



COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

Buenos Aires, 26 de septiembre de 2019

Señor Consejero
Don Javier Ignacio Santander
Dirección General de Consejería Legal
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Re: Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo (1976) y Protocolo de 1996

Estimado señor Consejero,

La importancia de la cuestión que nos fuera sometida el 13 de agosto de 2019 sobre el Convenio y Protocolo arriba mencionados, originó consultas en el seno de la Asociación. Finalizadas las consultas, procedemos a responder las precisiones que nos piden, adicionales a las expresadas el 7 de agosto de 2018 en nuestra presentación ante la Consejería Legal.

Tales precisiones adicionales versan:

- sobre la compatibilidad del régimen jurídico de la República Argentina, con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad nacida de Reclamaciones del Derecho Marítimo (1976) y el Protocolo que lo enmienda (1996) (en adelante mencionaremos a ambos instrumentos como “el Convenio”), y
- sobre la opción para establecer disposiciones diferentes en nuestra legislación, tal como lo permite el art. 15 del Convenio.

Cuando en nuestra nota del 7 de agosto de 2018 señaláramos la compatibilidad entre el Convenio y nuestra legislación nacional, significábamos que el Convenio no introduce disposiciones desconocidas por nuestro ordenamiento jurídico ni contradictorias con él, de modo que reiteramos la recomendación de la Asociación en el sentido de aprobar el Convenio y adoptar sus disposiciones en el derecho doméstico argentino.

Con respecto a la adopción de las disposiciones del Convenio por nuestro derecho doméstico, la Asociación ha preparado un papel de trabajo para un proyecto de ley que, al tiempo que aprobaría el Convenio, dispondría que sus disposiciones también se apliquen internamente, derogando los arts. 175 a 182 de la Ley de la Navegación, que hoy regulan la limitación de responsabilidad. También se modificarían los arts. 561 a 577 de la Ley de la Navegación para adaptar las normas procesales a las disposiciones del Convenio.

A continuación consideramos los artículos del Convenio con las modificaciones resultantes del Protocolo, frente a las soluciones de la Ley de la Navegación, absteniéndonos de opinar sobre los arts. 16, 17, 18.2 y 3, 19, 21, 22 y 23 del Convenio que tratan de cuestiones que, si bien son propias de todo instrumento internacional, no tratan materias de derecho marítimo.

Art. 1.1 del Convenio:

La limitación de responsabilidad es considerada por gran parte de la doctrina como un principio del derecho marítimo. Este principio ha sido recogido por el art. 175 de la Ley de la Navegación.

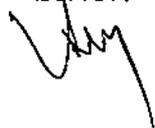
Art. 1.2 del Convenio:

Los sujetos beneficiarios de la limitación de responsabilidad –con leves diferencias que, en principio, no son significativas– coinciden con los del primer párrafo del art. 181 de la Ley de la Navegación.

Art. 1.3 del Convenio:

A los sujetos beneficiarios de la limitación de responsabilidad del art. 1.2, el Convenio agrega al salvador. El salvador no es un sujeto admitido por la Ley de la Navegación como beneficiario del régimen de limitación de responsabilidad. Sin embargo, la posibilidad de limitar su responsabilidad alentaría a los salvadores a ofrecer sus servicios en casos con escasas perspectivas de éxito, lo que es particularmente importante ante la posibilidad de contaminación del medio marino por el derrame de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas.

Se debe tener presente que ante la contaminación por hidrocarburos del medio marino, la responsabilidad por los daños se centra sobre el propietario del buque. Éste está obligado a contar con un seguro de responsabilidad civil u otra garantía financiera para afrontar las indemnizaciones o los gastos para prevenir o minimizar los daños (art. VII de la Convención Internacional de Bruselas de 1969 sobre responsabilidad civil por daños causados por derrames de hidrocarburos y su Protocolo de 1992, aprobados por la ley 25.137). Si el monto de la limitación de responsabilidad del propietario y del asegurador, resultara insuficiente, sería de aplicación la Convención de Bruselas de 1971 sobre la creación de un fondo internacional para la indemnización de daños causados por derrames de hidrocarburos y su Protocolo de 1992, aprobados también por la ley 25.137.



En cuanto a la contaminación causada por otras sustancias, se debe tener presente que la Convención Internacional de Londres de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en conexión con el transporte por mar de sustancias peligrosas o nocivas, establece un sistema similar, aunque cabe aclarar que la República Argentina no es un Estado parte y que ésta convención no está en vigencia.

La inclusión de los salvadores en la Convención sobre Salvamento, por un lado alienta el ofrecimiento de servicios de salvamento y, por otro lado, en los casos de contaminación o riesgo de contaminación del ambiente marino, las indemnizaciones y los gastos para minimizarla o evitarla, recaen sobre el propietario del buque, que obligatoriamente ha de contar con un seguro de responsabilidad civil u otras garantías financieras cubriendo el monto de la limitación de responsabilidad de la respectiva convención, monto que cuando es excedido recae sobre el Fondo Internacional.

Art. 1.4 del Convenio:

Los sujetos mencionados por esta disposición, están comprendidos en el primer párrafo del art. 181 de la Ley de la Navegación.

Art. 1.5 del Convenio:

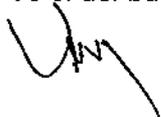
La mención a *una acción incoada contra el buque mismo*, responde a la idea de la *actio in rem* propia de los derechos del *common law*. La *actio in rem* se asocia con el régimen de los privilegios de la Ley de la Navegación que gravan al buque independientemente de que la obligación no haya sido contraída por su propietario (arts. 171 *in fine* y 487).

