cuarto lugar, la frase “en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento” que emplea la norma, habría sido introducida no como una exigencia de representación y aceptación de un resultado dañoso, o sea dolo eventual, sino para permitir

⁶⁶ Apoyan esta tesis los profesores GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano y BARROILHET ACEVEDO, Claudio, en *Sujetos del Derecho Marítimo* (Santiago, 2010), pp.112-149; CORNEJO FULLER, Eugenio, *Derecho marítimo chileno: explicaciones sobre el libro III del Código de Comercio: de la navegación y el comercio marítimos* (Valparaíso, 2003), pp. 149-151; BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Derecho Marítimo*, ob. cit., pp 352-354.

⁶⁷ Los argumentos en favor de esta interpretación son expuestos más acabadamente en GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano y BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Sujetos del Derecho Marítimo* (Santiago, 2010), pp. 119-122, 124-132.

⁶⁸ GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano y BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Sujetos del Derecho Marítimo* (Santiago, 2010), p. 117.

que el juez aplicara la norma sin necesidad de prueba respecto de la intención subjetiva del responsable, por las dificultades que ello implica.

Por último, la culpa leve y levísima quedan excluidas del alcance del término “temerariamente”. Esto porque la responsabilidad, en un sistema generalmente subjetivo como el chileno, tiene como presupuesto algún grado de culpa del sujeto que realiza la conducta, por lo que interpretar que las negligencias leves que generan responsabilidad son las mismas que quitan el beneficio de limitarla transformaría la institución en normas inoperantes.

3.3. Pérdida del beneficio a limitar la responsabilidad de los demás titulares. Doctrina del “*alter ego*”.

En base a lo señalado sobre los artículos 891 y 903 del Código, puede perderse el derecho a limitar responsabilidad por parte de los dependientes del armador, y por el capitán y miembros de la dotación, respectivamente.

Por otro lado, el propietario de la nave, el transportador⁶⁹ o fletante (en tanto sean personas distintas del naviero), junto al operador, no perderán el beneficio que el sistema general de limitación de responsabilidad les ofrece.

Debemos recordar, a propósito de esta materia, que el acto o hecho personal del armador, de acuerdo al artículo 885, no se sujeta a las disposiciones que regulan la limitación de responsabilidad, sino que se rige por las normas de derecho común.

La interrogante que surge es determinar qué sucede cuando un subordinado o dependiente ejecuta las decisiones del armador persona natural o de la compañía naviera, a fin de establecer si éstos pierden o no el derecho a limitar su responsabilidad, en base a que constituirían decisiones personales, y como tales se sujetarían a las normas de derecho común.

Determinar si existe un acto o hecho personal del armador cuando es una persona natural, como se señaló más arriba⁷⁰, dependerá del grado de participación directa que haya tenido en el caso concreto.

La dificultad se plantea cuando el armador se constituye como persona jurídica, a fin de establecer su grado de participación personal en el hecho de que se trate.

La doctrina del *alter ego* nos responde esta cuestión, estableciendo que se debe identificar, en definitiva, quién tiene el control y dirección real y efectiva de las decisiones, actuaciones y omisiones que originaron la responsabilidad, a fin de dilucidar por parte de quién se pierde el derecho a limitar la responsabilidad.⁷¹ No se trata, entonces, de supuestos de responsabilidad vicaria, donde la voluntad o los hechos de ciertas personas hace responsable a otras, sino que busca esclarecer cuál es la voluntad de la propia empresa naviera, manifestada por medio de personas que tienen la dirección y control de sus decisiones.

La figura del *alter ego* refleja el cambio de perspectiva que ha tenido la normativa marítima más reciente (a partir de los convenios de 1957 y, sobre todo, de 1976), tendiente no a limitar la responsabilidad en que incurran determinados personajes, sino de limitar la responsabilidad derivada de ciertas relaciones obligatorias calificables como “marítimas”,

⁶⁹ Véase nota al pie número 51.

⁷⁰ Véase 2.3. letra a).

⁷¹ Cfr. BARROILHET p.356.

cualquiera sea la condición personal de su deudor. Cuestión que por extensión debe considerarse también para la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad.

El acto u omisión cometido con la intención de causar daño o temerariamente con conocimiento de que probablemente ocurriría el daño, ejecutado por un empleado, dependiente o agente del armador, hará perder el beneficio de limitación de responsabilidad de la compañía naviera en caso que aquéllos actúen acatando las órdenes de quienes constituyesen el *alter ego* del armador, es decir, de aquellas “personas que tuviesen la absoluta confianza o que pudieran hacer sus veces, sin restricción alguna”.⁷² En cambio, si el acto u omisión es ejecutado por un dependiente, sin que existiere intervención por parte de quienes constituyan la “*directing mind*” de la compañía, ese dependiente será quien vea privado su derecho a limitar su responsabilidad.

3.4. Coincidencia de las calidades de tripulante y armador.

El inciso segundo del artículo 903 del Código de Comercio resuelve el problema en que convergen la calidad de capitán o miembro de la dotación, con la de propietario, copropietario, transportador, fletante, armador y operador. Según el precepto, únicamente podrá ampararse en la limitación cuando haya incurrido en culpa en su calidad de capitán o de miembro de la dotación. “Se trata de una aplicación del principio que la responsabilidad del armador por hechos personales no está sujeta a la facultad de la limitación, porque si la culpa se comete en su rol de armador, no puede limitar”.⁷³

4.- MONTOS Y CÁLCULOS DEL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD

El régimen chileno de limitación sigue al sistema inglés o tarifario, en virtud del cual se calcula el monto al que asciende el límite de responsabilidad en base a un determinado factor de la nave, su tonelaje de arqueado bruto.

El tonelaje de arqueado, por mandato del artículo 900 del Código, se establece según el procedimiento establecido en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques y sus Anexos, vigentes en Chile. La determinación del arqueado bruto en Chile la efectúa la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, de acuerdo al Reglamento para determinación de los arqueados bruto y neto de los buques, anexo al Convenio que se mencionó.

En nuestro régimen de limitación, el artículo 895 fija un sistema de escalas conforme al cual se calcula el monto máximo que limita la responsabilidad, en función del tonelaje de arqueado bruto de la nave.

4.1. Primera Escala. Reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales (art. 895 n°1).

- a) Para naves cuyo arqueado sea de hasta 500 toneladas, 333.000 unidades de cuenta, y

⁷² FOX p.88.

⁷³ BARROILHET p.357.

b) Para naves cuyo arqueo exceda de 500 toneladas, la cuantía que a continuación se indica para cada tramo, a más de la mencionada en la letra anterior:

- De más de 500 toneladas a 3.000 toneladas, 500 unidades de cuenta por tonelada;
- De más de 3.000 toneladas a 30.000 toneladas, 333 unidades de cuenta por tonelada;
- De más de 30.000 toneladas a 70.000 toneladas, 250 unidades de cuenta por tonelada, y
- Por cada tonelada que exceda de 70.000, 167 unidades de cuenta.

4.2. Segunda Escala. Otras reclamaciones (art. 895 n°2).

a) Para naves cuyo arqueo sea de hasta 500 toneladas, 167.000 unidades de cuenta, y

b) Para naves cuyo arqueo exceda de 500 toneladas, la cuantía que a continuación se indica para cada tramo, a más de la mencionada en la letra anterior:

- De más de 500 a 30.000 toneladas, 167 unidades de cuenta por tonelada;
- De más de 30.000 a 70.000 toneladas, 125 unidades de cuenta por tonelada, y
- Por cada tonelada que exceda de 70.000, 83 unidades de cuenta.

