NECESIDAD DE UNA NUEVA LEGISLACIÓN MARÍTIMA EN EL PERÚ

Capitán de Fragata CJ
Julio Pacheco Gaige

Introducción al tema

El Derecho Marítimo, aquel que regula los hechos, las instituciones y las relaciones jurídicas derivadas del ejercicio de la actividad navegatoria, ha sufrido en el Perú un estancamiento normativo que requiere ser solucionado con una actualización de la legislación vigente.

El Libro III del Código de Comercio Peruano, vigente a la fecha, data del año 1902, el cual es copia textual del Código de Comercio Español de 1885, el que a su vez se basó en el Código de ese mismo país del año 1829 y que tiene como antecedente el Código de Comercio Francés de 1807. Podríamos retroceder aún más, pero para los efectos de este artículo, considero que el argumento sobre la antigüedad de nuestra legislación comercial marítima queda demostrado.

No obstante ello, la simple vetustez de la legislación no sería motivo suficiente para efectuar una crítica sobre dicha legislación, sino fuera porque el desarrollo tecnológico y jurídico de los últimos doscientos años ha dejado en evidencia la necesidad de introducir nuevas formas jurídicas sobre los contratos de utilización de buques, así como profundizar en la importancia sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, la necesidad de combatir la Contaminación de las Aguas, la importancia de la preparación de la Gente de Mar, la nueva legislación para Prevenir Abordajes en el Mar, el régimen de Embargo de Buques, Hipoteca y Privilegios Marítimos, entre otros.

Estos dos aspectos, intrínsecamente unidos, requieren que el Perú actualice su legislación comercial marítima, como ya lo han hecho España, Argentina, Chile y Colombia, entre otros países, introduciendo legislativamente diversas normas internacionales que faciliten y regulen el tráfico comercial.

Paralelo a ello, será imprescindible que el Perú proponga una legislación tendente a desarrollar la Marina Mercante de nuestro país, lo que está siendo analizado actualmente en el Congreso de la República y que es otra arista del problema, pero que no es el objetivo de este artículo.



Tratamiento Legislativo

Mediante Ley 26595, el Gobierno conformó una Comisión Especial encargada de elaborar el Proyecto que modifique el Libro III del Código de Comercio, que ha dado origen a un Anteproyecto denominado "Ley de Navegación y Comercio Marítimo", publicado en el Diario Oficial El Peruano, para recibirse propuestas sobre su texto.

El trabajo realizado por esta Comisión es plausible y merece el reconocimiento de la comunidad marítima del Perú, pues es un documento serio y comprensivo de la realidad del transporte marítimo, que incluye las nuevas tendencias técnico-jurídicas en este comercio y que se materializan en la nueva legislación marítima ya aprobada en países como Italia, Argentina, Chile, Dinamarca, Noruega, Suecia, Finlandia, Inglaterra, España, y apoyada por entidades internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Aportes a la Nueva Legislación Marítima

El Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo, ha incorporado nuevas instituciones del Derecho Marítimo que pretenden modificar la vetusta organización del actual Código de Comercio y ha sistematizado las ya existentes. A continuación veremos sucintamente algunas de las principales novedades que trae el Proyecto antes mencionado:

