LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR EN LA LEGISLACION VENEZOLANA

M. Rafael Reyero Álvarez*

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

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

---

*Abogado. Universidad Católica Andrés Bello. 1973. Caracas-Venezuela. Post Grados: "Navegacion". The London School of Foreign Trade, 1976. Londres-Inglaterra y "Derecho Marítimo". London University, University College London (UCL), 1977. Ex-Gerente de Seguros y Reclamos y Ex-Consultor Jurídico de la C.A. Venezolana de Navegación. Miembro de la Comisión Presidencial de Reforma del Código de Comercio (1.980). Director y asesor legal por Venezuela en la empresa Naviera Multinacional del Caribe, San José-Costa Rica. Asesor legal de PDV Marina, S.A. Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional. Profesor de postgrado: Universidad Central de Venezuela-Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas y Universidad Experimental Marítima del Caribe. Co-redactor de varias leyes marítimas. Director-Fundador de la Firma de Abogados "Reyero Álvarez & Asociados". Abogado en ejercicio.

De conformidad con nuestra legislación civil, el que con intención, o por negligencia, o por imprudencia ha causado un daño a otro, esta obligado a repararlo (Articulo 1.185 del Código Civil - CC -), estando el obligado sujeto a cumplir su obligación con todos sus bienes habidos y por haber (Articulo 1.863 CC), ya que los bienes del deudor son la prenda común de sus acreedores (Articulo 1.865 CC): *El patrimonio del deudor es prenda común de sus acreedores.* En el derecho marítimo el principio de que "el patrimonio del deudor es prenda común de sus acreedores" es contrapuesto al llamado "patrimonio de mar" del armador, que forma un patrimonio separado, el cual responde de las obligaciones del armador, dividiéndose asi de su "patrimonio terrestre"; teniendo como fundamento tal división de que el negocio marítimo es muy riesgoso - aventura marítima -, y la imposición de una responsabilidad total sobre el armador afectaría gravemente el comercio marítimo.

Así como se ha desarrollado, en el devenir del tiempo, el concepto de **responsabilidad**, en forma paralela se ha buscado fórmulas para **limitarla.** El derogado articulo 623 del Código de Comercio, establecía la forma primitiva de limitación de responsabilidad en el sistema marítimo venezolano, cuando asentaba que:"*Los propietarios de naves son responsables civilmente de los actos del Capitán y de las obligaciones que contraigan con relación a la nave y a la expedición, pero podrán libertarse de esa responsabilidad haciendo abandono de su interés en la nave.....".* Con la promulgación del Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo, el 9 de Noviembre de 2001 y su reforma a **Ley de Comercio Marítimo ("LCM")**, del 5 de Enero de 2006, Venezuela se adecuo en esta materia a lo establecido a nivel internacional sobre el régimen de responsabilidad del armador y su limitación, contenido el derecho positivo en su Titulo II, Capitulo III, Sección II (Responsabilidad del Armador); Sección III (Limitación de Responsabilidad del Armador) y, Sección IV, (Procedimiento de Limitación de Responsabilidad del Armador y la Constitución del Fondo).

El concepto de limitación de responsabilidad ha sido adoptado por muchas Convenciones Internacionales que van desde aquellas relacionadas con el Transporte de mercancías por mar, transporte de pasajeros y sus enseres por mar, responsabilidad y compensación por daños causados por polución de las aguas hasta la responsabilidad por la remoción de restos. Sobre el *transporte de mercancía por agua:* Las Reglas de la Haya del 24; La Haya-Visby del 68, y el Protocolo de Enmienda de 1979 (SDR); Las Reglas de Hamburgo de 1978 y, las Reglas de Rótterdam, esta ultima no vigente al momento de este trabajo; *transporte de pasajeros:* Convención Internacional sobre el Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar. Convención de Atenas de 1974 y su Protocolo de 2002; *compensación por daños causados por polución de las aguas:* Convención Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1969 (CLC-69) y su Protocolo de 1992, Convención Internacional sobre Responsabilidad y Compensación por Daño en relación con el Transporte de Sustancias Nocivas y Peligrosas por Mar, de 1996 y su Protocolo de 2010 y, la Convención Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Causados por el Combustible de los Buques, de 2001; *y, en cuanto a la responsabilidad por la remoción de restos:* Convención Internacional sobre la Remoción de Restos, de 2007, Nairobi.

Cada una de esas Convenciones tiene su propio enfoque de cómo limitar la responsabilidad. Sin embargo, estos regimenes particulares de responsabilidad tienen un común denominador que es el de compartir el escenario internacional de la limitación de responsabilidad, con el "**Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo"**, **de 1976**, **y su Protocolo de 1996**, (de ahora en adelante "**El Convenio de Londres**), que sustituyo al "Convenio Internacional Relativo a la Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Mar, firmado el 10 de octubre de 1957; Convenio este que a su vez sustituyo al "Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas Relativas a la Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Mar", firmado el 25 de agosto de 1924.

El Protocolo de 1996 entró en vigencia el 13 de mayo de 2004, después que el décimo País -Malta-, ratificara el mismo. Asi pues, el régimen de responsabilidad del armador y su limitación, contenido en la legislación patria (la LCM) adopta las disposiciones del Convenio de Londres de 1976

Responsabilidad del Armador / Reclamos sujetos a Limitación:

El armador responde civilmente de las obligaciones contraídas por el Capitán, en lo que concierne al buque y a la expedición marítima. Así como por las indemnizaciones en favor de terceros, por los hechos del Capitán, oficiales y tripulación. (Articulo 39 de la LCM). Se confirma acá el principio de derecho civil de la responsabilidad del principal por los hechos ilícitos de sus dependientes.