Además, la mención del Convenio a "...la responsabilidad nacida de una acción contra el buque mismo...", es muy utilizada por la jurisprudencia y por la doctrina, y la Ley de la Navegación utiliza un lenguaje parecido (por ejemplo, en el art. 275 se lee que *ni el transportador ni el buque son responsables de...* y en el art. 360 se lee que *...cada buque es responsable...*). Es pacíficamente admitido que este lenguaje no implica considerar que los buques sean sujetos de derecho capaces de adquirir derechos e incurrir en obligaciones.

Esta disposición del Convenio no entra en contradicción con el ordenamiento jurídico argentino.

Art. 1.6 del Convenio:

Normalmente las pólizas estipulan que los aseguradores responderán hasta el límite que deba responder el asegurado. Asimismo, el art. 452 de la Ley de la Navegación establece que "...el asegurador, responde en las condiciones del contrato, por toda suma que el asegurado se vea obligado a pagar a terceros...", lo que claramente determina que el asegurador se beneficia con la limitación de responsabilidad del asegurado. Además, de acuerdo con el art. 453, "El valor asegurable de la responsabilidad por riesgos a terceros es el del buque asegurado...".



Esta disposición del Convenio no entra en contradicción con el ordenamiento jurídico argentino.

Art. 1.7 del Convenio:

En el derecho argentino, la renuncia a los derechos conferidos por la ley no se presume y la interpretación de los actos que permiten inducirla es restrictiva (art. 948 del Código Civil y Comercial), de modo que la invocación del derecho a limitar la responsabilidad no constituye una renuncia a discutir la responsabilidad imputada.

Esta disposición del Convenio no entra en contradicción con el ordenamiento jurídico argentino.

Art. 2.1 del Convenio:

Estas disposiciones están en línea con las del art. 177 de la Ley de la Navegación.

El literal a) se refiere a muertes, lesiones o daños producidos a bordo o directamente vinculadas con la explotación del buque o con operaciones de salvamento, lo que contribuye a recalcar que el instituto de la limitación de responsabilidad opera frente a daños causados por la actividad del buque. Además, el art. 476. a) y f) de la Ley de la Navegación contempla una situación similar respecto de los privilegios.

El literal b) concuerda con lo decidido por la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal el 22-6-1979 en el caso *Deutz Argentina S.S. c/Elma S.A* (LL, 1979-D-3).

El literal c) concuerda con el art. 177. b) de la Ley de la Navegación.

Art. 2.2 del Convenio:

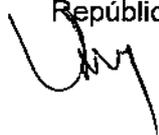
Las disposiciones de la primer frase, no contrarían disposición alguna del ordenamiento jurídico argentino.

Las disposiciones de la segunda frase referida a una remuneración *concertada* (acordada) mediante un contrato, tampoco contrarían disposición alguna del ordenamiento jurídico argentino.

Art. 3 del Convenio:

Las disposiciones de los literales a) y e), son similares a las del art. 178 de la Ley de la Navegación.

Las disposiciones de los literales b) y c), encuentran su fundamento en convenios sobre responsabilidad civil en materia de transporte de material nuclear, y sobre responsabilidad civil por daños causados por derrame de hidrocarburos desde buques, aprobados por la República Argentina mediante las leyes 22.455 y 25.137.



Las disposiciones del literal d) encuentran su fundamento en la Convención de Bruselas de 1962 sobre responsabilidad de operadores de buques nucleares, de las que la República Argentina no es parte. Los buques nucleares no operan actualmente, salvo los militares, que están excluidos del Convenio.

Art. 4 del Convenio:

Este artículo impide que se ampararen en la limitación de responsabilidad quienes han actuado con intención de causar el perjuicio, o bien hayan actuado temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría el perjuicio.

La solución de la Ley de la Navegación es distinta. El art. 175 y el art. 177 *in fine*, excluyen la posibilidad que el propietario o el armador puedan invocar la limitación de responsabilidad, cuando ha mediado culpa suya o de sus dependientes de la empresa terrestre en relación a los hechos que dan origen al crédito reclamado. En la Ley de la Navegación sólo pueden invocar la limitación de responsabilidad cuando las indemnizaciones a favor de terceros se originan en hechos, actos u omisiones del capitán o de los tripulantes del buque.

Art. 5 del Convenio:

En los casos de reconvencción o de reclamos cruzados originados en el mismo incidente, este artículo dispone que las cifras se compensarán hasta la concurrencia de la menor y la limitación será operará sobre la diferencia. Es la solución del último párrafo del art. 175 de la Ley de la Navegación.

Art. 6.1 del Convenio:

Este artículo establece los límites de responsabilidad *para las reclamaciones que surjan en cada caso concreto* y fija los límites en distintas cantidades de *unidades de cuenta*, según el tonelaje de arqueo de los buques. El literal a) se refiere a la muerte y lesiones corporales de personas, y el literal b) a toda otra reclamación. Se trata del régimen de limitación de responsabilidad llamado *forfatorio* que permite que cualquiera sea la suerte del buque, los acreedores tengan un fondo razonable para cobrar sus acreencias.

En este artículo se encuentran dos diferencias sustanciales con respecto a la Ley de la Navegación. El art. 175 permite limitar la responsabilidad por el equivalente al valor del buque al final del viaje en el que se generaran los créditos, más los fletes y pasajes, cobrados o a cobrar por ese viaje, más el monto de los créditos originados en el mismo viaje. En cambio, en el Convenio el fondo de limitación se establece para cada hecho generador de responsabilidad, de modo que si ocurre más de un hecho generador de daños, se constituirá más de un fondo por viaje (que es lo que establece para el caso de muerte o lesiones personales, el art. 179 de la Ley de la Navegación).

