

CMI LEX MARITIMA

PRINCIPIO 12

*“SISTEMÁTICA Y CONSENSOS GLOBALES EN MATERIA DE
RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACIÓN MARINA”*

Eduardo Adragna

Montevideo, 11.9.2025

Jornadas Rioplatenses de Derecho Marítimo (AUDM + AADM)

CV ABREVIADO

- Abogado (Universidad Nacional de La Plata)
- LLM in Maritime Law (Southampton)
- Matriculado en los foros de la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires y Solicitor of England and Wales.
- Ex asesor legal in house de Navios South American Logistics. Actualmente asesor independiente de empresas navieras y portuarias.
- Docente de grado y posgrado de Derecho de la Navegación (UBA).
- Director del Instituto de Derecho de la Navegación del Colegio de Abogados de San Isidro.
- Miembro de las asociaciones argentina y francesa de Derecho Marítimo y de la British Insurance Law Association.
- Integrante del International Working Group on the “Restatement of the Lex Maritima” del Comité Marítimo Internacional.
- Autor, coautor e investigador sobre temas de su especialidad.

CMI LEX MARITIMA

Conjunto de principios derivados de la legislación, las costumbres y prácticas marítimas mercantiles.

- Crisis de la unificación?
- Avances de otras ramas del derecho -sobre todo del derecho común- en cuestiones de derecho marítimo?
- Globalización y *self-regulating*
- Soft law (inter alia, guías elaboradas por organismos públicos o privados)
- Proyecto CMI LEX MARITIMA: **Mapa** de ciertos consensos a nivel global

EL PRINCIPIO 12

- Se ubica en la parte de 4 sobre “responsabilidad civil marítima”
- El principio 12 tiene categoría 3 o “tercera” de acuerdo a la clasificación que se incluye en las *Reglas Preliminares*.

Principles indicating that it is common for the positive maritime law to spell out certain rules, where, however, there is no overall international uniformity about their exact substance and/or where the rule becomes operational only on condition that the positive maritime law actually introduces it (examples are mandatory provisions relating to contracts of carriage, wreck removal obligations, maritime liens and time bars). (Tokyo 2025, p.6)

1º PARTE: CLC

(1) It is common for the positive maritime law to implement the Principle of strict civil liability of shipowners for claims involving oil pollution damage.

To this end it may implement, inter alia, the following Principles:

(1) Es común que el derecho marítimo positivo implemente el principio de responsabilidad civil objetiva para reclamos relativos a contaminación por vertido de hidrocarburos.

Con este fin, se pueden implementar, entre otros, los siguientes Principios:

PRINCIPIOS DERIVADOS DEL CLC

- (a) No liability shall attach to the shipowner in specific circumstances such as force majeure or intent to cause damage by another party.*
- (b) No claims for compensation may be made against specific categories of persons such as the owner's servants or agents, the crew, any charterer, any salvor or any person taking preventive measures.*
- (c) Nothing shall prejudice any right of recourse of the shipowner.*
- (d) Shipowners have the right to limit their or her liability in accordance with limits of liability based on the tonnage of the ship.*
- (e) Shipowners shall not be entitled to limit their liability if it is proved that the pollution damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.*
- (f) For the purpose of availing themselves of the benefit of limitation of liability, shipowners shall constitute a limitation fund which shall be distributed among claimants.*
- (g) The shipowner shall maintain insurance or other financial security, each ship shall carry a certificate relating thereto and any claim for compensation may be brought directly against the insurer or other person providing financial security.*

TRADUCCIÓN LIBRE

- (a) El armador [propietario registral] no incurrirá en responsabilidad en circunstancias específicas, como fuerza mayor o cuando los daños son causados intencionalmente por un tercero.
- (b) No se podrán presentar reclamos de indemnización contra categorías específicas de personas, como los empleados o agentes del armador [propietario], la tripulación, cualquier fletador, cualquier salvador o cualquier persona que adopte medidas preventivas.
- (c) Nada perjudicará el derecho de recupero por parte del armador [propietario].
- (d) Los armadores [propietarios] tienen derecho a limitar su responsabilidad de acuerdo con límites de responsabilidad basados en el tonelaje del buque.
- (e) Los armadores [propietarios] no tendrán derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el daño por contaminación fue resultado de una acción u omisión de personal, cometida con la intención de causar dicho daño, o por imprudencia y a sabiendas de que probablemente se produciría dicho daño.
- (f) Para acogerse al beneficio de la limitación de responsabilidad, los armadores [propietarios] deberán constituir un fondo de limitación que se distribuirá entre los reclamantes.
- (g) El propietario del buque deberá mantener un seguro u otra garantía financiera, cada buque deberá llevar el certificado correspondiente y cualquier reclamo de indemnización podrá presentarse directamente contra el asegurador u otra persona que proporcione una garantía financiera.

2º PARTE: EL FONDO

(h) States may participate in an international funding mechanism to provide compensation for oil pollution damage to the extent that the strict liability of the shipowner is inadequate.

h) Los Estados podrán participar en un mecanismo de financiación internacional para indemnizar los daños causados por contaminación por hidrocarburos en la medida en que la responsabilidad objetiva del propietario del buque sea inadecuada.

3° PARTE: OTRAS FUENTES

(2) It is common for the positive maritime law to implement the Principles of, inter alia, strict civil liability, and compulsory insurance or financial security and direct action for bunker oil damage, damage caused by hazardous and noxious substances and wreck removal costs.

(2) Es común que el derecho marítimo positivo implemente los principios de, **entre otros**, responsabilidad civil objetiva, seguro obligatorio o garantía financiera y acción directa por daños causados por combustible para el transporte de mercancías, daños causados por sustancias peligrosas y nocivas y costos de remoción de restos de naufragio.

CONCLUSIONES

Generalidad



Certeza

PARADOJA DE LA TORRE DE BABEL





AGRADECIMIENTO

Al Dr. Alberto Cappagli y actualmente al Dr Diego Chami por el apoyo brindado incondicionalmente durante el lapso de mi participación en el grupo internacional de trabajo.

Muchas gracias por su atención!

CONTACTO

Académico: eadragna@derecho.uba.ar

Profesional: eduardo@eadragna.com

ESPACIO PARA PREGUNTAS

15 MINUTOS