Empero, a su vez, el artículo 40 de la ley comentada, dispone que el armador no es responsable en los siguientes casos:

1. Si se prueba que los hechos del Capitán, de los oficiales o la tripulación, son ajenos al buque o a la expedición marítima.

2. Si quien persigue la responsabilidad señalada en el numeral anterior, fuere copartícipe de los hechos del Capitán, oficiales y tripulación.

3. Si se trata de hechos ejecutados por el Capitán, en su calidad de delegado de la autoridad pública.

4. Si se prueba que el Capitán ha tenido noticias o prestado su anuencia a hechos ilícitos efectuados por los cargadores, salvo la responsabilidad personal de aquel.

5. En los demás casos previstos en la ley.

Nuestra legislación establece que el armador - hay una presunción *iuris tantum* que el propietario del buque es su armador - podrá limitar contractualmente su responsabilidad, salvo expresa prohibición. Podrá limitar su responsabilidad civil en los siguientes casos (articulo 41 LCM):

1. Reclamaciones derivadas de muertes, lesiones corporales, pérdidas o averías sufridas por las cosas, incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculadas con la explotación del buque o con operaciones de salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de estas causas.

2. Reclamaciones derivadas de perjuicios por retrasos en el transporte de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos.

3. Reclamaciones por perjuicios derivados de la responsabilidad extracontractual que tengan directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de salvamento.

4. Reclamaciones derivadas por la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque.

5. Reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento.

6. Reclamaciones promovidas por una persona que no sea la responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales, la persona responsable tenga derecho a limitar su responsabilidad y los perjuicios ocasionados ulteriormente por tales medidas.

Las reclamaciones de los numerales 4, 5 y 6, no están sujetas a limitación de responsabilidad, en la medida en que guarden relación con una remuneración concertada por contrato con la persona responsable.

La limitación, a tenor del artículo 42 de la LCM, puede ser solicitada por sus dependientes, la cual procederá de no existir "*dolo o culpa grave*" en su acción u omisión. Podrá igualmente, y de acuerdo con el artículo 51 de la ley *in comento,* el capitán o cualquier miembro de la tripulación limitar su responsabilidad aunque haya mediado su culpa, salvo que el daño resulte de acto u omisión realizado con "dolo o culpa grave".

La legislación venezolana requiere, como acotado, la ausencia de dolo o culpa grave para que las personas que soliciten el beneficio de limitación proceda. En el Convenio de Londres, para que *no* pueda oponerse la limitación, debe mediar una acción u omisión personal realizada con la intención de causar la pérdida, con temeridad y a sabiendas de que tal daño probablemente se produciría, es casi un concepto equivalente al dolo.

Una de las dificultades que se presenta para determinar si hay culpa personal del armador, cuando éste es una persona jurídica, es determinar que órganos o que personas pueden comprometer al armador para considerar si esa conducta es la *conducta personal del armador*. Dos condiciones deben cumplirse, simultáneamente, para considerar que hay culpa personal. Una *condición subjetiva*, en el sentido de que el acto derive de un órgano del ente jurídico o de una persona que la pueda comprometer. Así seria, por ejemplo, si el acto u omisión que genera la responsabilidad emana de la junta directiva de la compañía,

de su presidente o gerente general o de sus representantes legales. Pero además, de aquellas personas naturales que comprometan la responsabilidad directa del ente, el "*alter ego"*, que sería la persona encargada o designada directamente para supervisar los procedimientos que afecten a la seguridad y a la prevención de la contaminación y que constituye el enlace entre el ente jurídico y el personal de a bordo. Asi, el supervisor de tráfico de una empresa naviera pudiese ser considerado el *alter ego* de la misma. En el reino Unido se dilucido por primera vez la figura del *alter ego*, en el caso "*Lennard Carrying Company vs. Petroleum Company* (1915. AC 705).

La otra *condición, objetiva*, se refiere a que se incurrió en el acto u omisión en cumplimiento de obligaciones y deberes inherentes y propios del armador y no en las actividades que incumben exclusivamente a la tripulación. El mantener el buque en estado de navegabilidad es una atribución propia del armador y en consecuencia, todo error u omisión en el cumplimiento de tal obligación por parte del *alter ego*, conllevará que se cumpla con esta segunda condición de que el hecho pueda ser considerado como personal del armador. Cuando el supervisor de tráfico tiene el conocimiento -*privity*- de que el radar no funciona y de que el personal a bordo no había sido instruido sobre su uso, y a pesar de ello el buque zarpa y aborda a otro, ese conocimiento –*privity*- es el conocimiento de la compañía -*alter ego*-.

El concepto de culpa personal del armador, "*actual fault or privity of the owner*", fue objeto de importante jurisprudencia, tanto en los Estados Unidos de América ("Spencer Kellogg & Sons vs. Hicks"), y en el Reino Unido ("*The Lady Gwendonlen*" - 1965. 1 Lloyd`s Rep. 335, y "*The Marion*"- 1984. 2 lloyd`s Rep. I).

Una de las razones fundamentales para modificar la Convención del 57 sobre limitación de responsabilidad, fue el de evitar que el límite de responsabilidad fuese quebrado con la prueba de la culpa personal del armador. El Convenio de Londres dispone, como indicado, que el derecho del armador a limitar solo se pierde en caso de una acción u omisión personal realizada con la intención de causar la perdida, con temeridad y a sabiendas de que tal daño probablemente se produciría ("wilful intent or recklesness") (articulo 4 del Convenio).