a) La Hipoteca Naval, que es regulada actualmente por la Ley 2411 del 30 de Diciembre de 1916, y los Privilegios Marítimos son incorporados en el Proyecto, incluyendo las normas contempladas en la Convención de las Naciones Unidas sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval de 1993.
b) El Arresto de Buques también es normado por el Proyecto en análisis, el cual incorpora las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas de 1999 sobre Embargo Preventivo de Buques.
c) Cabe mencionar que los países de la Comunidad Andina de Naciones han aprobado, mediante Decisión 487 de 07 de Diciembre de 2000, el tema de las Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Naves, que es de aplicación obligatoria a los Países Comunitarios y a los buques que navegan por aguas de estos países y que incorpora las dos Convenciones antes referidas.
d) El proyecto en cuestión, a diferencia del Código de Comercio vigente, que sólo regula el transporte marítimo, incorpora dentro de su ordenamiento también al transporte fluvial y lacustre, dándole organizidad en función del transporte mismo y no en atención del medio en el cual se realiza. Todo lo relacionado con la navegación acuática vinculado a pesca, industria, investigación científica, de recreo o deporte, se regulará por Leyes especiales y por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en cuanto les sea aplicable.
e) El Registro Público de Buques, es otro tema incorporado en el Proyecto de Ley, unificando en un solo Registro los dos existentes actualmente (Registro Público de Buques regulado por el Código de Comercio y la Ley 26366 y por el Registro de Matrícula del Buque previsto en el Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, aprobado por D.S. 002-87-MA del 09 de Abril de 1987), habiéndose tomado en cuenta las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de Buques de 1986, que se aplican también al registro de los fletamentos a casco desnudo, institución no prevista ni regulada precedentemente.
f) El Proyecto en análisis termina con una inveterada confusión relacionada con la definición de Naviero y la utilización del término Armador. En efecto, el Proyecto señala que el Naviero o Armador es la persona natural o jurídica que en virtud de cualquier título posee el bu-

que y ejerce la gestión náutica en nombre propio, presumiéndose, salvo prueba en contrario, que el propietario del buque es su Armador y entendiéndose al Naviero y Armador como sinónimos.

Esta definición deja claro que el Naviero o Armador no deben confundirse con el Propietario, el Capitán, el Agente Marítimo, el Gestor Naval o el Consignatario, cumpliendo cada uno de ellos funciones diferentes.

g) Con relación a la Limitación de Responsabilidad del Armador o Naviero, el criterio tradicional, incorporado en el Artículo 600 del Código de Comercio Peruano, señalaba que dicha responsabilidad estaba limitada al valor del buque con todas sus pertenencias y a los fletes devengados en el viaje. El Proyecto de Ley en análisis incorpora las normas del Convenio sobre Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas de 1976, así como el Protocolo de 1996.

La justificación para establecer una limitación de responsabilidad, se sustentaba tradicionalmente en un criterio de justicia, ya que el transporte marítimo era considerado una "Aventura", de la cual debían beneficiarse y también perjudicarse por igual, el transportista y el dueño de las mercancías.

Hoy en día, el criterio obedece a la conveniencia que el Armador pueda contar con una cobertura de seguros, que lo ampare por los siniestros que se pudieran presentar y la única forma de hacerlo es que las compañías aseguradoras conozcan el límite de la responsabilidad que están cubriendo, lo cual beneficia al transportista y también al potencial reclamante, que tendrá en el seguro una institución que cubrirá sus pérdidas.

h) La figura del Agente Marítimo ha devenido, conforme se ha desarrollado el Derecho Marítimo, en una de las principales del negocio navegatorio, por las múltiples funciones que cumple. Para efectos de este artículo, mencionaremos que el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo ha incorporado una función que fue consignada en el Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, por la cual el Agente Marítimo de los buques de bandera extranjera que agencie, tendrán la representación judicial activa y pasiva, con las facultades generales y especiales previstas en el Código Procesal Civil, siendo válidas las notificaciones efectuadas en su domicilio, de las demandas que se interpongan contra sus representados, así como los requerimientos que se efectúen a éstos para el nombramiento de árbitro.

Esta función, cuestionada por un sector vinculado al transporte marítimo, ha sido justificada por la necesidad de evitar el tener que notificar al propietario o armador de la nave en el país de bandera de la nave, lo cual, se argumenta, crea incertidumbre sobre la posibilidad de obtener una indemnización por los daños reclamados.

i) En lo que concierne a los Contratos de Utilización de Buques, el Proyecto en análisis efectúa un tratamiento consis-

tente con la legislación más moderna sobre la materia y que no formará parte de este trabajo, por su extensión e importancia, estando en preparación un artículo especial para tratar este tema.