El sistema entonces considera dos factores para fijar los montos máximos de responsabilidad: la naturaleza del perjuicio sufrido que alegue el acreedor, del que dependerá la escala en que habrá que situarse; y el tonelaje de arqueo, para determinar el tramo en específico en que se ubicará la tarifa dentro de la escala.

Cabe recordar que las reclamaciones por muerte o lesiones corporales otorgan el beneficio a limitar la responsabilidad del armador, por el ministerio de la ley, según los números 1 y 2 del artículo 889 del Código de Comercio. Las demás reclamaciones, en tanto, corresponderán a las que se aleguen según los numerales 1 (por las pérdidas o daños a los bienes de las personas a bordo de la nave), 3 y 4 del mismo artículo 889.

El primer tramo en ambas escalas se destina a naves de hasta 500 toneladas. Esto debemos relacionarlo con el artículo 899 del Código, que establece una ficción legal, según la cual considera de 500 toneladas a las naves que tengan menos de ese tonelaje, para efectos de tasar la cuantía a la que llegará la responsabilidad.⁷⁴

El último tramo en ambas escalas corresponde a las 70.000 toneladas de la nave. Lo que exceda de esa cantidad sumará unidades de cuenta a la que llega la limitación de responsabilidad por cada tonelada adicional.

⁷⁴ Como el artículo 895 prescribe los primeros tramos para naves “de hasta” 500 toneladas, en realidad no era necesaria la ficción que luego hace el legislador en la norma del artículo 899.

Al ser los tramos progresivos, se contarán las unidades de cuenta que correspondan al primer segmento, adicionando las unidades de los segmentos superiores comprendidos según el número de toneladas de la nave de que se trate.⁷⁵

Como se puede apreciar, los montos a los que alcanza la limitación en la primera escala son inferiores a los de la segunda escala, de acuerdo al tonelaje de las naves. Sumado a lo anterior, la primera escala comprende un segmento más que la segunda escala, aquél que va de las 3.000 a las 30.000 toneladas.⁷⁶

Y aún en caso de insuficiencia de la primera escala, el saldo insoluto de las reclamaciones por muertes o lesiones corporales concurrirá, en igualdad de condiciones, con el monto correspondiente a otras reclamaciones, de acuerdo al artículo 896 del Código de Comercio.

Todo lo anterior deriva en que las alegaciones por muertes o lesiones puedan ser satisfechas con un mayor monto según el cual responderá el armador, o dicho de otra forma, se limitará en menor medida el monto por el que será responsable el armador en caso de ocurrencia de siniestros correspondientes a la primera escala.

➤ Unidades de cuenta.

Como última cuestión, cabe referirse a la unidad de valor que utiliza el Código para delimitar el quantum de la responsabilidad. Ésta corresponde a la unidad de cuenta, que el artículo 1244 del Código la entiende como Derecho Especial de Giro (DEG), definida por el Fondo Monetario Internacional (FMI) o la que lo reemplace.

El DEG es un activo de reserva internacional creado en 1969 por el FMI para complementar las reservas oficiales de los países miembros. Su valor está actualmente basado en una cesta de cuatro monedas internacionales: el dólar estadounidense, el euro, la libra esterlina y el yen japonés.

El valor del Derecho Especial de Giro se calculará según el método de evaluación, establecido por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones, a la fecha del cumplimiento de la obligación de que se trate.

La determinación de la equivalencia del DEG en moneda nacional corresponderá al Banco Central de Chile, la cual es publicada en el Diario Oficial.

⁷⁵ V. gr., si la nave tuviese 70.001 toneladas de arqueo, la responsabilidad ascendería según la primera escala a: (500 toneladas x 333.000 unidades de cuenta) + (2.500 toneladas x 500 unidades de cuenta) + (27.000 toneladas x 333 unidades de cuenta) + (40.000 toneladas x 250 unidades de cuenta) + (1 tonelada x 167 unidades de cuenta).

⁷⁶ Cfr. GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano y BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Sujetos del Derecho Marítimo* (Santiago, 2010), p.109.

CAPÍTULO III.- LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR SEGÚN EL CONVENIO DE LONDRES

El Convenio sobre Limitación de Responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, aprobado el 19 de noviembre de 1976 en Londres y entrado en vigor el 1 de diciembre de 1986, viene a sustituir al Convenio de Bruselas de 1957, relativo a la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima.

El Convenio de Londres supuso un considerable aumento en las cuantías a las que ascienden las limitaciones, respecto de su anterior aprobado en Bruselas, lo que luego se incrementaría con las enmiendas que introdujo el Protocolo adoptado el 3 de mayo de 1996.

El legislador chileno, al redactar el actual Libro III del Código de Comercio, se basó en el Convenio de Londres, no obstante Chile no figure como Estado parte del mismo. Por otro lado, las cuantías del régimen que establece el Libro III, como se verá, no fueron actualizadas de acuerdo a las modificaciones que sufrió el Convenio conforme al Protocolo de 1996.

En este capítulo se abordará el sistema de limitación que establece el Convenio de Londres de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996.

1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL DERECHO A LIMITAR RESPONSABILIDAD

Los artículos 1, 2 y 3 del Convenio definen el ámbito de aplicación del régimen de limitación de responsabilidad.

Al efecto, el párrafo primero del artículo 1 hace aplicable la limitación de responsabilidad que regula el Convenio a los propietarios de buques y a los salvadores, entendidos de acuerdo a lo que señalan los párrafos siguientes⁷⁷.

1.1. Responsabilidad indirecta del propietario y del salvador.

La responsabilidad por los hechos de otras personas o responsabilidad vicaria se consagra de manera implícita, en el párrafo 4 del artículo 1 de la Convención:

“4. Si se promueven cualesquiera de las reclamaciones enunciadas en el Artículo 2 contra cualquier persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean responsables el propietario o el salvador, esa persona podrá invocar el derecho de limitación de la responsabilidad estipulado en el presente Convenio.”

De esta forma, no se señala *a priori* por los hechos de quién es responsable el propietario o salvador, sino que se entrega al análisis del caso concreto para verificar si éstos responden o no.

Por otro lado, las reclamaciones a que hace referencia el precitado párrafo pueden corresponder a deudas o daños derivados de responsabilidad contractual, o bien, agravios nacidos en la esfera extracontractual, por lo que se entiende que el propietario o salvador se hace responsable tanto de hechos como de los actos de aquellas personas. Así lo confirma el encabezado del párrafo segundo del artículo 2 (“*estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad*”).

Además, al propietario corresponde soportar, conforme al párrafo 5 del mismo artículo, la responsabilidad nacida de acciones incoadas contra el buque mismo.⁷⁸ Esto corresponde a lo que se denomina como responsabilidad por el hecho de las cosas.

1.2. Casos que constituyen excepciones al sistema de limitación de responsabilidad del Convenio de Londres.

Están regulados expresamente en el artículo 3 del Convenio. Estas materias se regulan de acuerdo a lo que prescriben las legislaciones nacionales y, en algunos casos, por lo dispuesto en convenios internacionales.

- a) Reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa.

