

## Doctrina

*Por Angélica Díaz de la Rosa, titular de Derecho mercantil en la Universidad de A Coruña y Consejera Académica de DICTVM Abogados*

### Tras más de 100 años de las Reglas de la Hay Visby, ¿sigue teniendo virtualidad la ‘falta de náutica’ como causa de exoneración del porteador?

#### 1. Introducción

Tradicionalmente, el transporte marítimo de mercancías ha estado regulado por normas internacionales que buscan equilibrar los intereses de cargadores y transportistas. Bajo los auspicios del Comité Marítimo Internacional se puso en marcha una normativa que buscaba la unificación del régimen de responsabilidad aplicable al porteador que documenta el transporte en conocimiento de embarque o documento similar. Fruto de esta tarea surgen las Reglas de La Haya de 1924<sup>1</sup>, aprobadas en el Convenio de Bruselas de 1924 y que, posteriormente, fueron modificadas por el Protocolo de Visby de 1968 y el Protocolo de 1979, dando lugar a las llamadas **Reglas de La Haya-Visby** (RHV).

El régimen unificado de responsabilidad del porteador consagrado en las RHV surge como mecanismo para atenuar el desequilibrio contractual existente entre el porteador y el cargador en el contrato de transporte marítimo de mercancías. Históricamente, los porteadores, aprovechándose de su posición de dominio frente al cargador y -por tanto- de su mayor poder de negociación, venían introduciendo en los conocimientos de embarque condiciones contractuales favorables a sus intereses, provocando que la otra parte contractual -el cargador-, que se hallase en una posición de inferioridad contractual, se viese obligado a asumir gran parte de los riesgos asociados al transporte marítimo. Como reacción a esta situación de abuso<sup>2</sup>, las RHV vinieron a establecer una serie de limitaciones a esas cláusulas; limitaciones, que, a

<sup>1</sup> HILL, Ch.: “Maritime Law”, cit., 6ª ed., p. 269. GONDRA ROMERO, J. Mª., “La Responsabilidad personal del Capitán por la custodia de las mercancías y el problema de la validez de las cláusulas de exoneración de responsabilidad en el Contrato de Fletamento”, en VV.AA., Estudios de Derecho mercantil en homenaje al Profesor Antonio Polo, Edit. EDERSA, Madrid, 1981, pág. 342

<sup>2</sup> En este contexto comenzaron a surgir distintas normas cuya finalidad era, precisamente, corregir el

desequilibrio descrito, donde hay que mencionar la Ley federal estadounidense denominada “Harter Act” de 13 de enero de 1893, Ley federal estadounidense, promulgada a instancia del senador M.D. Harter, que posteriormente fue sustituida por la US. Carriage of Goods by Sea Act, de 1936. DELEBECQUE, Ph., “Droit Maritime”, cit., 13ª ed. (de la obra de



todas luces, resultan insuficientes, habida cuenta que el porteador sigue disfrutando importantes ventajas en detrimento de la posición contractual del cargador<sup>3</sup>.

### ¿Qué regulan las RHV en el transporte marítimo?

Estas Reglas resultan de aplicación a los contratos de transporte marítimo que se documentan en conocimiento de embarque o en documento similar que sirva de título para el transporte de mercancías por mar o a aquellos supuestos en que, sobre la base de un contrato de fletamento, se emiten tales documentos y pasan a manos de un tercero distinto del fletador, quien se convierte de este modo en porteador contractual. Las Reglas establecen las responsabilidades y obligaciones, así como los derechos y exoneraciones de los que disfruta el porteador -dos caras de la misma moneda- en relación con las siguientes actuaciones: carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descarga de las mercancías (art. II, RHV).

## 2. Estándares de diligencia del porteador en las RHV

Dentro de las obligaciones que se le imponen al porteador aparece, sistemáticamente mencionada en primer lugar, **la obligación de poner el buque en condiciones de navegabilidad**, esto es: que el buque se halle en condiciones de realizar una navegación segura, debidamente armado, equipado, aprovisionado y que los lugares donde se carguen las mercancías se hallen debidamente adecuados para recibir, conservar y transportar la carga.

Como se puede observar parece referirse tanto a la navegabilidad absoluta o *seaworthiness* como a la relativa o *cargoworthiness*, si bien es cierto que ambas se encuentran conectadas con la finalidad de poner el buque en condiciones adecuadas para transportar las mercancías. Dicha obligación aparece referida a un momento temporal concreto: ‘antes de comenzar el viaje’; obligación que es de actividad, esto es: el porteador ha de cumplir dicha obligación con la debida diligencia, adoptando todas las medidas necesarias para realizar debidamente el transporte, custodia y entrega de las mercancías a su legítimo destinatario.

Esta actuación diligente incide de forma directa sobre la obligación de poner el buque en condiciones de navegabilidad al comienzo del viaje, y sobre la manipulación y custodia de la mercancía durante el transporte.