Por otro lado, como el segundo párrafo del art. 175 en reemplazo del valor del buque permite optar por el abandono del buque, si éste termina el viaje naufragando y posibilidad de ser salvado, el valor del buque –se lo abandone o no– será cero y no cabe

descartar que en el viaje no se ganado flete alguno no se haya transportado pasajeros, ni se generara crédito alguno. Esto llevaría a que la limitación de responsabilidad dejara impagos a todos los acreedores. **Estas son las críticas más decisivas que se formulan al régimen de la Ley de la Navegación.**

Cabe señalar que en caso de daños personales, el tercer párrafo del art. 175 dispone que si la suma mediante la que se limita la responsabilidad *"no alcanza a cubrir la totalidad de las indemnizaciones pertinentes hasta un monto de trece pesos argentinos oro (a\$o 13) por tonelada de arqueo total, la responsabilidad del armador se acrecerá en la cantidad necesaria para alcanzar ese monto, el que será destinado exclusivamente al pago de dichas indemnizaciones"*. La disposición de este párrafo no ha liberado de críticas al régimen de limitación de responsabilidad de la Ley de la Navegación.

Adoptar el Convenio, que fija el monto de la limitación de responsabilidad mediante el **sistema forfatario**, no está en conflicto con el régimen jurídico argentino, ya que el sistema forfatario :

- **ya ha sido adoptado por el derecho argentino**, en el tercer párrafo del art. 175 de la Ley de la Navegación, cuando hay muertes o lesiones personales y el fondo de limitación basado en el valor del buque al terminar el viaje resulta insuficiente,
- es la única pauta para fijar la limitación de responsabilidad en los casos de daños causados por derrame de hidrocarburos, tal como resulta del art. V.1 del convenio internacional aprobado mediante la ley 25.137, y
- los arts. 160 y 174 del Código Aeronáutico lo adoptan para los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves en vuelo y para los abordajes de aeronaves en movimiento.

Art. 6.2 del Convenio:

Esta disposición está en línea con el propósito del tercer párrafo del art. 175 de la Ley de la Navegación.

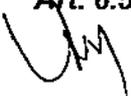
Art. 6.3 del Convenio:

Esta disposición deja en libertad a los Estados para establecer la prelación de los créditos por daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación, con relación a los otros créditos por daños materiales.

Art. 6.4 del Convenio:

En vista de que el art. 1.1 del Convenio permite que los salvadores se acojan a la limitación de responsabilidad, la Asociación se remite a lo ya comentado respecto del art. 1.3.

Art. 6.5 del Convenio:



Para el cálculo del arqueo de los buques esta disposición se remite al Convenio Internacional de 1969 sobre arqueo de buques, que es un instrumento internacional que la República Argentina aprobó mediante la ley 22.079.

Art. 7 del Convenio:

Este artículo dispone que la limitación de responsabilidad frente a las reclamaciones relacionadas con la muerte o lesiones personales de pasajeros, se calcula a razón de una cantidad de unidades de cuenta multiplicada por la cantidad de pasajeros que el buque está autorizado a transportar. El art. 331 de la Ley de la Navegación admite la limitación de responsabilidad en los casos de muerte o lesiones personales de pasajeros, estableciendo un límite individual por cada pasajero afectado. También admite la limitación de responsabilidad respecto de pasajeros, la Convención de Atenas de 1974 relativa al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y el Protocolo de Londres de Londres de 1976, aprobados por la República Argentina mediante la ley 22.718.

Es de señalar que de los mencionados instrumentos internacionales resultan algunas diferencias. Como queda dicho, nuestro país es un Estado parte en el Protocolo de Londres de 1976 que enmendó la Convención de Atenas de 1974. Mientras que el Protocolo de Londres establece el límite de 46.000 DEGs por pasajero, el Convenio sobre limitación de responsabilidad que nos ocupa, establece el límite de 175.000 DEGs multiplicado por la cantidad de pasajeros autorizados. Del Protocolo de 1990 (que no está en vigencia) y el Protocolo de 2002 (del que la República Argentina no es parte) También resultan otros montos de limitación. Sin embargo, estas diferencias no desaconsejan la adopción del Convenio.

Art. 8.1 del Convenio:

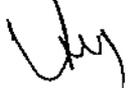
Este artículo del Convenio dispone que las unidades de cuenta para establecer los montos de la limitación, son los Derechos Especiales de Giro, tal como han sido definidos por el Fondo Monetario Internacional, del que la República Argentina es miembro en virtud del decreto-ley 15.970 del año 1965. El propósito tenido en mira al fijar los montos de limitación en DEGs, es evitar los efectos de las oscilaciones del valor del oro y de las distintas monedas nacionales.

Con el mismo propósito, los diversos límites de responsabilidad establecidos por la Ley de la Navegación están expresados en la moneda de oro de la ley 1130 (segundos párrafos de los arts. 145 y 181, y arts. 175, 278, 331 y 337 de la Ley de la Navegación).

Art. 8.2, 3 y 4 del Convenio:

Estas disposiciones se refieren a los Estados que no son miembros del Fondo Monetario Internacional. La República Argentina es miembro del Fondo.

Modificación de los límites de responsabilidad:



El art. 8 del Protocolo de Londres de 1996 establece disposiciones para la modificación de los límites de responsabilidad que evitan el largo trámite de adopción y aprobación de Protocolos que enmiendan los convenios internacionales y de su aceptación por los Estados parte en ellos. Es un sistema de aceptación tácita de las enmiendas, en línea con disposiciones de convenios ya adoptados por la República Argentina, tales como el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, aprobado por la ley 21.546, el convenio MARPOL, aprobado por la ley 24.089, y la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, aprobada por la ley 24.543.