Cuando una persona fuese armador y a su vez **capitán** o tripulante, lo que es muy frecuente en la navegación de buqués de recreo, el primer aparte del citado articulo 51 de la LCM dispone que quien reúna ese doble carácter **podrá ampararse en la limitación cuando hubiese incurrido en culpa en su función como capitán** o tripulante. Caso contrario, no podrá hacerlo cuando incurra en culpa (grave) en su función de armador. Si un armador limita su responsabilidad cuando el capitán de su buque incurre en culpa, la solución no podría ser distinta por el solo hecho de que el armador y el capitán fuesen la misma persona. En el caso del buque "*The Annie Hay*" (1968. 1 Lloyd`s Rep. 141), por negligencia en la navegación cometida por el propietario/capitán, este abordo a otro yate que naufragó. El propietario/capitán del "*Annie Hay*" pudo limitar su responsabilidad porque se consideró que había incurrido en negligencia exclusivamente en su carácter de capitán.

El artículo 51 de la LCM, en cuanto a la responsabilidad del capitán cuando incurre en culpa en su función de capitán, guarda correlación, en lo que se refiere a seguro marítimo, al disponer el artículo 412 de la LCM, que forma parte del Titulo VII - Los Seguros Marítimos -, que el asegurador del buque responde del siniestro en que no haya intervenido el asegurado, cuando sea causado, en todo o en parte, por culpa del capitán. *En caso que el asegurado sea el capitán del buque, el asegurador solamente responde por las consecuencias de sus fallas náuticas*.

Reclamos no sujetos a limitación:

De acuerdo con el artículo 43 de la LCM, no están sujetas a limitación las siguientes reclamaciones:

1. Reclamaciones derivadas de operaciones de salvamento o de contribución en avería gruesa o común.

2. Reclamaciones derivadas por daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, de acuerdo a la ley.

3. Reclamaciones derivadas de la ley, cuando prohíba la limitación de responsabilidad por daños nucleares.

4. Reclamaciones propuestas por los empleados del propietario del buque o del salvador, cuyas funciones guarden relación con el buque o con las operaciones de auxilio o salvamento.

5. Las reclamaciones propuestas por los sucesores de aquellos o por personas a su cargo u otras que tengan derecho a proponerlas, cuando en virtud de la ley que regule el contrato concertado

> entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados, el propietario o el salvador no tengan derecho a limitar su responsabilidad respecto de dichas reclamaciones, y la ley sólo les permita limitar su responsabilidad a una cuantía que sea superior a la estipulada en el artículo siguiente

La exclusión (del artículo 43.1) de los reclamos provenientes de operaciones de salvamento o de contribuciones en avería gruesa, tiene su fundamento: (i) en relación al salvamento, porque la remuneración (recompensa) del salvador será determinada de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 344 / 345 de la LCM - valor de las cosas salvadas - y, (ii) en cuanto a la avería gruesa, porque los sacrificios o gastos de la avería deberán ser soportados por los diferentes intereses contribuyentes, de conformidad con el valor de las cosas salvadas (Artículos 366 / 371 de la LCM).

Igualmente, la limitación no aplica a las contribuciones en avería gruesa, remoción de naufragios y ciertos reclamos relacionados con daños nucleares.

Comentario aparte merece la exclusión del numeral 2, del citado artículo 43, por la decisión del Tribunal Supremo de Justicia, en Sala Constitucional, del 27 de junio de 2008, expediente Nº 06-1764, en el juicio que, por indemnización de daños y perjuicios seguía el *Sindicato Profesional de Trabajadores Bolivarianos de la Pesca, sus Similares y Conexos del Estado Zulia contra la Operadora Portuaria, S.A. (OPSA).,* al interponer la demandante una acción de *amparo constitucional* contra la sentencia dictada, el 13 de octubre de 2006, por el Juzgado Superior Marítimo, que confirmó la decisión dictada, el 7 de julio de 2006, por el Tribunal de Primera Instancia Marítimo que había declarado inadmisible, por extemporánea, la oposición a la limitación de responsabilidad y la consecuente constitución del fondo de limitación de responsabilidad del armador, presentada por el representante judicial del demandante. Se deriva la acción de un abordaje ocurrido el 6 de noviembre de 2005, entre el buque “Maersk Holyhead” con el buque “Pequot” y, como consecuencia del accidente, se produjo un derrame de combustible -fuel oil- en el Lago de Maracaibo, por lo que OPSA inició procedimiento de limitación de responsabilidad del armador ante el Tribunal de Primera Instancia Marítimo.

Por considerar de extrema importancia la sentencia de la Sala Constitucional; ello, por sus posibles efectos en el ámbito del derecho marítimo en nuestro País, transcribiremos algunos segmentos de la motivación de la Sala para decidir:

"**Con todo y que el sistema de responsabilidad limitada constituye la regla general en el área de la indemnización por contaminación de hidrocarburos, se ha desarrollado paralelamente la tesis de la insuficiencia del sistema**, erigida sobre la base que no proporciona ningún incentivo para que la industria naviera mejore la seguridad del transporte marítimo. Por el contrario, este sistema indemnizatorio permite que distintas partes estén protegidas contra cualquier reclamación por parte de las personas que tienen que hacer frente a los daños después de un vertido de hidrocarburos.

De esta forma, se sostiene que los principales puntos débiles del mecanismo resarcitorio de responsabilidad limitada son las cuantías relativamente bajas respecto a los daños causados al medio ambiente; la imposibilidad de canalizar la responsabilidad hacia otras personas jurídicas que no sean el propietario de buque; la cláusula de exclusividad que prohíbe que se establezca cualquier otro sistema, siempre que el referido CLC, sea aplicable; y, que el fondo de indemnización, no proporciona el incentivo necesario para cambiar sus prácticas de fletamiento.

