

RESPONSABILIDAD DE LOS ARMADORES

por Alberto C. Cappagli¹

He escrito estas líneas como guía para mi Conferencia Magistral del 12 de septiembre de 2025, en el marco de las Jornadas Rioplatenses de Derecho Marítimo que se celebran en Montevideo, organizadas por la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.

Deudores y acreedores

1. Los acreedores suelen conocer a sus deudores, saben dónde se domicilian y pueden conocer su patrimonio. A los deudores no les resulta fácil eludir la obligación de pagar sus deudas. Si lo intentan, serán acosados por los cobradores del acreedor, sus proveedores se negarán a concederles crédito, serán demandados, serán condenados y se declarará su quiebra.

El futuro que le espera a los deudores que no honren sus deudas ¿también le espera a quienes que no honran sus deudas marítimas?

Particularidades de la navegación

2. Buques de todas nacionalidades navegan en aguas de cualquier Estado y en la alta mar, y recalán brevemente en puertos en los que se les prestan servicios tales

¹ Doctor en ciencias jurídicas por la Pontificia Universidad Católica Argentina; abogado por la Universidad de Buenos Aires; miembro titular del Comité Marítimo Internacional; ex presidente de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo y actualmente presidente honorario de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo; ex profesor de derecho de la navegación en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires; ex socio y actual consultor de Marval, O'Farrell Marval; autor de *El derecho internacional privado en la Ley de la Navegación argentina*, Biblioteca Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, Buenos Aires, La Ley, 2004 y de *La contaminación del medio marino y los buques petroleros*, Buenos Aires, AbeledoPerrot, 2011; contribuciones en obras colectivas, capítulos sobre el derecho argentino en Tetley, William, *Maritime liens and claims*, second edition, International Shipping Publications, Blais, Montreal, 1998; capítulo sobre el derecho argentino en Grigs, Williams and Farr, *Limitation of liability for maritime claims*, fourth edition, LLP, London, 2005; “La autonomía del derecho de la navegación en la legislación y en la jurisprudencia argentina”, en Diego Chami, director, *Estudios de derecho marítimo en homenaje al doctor José Domingo Ray*, Buenos Aires, Lexis Nexis Argentina, 2005; “The Hague Rules in Argentina”, en *Scritti in onore di Francesco Berlingieri* Numero Speciale di Il Diritto Marittimo, 2010; numerosos artículos publicados y numerosas disertaciones en diversas conferencias nacionales e internacionales.

como pilotaje, remolque y amarre; los armadores compran provisiones, los fletadores a tiempo compran combustible, los propietarios ordenan reparaciones y diversos sujetos incurren en una larga lista de gastos. Muchos buques navegan bajo banderas de conveniencia², son operados por sociedades que tienen un solo buque y han sido constituidas en paraísos fiscales³.

3. Los buques pueden ser utilizados por diversos sujetos: propietarios, armadores, fletadores a tiempo, fletadores por viaje, transportistas⁴. Estas distintas figuras jurídicas pueden recaer en una persona humana o jurídica. Por ejemplo, una persona puede reunir las calidades de propietario y armador, o de fletador a tiempo y transportista.

Propietario

4. Rodolfo Mezzera Álvarez enseñaba que en el derecho uruguayo “...la propiedad se concreta en un derecho real de una persona sobre una cosa (el buque), con independencia de la naturaleza y finalidad de uso que de él pueda hacerse”⁵ y, de acuerdo con el art. 1045 del Código de Comercio, “...puede recaer indistintamente en toda persona que por las leyes generales tenga capacidad para adquirir...”⁶.
5. En el derecho argentino, el *propietario* es –simplemente– el titular del dominio del buque. Toda persona humana goza de la aptitud para ser titular de derechos⁷, de modo que un recién nacido puede ser propietario de buques y sus derechos serán ejercidos a través de sus representantes⁸.

² Los Registros que encabezan el tonelaje mundial, son los de Liberia, Panamá, Islas Marshall, Hong Kong, Singapur y Malta.

³ Sobre esta “modalidad operativa”: AGUIRRE RAMÍREZ, Fernando y FRESNEDO DE AGUIRRE, Cecilia, *Curso de derecho del transporte – transporte marítimo*, 1ª edición, Fundación de Cultura Universitaria, 2000, vol. I, pp. 144-145.