Art. 9 del Convenio:

Las disposiciones de este artículo están en la línea con el primer párrafo del art. 181 de la Ley de la Navegación. Se debe tener presente que los salvadores también pueden invocar la limitación de responsabilidad (esto fue considerado *supra*, al referirnos al art. 1.1 y 2 del Convenio).

Art. 10.1 del Convenio:

Este artículo del Convenio permite invocar la limitación de responsabilidad aunque no se haya constituido el fondo de limitación, pero la misma norma admite que los Estados puedan disponer que cuando se inicien acciones ante sus tribunales, sólo se pueda invocar el derecho a limitar la responsabilidad si se ha constituido el fondo de conformidad con el Convenio o si el fondo se debe constituir al invocar la limitación.

Art. 10.2 del Convenio

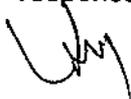
Este artículo del Convenio remite al art. 12 cuando la limitación de responsabilidad ha sido invocada sin la previa constitución del fondo de limitación.

Art. 10.3 del Convenio:

Este artículo dispone que las cuestiones procesales que surjan del art. 10, estarán gobernadas por la legislación del Estado en el que se incoe la acción, lo cual está en línea con la tradicional regla del derecho internacional privado que remite las cuestiones procesales a la *lex fori*.

Art. 11.1 del Convenio:

Esta norma dispone: (a) que toda persona presuntamente responsable, podrá constituir el fondo de limitación en el Estado parte del Convenio en el que se hayan iniciado actuaciones respecto de reclamaciones sujetas a limitación (sobre esto se volverá al considerar el art. 15 del Convenio); (b) que el fondo se integra con las sumas que sean aplicables según los arts. 6 y 7; (c) que el fondo también se integra con los intereses de tales sumas, devengados desde la fecha del acontecimiento que originó la responsabilidad, hasta la fecha de constitución del fondo; y (d) que el fondo sólo se puede



usar para satisfacer reclamaciones respecto de las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad.

Estas disposiciones, aunque distintas a las de la Ley de la Navegación, no contrarían principio alguno del ordenamiento jurídico argentino y eliminan problemas y dudas resultantes de este, tales como: (i) la posibilidad de iniciar procedimientos sobre limitación de responsabilidad antes del dictado de condena alguna o sin mediar reconocimiento de responsabilidad; (ii) la inflación; y (iii) los intereses.

Art. 11.2 del Convenio:

Esta norma permite la constitución del fondo de limitación mediante el depósito de la suma o aportando una garantía. La constitución de garantías suficientes es aceptada en diversas hipótesis por el ordenamiento jurídico argentino (por ejemplo, arts. 309, 404, 540, y primer párrafo del 583 de la Ley de la Navegación, y art. 199 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación).

Art. 11.3 del Convenio:

Esta disposición del Convenio coincide con la del primer párrafo, *in fine*, del art. 181 de la Ley de la Navegación.

Art. 12.1 del Convenio:

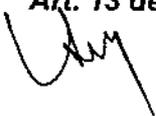
Esta disposición establece que el fondo de limitación se distribuirá entre los reclamantes en proporción al monto de las reclamaciones aceptadas como imputables al fondo. El Convenio no considera el orden de prelación de los privilegios porque éstos gravan al buque y se trasladan a los importes que lo sustituyan (arts. 476 y 472 de la Ley de la Navegación). En cambio, en el Convenio el fondo de limitación no se establece en consideración al valor del buque ni se integra con el producido de su venta.

Cabe señalar que aunque el Convenio no establece preferencias a favor de distintos acreedores, sí establece diversos fondos limitativos para los casos de (i) muerte y lesiones personales, (ii) daños materiales y (iii) pasajeros. Como el monto del fondo para muerte y lesiones personales es el doble del monto del fondo para daños materiales, y además los daños no satisfechos con el fondo de para muerte y lesiones personales concurre con el fondo para daños materiales, los daños por muerte o lesiones personales se encuentran más y mejor protegidos que los daños materiales.

Arts. 12.2, 3 y 4 del Convenio:

Estas disposiciones se refieren a la subrogación y resultan conformes con el art. 918 del Código Civil y Comercial, aplicable en razón de lo dispuesto por el art. 1º *in fine*, de la Ley de la Navegación.

Art. 13 del Convenio:



Estas disposiciones son consecuencias propias y naturales del régimen de limitación de responsabilidad, y están en línea con los arts. 572, segundo párrafo, y 576 de la Ley de la Navegación. Con respecto al segundo párrafo del art. 572, cabe señalar que éste alude a la suspensión de ejecuciones porque en el régimen de la actual Ley de la Navegación se puede hacer uso del derecho a limitar la responsabilidad hasta el vencimiento del plazo para oponer excepciones en el juicio de ejecución de sentencia, tal como lo dispone el art. 561.

Art. 14 del Convenio:

Este artículo dispone que, salvo las disposiciones de los arts. 11, 12 y 13, las reglas relativas a la constitución y distribución del fondo y todas las reglas de procedimiento aplicables, son las de la *lex fori*. Agregamos a esta nota un papel de trabajo para un proyecto de ley sobre el tema preparado por la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, que aparece en el n° 58, págs. 119 a 123 de la *Revista de Estudios Marítimos*, publicada por nuestra Asociación.

Opciones del art. 15 del Convenio:

Pasamos a considerar el apartado b) de la consulta, en el que se pide la opinión de la Asociación sobre las opciones que admite el art. 15 del Convenio.

Art. 15.1 del Convenio:

Esta norma dispone que el Convenio es aplicable cuando una persona que pueda invocar la limitación de responsabilidad, lo haga ante un tribunal de un Estado parte, o ante ese tribunal pida el levantamiento del embargo sobre un buque u otros bienes, o la devolución de una fianza depositada dentro de la jurisdicción de tal Estado.