Por ello y de manera paralela al CLC, el legislador patrio positivizó la Ley de Comercio Marítimo, en la cual, se armonizan los principios de responsabilidad y de limitación patrimonial, sin menoscabo de las excepciones a la restricción patrimonial de la indemnización, conforme a los supuestos taxativamente establecidos en la ley.

Así, encontramos en nuestro ordenamiento **dos regímenes** que responden al principio de integración y regulan la contaminación por derrame de hidrocarburos proveniente de naves y de allí, que resulta menester verificar su aplicación al caso concreto. Al respecto, el artículo 2 de la Ley Aprobatoria del Protocolo de 1992, que enmienda el CLC establecen lo siguiente:

"*Artículo 2*

El artículo I del Convenio de de Responsabilidad Civil, 1969, queda enmendado como a continuación se indica:

1. Se sustituye el párrafo 1 por el siguiente texto:

'1 Buque': toda nave acta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.'

2. Se sustituye el párrafo 5 por el siguiente texto:

'5 Hidrocarburos': todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fuel oil, aceite de diesel pesados y aceite lubricante, ya se transporten estos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque."

De la norma transcrita se desprende, que **el régimen internacional** resulta aplicable a los derrames de toda nave que transporte hidrocarburos persistentes (esto es, hidrocarburos que no se diluyen o degradan inmediatamente y sin intervención humana en el ambiente) a granel como carga, es decir, la contaminación proveniente de buques tanque, siempre que dichos buques, estén transportando hidrocarburos persistentes como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel, objeto de dicho transporte.

De lo expuesto se desprende, que el Protocolo de 1992, no regula el evento de derrame de hidrocarburos persistentes no transportados a granel como carga por naves distintas a un buque tanque y en este sentido, siendo que la moto nave Maersk Holyhead (en los términos del CLC), no es un transporte de hidrocarburos persistentes a granel, sino, que es un buque habilitado para el transporte de gas (hidrocarburo no persistente), resulta patente la inaplicabilidad del CLC, al presente caso y así se declara.

Ante la situación de inaplicabilidad del CLC, al caso *sub-lite*, es preciso advertir, que el legislador patrio no discrimina el tipo de nave o la condición del hidrocarburo (carga o propulsor) ante un evento de impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de un barco.

Así, nuestra legislación interna subsana la incompleta formulación de la regulación internacional, respecto a eventuales impurificaciones del agua, derivadas de pérdidas de hidrocarburos persistentes por parte de cualquier tipo de moto nave, con lo cual, se complementa la normativa que integra el concepto de prevención y sanción de la polución marina.

Ello así, la Ley de Comercio Marítimo dispone de manera expresa en el artículo 43, que las disposiciones relativas a la limitación de la responsabilidad del armador, no son aplicables cuando se trata de reclamaciones derivadas por daños causados por contaminación de hidrocarburos, que es, precisamente, el supuesto a que se refieren las presentes actuaciones.

En este contexto la referida norma dispone textualmente lo siguiente:

> "*Artículo 43. Las disposiciones de que trata este Capítulo no se aplicarán a:*
>
> *2. Reclamaciones derivadas por daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, de acuerdo a la ley*."

Dicha norma, encuentra su justificación en que los derechos fundamentales constituyen la esencia misma del régimen constitucional y, por tanto, debe privilegiarse la protección del medio ambiente como derecho fundamental de tercera generación, frente a la eventual insuficiencia del sistema resarcitorio por contaminación de hidrocarburos persistentes.

En ese sentido, **se observa del expediente, que la limitación de la responsabilidad civil causada por la contaminación de hidrocarburos persistentes (fuel oil), no sólo resulta contraria a la normativa dispuesta en el artículo 43.2 de la Ley de Comercio Marítimo, sino**

que menoscaba la efectiva protección del derecho fundamental a un medio ambiente sano, pues no tomó en cuenta que el fin último de la indemnización no se restringe a compensar patrimonialmente a quienes ven afectada su situación jurídica como consecuencia de la contaminación, sino que como elemento rector, se extiende a la adopción de las medidas idóneas para que en el marco tecnológico actual, se restablezca (o se inicie el restablecimiento) el ecosistema afectado y ello, no debe estar sujeto de manera anticipada a un *quantum* preestablecido, sino a la propia entidad del daño causado.

En otras palabras, la protección ambiental constituye un valor primario del Estado venezolano y, por ello, es que la protección del patrimonio de los operadores marítimos a través de los sistemas de limitación de responsabilidad, cede ante la exigencia constitucional de mantener y restablecer en la medida de lo posible (desde el punto de vista material, pero no económico) el equilibrio ecológico cuando ha sido afectado por derrames de hidrocarburos.

Efectivamente, **el medio ambiente sano constituye un principio fundamental del orden constitucional venezolano, que tiene como *ratio* la defensa de un derecho colectivo, que como tal, debe ser salvaguardado incluso frente a eventuales limitaciones de orden patrimonial**, que parecieran reflejo de diversos elementos como son: a) una anacrónica concepción antropocéntrica que entiende a los recursos naturales, como elementos sometidos a la disposición del hombre para su uso y disfrute, y no como parte esencial de un mundo que es compartido por diversidad de seres vivos, en el cual, el hombre, en su condición de ser racional, debe proveer en mayor medida las condiciones de equilibrio que de ordinario se dan en la naturaleza; **b) una visión mercantilista de las actividades potencialmente lesivas al medio ambiente, que privilegia el patrimonio de quienes se dedican a dichas actividades, sobre la explotación sustentable y responsable de los recursos**.