Las reclamaciones a que se refiere esta excepción son las directamente promovidas por el asistente o por los contribuyentes en avería gruesa en contra del propietario. Reproducimos lo señalado anteriormente, en orden a distinguir entre reclamos de resarcimiento por los que se ha pagado por concepto de salvamento o

⁷⁷ Adelantamos, desde ya, que el artículo 1 párrafo 2 del Convenio entiende por propietario también al fletador, al gestor naval y al armador de un buque de navegación marítima. Por salvador, en tanto, el párrafo 3 del mismo artículo lo entiende como toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento. En estos sentidos nos referiremos al propietario y al salvador a lo largo del capítulo.

⁷⁸ “*In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel itself.*”

avería gruesa, de las reclamaciones por remuneraciones o por contribuciones a la avería gruesa entabladas por el propio asistente o contribuyente, respectivamente. Respecto de las primeras podrá alegarse la limitación en contra del reclamante, mientras que en las segundas no cabe la limitación de responsabilidad.

- b) Reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos.

Los reclamos resultantes de la contaminación por hidrocarburos se resuelven de acuerdo a la normativa del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1969 y enmendado por el Protocolo de 1992, que dispone una limitación especial para dichas reclamaciones.

- c) Reclamaciones por daños nucleares.

En las letras c) y d) del artículo 3 del Convenio, se excluye del ámbito de aplicación de la limitación de responsabilidad que aquí se trata a las reclamaciones por daños nucleares. Ellas se regulan, en la esfera internacional, según los Convenios de Viena y Paris, y de Bruselas.

- d) Reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador en contra de éstos.

La norma señala que no se aplicarán los límites del Convenio respecto de las reclamaciones que los empleados del propietario o del salvador promuevan en contra de éstos, si es que la legislación que regula el contrato de trabajo no permite la limitación de responsabilidad, o si establece límites con cuantías más altas que las fijadas según el artículo 6. En caso contrario, puede limitarse conforme a la segunda escala del artículo 6, correspondiente a “toda otra reclamación”.

Dos comentarios respecto a esta disposición.

En primer lugar, corresponde a una norma de conflicto, con un factor de conexión jurídico: la ley que regula el contrato de trabajo. Ello puede acarrear el problema de la calificación de la relación laboral, y la consiguiente incerteza de si se aplica o no el Convenio.

En segundo lugar, debe recordarse que la institución de limitación de responsabilidad puede beneficiar a los acreedores, en este caso los empleados, para lograr mayor protección en el cobro de sus créditos, aun cuando no se satisfagan enteramente. Por tal motivo el artículo promueve los límites del Convenio, con aplicación supletoria de legislación que establezca distinta regulación al respecto.

Por otro lado, y fuera del espectro de la norma, las costas o costos de litigación no se sujetan a la limitación de responsabilidad. El profesor Aleka Mandaraka-Sheppard nos señala que los costos de incoar las reclamaciones son distinguibles de las reclamaciones en sí mismas. El beneficio otorgado a los propietarios de naves por estatutos limitativos ha

guardado históricamente relación con daños y nada más⁷⁹. Deben distinguirse, entonces, los daños de los costos. Respecto de estos últimos la Convención no se pronuncia sobre su determinación, pero sabemos que no los consagra específicamente dentro del ámbito de aplicación de la limitación de responsabilidad.

1.3. Casos en que se puede limitar la responsabilidad.

Están regulados en el artículo 2 del Convenio. Sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 3 y 4, todas las reclamaciones enumeradas en el párrafo primero permitirán sujetarse a la limitación de responsabilidad, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad, esto es, independientemente si derivan de incumplimiento contractual o de daños extracontractuales. Las reclamaciones a que hace referencia las clasificaremos en:

- a) Reclamaciones por perjuicios ocurridos a bordo o directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de salvamento (art. 2 párrafo 1, letra a)).

Para considerar que los eventuales perjuicios corresponden a reclamaciones de derecho marítimo, la letra a) del artículo 2 párrafo 1 del Convenio utiliza alternativamente criterios locales/geográficos (perjuicios “que se hayan producidos a bordo” de la nave), o bien, criterios funcionales (reclamaciones por perjuicios que “estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento”).

El Convenio de Londres no aclara qué se ha de entender por perjuicios “directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento”. Esta expresión, como nos señala el profesor García-Pita, es amplia y puede ser asimilada con el concepto “*navigation or management of the ship*”, presente en la *Merchant Shipping Act* de 1984, que sugería más el uso físico del buque, que el estrictamente comercial.⁸⁰ Con todo, la calificación de si es directa o indirecta la relación entre la cosa y la explotación de la nave quedará entregada a la apreciación que el juez haga del caso en concreto.

El agravio, por su parte, puede consistir en muerte y lesiones corporales, o bien, en pérdidas o daños sufridos por las cosas que se hayan producido a bordo o estén directamente relacionados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas. En este punto podemos entender el carácter general del sistema limitativo de responsabilidad que regula el Convenio: “la filosofía del Convenio es extender, y no restringir, las reclamaciones limitables”.⁸¹ Así, dentro de este acápite podemos incluir tanto perjuicios a la integridad de las personas, como daños que las cosas sufran a bordo de la nave o en directa vinculación con la

⁷⁹ ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law...*, ob. cit., pp. 751-752.

⁸⁰ GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, *La Limitación de la Responsabilidad Civil del Naviero: Análisis sistemático del derecho comparado y perspectivas de reforma del derecho español* (Vitoria-Gasteiz, 1996), p. 237.

⁸¹ ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law...*, ob. cit., p. 756.

explotación del buque. El artículo 2 párrafo 1, letra a) permite incluir a las reclamaciones por los daños que sufra la carga, como créditos limitables.

- b) Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos (art. 2 párrafo 1, letra b)).

Cabe la limitación de responsabilidad respecto de las pérdidas y perjuicios resultantes de retrasos en el transporte por mar de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos. El supuesto sería útil para los perjuicios que la carga experimente, cuando la responsabilidad no pueda ser limitada conforme a las Reglas de La Haya-Visby de 1968; así como para las reclamaciones por pérdidas que padezcan los pasajeros, que no sean cubiertas por el Convenio de Atenas de 1974.⁸²

- c) Reclamaciones relacionadas con otros perjuicios derivados de la violación de derechos no contractuales (art. 2 párrafo 1, letra c)).

La norma exige que las reclamaciones por perjuicios producidos con violación de derechos no contractuales, sean irrogadas en directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento. Esto podría ocurrir, por ejemplo, respecto de los perjuicios causados por una nave varada en el puerto, que impida el derecho de acceder a las demás naves.

Esta causal, al igual que la anterior, no está regulada en el régimen general de limitación que establece el Código de Comercio.

- d) Reclamaciones relacionadas con la remoción de restos náufragos (art. 2 párrafo 1, letras d) y e)).

La posibilidad de que el propietario de la nave limite su responsabilidad por reclamaciones relacionadas con la remoción de restos náufragos es criticada, ya que es el estado el que generalmente deberá soportar los costos que signifique tal remoción, en su labor de lograr que las vías navegables sean seguras para la navegación. Lo anterior explica que varios ordenamientos jurídicos, entre ellos el chileno⁸³, prefieran excluir las reclamaciones por remoción de restos náufragos de los créditos limitables.⁸⁴

La letra d) de la norma establece como limitables aquellas reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad del buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque.

La letra e), por su parte, dispone que pueden limitarse las reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento. El Convenio no define lo que para estos efectos debe entenderse por cargamento, y puede generar

⁸² *Ibidem*, p. 758.