No obstante ello, resulta necesario precisar que el Proyecto divide estos contratos en dos modalidades. Los Contratos de Fletamento, los que a su vez se subdividen en Contratos de Fletamento a Casco Desnudo, Contratos de Fletamento por Tiempo y Contratos de Fletamento por Viaje. La otra modalidad de Contratos de Utilización de Buques son los Contratos de Transporte Marítimo de Mercancías.

La diferencia fundamental entre ambos, es que los primeros están regidos por un Contrato sustentado en una Póliza de Fletamento, utilizándose el Conocimiento de Embarque como prueba del recibo de las mercancías y como título sobre ellas. Los Contratos de Transporte Marítimo de Mercancías están amparados por un Conocimiento de Embarque, que en adición a las dos funciones antes señaladas, cumple una tercera que es la de prueba del contrato de transporte. (Sobre la naturaleza jurídica y funciones del Conocimiento de Embarque, revisar Revista de Marina, Julio-Agosto 1987).

Con respecto a esta modalidad de contrato, el Proyecto ha incluido íntegramente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1979, conocidas como las Reglas de Hamburgo.

j) El Abordaje es una institución del Derecho Marítimo de larga data. El Código de Comercio vigente, dispone que en caso de culpa concurrente, cada buque soportará su propio daño y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados a sus cargas, por lo que el grado de responsabilidad en el abordaje no se toma en consideración.

El Proyecto bajo análisis incorpora en su texto la Convención Internacional de Bruselas de 1910 sobre Abordajes, que introdujo el principio de la proporcionalidad de culpas, por el cual si dos o más buques fuesen culpables del abordaje, la responsabilidad de cada uno de ellos será proporcional a la gravedad de la falta cometida. Esto resulta más justo, pues ya no interesa ni el tamaño del buque o su valor, sino mas bien la pericia marinera del Capitán de cada buque para impedir dicho siniestro o minimizarlo. Hasta aquí las principales innovaciones que trae el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Importa destacar que este proyecto tambien incorpora normatividad sobre temas como el Flete y Privilegios Marítimos sobre la Carga, el Contrato de Pasaje, el Contrato de Remolque, Riesgos y Averías, de la Asistencia y Salvamento, los Seguros Marítimos, las Prescripciones, la Ejecución Forzada de la Hipoteca Naval y de los Privilegios Marítimos, que le dan a este Proyecto la actualización legislativa que nuestro país necesitaba.

A manera de reflexión

Resulta claro que no todas las personas vinculadas al Comercio Marítimo estarán de acuerdo con las disposiciones incorporadas.

No sólo eso, sino que, además, muchos discreparán por la forma como, por ejemplo, se trata el tema del Arresto de Buques. Respetando las posiciones sobre la materia y sujeto al mejoramiento propio que da la entrada en vigencia de una norma legal, consideramos que es necesario promulgar este Proyecto e ir tratando, tambien con carácter prioritario, el tema de la Marina Mercante en el Perú, como elemento fundamental para el desarrollo de nuestro país, no sólo en el aspecto importante de la Reserva Naval, sino fundamentalmente como elemento de contrapeso a los fletes cobrados por las empresas navieras extranjeras, que hoy día tienen prácticamente el monopolio del comercio de nuestros productos de importación y exportación.

A manera de conclusión

El Perú tiene una de las legislaciones más antiguas en el mundo y ha ratificado un número muy reducido de Convenciones Internacionales, todo ello relacionado con el Comercio Marítimo.

Una forma importante y práctica, aunque no necesariamente deseada, de actualizar nuestra legislación, es incorporando las convenciones internacionales en nuestro ordenamiento jurídico, mediante leyes como la que tratamos.

Una Ley de Navegación y Comercio Marítimo, requiere como correlato una Marina Mercante sólida, lo cual facilitará el desarrollo del comercio internacional de nuestro país, con normas claras y aplicables a las relaciones contractuales entre transportistas y cargadores peruanos.