Visto entonces que la protección del derecho al medio ambiente no puede ser menoscabada por la adopción de medidas que pudieran impedir la destinación de recursos suficientes para el pleno restablecimiento del ecosistema afectado**, esta Sala concluye, que la limitación de la responsabilidad acordada en el presente caso, resulta lesiva del derecho fundamental a que se refiere el artículo 127 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela** y, en consecuencia, se anula la sentencia dictada, el 13 de octubre de 2006, por el Juzgado Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas. Igualmente, **y como quiera que en el presente asunto se encuentra vinculado el orden público, se declara la nulidad del procedimiento de limitación de responsabilidad civil** seguido con ocasión del derrame a que se contraen las presentes actuaciones y por tanto, se reponen dichas causas, al estado de admisión de la demanda, que deberán ser sustanciadas, sin el beneficio del sistema de limitación de la responsabilidad civil y **así se decide.**

En su decisión la Corte señala:

Por las razones que anteceden, este Tribunal Supremo de Justicia, en Sala Constitucional, administrando justicia en nombre de la República por autoridad de la ley, declara **CON LUGAR** la acción de amparo constitucional incoada por **SINDICATO PROFESIONAL DE TRABAJADORES**

BOLIVARIANOS DE LA PESCA, SUS SIMILARES Y CONEXOS DEL ESTADO ZULIA; así como de los ciudadanos **ABRAHAM ESPINA, ADALBERTO ROMERO, ADALBERTO SOTO y otros**, contra la sentencia dictada, el 13 de octubre de 2006, por el Juzgado Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas, que confirmó la decisión dictada, el 7 de julio de 2006, por el Tribunal de Primera Instancia Marítimo con igual competencia territorial.

En consecuencia, se **ANULA** la sentencia dictada, el 13 de octubre de 2006, por el Juzgado Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas.

Igualmente y por razones de orden público, se **ANULA** el procedimiento de limitación de responsabilidad civil seguido con ocasión del derrame a que se contraen las presentes actuaciones y por tanto, se reponen dichas causas, al estado de admisión de la demanda, que deberán ser sustanciadas, sin el beneficio del sistema de limitación de la responsabilidad civil y así se decide". (Negrillas nuestras).

De la sentencia citada se podría desprender que en Venezuela, desde su publicación, estaría derogada la limitación de responsabilidad del armador por vía judicial. Según el artículo 335 constitucional, las interpretaciones que establezca la Sala Constitucional sobre el contenido o alcance de las normas y principios constitucionales son vinculantes para las otras Salas el Tribunal Supremo de Justicia y demás tribunales de la Republica.

Consideramos que la Sala incurre en mal interpretación de la ley y fundamenta su decisión en cuestiones extrajuridicas que van contra el espíritu y razón de una de las instituciones pilares del derecho marítimo internacional, como lo es la limitación de responsabilidad del armador.

El espíritu y razón de ser del artículo 43. 2., es el de no aplicar las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo a "reclamaciones derivadas por daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, *de acuerdo a la ley*"; ello, porque a estas (reclamaciones) se le aplicaría el Convención Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC).

Este es el motivo de la exclusión del 43.2., ya que Venezuela forma parte del CLC, según "Ley Aprobatoria del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por

Hidrocarburos (CLC-69) y sus Protocolos de Enmienda de 1976 y de 1984", publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria Nº 4340 del 28 de diciembre de 1991. El convenio vigente, es aquel también ratificado por Venezuela mediante "Ley Aprobatoria del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969", publicada en Gaceta Oficial No. 36.457 del 20 de mayo de 1998.

La redacción, propuesta en el Comité Mercantil del 43.2 que preparo el proyecto de Ley de Comercio Marítimo (minuta Nº 6, del 6/07/2000 del Comité), era: "*A las reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en el Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 29 de noviembre de 1969, y en toda enmienda o Protocolo correspondiente al mismo que este en vigor".*

Además la Sala, al fundamentar su decisión en la exclusión del 43.2 de la LCM, no toma en cuenta lo dispuesto en el articulo 74 de la LCM, que confirma la aplicabilidad del "Procedimiento de Limitación de Responsabilidad del Armador y de la Constitución del Fondo", establecido en la Sección IV del Capitulo III del Titulo I de la Ley de Comercio Marítimo, al establecer que "*El procedimiento establecido en esta Sección será aplicable a la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad en los casos en que pueda ejercerse el derecho a limitar la responsabilidad por los daños derivados del derrame de hidrocarburos y el de sustancias nocivas y peligrosas, o cualquier otro daño o circunstancia en que sea necesario constituir un fondo*" (Subrayado nuestro).

De la decisión de la Sala Constitucional se infiere que todas las demás responsabilidades del armador establecidas en el artículo 41 de la LCM, donde el armador puede limitar su responsabilidad, quedan derogadas. En este sentido el Magistrado Pedro Rafael Rondón Haaz, al salvar su voto, lo expresa en los siguientes términos: "En criterio de la mayoría, **la declaración con lugar del amparo** debe

conducir a la anulación del procedimiento de limitación de responsabilidad que originó el abordaje que habría conducido al derrame de hidrocarburos para la propulsión de la nave.
El salvante discrepa de esa solución por cuanto ella **parte de la errónea conclusión de que la única responsabilidad que debe limitarse es la que nace a consecuencia del derrame, lo que resulta impreciso, pues, según el artículo 41 de la Ley de Comercio Marítimo, existen 6 categorías de responsabilidades en las que el armador puede limitar su responsabilidad, derecho que esta Sala estaría dejando sin efecto con la nulidad de ese procedimiento**" (negrillas nuestras).

