LAS REGLAS DE HAMBURGO Y EL DERECHO MARITIMO CHILENO

Fernando Thauby Krebs *

Introducción

I presente artículo tiene por propósito dar a los lectores de "Revista de Marina" una visión general y simplificada de uno de los temas de mayor actualidad dentro del sector naviero nacional: La vigencia de las denominadas "Reglas de Hamburgo", y el por qué, a siete años de su entrada en vigencia, todavía haya algunos sectores dentro del ámbito armatorial que pretenden su sustitución por un régimen legal diverso, que proteja de un modo más decidido sus intereses y, en cierto modo, los intereses nacionales de un país con una anunciada pero, al menos hasta ahora, incumplida vocación marítima: Chile.

Las Reglas de Hamburgo y el Derecho Marítimo Chileno.

El derecho del transporte marítimo, es, sin lugar a dudas, una de las ramas más antiguas de la ciencia jurídica. Existen testimonios escritos de normas reguladoras de esta actividad que datan desde hace más de cuatro mil años: El Código de Hammurabi, escrito 2000 años a.C., regula, entre otras materias, la construcción de las naves, los fletes y la responsabilidad del naviero.

Con todo, y aunque se trata de una de las actividades más antiguas que ha desarrollado el hombre, la navegación es especialmente sensible a los adelantos de la técnica y las ciencias, sobre todo a partir del siglo pasado, con la incorporación de la máquina a vapor que revolucionó el comercio marítimo, dándole una fisonomía

nueva y que es, en líneas gruesas, la que observa hasta hoy.

Esta especial sensibilidad a los cambios tecnológicos también se ha hecho sentir en lo referente a la regulación legal de la actividad naval mercantil, lo que explica la rápida evolución de los cuerpos normativos, tanto nacionales como internacionales que existen sobre el particular.

Ahora bien, la cuestión de la variedad y variabilidad de los cuerpos normativos que regulan el transporte marítimo no sólo responde a un problema de obsolescencia técnica, sino también a una contingencia de orden práctico y que dice relación, en último término, con un aspecto propio de la idiosincrasia de los pueblos: Se trata de la existencia de algunas Naciones con mayor tradición naval y otras con una historia y tradición más "continental" -por decirlo así-, lo que se ha resuelto históricamente en una pugna de intereses entre estos sectores de la actividad económica y, en fin, entre los que podríamos denominar Países Armadores y Países Cargadores.

En cuanto al estado de la cuestión en nuestro país, cabe recordar que el transporte marítimo se encuentra legalmente regulado en la Ley 18.680, que sustituyó el antiguo Libro III del Código de Comercio . Ahora bien, nuestro Código de Comercio fue el primer texto normativo nacional que se encargó de regular esta actividad de un modo orgánico y autónomo, ya que hasta 1865 la regulación del comercio marítimo se encontraba en las Leyes de Indias y en la Legislación española, todavía vigentes por aquel entonces entre nosotros. En síntesis, desde 1865 y hasta 1988 la

Revista de Marina Nº 6/95 633

^{*} Egresado de Derecho, Universidad de los Andes. Miembro de la Sociedad Chilena de Derecho Internacional.

regulación del transporte marítimo estaba en el Libro III de Código de Comercio, y desde Enero de 1988, por la Ley 18.680, nuevo Libro III.

La historia de la Ley 18.680 es larga y compleja: Hacia fines de la década de los 80, el Gobierno Militar acometió la empresa de dotar al país de una legislación marítima moderna, acorde con su nueva realidad económica. Así surgieron cuerpos legales como la Ley de Pesca, Ley de Navegación y Reserva de Carga con su respectivo reglamento y, en fin, un nuevo Libro III para nuestro ya obsoleto Código de Comercio.

La obsolescencia del Código de Comercio en estas materias era Vox Populi desde hacía ya tiempo, situación muy conocida por el sector naviero nacional que reaccionó del único modo posible: Acogiendo la Legislación Internacional por la vía del contrato; esto es, incorporando a los conocimientos de embarque (documento en que consta el contrato de transporte marítimo) la denominada Cláusula Paramount, que hacía una remisión global a las normas del Convenio de Bruselas conocido como Reglas de La Haya y a sus Protocolos modificatorios, normas que gozan aún hoy de una aceptación más o menos general a nivel internacional.

Pues bien, en 1978 se formó a instancias de Naciones Unidas, una Comisión multinacional que estudió largamente el tema, con sede en Hamburgo, Alemania, dando nacimiento al "Convenio de Naciones Unidas para la Unificación de Ciertas Reglas en Relación al Conocimiento de Embarque", más conocido como Reglas de Hamburgo, Convenio firmado como tal por nuestro país aunque con ciertas reservas, e incorporado a la Legislación doméstica con mínimas modificaciones, en la forma de la Ley 18.680, nuevo Libro III del Código de Comercio.

Varios autores nacionales pronosticaron un cambio en la Legislación nacional sobre la materia, cambio que con el paso del tiempo se hizo cada vez más urgente, ya que la regulación legal de que se disponía hasta 1987 era abiertamente insuficiente para nuestro país.

No obstante, otros autores señalan que ratificar las Reglas de Hamburgo y convertirlas en Ley de la República fue una medida prematura, cayéndose en el otro extremo: antes teníamos la Legislación más atrasada del mundo, ahora tenemos la más moderna, pero ni una ni otra han tenido vigencia o aplicabilidad internacional, al menos en los países que constituyen nuestros socios comerciales, lo que se traduce en un

nuevo "aislamiento normativo" de Chile.