Sin embargo, se permite a cualquier Estado parte excluir total o parcialmente de la aplicación del Convenio a cualquiera de las personas que pueden limitar la responsabilidad que, cuando invoquen las disposiciones del Convenio no tenga residencia habitual o su sede comercial en un Estado parte, o a cualquier buque respecto del cual se invoque el derecho a limitar la responsabilidad o se intente obtener el levantamiento del embargo, que no enarbole el pabellón de un Estado parte.

Las normas sobre conflicto de leyes de la Ley de la Navegación (arts. 597 a 611), incluyen disposición alguna sobre la ley aplicable a la limitación de responsabilidad. Si bien la opinión de diversos autores se inclina por la aplicación de la ley de la bandera del buque, en algunos regímenes jurídicos la tendencia sería aplicar la *lex fori*, con lo que el régimen de la limitación de responsabilidad dependería de la ley del Estado en el que se invocara la limitación.

Si bien la disposición del art. 15.1 en principio llevaría a la *lex fori*, la misma disposición permite que los Estados parte ante cuyos tribunales se invoque la limitación, no apliquen el Convenio cuando quien lo invoque no tuviera su residencia habitual o su sede comercial en un Estado parte, o el buque no fuera de bandera de un Estado parte.



La adopción del Convenio eliminaría el margen de incertidumbre derivado de la ausencia de disposición expresa en la Ley de la Navegación respecto de la ley aplicable a la limitación de responsabilidad, al tiempo que permitiría que la República Argentina decidiera no aplicar el Convenio cuando éste sea invocado por personas con residencia habitual o sede comercial en un Estado que no sea parte en él, o con referencia a buques que no tengan bandera de un Estado parte.

En general el Convenio lleva a soluciones razonables y satisfactorias, y su aplicación evitaría la aplicación de leyes que podrían llevar a límites de responsabilidad insatisfactorios, tal como ocurriría si se aplicara un sistema de responsabilidad basado en el abandono del buque o en el valor del buque después del incidente generador de la responsabilidad que se limita. Consideramos apropiado que no se excluya de la aplicación del Convenio a quien lo invoque sin tener residencia habitual o sede comercial en un Estado parte, o si el buque no tuviera bandera de un Estado parte.

Opciones que permite el art. 15, numerales 2, 3 y 3bis del Convenio:

Estas disposiciones permiten a los Estados regular mediante sus propias leyes:

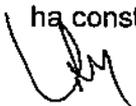
- la limitación de responsabilidad de los buques destinados a la navegación en aguas interiores y de los buques de arqueo inferior a 300 toneladas;
- el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a las reclamaciones en casos en los que no se vea afectado de modo alguno intereses de personas que sean súbditos de otros Estados parte;
- los montos de la limitación respecto de las indemnizaciones por muerte o lesiones personales de los pasajeros, pero los límites no podrán ser inferiores a los establecidos en el art. 7.1

Al propiciar la adopción del Convenio, la Asociación ha propuesto que sus soluciones sean adoptadas por la legislación doméstica, tal como en su momento se hizo –por ejemplo– con las soluciones de la Convención de Bruselas de 1910 sobre abordajes, de la Convención de Bruselas de 1910 sobre asistencia y salvamento, y de la Convención de Bruselas de 1924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos. La República Argentina no sólo adoptó estos instrumentos internacionales, sino que sus disposiciones fueron introducidas, casi a la letra, por la Ley de la Navegación, uniformando las soluciones en los casos de aplicación de los instrumentos internacionales, con las de la ley interna.

Ya se ha dicho que en las págs. 119 a 123 del nº 58 de la *Revista de Estudios Marítimos*, que se adjuntan a esta presentación, se publicó un papel de trabajo elaborado por la Asociación, para la preparación de un borrador de proyecto de ley de aprobación de la Convención de Londres de 1976 sobre limitación de la responsabilidad por créditos marítimos y su Protocolo de 1996, y de su adaptación para su aplicación en todos los casos de limitación de responsabilidad.

El art. 1º del borrador de la ley contenido en el citado papel de trabajo, dispone la aprobación del Convenio y del Protocolo.

El art. 2º dispone que el derecho a limitar la responsabilidad sólo podrá ser invocado si se ha constituido el respectivo fondo.



El art. 3º dispone la aplicación del régimen del Convenio a los buques de navegación fluvial y lacustre, embarcaciones deportivas, recreativas y de placer, y a todo buque de arqueo inferior a 300 toneladas.

El art. 4º establece los montos de la limitación para los buques del art. 3º, y el art. 5º dispone los montos respecto de pasajeros y la obligación de contar con seguros de responsabilidad civil cubriendo los respectivos montos.

El art. 6º dispone derogar los arts. 175 a 182, y 574 y 575 de la Ley de la Navegación, ya que las disposiciones del Convenio se aplicarán también como ley doméstica.

Y el art. 7º modifica los arts. 561 a 577 de la Ley de la Navegación, adaptando las disposiciones procesales al régimen del Convenio.

Art. 15.4 del Convenio:

Esta disposición se refiere a buques construidos o adaptados para operaciones de perforación y utilizados en ellas. En la República Argentina no concurren las circunstancias mencionadas en los literales a) y b).

Art. 15.5 del Convenio:

Esta disposición excluye de la aplicación del Convenio a los vehículos de sustentación neumática y a las plataformas flotantes construidas para la exploración o explotación de los fondos marinos o de su subsuelo.