<u>Personas que pueden limitar su responsabilidad</u>:

La limitación de responsabilidad puede ser invocada por el propietario o armador del buque, por el porteador o por el fletante, cuando sean una persona natural o jurídica distinta del armador, o por sus dependientes o por el Capitán y miembros de la tripulación o dotación, en las acciones ejercidas contra ellos (Articulo 50 de la LCM).

Todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de acuerdo a la ley, tendrá derecho a gozar de los privilegios en ella indicados, en la misma medida que el asegurado (Articulo 49 de la LCM). Por ejemplo, la Ley de la Navegación Argentina, no incluye al asegurador entre las personas beneficiadas con la limitación. Sin embargo, en la práctica, si el asegurador de responsabilidad civil no responde sino hasta la propia responsabilidad de su asegurado, este (el asegurador) se está beneficiando con la limitación de responsabilidad del asegurado. El Convenio de Londres, incluye expresamente al asegurador de responsabilidad civil de un crédito sujeto a limitación, entre las personas favorecidas con el beneficio de la limitación en la misma medida que el propio asegurado (Articulo 1.6)

En cuanto a los salvadores, nuestra ley no los menciona expresamente (en el articulo 50 de la LCM) no obstante, ellos pueden limitar su responsabilidad en su condición de armadores, aun cuando al momento de la ocurrencia, estén prestando servicios de auxilio o salvamento. Pero, el artículo 52 de la LCM si los nombra como una de las personas que puede solicitar que se inicie el

procedimiento (de limitación de responsabilidad) con el objeto de constituir el fondo de limitación.

De conformidad con el Convenio de Londres del 76, los salvadores pueden limitar su responsabilidad, entendiéndose por estos a toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento (articulo 1.1). Sin embargo, a pesar que los salvadores pueden limitar su responsabilidad, ello no significa que el propietario del buque pueda limitarla frente al salvador.

Limite de responsabilidad:

Las sumas a las cuales el armador puede limitar su responsabilidad, se calcularán sobre la siguiente base (articulo 44 LCM):

1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales:

   a) Trescientas treinta y tres mil unidades de cuenta (333.000), cuando se trate de buques menores de quinientas unidades de arqueo bruto (500 AB).

   b) Para buques mayores de quinientas unidades de arqueo bruto (500AB), la cuantía citada en el literal precedente, además de la que a continuación se indica para cada caso:

   b.1 De quinientas una (501 AB) a tres mil (3.000 AB) unidades de arqueo bruto, quinientas (500) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.

   b.1 De quinientas una (501 AB) a tres mil (3.000 AB) unidades de arqueo bruto, quinientas (500) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.

   b.2 De tres mil una (3.001 AB) a treinta mil (30.000 AB) unidades de arqueo bruto, trescientas treinta y tres (333) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.

   b.3 De treinta mil una (30.001 AB) a setenta mil (70.000 AB) unidades de arqueo bruto, doscientas cincuenta (250) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.

   b.4 Mayores de setenta mil unidades de arqueo bruto (70.000 AB), ciento sesenta y siete (167) unidades de cuenta por cada unidad en exceso.

2. Respecto de toda reclamación distinta a las enunciadas:

   a) Ciento sesenta y siete mil (167.000) unidades de cuenta, cuando se trate de buques cuyo arqueo sea de hasta quinientas unidades de arqueo bruto (500 AB).

   b) En buques mayores de quinientas unidades de arqueo bruto (500 AB), además de la cuantía citada en el literal precedente, la que se indica a continuación para cada caso.

   b.1 De quinientas una (501 AB) a treinta mil (30.000 AB) unidades de arqueo bruto, ciento sesenta y siete (167) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.

   b.2 De treinta mil una (30.001 AB) a setenta mil (70.000 AB) unidades de arqueo bruto,

ciento veinticinco (125) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.

b.3 Mayores de setenta mil unidades de arqueo bruto (70.000 AB), ochenta y tres (83) unidades de cuenta por cada unidad en exceso.

3. Respecto a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del armador será una cantidad de cuarenta y seis mil seiscientos sesenta y seis (46.666) unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de veinticinco millones (25.000.000) de unidades de cuenta.

El valor de la unidad de cuenta a la que se refiere este artículo, se calculará a la fecha en que se constituya el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la garantía que el tribunal competente fije, según el caso.

Los montos arriba indicados son los establecidos en el Convenio de Londres de 1976. El cambio principal introducido al Convenio de Londres mediante su Protocolo de Enmienda de 1996, fue el aumento en la cifra de limitación de responsabilidad. A saber:

A) En relación a reclamos por perdida de vida o lesiones personales:

(i) 2 millones de unidades de cuenta por buque que no exceda de 2.000 toneladas,

(ii) Buques con exceso de las 2.000 toneladas, los siguientes montos en adición al mencionado en (i)

- por cada tonelada desde 2.001 a 30.000, 800 unidades de cuenta;

- por cada tonelada desde 30.001 a 70.000, 600 unidades de cuenta y,

- por cada tonelada en exceso de 70.000 toneladas, 400 unidades de Cuenta.

B) En relación a cualquier otro reclamo:

(i) 1 millón de unidades de cuenta para buque que no excedan 2.000 tonelada,

(ii) Buques con exceso de las 2.000 toneladas, los siguientes montos en adición al mencionado en (i)

- por cada tonelada desde 2.001 a 30.000, 400 unidades de cuenta;

- por cada tonelada desde 30.001 a 70.000, 300 unidades de cuenta, y

- por cada tonelada en exceso de 70.000 toneladas, 200 unidades de Cuenta.