Esta limitación temporal supone que, si el buque<sup>2</sup> deviene innavegable con posterioridad, habiendo el porteador cumplido con su la obligación inicial de navegabilidad -y probando tal circunstancia- no se desencadenaría para el mismo, responsabilidad alguna, puesto que la obligación se circunscribe al momento inicial y no se exige con carácter sucesivo.

Al no haber obligación sucesiva, su incumplimiento no desencadena responsabilidad; razón por la cual carecería de sentido hablar de la correlativa exoneración de una responsabilidad que no se ha desencadenado. La normativa internacional más moderna busca corregir esta situación: por

R. Rodière y E. Du Pontavice), pág. 402.

<sup>3</sup> GONDRA ROMERO, J. M<sup>a</sup>., “La Responsabilidad personal del Capitán por la custodia de las mercancías y el problema de la validez de las cláusulas de exoneración de responsabilidad en el Contrato de Fletamento”, en VV.AA., Estudios de Derecho mercantil en homenaje al Profesor Antonio Polo,

Edit. EDERSA, Madrid, 1981, pág. 342. SÁNCHEZ CALERO, F., “El Contrato de Transporte marítimo de mercancías (Según la Ley de 22 de diciembre de 1949, que introduce las normas del Convenio de Bruselas de 1924)”, Edit. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Roma/Madrid, 1957, pág. 603.

ejemplo, las Reglas de Rotterdam de 2008 imponen al transportista, en medida de lo razonable, que mantenga el buque en condiciones de navegabilidad durante todo el viaje<sup>4</sup>.

Ahora bien, la actuación diligente que se exige al porteador con respecto a las mercancías, no se circunscribe al inicio del viaje, sino que, por el contrario, se extiende a toda la duración de la expedición. La obligación fundamental del porteador se concreta en el transporte, conservación, custodia y entrega de la carga a su destinatario y estas prestaciones le son exigibles durante todo el viaje, no podemos olvidar que el contrato de transporte es por naturaleza un arrendamiento de obra y, por tanto, su obligación fundamental no es de medios sino de resultado: la entrega de las mercancías al destinatario lleva implícita la obligación de custodia y conservación de las mismas durante el transporte.

Los daños causados a las mercancías por falta o negligencia de la tripulación en el manejo, conservación o custodia de estas se denominan ‘faltas comerciales’ y el porteador ha de responder de las mismas durante toda la travesía. Así, por ejemplo, constituyen ‘falta comercial’ una inadecuada vigilancia de las mercancías o la falta de ventilación o una inapropiada temperatura o grado de humedad que requiera la clase de mercancías transportadas.

No obstante, bajo estas mismas Reglas de La Haya Visby, la obligación de mantener la navegabilidad del buque se circunscribe ‘al inicio’ del viaje: no se exige al porteador que mantenga dicha obligación

a lo largo de la travesía, sino que **se entiende cumplida la obligación si al inicio del viaje despliega los medios necesarios para poner el buque en condiciones de navegabilidad.**

### 3. Causas de no responsabilidad: especial referencia a las ‘faltas náuticas’

El artículo IV. 1 de las RHV establece que el porteador no será responsable por pérdida o daño proveniente de innavegabilidad del buque, siempre que haya observado la diligencia debida a la hora de poner en buque en condiciones iniciales de navegabilidad; de modo que, el porteador queda exento de responsabilidad por las pérdidas o daños causados a las mercancías como consecuencia de una innavegabilidad sobrevinida y no culposa.

#### *Principales causas de exoneración en las RHV de culpa del porteador*

Por otra parte, el artículo IV regla 2 de Las Reglas de La Haya-Visby viene a recoger una amplia panoplia de causas en virtud de las cuales el porteador no responde -salvo que haya mediado culpa del mismo- y que, en su gran mayoría, se corresponden **con muchas de las cláusulas de exoneración de responsabilidad que los porteadores venían introduciendo en los conocimientos de embarque desde comienzos de la pasada centuria.** Entre las principales causas podemos destacar:

- Falta náutica; esto es: actos, negligencia o falta de la tripulación en la navegación o administración del buque.

<sup>4</sup> Deficiencias ya señaladas, entre otros, por GÓMEZ SEGADÉ, J.A., “El Transporte marítimo de mercancías: de las Reglas de La Haya a las Reglas de Hamburgo”, en VV.AA. VI Jornadas de Derecho Marítimo de La Rábida”, Edit. Universidad de la Rábida/Instituto de Estudios Onubenses/Excma. Diputación Provincial de Huelva, La Rábida, 1980,

págs. 42 y ss. SAENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “El Desvío de ruta en el Transporte marítimo”, Edit. Eusko Jaurlaritza-Garraio Eta Herrilan Saila/Gobierno Vasco-Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1ª ed., Vitoria/Gasteiz, 1995, pág. 73.