⁴ El art. 267 de la Ley de la Navegación argentina dispone que “...se entiende por transportador a la persona que contrata con el cargador el transporte de mercaderías, sea propietario, armador o fletador o quien tenga la disponibilidad del buque...”

⁵ MEZZERA ÁLVAREZ, Rodolfo, *Curso de derecho marítimo*, 3ª edición revisada, Editorial Medina, Montevideo, 1961 n° 100, p. 137.

⁶ Ibidem, n°, 57, p. 85.

⁷ Código Civil y Comercial (en adelante CCyC) art. 22.

⁸ CCyC, art. 26.

Para inscribir su buque en la matrícula argentina, las personas humanas deben tener domicilio en el país. Si se trata de una copropiedad naval⁹, la mayoría de los copropietarios cuyos derechos sobre el buque excede la mitad de su valor, también deben tener domicilio en el país (Ley de la Navegación, en adelante LN, art. 52, inc. b). Si el propietario fuera una sociedad, ésta deberá haber sido constituida de acuerdo con las leyes argentinas y habiendo sido constituidas en el extranjero, deberá tener en la República sucursal, asiento o cualquier otra representación local (LN, art. 52, inc. c).

6. La regla 2(6) del Proyecto de Gotemburgo de la *Lex Marítima* del CMI (año 2024), establece que “propietario de buque (*shipowner*) es la persona o personas inscriptas como propietarias del buque o, en ausencia de inscripción, la persona o personas propietarias del mismo”. Esta definición ha sido tomada del art. 1(3) del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debido a Contaminación de Hidrocarburos, modificada por el Protocolo de 1992 (CLC 1992).

Armador

7. El profesor uruguayo doctor Rodolfo Mezzera Álvarez, enseñaba que:
“Entre todas las personas vinculadas con la navegación y la explotación del buque, *el armador* es quien posee mayor jerarquía; *es sin disputa el eje de la explotación marítima*, aunque el código podría hacer pensar otra cosa...”¹⁰.
El mismo autor también puntualizó que el Código de Comercio uruguayo “...deja la figura del armador casi en la sombra, desprovista de una reglamentación jurídica adecuada”¹¹.
8. El profesor argentino doctor Atilio Malvagni, fue el autor del Proyecto de Ley General de la Navegación. Este proyecto, con algunas modificaciones,

⁹ La *copropiedad naval*, no se debe confundir con la *coparticipación naval*, figura que requiere que los copropietarios del buque asuman las funciones de armador (LN, arts. 183 y ss.).

¹⁰ MEZZERA ALVAREZ, *obra citada*, n° 100, p. 138. La *bastardilla* no es del autor citado: la uso para destacar.

¹¹ Ídem.

constituye la fuente inmediata de la actual Ley de la Navegación argentina¹² (en adelante LN).

En el n° 77 de la Exposición de Motivos de su proyecto, el doctor Malvagni señaló:

“El armador es figura principalísima en el derecho de la navegación, pues es el *sujeto en quien se centra casi toda la responsabilidad emergente de la actividad navegatoria*.

[...]

“En el derecho de la navegación, toda persona que asume la responsabilidad de hacer navegar un buque es armador, así sea de placer para recreo de quien tiene su disponibilidad, o un buque destinado a expediciones científicas ...”¹³.

9. El art. 170 de la LN argentina dispone:

“Armador es quien utiliza un buque, del cual tiene la disponibilidad, en uno o más viajes o expediciones, bajo la dirección y gobierno de un capitán por él designado, en forma expresa o tácita. Cuando realice actos de comercio, debe reunir las calidades requeridas para ser comerciante”¹⁴.

A su vez, el primer párrafo del art. 174 dispone:

“El armador es responsable de las obligaciones contractuales contraídas por el capitán en todo lo relativo al buque y a la expedición, y por las indemnizaciones a favor de terceros a que haya dado lugar por hecho suyo o de los tripulantes”.

Claramente, las deudas contraídas por el capitán en su carácter de representante legal del armador (LN, art. 201), obligan directamente al armador y las indemnizaciones a favor de terceros que hayan dado lugar los hechos del capitán o de los tripulantes, obligan al armador porque son dependientes de éste.

Estas soluciones constituyen un principio del derecho marítimo (*CMI Lex Maritima*, principio 10 y normas nacionales mencionadas en la nota 102 del pie de página).