La unidad de cuenta se refiere al Derecho Especial de Giro (DSG) tal como definido por el Fondo Monetario Internacional (articulo 8 de la LCM).

En cuanto al límite para las reclamaciones por pérdida de vida o lesiones personales vinculadas a pasajeros, el Protocolo del 96 establece un límite de 175.000 unidades de cuenta multiplicado por el número de pasajeros que el buque este autorizado a transportar de conformidad con el certificado respectivo. Como indicado *supra,* el límite de responsabilidad del armador consagrado en nuestra legislación vigente es de 46.666 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar, hasta un monto que no exceda de 25.000.000 de unidades de cuenta. Como se aprecia, el Protocolo del 96 elimina el máximo de responsabilidad.

Asi tendremos que bajo la convención del 76, un buque autorizado a transportar 1.500 pasajeros podría limitar su responsabilidad a 25 millones de derechos especiales de giro; bajo los postulados del Protocolo del 96, ese limite se extiende a 262.5 millones de derechos especiales de giro.

Hemos de acotar que el articulo 6.4 de la Convención de Londres, referente a "los limites de responsabilidad aplicables al salvador que no opere desde un buque o al salvador que opere exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual este prestando servicios de auxilio o salvamento, se calcularán sobre la base de un arqueo de 1.500 toneladas", fue omitido en la LCM; pero, de presentarse esa situación de hecho, consideramos que los tribunales marítimos la aplicarían para beneficio y búsqueda de la uniformidad del derecho marítimo.

<u>Perdida del derecho a limitar la responsabilidad</u>:

Las personas llamadas a limitar su responsabilidad gozan de ese derecho al menos que se pruebe que el perjuicio fue ocasionado por una acción u omisión del

armador, realizada con dolo o culpa grave (articulo 42 LCM). Asi mismo, el capitán o cualquier miembro de la tripulación puede limitar su responsabilidad aunque haya mediado su culpa, salvo que el daño resulte de acto u omisión realizado con “dolo o culpa grave” (articulo 51). Nos remitimos acá a lo expuesto arriba, bajo el titulo de “Responsabilidad del Armador / Reclamos sujetos a Limitación”.

Constitución del Fondo y sus efectos:

El derecho objetivo sobre el Procedimiento de Limitación de Responsabilidad del Armador y de la Constitución del Fondo esta contenido en la Ley de Comercio Marítimo, artículos 52 al 74. Quienes consideren que pueden hacer uso del derecho de limitación, podrán solicitar ante el tribunal competente -Tribunales Marítimos de la República, Jurisdicción Especial Acuática -, el inicio del procedimiento de limitación con el objeto de constituir el fondo, solicitud que se puede realizar en cualquier momento y grado de la causa pero, antes del auto que ordene la ejecución (artículos 52 y 53 de la LCM).

La solicitud de constitución del Fondo no es: (i) requisito, estrictamente necesario, para obtener el beneficio de la limitación y, (ii) reconocimiento alguno de responsabilidad del solicitante, como tampoco lo es la solicitud de limitación de responsabilidad.

El fondo sólo podrá ser constituido en dinero en efectivo, en instrumentos financieros o en títulos valores que hayan sido emitidos o avalados por la República (Artículo 56, primer parágrafo LCM), en cuyo caso, el tribunal con conocimiento del liquidador y de los interesados ordenará su depósito en una entidad bancaria. En ningún caso podrá hacerse modificación alguna a la garantía constituida sin autorización del tribunal. (Articulo 58 LCM). De concordancia con el citado artículo 56, primer parágrafo, solo en efectivo, o en instrumentos financieros o en títulos valores emitidos o avalados por la República, se puede constituir el fondo; eliminando la posibilidad que el mismo sea formado mediante garantía,

como lo permite la Convención. De esta manera se descarta la contingencia de un procedimiento judicial de ejecución de garantía.

El Artículo 72 de la LCM establece que, en el caso que el armador desista de su solicitud de limitación de responsabilidad o deje sin efecto su derecho a tal beneficio, cada acreedor recobrará el ejercicio de sus acciones individuales en la forma que corresponda y las sumas depositadas serán restituidas al armador, deducidos los gastos causados.

En la solicitud de apertura del procedimiento, como lo indica el artículo 55 de la LCM, se deberá indicar:

1. El hecho del cual provienen los daños y perjuicios que originan la solicitud.

2. El monto máximo del fondo de limitación, calculado de conformidad con la ley.

3. La lista de los acreedores conocidos del solicitante, con indicación de sus domicilios, el monto definitivo o provisional de sus acreencias y su naturaleza.

4. Todos los documentos que justifiquen el cálculo del monto del fondo que hubiere señalado el proponente.

Verificado por el tribunal el monto del Fondo de limitación calculado por el solicitante, el tribunal dictará un auto contentivo de: (i) inicio del procedimiento de limitación; (ii) designación del liquidador; (iii) pronunciamiento sobre la modalidad ofrecida para la constitución del fondo y ordenando su constitución y, (iv) determinación de la suma que el solicitante deberá colocar a disposición del tribunal para garantizar las costas del procedimiento (articulo 56 LCM).

Una vez dictado el auto al que se refiere el artículo 56 de la LCM, el tribunal notificará, de conformidad con el artículo 62 LCM, a todos los acreedores cuyos nombres y domicilios fueron indicados por el solicitante, señalando:

1. El nombre y el domicilio del propietario del buque o de cualquier solicitante de la constitución del fondo, mencionando su cualidad.