⁸³ Véase CAPÍTULO II, número 1.3, apartado 3°.

⁸⁴ XIA CHEN, *Limitation of Liability for Maritime Claims...*, ob. cit., p. 39.

problemas en cuanto a si debe o no incluirse a los contenedores en la extensión del término.

Como bien aprecia el profesor Xia Chen, puede darse una redundancia por la aplicación de las letras d) y e) del artículo, ya que esta última permite limitar las reclamaciones referidas a la remoción del cargamento, mientras que la primera incluye a todo lo que esté o haya estado a bordo de la nave. Esta redundancia normativa será problemática en el caso que un estado haya hecho reserva de una de las disposiciones, porque una misma reclamación podría estar, a la vez, incluida y excluida según el ámbito de aplicación del Convenio de Londres.⁸⁵

Finalmente, la limitación de responsabilidad que permiten ambas letras vale para las reclamaciones que no guarden relación con una remuneración concertada por contrato con la persona responsable, las que son excluidas por el párrafo 2 del artículo 2 del Convenio.

- e) Reclamaciones relacionadas con las medidas tomadas para evitar o aminorar los perjuicios (art. 2 párrafo 1, letra f)).

El párrafo segundo letra f) del artículo 2, se relaciona con las medidas tomadas para evitar o aminorar los perjuicios. La norma es bastante estricta en su extensión, como a continuación exponremos.

En primer lugar, exige que las reclamaciones sean promovidas por una persona distinta a la responsable. Así, los gastos y costos en que haya incurrido un propietario de la nave que sea responsable⁸⁶, para evitar o aminorar los perjuicios, no puede incluirse en el ámbito de aplicación de este subpárrafo.

En segundo lugar, la persona responsable por las pérdidas, aquel por quien las medidas fueron tomadas, debe poder limitar su responsabilidad conforme a las demás disposiciones del Convenio.

En tercer lugar, la limitación de responsabilidad no regirá si la reclamación se relaciona con remuneraciones contratadas con la persona responsable, de acuerdo al párrafo segundo del artículo 2.

Por último, aunque el subpárrafo f), al referirse a “medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios” pareciera hacer alusión a reclamos derivados de operaciones de salvamento, luego el párrafo segundo del artículo 2 del Convenio prescribe que no se sujetan a limitación las pretensiones correspondientes a las letras d), e) y f) que guarden relación con una remuneración concertada por contrato con la persona razonable. Entonces, deben distinguirse las reclamaciones por medidas para evitar o aminorar los perjuicios, de las reclamaciones referentes a la remuneración derivada de una relación contractual que vincule al acreedor con el responsable. Estas últimas se

⁸⁵ *Ibidem*, pp. 46-48.

⁸⁶ Recordemos que la expresión “propietario de la nave” abarca tanto al dueño de la nave, como a otros sujetos relacionados con su explotación (art. 1.2 del Convenio).

encuentran excluidas del Convenio de Londres, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3 letra a).⁸⁷

1.4. Ámbito de aplicación “real”: La noción de buque de navegación marítima en el Convenio de Londres.

El artículo 1 del Convenio, en su párrafo segundo, establece que por propietario se entenderá al propietario, el fletador, el gestor naval y el armador “de un buque de navegación marítima”.

Esta fue una cuestión planteada por Bélgica en el Comité jurídico de la IMCO⁸⁸, para que fuese examinado el artículo 1 del Convenio de Londres (correspondiente a las personas con derecho a la limitación de la responsabilidad), en el punto relativo a la definición del término “buque”. Aquella definición proponía excluir del régimen del Convenio determinados tipos de buques en base a tres criterios: a) cuando su principal destino fuera la navegación en cursos de agua interiores; b) por su pequeño tonelaje; c) por la imposibilidad de calcular su arqueo en virtud de las reglas del Convenio sobre arqueo de buques de 1969.

Diversas delegaciones, tras indicar el carácter preliminar de sus observaciones, subrayaron en sus intervenciones la dificultad de interpretar la expresión “*cuando su principal destino fuera su utilización en los cursos de agua interiores*”, ya que había buques de doble uso que se utilizaban también para la navegación por alta mar. Respecto a los buques de pequeño tonelaje, habida cuenta de que los mismos pueden causar daños considerables, convendría que quedasen comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio. La cuestión del cálculo del tonelaje, por otra parte, no parecía constituir un auténtico problema.⁸⁹

Esta disposición incluso fue objeto de reservas por parte de algunos estados, como en Inglaterra, donde se concede el derecho de limitación respecto de cualquier buque, sea de navegación marítima o no.⁹⁰ En el ordenamiento jurídico chileno tampoco se hace referencia a buques de navegación marítima, como presupuesto para invocar la limitación de responsabilidad.

La noción de “buque de navegación marítima”, en todo caso, no deja de plantear interrogantes, respecto de los criterios que se deben tomar en consideración para determinar

⁸⁷ XIA CHEN, *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions* (Boston, 2001), p. 48.

⁸⁸ *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*, conocida así hasta 1982, correspondiendo hoy en día a la *International Maritime Organization (IMO)*, u Organización Marítima Internacional (OMI).

⁸⁹ CASTILLO DAUDI, MV., *Los trabajos de revisión del Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957, relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar*, en *Anuario Español de Derecho Internacional* (Navarra, 1975), volumen II, pp. 425-426.

⁹⁰ ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law...*, ob. cit., p. 743.

el carácter marítimo de la navegación de una nave. Respondiendo a esta pregunta, se han seguido tres tesis:

a) La tesis estructural o absoluta, que se basa en el criterio de la estructura y construcción de un buque, es decir, según lo hagan, o no, adecuado para enfrentarse a los peligros propios del mar.

b) La tesis geográfica o local, que pretende hacer depender la calificación de “marítima” de la concreta situación de un buque en un momento dado, en orden a si, en los hechos, se encuentra navegando por el mar, y no por una vía fluvial.

c) La tesis de la afectación económica, apoyada por un sector mayoritario de la doctrina, que señala que el carácter marítimo dependería de la afectación corriente a un tráfico u otro.

De todas maneras, podría estimarse que la afectación económica corriente requiere o presupone una aptitud técnica para hacer frente a los riesgos propios de la circulación por el mar, de modo que podríamos utilizar un criterio mixto: el buque de navegación marítima lo es porque está afectado de forma estable a la navegación por mar, pero dicha afectación requiere que sus condiciones de navegabilidad, determinadas por razones estructurales y técnicas, lo hagan apto para el viaje marítimo.⁹¹

En definitiva, cumplida la condición del carácter marítimo del buque, el mismo – o su propietario, naviero, etc.– queda acogido al beneficio de la responsabilidad limitada, sea cual sea la actividad a la que se dediquen (así sea transporte, investigación, pesca u otras).

2.- TITULARES DEL BENEFICIO DE LIMITAR LA RESPONSABILIDAD

Son los sujetos cuya responsabilidad con ocasión de su actividad marítima ascenderá hasta un monto máximo, determinado por las normas del Convenio.

