



COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

Buenos Aires, 15 de junio de 2017.

Señor
Subsecretario de Puertos y Vías Navegables
Ing. Jorge Gerardo Metz
S / D

ASUNTO: Convenciones internacionales de derecho marítimo.-

Señor Subsecretario,

La Asociación Argentina de Derecho Marítimo es la rama nacional del Comité Marítimo Internacional.

Los propósitos estatutarios de la Asociación son impulsar el progreso de la legislación marítima de la República contemplando los intereses nacionales, y contribuir a la unificación del derecho de la navegación.

En cumplimiento de tales propósitos, nos dirigimos al señor Subsecretario para presentar la Recomendación de la Asociación sobre la aprobación e incorporación a nuestro derecho de los siguientes instrumentos internacionales:

- Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos (Londres, 1976),
- Convenio Internacional sobre Salvamento (Londres, 1989),
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación causada por combustible de buques (Londres, 2001) y
- Convenio Internacional sobre Remoción de Restos Náufragos (Nairobi, 2007).

Junto con la Recomendación, en la que se indican los fundamentos de la misma, acompañamos:

- información producida por la Prefectura Naval Argentina sobre el estado jurídico de las convenciones internacionales de derecho marítimo y su adopción por la República y otros Estados, y sobre el porcentaje de la flota mercante mundial que corresponde a esos Estados,





COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

- textos de las convenciones y de sus protocolos modificatorios publicados por la Organización Marítima Internacional y por el Comité Marítimo Internacional, y
- diversos artículos y comentarios sobre las mismas.

Confiando en que nuestra Recomendación será considerada por la Subsecretaría y sometida a las demás Autoridades Nacionales pertinentes, quedamos a la disposición del señor Subsecretario y lo saludamos muy atentamente,

Diego E. Chami
Secretario
secretaria@aadm.org.ar

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Cappagli', written over a faint circular stamp.

Alberto C. Cappagli
Presidente
presidencia@aadm.org.ar



COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

**RECOMENDACIÓN DE LA ASOCIACIÓN ARGENTINA DE DERECHO MARÍTIMO
SOBRE LA APROBACIÓN DE CONVENIOS INTERNACIONALES**

Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos (Londres, 1976) - Convenio Internacional sobre Salvamento (Londres, 1989) - Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación causada por Combustible de Buques (Londres, 2001) - Convenio Internacional sobre Remoción de Restos Náufragos (Nairobi, 2007).-

La unificación internacional del derecho marítimo

La tendencia a la unificación internacional no sólo es una característica, sino también una necesidad del derecho marítimo o derecho de la navegación. La navegación es una actividad preponderantemente internacional y el desplazamiento de los buques entre puertos de diversos Estados genera frecuentes conflictos de ley aplicable y jurisdicción competente, cuya solución se facilita mediante la unificación internacional. La comunidad internacional ha hecho grandes y provechosos esfuerzos en procura de la unificación, tanto en materias de derecho público como de derecho privado de la navegación. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que ha sido adoptada por 149 Estados, incluyendo la República Argentina, es un ejemplo destacado de unificación.

La República Argentina y la unificación del derecho marítimo

La República Argentina tiene un fuerte compromiso con la unificación de los aspectos de derecho público, estrechamente vinculados con la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, y con la preservación del ambiente marino tal como resulta de la adopción de 68 convenios, protocolos, enmiendas y resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI)¹.

¹ Se adjunta la lista de instrumentos internacionales elaborados por la OMI y su estado jurídico, y la lista de instrumentos internacionales en vigor, con indicación de la cantidad de Estados parte y el tonelaje de la flota mundial que cada uno de ellos representa. Se trata de información difundida por

Nuestro país también participa de la unificación del derecho marítimo privado mediante la adopción de diversas convenciones internacionales nacidas, hasta pasada la mitad del siglo XX, en el seno del Comité Marítimo Internacional² y, avanzada la segunda mitad del siglo XX, en el seno de la Organización Marítima Internacional, también con intervención del Comité Marítimo Internacional³. Además, diversos instrumentos internacionales en los que la Argentina es parte, no sólo se aplican en el orden internacional, sino también en el orden interno⁴.

Sin embargo, la adopción de normas internacionales sobre aspectos predominantemente privados del derecho marítimo, no ha sido tan extensa como la adopción de normas sobre aspectos públicos.

Consenso sobre la aprobación de diversos Convenios Internacionales

En reuniones públicas organizadas por la Asociación Argentina de Derecho Marítimo se han considerado diversos convenios o convenciones internacionales sobre aspectos predominantemente privados del derecho marítimo. En estas reuniones participaron profesores universitarios, profesionales versados en derecho de la

la Prefectura en:

http://www.prefectura naval.gov.ar/web/es/doc/Estado_de_Convenios_en_Argentina.pdf

² Nuestro país es parte de las Convenciones de Bruselas de 1910 sobre Abordajes, y sobre Asistencia y Salvamento, de 1924 sobre Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos, de 1926 sobre Privilegios Marítimos e Hipotecas, y sobre Inmunidad de Buques de Estado, de 1952 sobre Jurisdicción Penal en materia de Abordajes, y sobre Jurisdicción Civil en la misma materia. También es parte de la Convención de Atenas de 1974 sobre Transporte de Pasajeros y su Equipaje por Mar.