2. El nombre del buque y su lugar de registro.

3. El hecho en virtud del cual se produjeron los daños.

4. El monto del crédito del destinatario de la comunicación, según el solicitante.

5. La indicación del plazo que se le concede para verificar su crédito

El tribunal publicará el auto de admisión de la solicitud de limitación de responsabilidad, una vez libradas las notificaciones con la información indicada en el articulo 62, indicando los acreedores, por dos (2) veces, con intervalos de diez (10) días continuos, en dos (2) diarios de los de mayor circulación nacional, indicando que *los acreedores disponen de treinta (30) días* continuos contados a partir de la fecha en que conste en el expediente la consignación de la última de las publicaciones, para verificar sus créditos y acompañar los documentos que los justifiquen. (Articulo 63).

Vencido el lapso de 30 días al que hace referencia el artículo 63 de la LCM para que los acreedores verifiquen sus créditos y acompañen los documentos que los justifiquen, cualquier acreedor podrá, *dentro de los diez (10) días* continuos al vencimiento del lapso de 30 días, oponerse a la limitación de responsabilidad con fundamento en que no concurren los requisitos legales necesarios para hacer uso de este beneficio. Dentro del mismo lapso, los acreedores podrán impugnar el monto del fondo.

Hecha la oposición o impugnación, el solicitante deberá contestarla dentro de los cinco (5) días de despacho siguientes al vencimiento del lapso anterior. *Dada o no la contestación, el tribunal resolverá a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes contados a partir del vencimiento del lapso para la contestación,* a menos que haya necesidad de esclarecer algún hecho, en cuyo caso abrirá una articulación por diez (10) días de despacho, *decidiendo al undécimo día.* De la decisión se oirá apelación a un solo efecto, dentro de los tres (3) días de despacho siguientes ante el Tribunal Superior Marítimo competente (Articulo 64).

De acuerdo con el artículo 66 de la LCM, el liquidador *dentro de los ciento veinte (120) días continuos siguientes* presentará la lista de los acreedores con derecho a participar en la distribución del fondo, la cual propondrá al tribunal. La distribución se hará *dentro de los treinta (30) días continuos siguientes contados a partir de la presentación de la lista de acreedores*, *respetando las normas sobre*

preferencia o privilegio que se establecen en la ley (de Comercio Marítimo). Es de acotar que el Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo de Noviembre de 2001, no establecía los lapsos en los cuales el liquidador presentaría la lista al tribunal (120 días), ni el de distribución (30 días).

El fondo se distribuirá a prorrata del monto de los créditos afectos a la limitación y que no gocen de preferencia o privilegio. Se pagarán en primer lugar los créditos privilegiados establecidos en el articulo 115 de la LCM y en el orden de prelación que dispone el articulo 117 de la ley *in comento,* asi como las hipotecas navales constituidas mediante su inscripción en el Registro Naval Venezolano (articulo 130 y 131 LCM), determinado su prelación de crédito, la fecha y hora de su inscripción en el mencionado registro (articulo 137 LCM). Hemos de indicar que la Convención (artículo 12.1) ordena distribuir el fondo entre los reclamantes en *proporción a la cuantía* de las mismas; o sea, sin preferencia de créditos privilegios.

En aquellos créditos cuya oposición o impugnación no hubiere sido resuelta, el liquidador hará las reservas que correspondan, repartiéndose el resto del fondo.

Con arreglo al artículo 69 de la LCM, una vez liquidado el fondo, el liquidador rendirá cuenta al tribunal que lo hubiere designado, el cual declarará terminado el procedimiento mediante auto expreso.

En caso de remanente, una vez distribuido el fondo, la ley establece dos situaciones: (i) restituir el remanente a quién hubiere constituido el fondo o, (ii) si quedaren acreedores que no hubieren comparecido a retirar el monto de su acreencia, dentro de los tres (3) meses contados a partir de la fecha del auto de terminación del procedimiento, los mismos se entregarán a quien constituyó el fondo. En esta situación, los acreedores podrán reclamar sus cuotas hasta dentro del lapso de un (1) año, contado este a partir del momento en que fue dictado el auto de terminación del procedimiento.

Las apelaciones, según el articulo 73 de la LCM, se oirá a un solo efecto por ante el tribunal superior competente. Asi mismo, contra la sentencia de segunda instancia, no se admitirá recurso de casación.

Los Efectos de la constitución del Fondo, son:

(i) La suspensión de toda medida preventiva o ejecutiva contra el buque u otros bienes del solicitante, respecto de los créditos a los cuales la limitación de responsabilidad es oponible (articulo 59 LCM);

(ii) Que las acreencias contra el solicitante cesarán de generar intereses, desde la fecha del auto mediante el cual se constituye el fondo (articulo 60 LCM) y,

(iii) Que todas las reclamaciones, acciones o procedimientos que existan o puedan existir contra el solicitante, sobre los cuales éste puede limitar su responsabilidad, serán acumulados junto al procedimiento de limitación (articulo 61 LCM).

Terminamos esta disertación por donde generalmente se comienza: La historia de la limitación de la responsabilidad se remonta al siglo XVII y es desde hace mucho tiempo universalmente establecida como parte del derecho marítimo. Es difícil de justificar, pero ahora se acepta. Lord Denning, en el "*Bramley* Moore" [1964] p. 200, digo: "*que no era una cuestión de justicia... su justicia se encuentra en la conveniencia*". Y su conveniencia se refleja en que la limitación de responsabilidad, así como directamente beneficia a las compañías de seguros y tiene el efecto de mantener las primas a un nivel razonable, también ofrece seguridad a todos los demandantes en el caso de un siniestro o accidente de que un fondo se constituirá, estará disponible y se distribuirá equitativamente entre los reclamantes.

Maracaibo – Venezuela

Mayo 5, 2012