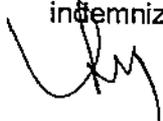
Los vehículos de sustentación neumática se desplazan sustentados en un colchón de aire, de modo que cuando se desplazan no lo hacen navegando por agua. Las disposiciones sobre limitación de responsabilidad del Convenio se refieren –con excepción de la responsabilidad en incurran los salvadores– a responsabilidades incurridas mediante el empleo de buques. La exclusión de estos vehículos del régimen de limitación de responsabilidad no contraría nuestro ordenamiento jurídico.

Con respecto a las construcciones flotantes para la explotación o la explotación de recursos naturales de los fondos marinos y de su subsuelo, como no están destinadas a navegar, la Ley de la Navegación no las considera buques, y tampoco las considera artefactos navales porque no son auxiliares de la navegación. La exclusión de estas construcciones, tampoco contraría nuestro ordenamiento jurídico.

Art. 18.1 del Convenio

Esta disposición admite la reserva del derecho de excluir la aplicación de los apartados los apartados o literales d) y e) del párrafo o literal 1 del art. 2, que tratan sobre remoción de restos náufragos y remoción o destrucción de cargas de cargas peligrosas.

Se trata de cuestiones que son objeto del Convenio de Londres sobre responsabilidad e indemnización de daños por el transporte de sustancias peligrosas o nocivas (1996), que



aún no está en vigencia, y del Convenio de Nairobi sobre remoción de restos náufragos (2007), del que la República Argentina no es parte. La adopción de tales convenios implicará el establecimiento de disposiciones adecuadas para cada una de las situaciones que ellos contemplan. Entre las disposiciones adecuadas, cabe señalar la obligación de asegurar que ellos imponen.

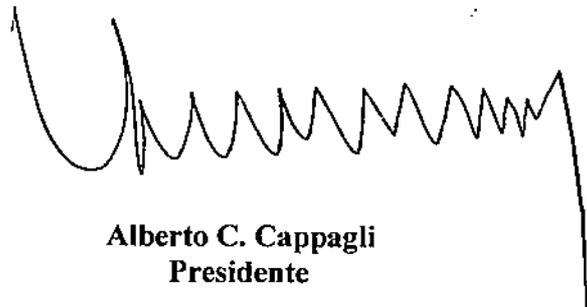
Mientras tales convenios no sean adoptados, la adopción del Convenio que nos ocupa llevaría los límites de responsabilidad a montos que difícilmente sean alcanzados con la legislación argentina actualmente vigente.

Señor Consejero Santander, esperamos que estos comentarios cubran las inquietudes que originaran la consulta, y estamos a la disposición suya y de sus colaboradores, para cualquier ampliación o aclaración, o para reunirnos para intercambiar ideas.

También señalamos que la Asociación Argentina de Derecho Marítimo insiste en sugerir la aprobación del Convenio y la adopción de sus soluciones por nuestro derecho interno.

Agradecemos el interés de la Consejería Legal por la opinión de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo y saludamos al señor Consejero muy atentamente,

Adjto.:
Proyecto de ley mencionado.-



Alberto C. Cappagli
Presidente

AGOSTO 2014
AÑO XXXVII

Nº 58

REVISTA DE ESTUDIOS MARÍTIMOS



PUBLICACIÓN DE LA ASOCIACIÓN
ARGENTINA DE DERECHO MARÍTIMO

COMITÉ DE REDACCIÓN

Director

Jorge M. Radovich

Miembros

Dora Joseph

Hugo C. Moreno

*Las opiniones vertidas en los trabajos firmados y publicados en esta Revista
corresponden a sus autores y no son necesariamente compartidas
por la AADM ni por el Comité de Redacción*

**PAPEL DE TRABAJO PARA LA PREPARACIÓN
DE UN BORRADOR DE PROYECTO DE LEY DE
RATIFICACIÓN DE LA CONVENCION DE LONDRES
DE 1976 SOBRE LIMITACIÓN DE CRÉDITOS MARÍTIMOS
Y SU PROTOCOLO DE 1996**

Art. 1º - Apruébase el Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, adoptado en Londres el 19 de noviembre de 1976, y el Protocolo enmendando dicho Convenio, adoptado en Londres el 2 de mayo de 1996, cuyos textos forman parte de esta ley.

Art. 2º - Cuando se incoe ante los tribunales argentinos una acción tendiente a hacer valer una reclamación sujeta a limitación según el Convenio y Protocolo mencionados en el art. 1º de esta ley, la persona responsable sólo podrá invocar el derecho a limitar su responsabilidad si se ha constituido un fondo de limitación de conformidad con las disposiciones del Convenio y del Protocolo mencionados en el art. 1º de esta ley, o si dicho fondo se constituye al invocar el derecho a limitar la responsabilidad.

Art. 3º - Las disposiciones del Convenio y del Protocolo mencionados en el art. 1º de esta ley, también se aplicarán a los buques de navegación fluvial o lacustre, a las embarcaciones deportivas, recreativas o de placer y a todo buque de arqueo inferior a trescientas (300) toneladas, con las modificaciones resultantes de los arts. 4º y 5º de esta ley.

Art. 4º - Con respecto a los buques mencionados en el art. 3º de esta ley, no resultarán de aplicación los apartados a) y b) del párrafo 1 del art. 6 del Convenio modificado por el Protocolo mencionados en el art. 1º de esta ley, sino los siguientes:

a) respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de personas: (i) 300.000 Derechos Especiales de Giro

ro para buques cuyo arqueo no exceda de trescientas (300) toneladas, (ii) para buques cuyo arqueo exceda de trescientas (300) toneladas, la cuantía que a continuación se indica en cada caso, con más la indicada en el numeral (i):
de 301 a 30.000 toneladas, 100 unidades de cuenta por tonelada
de 30.001 en adelante, 60 unidades de cuenta por tonelada.

b) respecto de toda otra reclamación: (i) 150.000 Derechos Especiales de Giro para buques cuyo arqueo no exceda de trescientas (300) toneladas, (ii) para buques cuyo arqueo exceda de trescientas (300) toneladas, la cuantía que a continuación se indica en cada caso, con más la indicada en el numeral (i):
de 301 a 30.000 toneladas, 50 unidades de cuenta por tonelada
de 30.001 en adelante, 30 unidades de cuenta por tonelada.