¹² Ley de facto 20.094 del 20 de enero de 1973, rige desde el 1° de mayo de 1973 y continúa vigente con algunas modificaciones.

¹³ MALVAGNI, Atilio, redactor, *Proyecto de Ley General de la Navegación*, Edición Oficial, Ministerio de Educación y Justicia de la Navegación, Buenos Aires, 1962, p. 48.

¹⁴ La fuente del art. 170 de la LN es el art. 270 del Proyecto Malvagni, que a su vez siguió el art. 52 del Código de la Marina Mercante italiano de 1877.

10. Comentando el derecho uruguayo, Mezzera Álvarez decía: “Cuando el propietario abandona el quietismo de su derecho de propiedad y explota el buque directamente se convierte, por ese hecho, en armador”¹⁵.

11. El Código de Comercio francés de 1807 legislaba sobre los aspectos de derecho privado del derecho marítimo en su Libro II. Georges Ripert explicó que normalmente el buque era explotado por su propietario¹⁶ y que las calidades de propietario y de armador, se confundían¹⁷.

Posteriormente, el artículo primero de la ley del 3 de enero de 1969 definió al armador como quien explota el navío en su nombre, sea o no propietario, de modo que se distingue entre el armador propietario y el armador no propietario¹⁸.

Actualmente, el Código de Transportes de Francia dispone que el armador es la persona que explota el buque en su nombre, sea o no propietario (art. L5411-1), y que el propietario o copropietarios del buque se presumen armadores, pero en caso de fletamento a casco desnudo (locación del buque o *bareboat charter*) según lo dispuesto en el art. L5423-1, el fletador se convierte en armador si así lo estipula el contrato de fletamento y ha sido debidamente publicado (art. L5411-2).

12. En Italia, el derecho de la navegación estuvo legislado en el Libro II del Código de Comercio de 1882, y en el Código de la Marina Mercante de 1877.

Antonio Scialoja señaló que generalmente el armador del buque es también su propietario, de modo que el régimen de la propiedad naval dominaba las relaciones del armamento y el Código de Comercio se refería al propietario presuponiendo en él también la calidad de armador¹⁹.

Sí había una definición de armador en el art. 52 del Código de la Marina Mercante:

¹⁵ MEZZERA ÁLVAREZ, *Curso...* citado, n° 100, p. 137.

¹⁶ RIPERT, Georges, *Droit maritime*, quatrieme edition, Editions Rousseau et Cie., Paris, 1950, t. I, n° 767, p. 64.

¹⁷ Ibidem, n° 768, p. 665.

¹⁸ BONASSIES, Pierre, en Pierre Bonasaies y Cristian Scapel, *Droit maritime*, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006, n° 242, p. 168.

¹⁹ SCIALOGIA, Antonio, *Sistema del derecho de la navegación*, traducción de Delia Viterio de Frieder y Santiago Sentís Melendo, Ediciones Jurídicas de Europa-América, Bosch y Cía. Editores, Buenos Aires, 1950, p. 275.

“...el que emplea la nave para uno o más viajes o expediciones, proveyéndola de objetos al efecto necesarios y confiándola a la dirección de un capitán o patrón, sea o no el propietario de la nave”.

Antonio Brunetti puntualizaba que esta definición tenía un alcance principalmente administrativo, referido a la regulación de las relaciones patrimoniales con la administración pública²⁰. Malvagni, en nota al pie del art. 230 de su Proyecto, cita el art 52 del mencionado Código de la Marina Mercante, y el art. 230 del Proyecto es la fuente del art. 170 de la LN

Actualmente, según el art. 265 del Código de la Navegación de Italia, es *armador* quien asume el *esercizio de una nave*. Comentando este artículo, Giorgio Righetti explica que quien conduce la empresa de navegación es armador, sea o no propietario²¹.

13. De acuerdo con la regla 2(7) del Proyecto de Gotemburgo de la *CMI Lex Marítima*²², operador del buque (*ship operator*) es la persona o personas que operan el buque, sin ser su propietario. La nota 102 de pie de página muestra que el *ship operator* de la *CMI Lex Marítima* es el *armador* del art. 174 de la LN argentina, del art. 885 del Código de Comercio chileno, del art. 1479 del Código de Comercio colombiano, del art. L.5412-1 del Código de Transporte francés y del 274 del Código de la Navegación italiano.