³ Nuestro país es parte de las Convenciones sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por el Derrame de Hidrocarburos de 1969 y su Protocolo de 1992, y sobre la Creación de un Fondo Internacional para la Compensación de Daños causados por Derrames de Hidrocarburos de 1971 y su Protocolo de 1992.

⁴ Las normas emanadas de la OMI sobre seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, han sido recogidas en el REGINAVE (Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre aprobado por el decreto 4.516 del 16-5-1973 y sus modificaciones y actualizaciones), y la Ley de la Navegación no sólo adoptó en el orden doméstico normas de diversas convenciones internacionales en las que nuestro país es parte, sino que hasta recogió disposiciones de convenciones en las que la Argentina no es parte.

navegación, y otros profesionales estrechamente vinculados a la actividad, tales como peritos navales, liquidadores de avería gruesa, liquidadores de seguros, expertos en salvamento, y expertos en la preservación del ambiente marino y en operaciones de salvamento.

En tales reuniones ha habido consenso sobre que resulta especialmente recomendable que la República Argentina apruebe, y también adapte sus disposiciones y las incluya en la normativa doméstica, de –entre otros– las Convenios Internacionales sobre:

- Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos (Londres, 1976),
- Salvamento (Londres, 1989),
- Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación causada por Combustible de Buques (Londres, 2001), y
- Remoción de Restos Náufragos (Nairobi, 2007).

Se agregan a estas líneas los textos de los convenios y comentarios sobre los mismos.

Además, a continuación se hacen breves comentarios introductorios sobre los convenios mencionados, sobre su compatibilidad con el derecho argentino y sobre los beneficios que resultarían de su adopción por parte de la República Argentina.

Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos (Londres, 1976), conocido como *LLMC Convention*

La limitación económica de la responsabilidad de los navieros es un principio incluido en la generalidad de las leyes nacionales y de las convenciones internacionales.

Los arts. 175 y ss. de nuestra Ley de la Navegación recogen este 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 resulta 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 exoneración total, con la excepción de los daños personales respecto de los cuales se establece un fondo especial en dinero (tercer párrafo del art. 175).

El Convenio de Londres de 1976 (conocido como *LLMC Convention*) adopta el llamado sistema *forfatario* bajo el cual el límite de responsabilidad se fija en consideración al arqueo del buque. Con este sistema los acreedores siempre cuentan con un fondo del cual cobrar, eliminándose la posibilidad que el fondo equivalga a cero. 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 para determinar el monto de la limitación de responsabilidad se tiene en cuenta 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.

El Convenio es compatible 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 por el Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Derrames de Hidrocarburos, del que nuestro país es parte.

Son parte de este Convención 54 cincuenta Estados con el 55,83% de la flota mercante mundial, entre los que se incluyen muchos de larga tradición naviera y también Estados con flotas modestas, y hasta Estados otorgantes de las llamadas banderas de conveniencia. Son parte del Protocolo que eleva los montos de limitación, 59 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.

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.

Convenio Internacional sobre Salvamento (Londres, 1989), conocido como *Salvage Convention*

El Convenio de Londres de 1989 (conocido como *Salvage Convention*) sigue los lineamientos básicos tradicionales en materia de remuneración del salvamento, centrandose en el resultado útil el derecho a un salario y la cuantificación de su monto.

Este convenio se hace cargo de que la exigencia de resultado útil desalienta las operaciones de salvamento cuando se prevé que no se logrará salvar el buque ni la carga, o que el costo del salvamento superaría el valor de los bienes salvados. Si el buque lleva a su bordo a sustancias dañinas para el ambiente, la exigencia de resultado útil ocasiona un riesgo ambiental que puede ser significativo.

Para alentar las operaciones que permitan evitar o minimizar el daño ambiental, el art. 14 del Convenio establece una compensación especial consistente en el reembolso de los gastos del salvador y, en caso de que las operaciones logren evitar daños al ambiente o reducirlos al mínimo, esa compensación especial podrá incrementarse hasta un 100% de los gastos.

Son parte de este Convenio 69 Estados con el 52,33 % de la flota mercante mundial, entre los que se incluyen muchos de larga tradición naviera y también Estados con flotas modestas, y hasta Estados otorgantes de las llamadas banderas de conveniencia.

El Convenio es compatible con el régimen legal argentino. El requisito del resultado útil se encuentra tanto en la Ley de la Navegación, como en la Convención de Bruselas de 1910 sobre salvamento, de la que la República Argentina es parte, y la preservación del ambiente es tutelada por el art. 41 de la Constitución Nacional. Además, la Convención no afecta las facultades que la legislación nacional asigna de la Prefectura Naval Argentina (art. 9 de la Convención).