Art. 5º - Con respecto a los buques mencionados en el art. 3º de esta ley, no resultará de aplicación el párrafo 1 del art. 7 del Convenio modificado por el Protocolo mencionados en el art. 1º de esta ley, sino el siguiente:

1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del propietario de éste será una cantidad de 30.000 Derechos Especiales de Giro multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de acuerdo con el certificado del mismo, que no exceda de 15.000.000 de unidades de cuenta.

Para invocar el beneficio de la limitación de responsabilidad respecto de embarcaciones

deportivas, recreativas, de placer y, en general, respecto de todas aquéllas de utilización no comercial que toquen puertos nacionales o que naveguen aguas argentinas, el interesado deberá acreditar que posee un seguro de caución o de responsabilidad civil vigente que cubra los daños y perjuicios a terceros que pueda ocasionar el buque hasta los límites establecidos en los arts. 4º y 5º con más los intereses y costas que se devenguen.

Art. 6º- Deróganse los arts. 175 a 182, ambos inclusive, y los arts. 574 y 575, de la Ley de la Navegación (ley 20.094).

Art. 7º - Modifícanse los arts. 561 a 577 de la Ley de la Navegación, quedando el Capítulo VII del Libro IV de la ley 20.094 redactado como sigue:

CAPÍTULO VII - Del juicio de limitación de responsabilidad

Oportunidad para oponer la limitación

561. Las personas facultadas para limitar su responsabilidad pueden hacer uso de tal derecho como acción o como defensa y de conformidad con lo establecido en el Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, adoptado en Londres el 19 de noviembre de 1976, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de dicho Convenio, adoptado en Londres el 2 de mayo de 1996 y con el sistema previsto para los buques de navegación fluvial o lacustre, las embarcaciones deportivas o de placer y para buques de arqueo inferior a 300 toneladas.

En los juicios en los cuales la persona facultada a limitar su responsabilidad sea demandada o citada como tercero, se podrá hacer uso del derecho de limitar su responsabilidad como defensa y hasta el momento en que venza el plazo para oponer excepciones en el juicio de ejecución de sentencia, dictada en cualquiera de los juicios en que sea demandado por cobro de alguno de los créditos men-

cionados en el artículo 2 del Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo.

Requisitos

562. La limitación se practica como acción mediante la apertura del juicio pertinente, solicitada por el interesado ante el juez competente o como defensa ante el juez interviniente en cualquier de los juicios en que sea demandado. A tal efecto acompañará:

a) El depósito de la suma total en que limita su responsabilidad incluyendo los intereses correspondientes hasta la fecha de presentación del pedido de apertura del juicio de limitación, o una garantía satisfactoria por similares conceptos;

b) Un detalle explicativo de los cálculos realizados para llegar a la suma del depósito o garantía indicada en el apartado a) de este artículo, precisando la cantidad destinada a afrontar los créditos por daños personales, la cantidad destinada a afrontar otros créditos y el límite por reclamaciones relacionadas con la muerte o lesiones corporales de los pasajeros, según corresponda;

c) el certificado de arqueo u otro documento que permita conocer el tonelaje de arqueo bruto del buque calculado según lo dispone el artículo 6.5. del Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo;

d) Lista de los acreedores sujetos a la limitación, con el monto de los respectivos créditos, títulos y domicilios;

e) Detalle de las hipotecas u otros derechos reales que graven al buque.

Plazo suplementario

563. El juez rechazará la petición sin más trámite, cuando faltare alguno de los requisitos mencionados en el artículo precedente.

No c
yor c
comp
artíci
atenc

R

E

ción
dema
cio s
en cc

D

5

lidad
petic
co (5
juici

ya to
vida
bimi
en cc

A

5

artici
denc
ción,

a)

sidad
afon
canti
límit

muer
de ur
dida,

b)

bc es
las ol
crédi

c)

veint
que l
ficati

No obstante, puede acordar un plazo, no mayor de ocho (8) días, para que el peticionante complete las formalidades exigidas por dicho artículo, siempre que aquél invoque motivos atendibles.

Recursos

El auto que rechace la petición de limitación de responsabilidad es apelable. Todas las demás resoluciones que se dicten en este juicio son inapelables, salvo disposición expresa en contrario.

Depósito

564. Presentado el pedido con las formalidades legales, el juez fijará la suma que el peticionante debe depositar, dentro de los cinco (5) días, para responder a los gastos de este juicio y de los otros en que el peticionante haya tomado intervención y determinado la actividad judicial de los acreedores, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de su pedido en caso de no hacerlo.

Apertura del juicio

565. Cumplido el depósito dispuesto en el artículo precedente, el juez dictará una providencia declarando abierto el juicio de limitación, la que debe contener:

a) La mención del monto de la suma depositada detallando la cantidad destinada a afrontar los créditos por daños personales, la cantidad destinada a afrontar otros créditos, el límite por reclamaciones relacionadas con la muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque o la mención de la garantía extendida, según corresponda;

b) El nombramiento de un síndico que debe establecer el activo y el pasivo del juicio, o las observaciones pertinentes, verificando los créditos;

c) La fijación de un plazo, no menor de veinte (20) días ni mayor de sesenta (60), para que los acreedores presenten los títulos justificativos de sus créditos.

