

"En regulación del contrato de transporte marítimo tenemos falta de uniformidad mundial"

Rodrigo Ramírez, presidente de la Asociación Chilena de Derecho Marítimo, señala que si bien la normativa local sobre Marina Mercante ha resistido el paso del tiempo, necesita actualizarse en temas como una mayor conexión con la Convención ONU sobre el Derecho del Mar. Al mismo tiempo, afirma que se necesitan leyes claras y consensuadas a nivel global.

Se desempeña en la rama del Derecho vinculada a inmensidad oceánica -también fluvial o lacustre- y que, por lo mismo, requiere regulaciones distintas a la vida en tierra. Sobre todo en un ámbito como el transporte de mercancías que mueve la economía mundial.

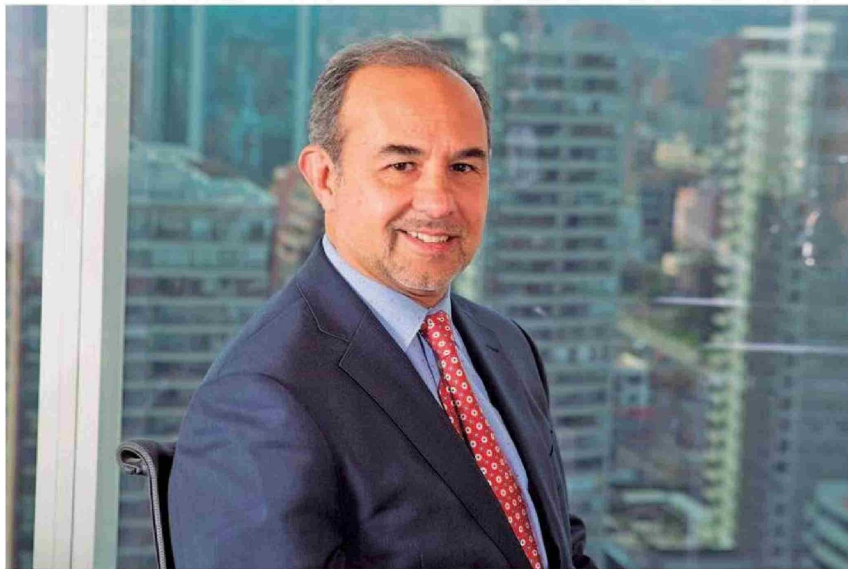
Esa es la importancia del trabajo de Rodrigo Ramírez Daneri (60), abogado de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y Magister en Derecho Marítimo de la Universidad de Southampton. Es además presidente de la Asociación Chilena de Derecho Marítimo, pero sobre todo alguien apegado al mar desde un linaje familiar, con un padre capitán de barco mercante que ciertamente lo llevó a surcar el océano desde su posición de legista y docente.

- ¿Cuál es el rol de la Asociación Chilena de Derecho Marítimo respecto de la Marina Mercante nacional?

- Nuestros asociados no solo defienden los intereses de las empresas navieras que conforman la Marina Mercante nacional, sino tanto a empresas navieras chilenas como extranjeras, mientras que otros asociados defienden a los titulares de las mercancías que se transportan a bordo. Entonces (en la Asociación) se participa en el proceso de toma de decisión que se lleva a cabo al interior de la organización, presentando alternativas jurídicamente viables que el caso respectivo ofrece. También hemos estado preocupados en el último tiempo de estrechar vínculos con la Asociación Nacional de Armadores, a través de cursos de capacitación para ejecutivos y empleados de empresas navieras.

- ¿Cuáles son los desafíos de la Marina Mercante nacional para lo que queda de la primera mitad de este siglo?

- Sin duda que hay que seguir promocionando el transporte marítimo de bienes y de personas a lo largo



de nuestro litoral, especialmente en el área sur austral, donde la geografía hace que la alternativa del transporte marítimo sea particularmente idónea. También es necesario generar en la juventud un mayor interés por la actividad marítima, por abrazar la carrera del oficial o tripulante de nave mercante. Generar ese interés es vital porque la Marina Mercante no la hacen buques, sino personas.

durante tanto tiempo. Ahora bien, necesita de un aggiornamento. Ahí podemos mencionar la necesidad de hacer una mayor conexión con la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Además de actualizar las normas sobre responsabilidad civil por contaminación del medio marítimo, modernizar el sistema de registro de naves; regular las sanciones que la autoridad marítima está fa-

que la mayor parte del capital pertenezca a nacionales. Yo creo que es una norma anacrónica. Pero, por otro lado, también hay disposiciones en el proyecto que no la protegen. Todavía no alcanza un justo equilibrio entre el incentivo a la competencia en materia de industria de cabotaje y la necesidad de proteger a la Marina Mercante nacional, porque si perdemos la bandera se pierde todo un

de la Haya-Visby, las de Hamburgo y en algunos pocos las de Rotterdam. En otros tenemos legislaciones domésticas que combinan aspectos de estos instrumentos internacionales. En definitiva, todo ello conduce a que un mismo caso pueda ser juzgado de manera totalmente distinta dependiendo del país donde se le judicialice. Y eso no es un escenario positivo, porque esa falta de uniformidad conduce a incertidumbre y luego en un aumento de costos.

- ¿Son las reglas de Rotterdam la solución?

- Hasta el momento la experiencia ha demostrado que no. Solamente cinco países han ratificado esas reglas (España, Benín, Camerún, Togo y Congo) y al menos en el futuro próximo no se vislumbra que otros países lo hagan. Por otro lado el adherir implica que los abogados dedicados al ejercicio del derecho marítimo, que en cierta forma hemos adquirido un conocimiento acabado de las reglas de Hamburgo, la perdamos y tengamos que empezar a instruirnos ahora acerca de las reglas de Rotterdam. Son de una técnica legislativa algo cuestionable en varios de sus artículos. ♦

"Tenemos las Reglas de La Haya en algunos países, en otros de la Haya-Visby, las de Hamburgo y en algunos pocos las de Rotterdam. En otros tenemos legislaciones domésticas que combinan aspectos de estos instrumentos internacionales (...) Esa falta de uniformidad conduce a incertidumbre y luego en un aumento de costos".

- ¿Qué aspectos esenciales permiten la vigencia sin mayores variables del Decreto Ley 2222 de 1978, que regula hasta hoy la actividad de la Marina Mercante?

- Se trata de un cuerpo legal de gran factura, en cuya confección participaron grandes juristas como Jaime Harris, Félix García, Walter Rádich o Bernardino Cornejo, solo por mencionar algunos. Eso ha permitido su vigencia de forma casi inalte-

cultada para imponer, entre otros, al personal del mercante.

- ¿Cuáles son los pro y contra que ve usted sobre la Ley de Cabotaje actualmente en trámite en el Senado?

- Personalmente creo que tiene aspectos muy positivos. Soy muy partidario de permitir la inversión extranjera en la constitución de empresas navieras chilenas, eliminando el requisito de

know-how que es muy difícil de recuperar.

- ¿Cuáles son a su juicio los motivos por los que Chile no ha adherido a las Reglas de Rotterdam de 2008 respecto del transporte marítimo?

- En materia de regulación del contrato de transporte marítimo tenemos una gran falta de uniformidad a nivel mundial. Tenemos las Reglas de La Haya en algunos países, en otros