El ámbito subjetivo de aplicación del Convenio de Londres fue ampliado notablemente respecto de sus predecesores, considerando bajo la figura del “propietario” (*the shipowner*) a diversos personajes de la navegación. El profesor García-Pita afirma que los distintos sentidos que pueden interpretarse del término “propietario” deriva de que los textos ingleses tradicionalmente se han referido al *shipowner* en los convenios generales sobre limitación de responsabilidad, versus el *owner of the ship* que se utiliza en otros convenios, como el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños

⁹¹ GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, *La Limitación de la Responsabilidad Civil del Naviero...*, ob. cit., pp. 214-215.

Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (v. gr. artículo 1 número 3 CLC), para aludir al dueño o propietario en sentido estricto.⁹²

a) El propietario.

Conforme al artículo 1 párrafo 2 del Convenio de Londres, el término propietario (*shipowner*) puede referirse al dueño o propietario en sentido estricto, al fletador, al gestor naval y al armador de un buque de navegación marítima.

La calidad de dueño o propietario, en todo caso, no se sujeta a condiciones especiales por parte del Convenio, por lo que deberá ser verificada conforme al estatuto jurídico de la nave que corresponda, de acuerdo al estado parte donde se demanden las reclamaciones que permiten limitar la responsabilidad. El título de dueño, en consecuencia, podrá ser acreditado con mayor o menor rigurosidad, dependiendo del sistema registral concreto que adopten los estados referidos.

b) El fletador.

Respecto a la capacidad del fletador para invocar el beneficio de limitación de responsabilidad han surgido principalmente dos interrogantes.

La primera, en orden a si la expresión incluye en su extensión al fletador actuando como tal, o bien, sólo comprende a aquel fletador que actúa como propietario. Desde el fallo de *The CMA Djakarta*⁹³, se resuelve que exigir que el fletador actúe en calidad de propietario excede la comprensión ordinaria de la norma del artículo 1 párrafo 2.

La segunda cuestión corresponde a si el término engloba a todas las clases de fletadores, o si por el contrario, se refiere únicamente al fletador a casco desnudo, que contrata por la nave en su totalidad. Los acreedores alegaban que no tenía sentido que se calculara la limitación de responsabilidad en función del total del tonelaje de la nave, siendo que parte de ese tonelaje no se habilitaba para el uso de los fletadores (en el caso de los fletamentos por viaje). El mismo fallo *The CMA Djakarta* se pronuncia sobre este punto, donde el tribunal concluyó que no hay absurdo en que los fletadores por viaje limiten su responsabilidad en razón del tonelaje de la nave, y que en la historia fidedigna del Convenio jamás se supeditó la facultad de limitar la responsabilidad a hacer uso de la nave completa.⁹⁴

c) El gestor naval.

El gestor naval o administrador (*the manager*) no es regulado orgánicamente en la legislación nacional, sino que aparece mencionado en diversas normas, tales como los artículos 1117, 1130, inciso final, y el artículo 1234, letra b),

⁹² *Ibid.*, pp. 195-196.

⁹³ [2004] EWCA Civ 114; [2004] 1 Lloyd's Rep 460.

⁹⁴ ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law...*, ob. cit., pp. 745-746.

todos del Código de Comercio. No obstante, la doctrina señala que corresponde a cualquiera persona que sin ser dueño de la nave la usa (*ius utendi*) y/o goza de su uso (*ius fruendi*), lucrando con los beneficios emanados de su explotación.⁹⁵

Esta persona puede corresponder al dueño de la nave, al propio armador, o bien a un tercero a cuya disposición el armador ha colocado el disfrute económico de la capacidad de navegación y transporte de la nave. “Serán el armador, los fletantes, fletadores y subfletadores quienes administren la nave al especular con la empresa de navegación o transporte que ponen a disposición de los usuarios, con el objeto de lucrar con la diferencia de fletes entre lo que pagan para poder disponer de esa nave –administrar– y lo que cobran por prestar esos servicios ante los terceros fletadores o cargadores.” “Cuando las calidades de propietario, armador y administrador de una nave se disgregan y reparten en varias personas, la disposición jurídica (*ius disponendi*) pertenece siempre al primero, porque es parte de su potestad dominical; la tenencia y control (*ius utendi*) al segundo, y la explotación económica (*ius fruendi*) a los tres, porque todos ellos lucran al usar la nave y hacerla entrar en el juego del negocio naviero”.⁹⁶

El ordenamiento jurídico chileno no reconoce al gestor naval o administrador como titular del beneficio de limitar la responsabilidad.⁹⁷ Y como la limitación de responsabilidad se trata de una figura de excepción en el derecho nacional, respecto del principio de reparación integral de los acreedores que tiene aplicación general, debe concluirse que “el administrador de una nave podrá limitar su responsabilidad sólo en la medida que se revista de alguna de las calidades jurídicas a las que el legislador conceda este beneficio; por ejemplo, fletante, transportador u operador.”⁹⁸

Como se ve, esta es una diferencia entre las normas del Código de Comercio y el Convenio de Londres de 1976. Este último reconoce expresamente, en su artículo 1, párrafo segundo, al gestor naval (*the manager*) entre los titulares de la facultad para limitar la responsabilidad.

d) El armador.

Se consagra en el artículo 1 párrafo segundo, el derecho del armador⁹⁹ a limitar la responsabilidad nacida de las reclamaciones enumeradas en el artículo 2 del Convenio. La convención, en efecto, configura una gran categoría de “deudores marítimos”, incardinados en torno a la noción de “*shipowner*”, que incluye a propietarios/navieros, a propietarios/no navieros, y a navieros/no propietarios.

⁹⁵ El profesor José Luis García-Pita entiende que la noción parece referirse a personas que, por vía contractual, se obligan a llevar la administración operativa del buque, y los identifica con el supuesto que en la práctica marítima se conoce como Contrato de Gerencia de buques.

⁹⁶ BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *El arraigo de naves. Especialmente el arraigo de nave hermana*, (Santiago, 1999), pp. 305, 310.311 y 312, y ABUAUAD DAGACH, Ricardo, *Limitación de Responsabilidad de la Empresa Naviera...* ob. cit., pp. 29-31.

⁹⁷ Véase CAPÍTULO II, número 2.

⁹⁸ ABUAUAD DAGACH, Ricardo, *Limitación de Responsabilidad de la Empresa Naviera...* ob. cit., p. 31.

⁹⁹ El artículo 1, párrafo segundo del Convenio, entiende por propietario, entre otros, al “*operator of a seagoing ship*”.

e) El salvador.

El tercer párrafo del artículo 1 del Convenio de Londres introdujo el derecho a limitar la responsabilidad para los salvadores, así como también para toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento. Asimismo, la norma prescribe que se consideran entre esas operaciones aquellas a que se hace referencia en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 del artículo 2 (operaciones relacionadas con la remoción, puesta a flote o destrucción de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, o su carga).

La inclusión que en este sentido realizó el Convenio, “pretendía dos objetivos fundamentales: primero, poner fin a la práctica jurisprudencial contraria al reconocimiento de este privilegio a los salvadores y, segundo, evitar los obstáculos que se oponían a que el asegurador se beneficiara de la limitación.”¹⁰⁰ Se dice, a su vez, que la referida agregación fue directa consecuencia del caso *The Tojo Maru*.¹⁰¹⁻¹⁰²

Además, el artículo 1 párrafo cuarto incluye a los dependientes del salvador, dentro de la lista de personas con derecho a limitación, si alguna de las reclamaciones que consagra el artículo 2 son entabladas en contra de cualquier persona por cuyos actos, omisiones o negligencia es responsable vicariamente el salvador, como veremos a continuación.

f) Los dependientes.

