



COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA  
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

Buenos Aires, 7 de agosto de 2018

Señor  
Director General de Consejería Legal  
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto  
Ministro Mario Javier Oyarzabal  
S / D

**Asunto: Convención Internacional sobre Limitación de Responsabilidad por  
Créditos Marítimos (Londres, 1976) y su Protocolo de 1996**

Señor Director,

La Asociación Argentina de Derecho Marítimo (rama nacional del Comité Marítimo Internacional) tiene el agrado de dirigirse al señor Director General de la Consejería Legal del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, recomendando la adhesión de la República a la Convención Internacional sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos (Londres, 1976) y a su Protocolo de 1996.

La limitación económica de la responsabilidad de los navieros es un principio del derecho de la navegación seguido por la generalidad de las leyes nacionales y convenciones internacionales.

Los arts. 175 y ss. de nuestra Ley de la Navegación recogen el principio y establecen el monto de la limitación en el valor del buque al final del viaje, más el de los fletes brutos y pasajes, percibidos o a percibir, y los créditos que hayan nacido durante el viaje (art. 175). Con este sistema, si el buque resultó una pérdida total y no generó fletes, pasajes ni crédito alguno durante el viaje, el límite de responsabilidad sería cero, lo que implica que la limitación de responsabilidad se transformaría en una total exoneración, salvo frente a daños personales respecto de los cuales se establece un fondo especial en dinero (tercer párrafo del art. 175).

La Convención de Londres de 1976 (conocida como *LLMC Convention*) adopta el llamado sistema *forfatario* bajo el cual el límite de responsabilidad se fija en derechos especiales de giro (DEGs) y en consideración al arqueo del buque. Con este sistema los acreedores cuentan siempre con un fondo del cual cobrar, ya que se elimina la posibilidad que el fondo de limitación equivalga a cero.

Teniendo en cuenta el valor del DEG frente a la moneda estadounidense, la limitación de responsabilidad de un buque de unas 70.000 toneladas de arqueo (por ejemplo, un Panamax) es del orden de los USD 15.000.000 para la generalidad de las reclamaciones, en tanto que es del orden de los USD 28.500.000 para los casos de lesiones corporales o muertes, cifras éstas que podrían no ser alcanzadas cuando la limitación de responsabilidad es el valor del buque al final del viaje, ello es, después de un siniestro.

El Protocolo de Londres de 1996, eleva la limitación a unos USD 32.000.000 para la generalidad de las reclamaciones y a unos USD 46.000.000 para los casos de lesiones corporales o muerte.

En los casos de daños causados por derrames de hidrocarburos transportados, los límites de responsabilidad no son éstos sino los que fijados por la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación por Hidrocarburos y la Convención Internacional estableciendo un Fondo Internacional para la Indemnización de Daños causados por Contaminación por Hidrocarburos, de los que la República Argentina ya es parte.

La Convención de Londres de 1976 sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos y su Protocolo de 1996, son compatibles con la legislación argentina: la limitación de responsabilidad es un principio que ya había adoptado el Libro III del Código de Comercio y que se mantiene en la Ley de la Navegación (arts. 175 y ss.), y el sistema *forfatario* fue el adoptado por dicha ley para fijar la suma mínima del límite de responsabilidad en los casos de muerte o lesiones corporales (tercer párrafo del art. 175), y también es el adoptado por la Convención sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Derrames de Hidrocarburos, del que nuestro país es parte.

Son parte de esta Convención de Londres de 1976 cincuenta y cuatro Estados con el 55,83% de la flota mercante mundial, entre los que se incluyen muchos de larga tradición naviera. También son partes Estados con flotas modestas y hasta Estados otorgantes de las llamadas banderas de conveniencia. Del Protocolo que eleva los montos de limitación, son partes cincuenta y nueve Estados con el 58,90% de la flota mundial.

El Convenio beneficia a las víctimas al eliminar la posibilidad de que la limitación de responsabilidad pueda constituir una lisa y llana exoneración de responsabilidad cuando el buque resulte una pérdida total y no ha generado créditos durante el viaje.

A su vez, la adopción del Convenio (a) no aumentaría los costos de la flota argentina, ya que el límite de responsabilidad es cubierto por las pólizas de seguros de casco y por los seguros de protección e indemnidad que actualmente viene tomando la escasa flota argentina, y (b) evitaría que los buques extranjeros intenten beneficiarse con el generoso régimen de nuestra Ley de la Navegación.

Quedamos a la disposición del señor Director de la Consejería Legal y lo saludamos muy atentamente,

**Diego E. Chami**  
**Secretario**

**Alberto C. Cappagli**  
**Presidente**