14. Considero que para definir o caracterizar la figura del *armador* bastarían pocas palabras, como las del art. L5411-1 del Código de Transportes de Francia: armador es la persona que explota el buque en su nombre, sea o no propietario.

Así lo había dispuesto el artículo primero de la ley del 3 de enero de 1969 y está en línea con la regla 2(7) del Proyecto de Gotemburgo de la *CMI Lex Marítima*,

Owner y Shipowner

15. Es sabido que *owner* significa *propietario*. Así lo traducen la generalidad de los diccionarios bilingües, aunque también varios que, entre otras acepciones, mencionan al *armador*.

²⁰ BRUNETTI, Antonio, *Derecho marítimo privado*, versión española anotada por R. Gay de Montellá Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1950, t. II, pp.16-17.

²¹ RIGHETTI, Giorgio, *Codice della Navegazione e relativi regolamenti*, seconda edizione, Milano, Dott. A. Giuffrè Editore, 1973, p. 180.

También es sabido que *shipowner* es *the owner of a ship*. Así lo dicen la generalidad de los diccionarios, pero al traducir *shipowner*, hay diccionarios que también mencionan *naviero*, *armador*, *persons who operates his own or a rented ship*.

Así es que el término inglés *owner* es plurivalente: se lo emplea para designar tanto al propietario, como al armador y al fletante del buque”²³.

Por ejemplo, en el formulario Gencon 1994, se usa la palabra *owner*, aunque no sea el propietario del buque, sino el arrendatario o el fletador a tiempo, y en el Baltime 1939, revisado en 2001, se menciona al *owner* aunque tampoco sea el propietario, sino el arrendatario.

Propietario y armador - Dos figuras distintas del derecho de la navegación

16. Si bien suelen coincidir en una misma persona (humana o jurídica), *propietario* y *armador* son dos figuras claramente distinguibles en los regímenes jurídicos argentino y uruguayo, y en la generalidad de los derechos de los países de Europa continental y de Hispanoamérica.

Decía Ray que “el *propietario*, como titular de dominio del buque, es una figura estática en comparación con el *armador*” y “el *armador* es la figura alrededor de la cual gira el ejercicio y explotación de la navegación...”, “es la persona que *utiliza* el buque, del cual tiene la *disponibilidad* [...] aunque no sea titular del dominio del buque”. Se lo menciona como *disponent owner* ²⁴.

Asunción de la calidad de armador – Contrato de locación de buque (*bareboat charter*)

17. Cuando el propietario utiliza o explota su buque conservando la disponibilidad, queda encuadrado en el marco del art. 170 de la LN argentina: además de propietario es armador del buque (propietario armador) y de acuerdo con el art. 174 es responsable de las obligaciones contraídas por el capitán en todo lo relativo al buque y a la expedición, y por las indemnizaciones a favor de terceros a que haya dado lugar por hechos del capitán o de los tripulantes.

²³ RAY, obra citada, t I, p. 68, n° 8.

²⁴ RAY, obra citada, t. II, pp. 26-27.

Responsabilidad del armador – Responsabilidad subjetiva

18. Aunque el derecho marítimo, en algunos casos impone responsabilidad objetiva, en general la responsabilidad del armador es subjetiva: se basa en la culpa.

José Domingo Ray ha expresado que el dolo y la culpa deben ser los principios fundamentales de la responsabilidad y que la responsabilidad objetiva:

“...sólo se justifica en actividades o casos especiales, como son, por ejemplo, la responsabilidad por la explotación nuclear, la responsabilidad por los daños a terceros en la superficie en el derecho aeronáutico, la responsabilidad por contaminación en el derecho marítimo, y en el derecho laboral la responsabilidad en los casos de accidentes de trabajo...”²⁵.

19. En el caso del buque *Río Bravo*, la Corte Suprema de Justicia argentina se remitió a los fundamentos del dictamen del Procurador General, quien expresara:

“...para declarar culpable a la demandada [al armador demandado] por los daños, era menester probar la culpa indirecta o refleja del armador en los *hechos* que les dieron origen, *demonstrando fundamentalmente la culpa del capitán o de la tripulación* [sigue la mención de una de las fojas del expediente].