A diferencia de cómo se regula en el Código de Comercio, la figura de los “dependientes” no aparece mencionada de manera expresa en el Convenio de Londres.¹⁰³

En el artículo 1, párrafo cuarto, se reconoce el beneficio de limitación a cualquier persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean responsables

¹⁰⁰ DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara, *La Limitación de Responsabilidad...*, ob. cit., pp. 113-114.

¹⁰¹ Véase ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law...*, ob. cit., pp. 748-749; y DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara, *La Limitación de Responsabilidad...*, ob. cit., p. 113. La autora señala que “la inclusión de la figura del salvador en el LLMC/76 tiene su origen en una decisión de la Cámara de los Lores, que negó el derecho a limitar la responsabilidad al titular de una empresa de salvamento por los actos negligentes de un buzo a su servicio, relativo a la soldadura de planchas del casco junto a un tanque sin desgasificar, que produjo daños por explosión en el petrolero asistido. Aplicando estrictamente el CLR/57 a dicho caso, se rechazó la pretensión de limitar formulada por el empresario de salvamento, por entender que el acto de un buzo no era el de un empleado suyo ‘a bordo’ de su buque ni tampoco el de un dependiente que, aun sin estar a bordo, actuase en relación con la ‘navegación o administración’ del referido buque de salvamento”.

¹⁰² [1972] AC 242 (HL).

¹⁰³ El Convenio de Londres permite que limite su responsabilidad, en general, “any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible”. A diferencia de la Convención de Bruselas de 1957, que hacía beneficiarios de la limitación a los “servants or agents acting in the course of their employment”.

el propietario o el salvador, cuando se promuevan las reclamaciones enunciadas en el artículo 2 en contra de ellas.

Sin embargo, el Convenio no define por las conductas de qué personas son responsables el propietario o el salvador. Corresponderá, entonces, al análisis del caso en particular la verificación de si éstos deben responder o no por tales personas. El Convenio de Londres extiende su protección tanto a los “*servants*”, como a los “*agents*” del propietario y del salvador, siempre que éstos sean responsables por sus actos. Como la convención no se refiere específicamente al capitán y a los miembros de la tripulación como titulares del privilegio de limitación, a diferencia de nuestro Código de Comercio, podemos encasillarlos en la categoría de “dependientes”, permitiéndoles así la facultad de invocar la limitación.

Surgen interrogantes respecto de los contratistas independientes, sobre si ellos responsabilizan vicariamente o no al propietario o salvador. La doctrina¹⁰⁴ enumera a sujetos como los reparadores de naves, los estibadores y los prácticos, dentro de la categoría de contratistas independientes. Como dijimos, la inclusión dependerá de la específica relación existente entre los contratistas y los propietarios o salvadores de la nave.

Con todo, deben tenerse siempre en consideración las directrices que subyacen al Convenio de Londres, en orden a extender la aplicación del privilegio de limitación de responsabilidad a la mayor cantidad de personajes involucrados en la empresa marítima. De esta forma, los reclamantes no podrán eludir los límites de responsabilidad consagrados en favor de propietarios y salvadores, por la vía de demandar directamente a los dependientes. Se iguala el derecho a limitación entre éstos y aquéllos.

g) El asegurador de responsabilidad.

El Convenio de Londres reconoce al asegurador de responsabilidad como titular del derecho de limitación. En efecto, el artículo 1, párrafo sexto, dispone que todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las reglas del Convenio tendrá derecho a gozar de los privilegios en él consagrado, en la misma medida que el asegurado.

La inclusión del asegurador de responsabilidad entre los beneficiarios de la limitación de responsabilidad, constituyó una novedad por parte del Convenio de 1976. Con anterioridad al mismo, las compañías aseguradoras imponían e insertaban en las pólizas una cláusula en virtud de la cual la indemnización al asegurado no superaría la responsabilidad por él incurrida. A partir de la entrada en rigor del Convenio, dicha cláusula no es necesaria, porque éste permite limitar la responsabilidad a la cuantía que el asegurado limite la suya. “Esta posibilidad proporciona un trato equitativo a los aseguradores desde el momento en que la mayoría de los Derechos internos reconocen acción directa

¹⁰⁴ Véase ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law...*, ob. cit., pp. 746-748; GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, *La Limitación de la Responsabilidad Civil del Naviero...*, ob. cit., pp. 201 y ss.

contra tales compañías, a condición de que se cumplan las condiciones establecidas en el LLMC/76”. “Importa señalar, sin embargo, que el LLMC/76, a diferencia de otros Convenios de Derecho marítimo que establecen limitaciones de responsabilidad, no establece una acción directa contra el asegurador, sino el derecho a limitar cuando dicha acción o derecho sea posible conforme a la ley aplicable a la reclamación de que se trate.”¹⁰⁵⁻¹⁰⁶

3.- PÉRDIDA DEL BENEFICIO DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Una de las principales críticas al Convenio de Bruselas de 1957 era la amplitud de los términos de la norma que hacía perder la facultad de limitar la responsabilidad al armador. Constituía una verdadera carga que pesaba sobre el naviero responsable de probar la ausencia de culpa personal, con la sanción asociada de responder ilimitadamente frente a los acreedores.

La cuestión anterior traía aparejado el problema de lo complejo que se tornaba asegurar la aventura marítima y el negocio naviero. Se hizo necesario un nuevo convenio que restringiera la exclusión del privilegio de limitación de responsabilidad. Así, se suscribió en 1976 el Convenio de Londres, con importantes modificaciones respecto al particular.

El artículo cuarto del Convenio prescribe acerca de la conducta que excluye el derecho a la limitación.

La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio.

El beneficio de limitación de responsabilidad no procede cuando el armador o, en general, el deudor responsable, ha actuado de forma personalmente culpable.

Podemos considerar dos aspectos de la conducta: un aspecto “objetivo”, que atiene al contenido del comportamiento culpable; es decir, en qué ha consistido el comportamiento antijurídico, en el que ha intervenido personalmente el sujeto que –en otro caso– tendría derecho a limitar su responsabilidad. Y el aspecto “subjetivo”, que se refiere al grado o magnitud del elemento de culpabilidad.

Respecto al aspecto objetivo, los convenios internacionales no contienen referencia concreta alguna, por lo que cualquier comportamiento, que posea el grado de culpabilidad

¹⁰⁵ DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara, *La Limitación de Responsabilidad...*, ob. cit., pp. 119-120.

¹⁰⁶ La autora cita al CLC/92 en materia de hidrocarburos, que establece acción directa contra el asegurador del seguro obligatorio de responsabilidad civil, en su artículo 7. *Ibíd.*, p. 120.

previsto en el convenio, que cumpla con el aspecto “subjetivo”, puede determinar la pérdida de la facultad de limitación.

La doctrina enuncia algunos supuestos típicos, como el hecho que el naviero haga salir al mar una nave que no se encuentra en las precisas condiciones de navegabilidad; la intervención personal en los incumplimientos de obligaciones contractuales; la inadecuación y falta de modernización de las cartas marinas puestas a disposición del capitán del buque¹⁰⁷; e, incluso, la negligente delegación de poderes o el negligente nombramiento de los dependientes marítimos culpables.¹⁰⁸

Respecto al aspecto subjetivo, luego de identificar a los personajes que pueden perder el derecho de limitación, deben considerarse dos factores para lograr establecer la pérdida del beneficio: qué grado de responsabilidad o culposidad personal es suficiente para que se produzca la privación¹⁰⁹; y cuándo se considera que el comportamiento es “personalmente” imputable al beneficiario, cuando este es una persona jurídica (doctrina del *alter ego*)¹¹⁰.