Obligaciones del síndico

566. El síndico debe hacer saber inmediatamente por carta certificada a los acreedores, o a sus agentes o representantes, la apertura del juicio de limitación de responsabilidad, indicando el juzgado y secretaría donde tramita o ha quedado radicado, el plazo fijado para la presentación de los títulos justificativos de los créditos y los días y horas en que deben concurrir a su oficina.

La falta de estos avisos no da lugar a nulidad sin perjuicio de las acciones que pueden aplicársele al síndico por el incumplimiento de esa obligación.

Publicidad

567. El auto de apertura del juicio se debe hacer saber mediante edictos que se publicarán durante cinco (5) días en el Boletín Oficial y en el diario de mayor circulación de la localidad.

Impugnación por el acreedor

568. Dentro de los diez (10) días de la última publicación, cualquier acreedor puede impugnar el cálculo de la suma depositada y/o de los intereses correspondientes o la garantía extendida, según corresponda.

El juez debe dar vista de la impugnación a la persona que pretende limitar, y proceder como se prescribe en el artículo 570.

Impugnación por el acreedor del derecho de limitación

569. Dentro de los mismos diez (10) días fijados en el artículo precedente, cualquier acreedor puede impugnar el derecho del peticionante a limitar su responsabilidad.

La impugnación se tramita como incidente con la persona que pretende limitar, y en el caso de que el juez la declare procedente, dispondrá en el mismo acto dejar sin efecto la presentación y clausurar todo el procedimiento. Esta resolución es apelable dentro de los cinco (5) días de notificada.

Impugnación por el síndico

570. Dentro de los quince (15) días contados a partir de la última publicación prevista en el artículo 567, el síndico podrá observar el cálculo de la suma depositada y/o de los intereses correspondientes o la garantía extendida, según corresponda y/o denunciar las omisiones en que hubiere incurrido el peticionante. De la observación o denuncia se da vista al peticionante y el juez deberá resolver definitivamente, disponiendo, en su caso, que se deposite o garantice, dentro de los cinco (5) días, el importe exacto correspondiente, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido del pedido de limitación.

En el caso de que se compruebe una conducta dolosa, en este aspecto, por parte de la persona que pretende limitar su responsabilidad, el juez debe declarar la caducidad de su derecho a la limitación, y clausurar el procedimiento. Esta resolución es apelable dentro de los cinco (5) días de notificada.

Verificación de créditos

571. Si no se promueve ninguna de las impugnaciones previstas en los artículos 568, 569 y 570 o, cuando promovidas, se hayan sustanciado definitivamente según la forma prevista para cada una de ellas, el juez dictará un nuevo auto fijando la fecha en la cual el síndico debe presentar el informe sobre el activo y pasivo y la propuesta de verificación, y las reservas que fuera pertinente efectuar de acuerdo a lo previsto por el artículo 12.4. del Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo que se agregarán a los autos para su examen por los interesados.

Cuando no se hubieran promovido impugnaciones, la fecha para la presentación se fijará con posterioridad a los quince (15) días de vencido el plazo establecido en el artículo 565, inciso c); en caso contrario, y siempre que este último plazo haya vencido, dentro de los treinta (30) días del auto respectivo.

Normas aplicables

572. Son aplicables los artículos 566 y

siguientes a los fines de la impugnación por cualquier acreedor de la verificación y las reservas propuestas por el síndico y del procedimiento para la distribución de los fondos integrantes de la limitación de responsabilidad.

Suspensión de las ejecuciones

A partir de la publicación del auto de apertura del juicio, quedan suspendidas todas las ejecuciones contra bienes de la persona que pretende limitar su responsabilidad, originadas en los créditos mencionados en el artículo 2 de Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo.

Efectos del desistimiento

573. Cuando, según los casos previstos en este Capítulo, se tenga por desistido al peticionante en su pedido de limitación, o se deje sin efecto su presentación, o se declare la caducidad de su derecho a tal beneficio, cada acreedor recobra el ejercicio de sus acciones individuales en la forma que corresponda.

Las sumas depositadas deben ser restituidas al depositante, previo pago de todos los gastos causidicos.

574. Derogado.

575. Derogado.

Levantamiento de medidas precautorias

576. En cualquiera de los juicios en que el buque haya sido embargado preventivamente o interdicto, por cobro de uno de los créditos mencionados en el artículo 2 del Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, las personas facultadas a limitar su responsabilidad pueden solicitar el levantamiento de la medida otorgando fianza suficiente para cubrir el límite de la responsabilidad, aunque éste sea inferior al importe del crédito reclamado, más la cantidad que se presupueste para responder por las costas del juicio, siempre que la limitación sea *prima facie* procedente.

El
raníe
juicic
artícu
Limit
clama
sado
cualq
puest
o cua

Fi

En tal caso, haciendo extensiva dicha garantía a los créditos que se reclaman en otros juicios y que, siendo de los mencionados en el artículo 2 del Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, el interesado tiene derecho a solicitar que se levante cualquier medida precautoria que se haya dispuesto en ellos o se disponga contra el buque o cualquiera de sus otros bienes.

Fondos depositados y quiebra

577. Los fondos depositados en el juicio de limitación de responsabilidad continúan perteneciendo al mismo, aunque la persona facultada a limitar su responsabilidad sea declarada en quiebra, y siempre que no se haya negado o declarado la caducidad de su derecho a la limitación. En estos últimos casos, el juez debe disponer la transferencia de los fondos depositados en el juicio, al de quiebra, previo pago de todos los gastos causídicos.

Art. 7º - De forma.