Para graficar un poco mejor el estado de la cuestión, digamos en primer lugar que el sector armatorial chileno aboga por una derogación o suspensión del régimen de las Reglas de Hamburgo y su sustitución por las Reglas de La Haya, ya por la vía de su incorporación a nuestro ordenamiento jurídico, ya por la vía de la autorización legal para someterse libremente a éstas.

Semejante planteamiento nos lleva necesariamente a preguntar cuáles son las diferencias tan desfavorables para el sector naviero que justifican una postura tan radical de su parte; en estos términos, podemos aislar las siguientes diferencias básicas entre los regímenes de La Haya y Hamburgo:

a. En cuanto al período de la responsabilidad del transportador.

Las Reglas de La Haya resultan aplicables desde el momento de la carga de las mercaderías a bordo del buque, según la conocida regla "Gancho a Gancho", vigente en la mayoría de los países, y según la cual el naviero resulta responsable desde que se ha hecho cargo de las mercancias al comenzar a cargarlas, enganchando el bulto en la grúa o a través de algún procedimiento análogo.

Hamburgo, por su parte, introduce un nuevo principio: el de la responsabilidad "Puerto a Puerto", principio que establece que el naviero resulta responsable desde que se hace cargo de las mercancías al recibirlas del cargador, y según los usos o costumbres del puerto de carga, y hasta que las haya entregado, bien directamente al destinatario, bien a la autoridad competente en el puerto de descarga. Se trata de una regla confusa de interpretar y que sin duda puede dar lugar a más de un conflicto entre el armador y la carga.

b. En cuanto a la responsabilidad del transportador.

Las Reglas de La Haya exigen al naviero la diligencia de proveer un buque en buen estado de navegabilidad, debidamente tripulado y equipado, con sus bodegas preparadas para el tipo de carga que corresponda, amén de exigírsele un especial cuidado en la recepción, transporte y custodia de las mercancías. Para efecto de mayor seguridad, estas Reglas contienen un listado de excepciones a dicha responsabilidad, que en su mayoría dicen relación con hechos fortuitos o fuerza mayor, casos que escapan del control

del naviero, recayendo el peso de la prueba en quien alegue la excepción.

Las Reglas de Hamburgo contienen una norma que aparece como excesivamente vaga y amplia, al decir que el porteador se presumirá responsable de los perjuicios, daños o pérdidas de las mercancías mientras ésta se encontrare bajo su cuidado, a menos que pruebe que él, sus empleados y agentes "adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias", norma que constituye un sistema casuístico y altamente dependiente del criterio del juez, a diferencia del régimen de La Haya que, con su conocido "Listado de Excepciones" proveía de una cierta tranquilidad al transportador, va que establecía claramente los hechos a través de los cuales podía eximirse de la responsabilidad.

c.- En cuanto a las Acciones y Reclamaciones contra el porteador:

Las Reglas de La Haya establecen con un carácter general el plazo de un año para la prescripción de las acciones contra el naviero.

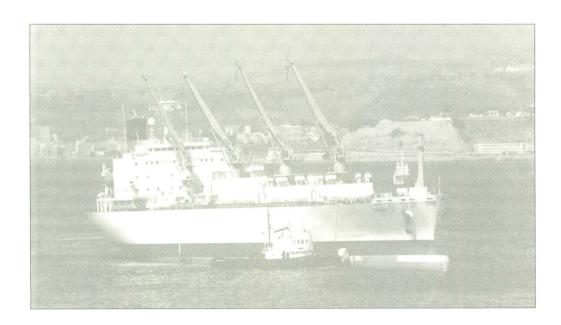
Además, el plazo tiene un carácter de único para toda clase de daño o pérdida que afecte a las mercancías, lo que presenta las ventaja de ser un sistema muy simple de utilizar.

Las Reglas de Hamburgo tienden en este punto a considerar preferentemente los intereses de la carga, estableciendo plazos diferenciados para la reclamación por daños o pérdidas aparentes e inaparentes.

Asimismo, aumenta el plazo de la prescripción de las acciones contra el transportador a dos años, con intenciones unificadoras u omnicomprensivas, toda vez que hace referencia a todas las acciones y derechos nacidos de actividades que tengan como escenario el mar, y no sólo aquellas que nacen del contrato de transporte marítimo.

Conclusiones.

Sin ningún ánimo de dar por zanjada una cuestión tan discutida y por demás de tanta significación para nuestro país, creo necesario, sin embargo, señalar que no obstante que las Reglas de Hamburgo en sí misma consideradas parecen constituir un avance notable de nuestra legislación, sobre todo al comparar con la situación previa no es menos cierto que no han resultado atractivas a nivel internacional, especialmente para aguellos países con los cuales Chile mantiene vínculos comerciales, lo que puede acarrear problemas o inconvenientes a nuestro comercio exterior; ni tampoco han tenido una acogida entusiasta por las grandes potencias navales, tales como el Japón, los Países Bajos, Gran Bretaña y Noruega entre otros, lo que tal vez sea un indicador a tener presente para efectos de una eventual reforma del sistema.



Revista de Marina № 6/95 635