3.1. Sujetos que pueden perder el beneficio a limitar su responsabilidad.

A diferencia del Código de Comercio chileno, que se refiere a la privación del derecho a limitar la responsabilidad respecto de sujetos específicos (los dependientes, y el capitán o los miembros de la dotación, conforme a los artículos 891 y 903, respectivamente), el Convenio adopta una fórmula abstracta: “la persona responsable” que incurrió en la conducta. Dicha fórmula nos permite excluir del beneficio de limitación a cualquier sujeto que incurra en la conducta y que cumpla con el aspecto subjetivo que exige la norma.

Por otro lado, nos demuestra la incomunicabilidad de la pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad: se excluye únicamente a quien resulta directa y personalmente responsable¹¹¹.

¹⁰⁷ Como se resolvió en *The Marion*, asunto Grand Champion Tankers Ltd. con Norpipe A/S. y otros (1984). El capitán del buque-cisterna liberiano *Marion* dañó con un ancla un oleoducto submarino en Hartlepool, por carecer de cartas náuticas actualizadas. Los afectados demandaron a los propietarios, quienes a su vez intentaron limitar su responsabilidad. La Cámara de los Lores les denegó la facultad, por cuanto consideró que había una actitud negligente por parte de los *managers* de la nave. Actitud negligente (*actual fault or privity*) que se comunicaba a los propietarios, y que consistía en no haber proporcionado un sistema actualizado y apropiado de cartas náuticas. Véase HILL, Christopher, *Maritime Law: Lloyd's Practical Shipping Guides* (Lloyd's of London Press, 2003), p. 250.

¹⁰⁸ GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, *La Limitación de la Responsabilidad Civil del Naviero...*, ob. cit., pp. 218 y ss.

¹⁰⁹ Véase CAPÍTULO II, número 3.2.

¹¹⁰ Véase CAPÍTULO II, número 3.3.

¹¹¹ Distinto es que pueda considerarse el actuar de ciertas personas para verificar la voluntad de otras, como se pretende en virtud de la doctrina del “*alter ego*”. Ello responde a que la empresa naviera, como persona jurídica, sólo puede manifestarse a través de la actuación de personas naturales, y que por tal motivo se haga necesario descifrar qué personajes representan la voluntad “personal” de la empresa.

Lo anterior ilustra la *ratio pro limitatione* que impregna al Convenio de Londres, puesto que, como nos referíamos más arriba, el párrafo 4 de su artículo primero reconoce que hay personas por cuyas acciones, omisiones o negligencia es responsable el propietario o el salvador. Sin embargo, éstos no serán responsables cuando dichas acciones, omisiones o negligencia importen indirectamente la pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad. La exclusión es, entonces, incommunicable.

3.2. Supuestos por los cuales se priva del beneficio a limitar la responsabilidad.

La conducta que excluye la facultad de limitar la responsabilidad puede desglosarse en dos perspectivas, una objetiva y otra subjetiva.

La perspectiva objetiva, es decir, en qué consiste físicamente el comportamiento del sujeto responsable, no se tipifica por el artículo 4 del Convenio, más allá de que debe tratarse de una acción u omisión que ocasione un perjuicio.

La perspectiva subjetiva, o sea, la disposición anímica que tenía la persona responsable al momento de incurrir en la acción u omisión que causó el agravio, consiste en realizar la conducta con intención de causar dicho perjuicio, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal daño, todo lo cual debe ser probado. Como se puede apreciar, la fórmula que utiliza el Convenio es diferente a la adoptada por el Código de Comercio chileno, donde el actuar temerario debe ir acompañado de circunstancias en que pueda presumirse que los responsables tuvieron conocimiento de que probablemente se originaría el perjuicio.¹¹² Cabe hacer notar que la prueba de la temeridad se vuelve, en consecuencia, más difícil de acreditar en el Convenio que de acuerdo al Código de Comercio nacional.

Debe hacerse hincapié en que el perjuicio debe ser ocasionado con la intención o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría “ese” perjuicio y no otro. Algunos autores señalan que, en realidad, no es preciso que el deudor sea consciente del daño que causa, y menos aún que obre precisamente con ánimo de causarlo, bastando la consciencia de la antijuridicidad del resultado dañoso o de la probabilidad del resultado dañoso.¹¹³

Con todo, nuevamente se plantea el problema en relación al grado de culpabilidad que es suficiente para que se produzca la privación del beneficio de limitación de responsabilidad. Recordemos que una corriente asimila la exigencia de “intención” a la noción de dolo directo, mientras que la “temeridad” correspondería al dolo eventual. Y otra corriente entiende que la “intención” aludiría al dolo directo, dolo indirecto y al dolo eventual, mientras que la voz “temerariamente” representaría a la culpa grave. La culpa leve y levísima, por su parte, no hacen perder el derecho a limitar la responsabilidad, de acuerdo a ambas corrientes.

¹¹² Véase CAPÍTULO II, número 3.2.

¹¹³ GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, *La Limitación de la Responsabilidad Civil del Naviero...*, ob. cit., p. 221.

4.- MONTOS Y CÁLCULOS DEL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD

El Convenio de Londres adhiere al sistema inglés o tarifario, en el cual se computa la cuantía a la que asciende el límite de responsabilidad en relación al tonelaje de arqueo de la nave.

Por arqueo del buque, de acuerdo al artículo 6 párrafo 5 del Convenio, se entenderá el arqueo bruto calculado de conformidad con las Reglas que figuran en el anexo I del Convenio Internacional sobre arqueo de buques, de 1969.

El régimen limitativo de responsabilidad del Convenio, al igual que el sistema chileno, distingue escalas conforme a las cuales se calcula el monto máximo que limita la responsabilidad, en función del tonelaje de arqueo bruto de la nave. Las escalas consideran la naturaleza del perjuicio por el cual se reclame.

En efecto, el modelo chileno adhirió a la fórmula que el Convenio de Londres de 1976 utilizaba para fijar los montos según los cuales puede limitarse la responsabilidad. Sin embargo, el Convenio sufrió importantes modificaciones en cuanto a los montos que se limitan, con la entrada en vigor del Protocolo de 1996. Por tal motivo, nuestro Código de Comercio quedó desactualizado en comparación a la normativa internacional, respecto a las cuantías a que asciende la responsabilidad del armador y demás sujetos de la navegación beneficiarios de la limitación. Esta desactualización significa que los titulares del beneficio podrán limitar su responsabilidad en mayor medida de lo que se considera adecuado bajo el estándar internacional, o desde otra perspectiva, significa que los acreedores de aquellos titulares podrían ser resarcidos en menor cantidad de lo que se entiende óptimo según la pauta global vigente.

A continuación se expone el tarifado del Convenio de Londres, enmendado por el Protocolo de 1996.¹¹⁴

¹¹⁴ Originalmente, el artículo 6, párrafo 1 del Convenio fijaba el cálculo de los valores por que se limitaba la responsabilidad:

- a) respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales,
 - i) 333.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
 - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
 - de 501 a 3.000 toneladas, 500 unidades de cuenta por tonelada;
 - de 3.001 a 30.000 toneladas, 333 unidades de cuenta por tonelada;
 - de 30.001 a 70.000 toneladas, 250 unidades de cuenta por tonelada; y
 - por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 167 unidades de cuenta;
- b) respecto de toda otra reclamación,
 - i) 167.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
 - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
 - de 501 a 30.000 toneladas, 167 unidades de cuenta por tonelada;
 - de 30.001 a 70.000 toneladas, 125 unidades de cuenta por tonelada; y
 - por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 83 unidades de cuenta.