Adoptar este Convenio es claramente beneficioso para la protección del ambiente marino y de las costas, y no implica costos adicionales para nuestra escasa flota mercante, ya que tanto el salario de salvamento como la compensación especial, ya están cubiertos por las pólizas habituales que toman los navieros.

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques (Londres, 2001), conocido como *Bunkers Convention*

Los daños causados al ambiente marino por el derrame de combustible de buques, pueden ser significativos. El tamaño de los buques actuales determina que muchos lleven a bordo como combustible, volúmenes de hidrocarburos superiores a los que algunos buques tanque transportan como carga

El Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Derrames de Hidrocarburos (conocido como *CLC*) y sobre el Convenio del Fondo Internacional para la Indemnización de tales daños (conocido como *FUND Convention*), de los que la Argentina es parte, se refieren a los daños causados por los derrames de hidrocarburos persistentes transportados como carga, pero no a los daños causados por los derrames de combustible de los buques, salvo que sean buques tanque que estén transportando hidrocarburos como carga.

El Convenio de Londres de 2001 (conocido como *Bunkers Convention*) establece un régimen de responsabilidad por los daños causados por derrames de combustible de buques, similar al establecido por el CLC: responsabilidad objetiva, obligación de asegurar y acción directa de las víctimas contra los aseguradores, aunque no crea un régimen propio de limitación de responsabilidad, sino que remite al régimen general de limitación que resulte aplicable o la Convenio de Londres de 1976.

Son parte del Convenio 84 Estados con el 92,51 % del tonelaje mercante mundial.

Este Convenio de Londres de 2001 es compatible con el ordenamiento jurídico argentino, que ya ha incorporado el Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Derrames de Hidrocarburos, y está en la línea del art. 41 de la Constitución Nacional.

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE DERECHO MARÍTIMO

Adoptar este Convenio es claramente beneficioso para la protección del ambiente marino y de las costas, y no implica costos adicionales para nuestra escasa flota mercante, ya que es un riesgo ya cubierto por las pólizas habituales que toman los navieros.

Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragios (Nairobi, 2007)

El Convenio de Nairobi impone al propietario la ubicación, señalización y remoción de restos náufragos, y la contratación de seguro a tales efectos.

Los restos náufragos pueden afectar la seguridad de la navegación y al ambiente marino.

Son parte de este Convenio 34 Estados con el 64,52 del tonelaje mercante mundial.

Este Convenio es compatible con el los arts. 16 y ss. de la Ley de la Navegación, y con las leyes 16.526 y 26.354, y adoptarlo es claramente beneficioso para la protección del ambiente marino y de las costas y no implica costos adicionales para nuestra escasa flota mercante, ya que es un riesgo ya cubierto por las pólizas habituales que toman los navieros.

Material que se adjunta

Para facilitar la consideración de esta Recomendación de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, se adjuntan copias de:

- 1) Publicación electrónica de la Prefectura Naval Argentina, titulada *Instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI)*, detallando:
 - (i) el estado jurídico de los Convenios Internacionales OMI y otros instrumentos internacionales,
 - (ii) los convenios ratificados por la Argentina que están en vigor y la ley que los aprobó,
 - (iii) los convenios no ratificados por la Argentina que no están en vigor, y
 - (iv) el listado de los convenios y otros instrumentos internacionales, con indicación de la cantidad del Estados parte y del porcentaje mundial de sus respectivas flotas mercantes.

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE DERECHO MARÍTIMO

- 2) Convenio sobre la Limitación de Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976 (la copia ha sido tomada de la respectiva publicación de la OMI),
- 3) Protocolo de 1996 modificando el Convenio anterior (la copia ha sido obtenida del *Handbook of Maritime Conventions*, publicado por el Comité Marítimo Internacional),
- 4) Papel de trabajo para un proyecto de ley aprobando la precedente convención y su protocolo, y para la adaptación de la legislación argentina,
- 5) Artículos de los Dres. Alberto C. Cappagli y Diego E. Chami, publicados en la Revista de Estudios Marítimos, año XXXV, Marzo 2010, n° 57.
- 6) Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989 (la copia ha sido obtenida de la respectiva publicación de la OMI),
- 7) Artículos de los Dres. Alberto C. Cappagli, Diego E. Chami, Jorge M Radovich y José Domingo Ray, publicados en la Revista de Estudios Marítimos, año XXXII, Junio 2007, n° 56.
- 8) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación causada por Combustible de Buques, 2001, según fuera publicado en la respectiva Asamblea de la OMI,
- 9) Artículo del Dr. Jorge Radovich sobre la precedente convención, publicado en la Revista de Estudios Marítimos, año XXXVII, Agosto 2014, n° 58,
- 10) Convenio Internacional sobre Remoción de Restos Náufragos, 2007, según fuera publicado en la respectiva Asamblea de la OMI,
- 11) Información y resumen de las principales obligaciones bajo la precedente convención, publicado en la Revista de Estudios Marítimos, año XXXVII, Agosto 2014, n° 58.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

Buenos Aires, Junio de 2017.

Diego E. Chami
Secretario

Alberto C. Cappagli
Presidente