- De incendio, a menos que haya sido causado por hecho o falta del porteador.
- Peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.
- Fuerza mayor.
- Hechos de guerra.
- Hechos de enemigos públicos (piratería, terrorismo).
- Detenciones o embargos por orden de autoridades.
- Huelgas o cierres patronales.
- Motines o perturbaciones civiles.
- Salvamento o tentativa de salvamento de bienes o vidas humanas en el mar.
- Vicios ocultos que escapan de una diligencia razonable.
- Embalaje insuficiente.
- Insuficiencia o imperfección de las marcas en los bultos.
- Acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.
- Cualquier otra causa que no provenga de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de sus agentes o empleados.

Así descrita la situación perfilada en las RHV, hay que poner de manifiesto que muchas de estas causas, conforme a la Teoría general de la responsabilidad civil, no constituirían auténticos incumplimientos contractuales ni supuestos de responsabilidad propiamente dichos -es el caso de los 'actos de Dios o fuerza mayor' o de los 'hechos de guerra'... En cambio, las denominadas 'faltas náuticas', como veremos a continuación, sí tendrían encaje en la mencionada Teoría general, pero lo que se hace es disponer que su concurrencia exime de responsabilidad al porteador, trasladando el coste económico correspondiente sobre el cargador.

### ¿Qué son las faltas náuticas?

Se entiende por 'falta náutica' **la pérdida o daño a las mercancías por actos, negligencias o faltas cometidos por la tripulación relacionados con la navegación o administración del buque**. En este supuesto el porteador queda exonerado de responsabilidad, transmitiendo -como se dijo- el riesgo al cargador: lo que debería ser una responsabilidad vicaria del naviero/armador por los daños que su tripulación causa a la carga en el desarrollo de su actividad de navegación o manejo del buque, se traslada al cargador, provocando una situación injusta e inadmisibles en otras ramas del Derecho. Ahora bien, hemos de recordar que la figura de porteador no tiene que coincidir necesariamente con la del naviero -piénsese *a.e.* en la figura de los NVOCCS, que se convierten en porteadores sin tener la condición de navieros- en cuyo caso no cabría predicar una responsabilidad vicaria de dicho porteador, porque la tripulación no depende de él, sino del naviero. Sin embargo, lo cierto es que, frecuentemente, **la posición contractual de porteador suele ser asumida por un armador/naviero devolviéndonos a la primera de las situaciones expuestas**.

Las justificaciones que se ofrecieron para la inclusión -y mantenimiento posterior- de la causa de exoneración denominada 'falta náutica' han sido fundamentalmente dos, a saber:

1. Ausencia o dificultad de comunicación entre armador/naviero y su tripulación durante la travesía.
2. O la consideración de la expedición marítima como una 'empresa conjunta' entre ambas partes contractuales: cargador y transportista.
- 3.

Evidentemente, en primero de los argumentos, en un momento en el que estado de la técnica nos permite tener una comunicación instantánea en prácticamente cualquier punto del planeta, decae

de manera automática y, por lo que hace al segundo, es obvio que, a pesar de la permanencia de alguna institución marítima como la avería gruesa en la que subyace la idea de una comunidad de riesgos, no podemos afirmar que estemos ante una empresa conjunta entre cargador y porteador, sino que la empresa de transporte marítimo es servicio que presta el porteador al cargador.

Y, además, el mantenimiento de la exoneración de responsabilidad del porteador por faltas náuticas no se compadece con el fundamento de la exigencia de responsabilidad por faltas comerciales: ¿Por qué el porteador responde de los daños causados a las mercancías si se derivan de actuaciones de la tripulación relacionadas con el manejo o custodia de la mercancía y no lo hace si el daño se deriva de la actuación de la tripulación en relación con la navegación o administración del buque? La tripulación en ambos casos mantiene la misma relación con el porteador y en ambos casos causan daños a las mercancías. En ambos casos, la supuesta incomunicación o empresa conjunta también se da en ambos casos. Estamos ante una diferencia que nada tiene que ver con la dogmática jurídica, sino con la voluntad política de quienes redactaron un convenio internacional... y no un tratado o manual científico.

#### 4. Conclusión

En conclusión, las Reglas de La Haya-Visby parecen no haber cumplido plenamente con el propósito último que motivó su aparición: subsisten amplias causas de no responsabilidad -y de exoneraciones de esta- que provocan que el desequilibrio entre las partes contratantes no se haya corregido.

A ello contribuye especialmente la persistencia, difícilmente explicable en la actualidad, de la exoneración por las faltas náuticas, que agrava la situación del cargador al transmitirle el riesgo de unos daños que, conforme a las normas generales

de responsabilidad, debería asumir el porteador. Prueba de su anacronismo es que normativa internacional posterior, como las Reglas de Hamburgo de 1978 o Reglas de Rotterdam de 2008 -que todavía se hallan pendientes de obtener el número de ratificaciones requerido- han suprimido esta causa de exoneración.