4.1. Primera Escala. Reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales (art. 6, párrafo 1 letra a)).

i) 2 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas;

ii) Para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):

- De 2.001 a 30.000 toneladas, 800 unidades de cuenta por tonelada;

- De 30.001 a 70.000 toneladas, 600 unidades de cuenta por tonelada,

- Por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 400 unidades de cuenta.

4.2. Segunda Escala. Otras reclamaciones (art. 6, párrafo 1 letra b)).

i) 1 millón de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas;

ii) Para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):

- De 2.001 a 30.000 toneladas, 400 unidades de cuenta por tonelada;

- De 30.001 a 70.000 toneladas, 300 unidades de cuenta por tonelada,

- Por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 200 unidades de cuenta.

Por su parte, el artículo 7 del Convenio consagra límites para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en un caso concreto. El párrafo segundo del mismo artículo señala que por “reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque” debe entenderse toda reclamación promovida por cualquiera de las personas transportadas en dicha nave o en nombre de ellas que viaje, ya sea en virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o bien, con el consentimiento del transportista, acompañando a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.

Los límites que establece el párrafo primero del artículo en comento, corresponden a una cantidad de 46.666 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que la nave está autorizada a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 25 millones de unidades de cuenta.

Como se puede observar, el sistema se basa en una suma o cantidad a calcular mediante una fórmula mixta que combina el tipo de daños (personales o materiales), el tonelaje de registro bruto del buque o el número de pasajeros, según el tipo de buques, y unos límites máximos.

La limitación se aplica a todas las reclamaciones en su conjunto, nacidas del mismo hecho, lo que se conoce bajo la doctrina de limitación por accidente, en contraposición al principio de limitación por viaje o expedición. Así, se puede afirmar que basta constituir un fondo para hacer frente a todos los eventos encadenados y subsumibles en una misma relación de causalidad.

CONCLUSIONES

1. La limitación de responsabilidad del armador y de otros sujetos de la navegación determina un monto máximo hasta el cual deben responder de los perjuicios indemnizables ocasionados al acreedor. Así, puede constituir una excepción al principio de reparación integral de los acreedores.
2. Como institución tradicional, la limitación de responsabilidad ha variado en el tiempo y adoptado distintos sistemas según los diversos ordenamientos. En relación con esto, y

con el rasgo internacionalizador del Derecho Marítimo, se hace necesario unificar las normas que regulan la limitación de responsabilidad.

3. El legislador chileno, al redactar el actual Libro III del Código de Comercio y la regulación general de limitación de responsabilidad, tuvo a la vista la normativa del Convenio de Bruselas de 1957 y del Convenio de Londres de 1976, no obstante Chile no figure como Estado parte de los mismos. Aun así, se aprecian similitudes y diferencias en las cuatro principales aristas que conforman uno y otro régimen.
4. Tanto el régimen chileno, como el adoptado por el Convenio de Londres, se acogen al sistema tarifario, en virtud del cual el monto máximo se determina en base a un factor de la nave: su tonelaje de arqueo bruto. El Convenio de Londres también consagra una fórmula mixta que combina el tipo de daños (personales o materiales), el tonelaje de registro bruto del buque o el número de pasajeros, según el tipo de buques, y unos límites máximos, respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en un caso concreto.
5. En cuanto al ámbito de aplicación, se advierten diferencias respecto de las reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos, los derivados de la violación de derechos no contractuales, y los relacionados con la remoción de restos náufragos. Éstos son incluidos en la esfera de aplicación del Convenio de Londres, no así en el Código de Comercio.
Además, el Convenio subsume la aplicación del régimen de limitación al presupuesto de que se trate de un buque de navegación marítima. Esta exigencia no está consagrada en el sistema nacional.
6. Respecto a los titulares del beneficio de limitación, la legislación nacional puede incluir al armador; al propietario de la nave; al operador; al transportador (de mercancías y de pasajeros); al fletante; a los dependientes de ellos; al Capitán y los miembros de la tripulación; y al asegurador de responsabilidad. El Convenio, por su parte, incluye a los sujetos anteriormente mencionados, y agrega al administrador de la nave (gestor naval o *manager*).
7. En lo relativo a la pérdida del derecho de limitación de responsabilidad, el Código de Comercio chileno la prescribe respecto de sujetos específicos (los dependientes, y el capitán o los miembros de la dotación), mientras que el Convenio adopta una fórmula abstracta: “la persona responsable” que incurrió en la conducta.
8. Las cuantías del régimen que establece el Libro III, no fueron actualizadas de acuerdo a las modificaciones que sufrió el Convenio conforme al Protocolo de 1996. En base a ello, en Chile los acreedores ven resarcidos en menor medida sus perjuicios, en comparación al estándar internacional.

BIBLIOGRAFÍA

- ABUAUAD DAGACH, Ricardo, *Limitación de Responsabilidad de la Empresa Naviera: Constitución del Fondo de Limitación* (Santiago, 2007).
- ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities* (Londres, 2013).
- BARROILHET ACEVEDO, Claudio y DÍAZ DÍAZ, Alejandro, *Derecho del Transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal* (Santiago, 2002).
- BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Apuntes de la cátedra de Derecho Marítimo II* (PUCV, 2013).
- BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Derecho Marítimo* (Santiago, 2014).
- CASTILLO DAUDI, MV., *Los trabajos de revisión del Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957, relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de*

buques que navegan por alta mar, en *Anuario Español de Derecho Internacional*, volumen II (Navarra, 1975).

- CORNEJO FULLER, Eugenio, *Derecho marítimo chileno: explicaciones sobre el libro III del Código de Comercio: de la navegación y el comercio marítimos* (Valparaíso, 2003).
- DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara, *La Limitación de Responsabilidad Por Créditos Marítimos* (Madrid, 2007).
- FOX IGUALT, Christian, *Limitación de responsabilidad del armador y principio de reparación integral de los acreedores* (Santiago, 2004).
- GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, *La Limitación de la Responsabilidad Civil del Naviero: Análisis sistemático del derecho comparado y perspectivas de reforma del derecho español* (Vitoria-Gasteiz, 1996).
- GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano, BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *Sujetos del derecho marítimo* (Santiago, 2010).
- RHIDIAN THOMAS (editor), *Liability Regimes in Contemporary Maritime Law* (Londres, 2007).
- TOMASELLO HART, Leslie, *Curso de Derecho Marítimo Chileno* (Valparaíso, 2014).
- TOMASELLO HART, Leslie, *Los daños bajo el prisma del Derecho Marítimo*, en *Estudios de Derecho Marítimo* (Santiago, 2004).
- TOMASELLO HART, Leslie; TOMASELLO WEITZ, Leslie; FOX IGUALT, Christian; ET ALII, *Estudios de Derecho Marítimo* (Santiago, 2004).
- WILLIAM TETLEY, *International Maritime and Admiralty Law* (Quebec, 2002).
- XIA CHEN, *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions* (Boston, 2001).