“Es que no se advierte que las normas invocadas por la recurrente [LN, arts. 174, 175, 177 y 181] permitan inferir que se ha consagrado el principio de responsabilidad sin culpa del armador, es decir, una responsabilidad objetiva basada en la teoría del riesgo creado.

“Por el contrario, el art. 174 citado sienta como principio general la responsabilidad del armador por las obligaciones contractuales contraídas por el capitán en todo lo relativo al buque y a la expedición, y por las indemnizaciones a favor de terceros a que haya dado lugar por hecho suyo o de los tripulantes”²⁶.

²⁵ RAY, José Domingo, *Derecho de la navegación*, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1992, t. I, pp. 81-82 (la *bastardilla* no es de Ray; la he usado para destacar).

²⁶ Corte Suprema de Justicia, 16-6-1988, *Sulfacid...c/...buque Río Bravo*, Fallos, 311-1015 (la *bastardilla* la empleo para destacar; no es del dictamen al que remite el fallo).

En la misma línea se han expedido diversos tribunales federales argentinos²⁷.

20. La culpa no ha sido definida por la LN, de modo que de acuerdo con su art. 1° *in fine* se debe recurrir al derecho común, ello es, a las disposiciones del Código Civil y Comercial (en adelante, CCyC). El art. 1724 de este Código, dispone:

“La culpa consiste en la omisión de la diligencia debida, según la naturaleza de la obligación y las circunstancias de las personas, el tiempo y el lugar, y comprende la imprudencia, la negligencia y la impericia en el arte o profesión, y el dolo se configura por la producción de un daño de manera intencional o con manifiesta indiferencia por los intereses ajenos”.

21. Salvo los daños causados por caso fortuito o fuerza mayor, por hechos de un tercero que reúnan los caracteres del caso fortuito o por hechos del damnificado, los daños sólo pueden ser causados por errores u omisiones de personas humanas²⁸.

Si se prueba que un abordaje fue causado por un error de maniobra, no es necesario probar qué individuo incurrió en culpa o negligencia: ¿el oficial de guardia omitió la vigilancia? ¿el capitán dio una orden equivocada? ¿el timonel? La omisión o el error de cualquier de ellos, atrae la responsabilidad del armador. La solución es similar en el derecho común: aunque el principal no incurra en culpa alguna, si se probara que alguno de sus dependientes incurriera en culpa, el principal debe responder por los daños causados por culpa del dependiente, aunque no se individualice quién incurriera en culpa²⁹.

Responsabilidad civil contractual – Responsabilidad subjetiva

²⁷ Cam. Nac. Civ. y Com. Fed., Sala 2, *Galer... c/Raffo...*, en LA LEY-1997-E-22, AR/JUR/2264/1997; Cam. Nac. Civ. y Com. Fed., Sala 3, 24-8-1994, *YPF...C/ Astra...*; Cam. Fed. Rosario, 6-10-2011, *Servicios Portuarios... c/ Psarros...*, en página web del Centro de Información Judicial.

²⁸ Por ejemplo, que el capitán haya omitido cumplir o cumpliera negligentemente las obligaciones que le imponen el art. 131, incs. a) a h) de la Ley de la Navegación; que no se haya cumplido el mantenimiento del estado del buque después de los reconocimientos o inspecciones exigidos para hacerse a la mar, dispuesto por el cap. I, parte B, regla 11 del Anexo del SOLAS, y por el art. 204.0104. del REGINAVE.

22. En el derecho marítimo la responsabilidad también es subjetiva, basada en la culpa. Si bien el incumplimiento de la obligación contractualmente asumida permite responsabilizar a quien la asumiera basándose en una presunción de culpa, el obligado puede hacer caer esa presunción probando circunstancias que excluyan su culpa, negligencia o dolo, tal como lo señalan Fernando Aguirre Ramírez y Cecilia Fresnedo de Aguirre³⁰, y en la misma línea se expresa Diego E. Chami³¹.

23. Además, las convenciones internacionales sobre contratos de utilización de buques y diversas leyes nacionales, liberan de responsabilidad por los daños derivados de averías o pérdidas, cuando – por ejemplo – se pruebe haber ejercido diligencia razonable para poner el buque en condiciones de navegabilidad, o cuando se pruebe que ni la culpa o negligencia del transportista, propietario o armador ni la de sus agentes, han causado ni contribuido a causar la pérdida o daño. Claramente, estamos ante responsabilidad subjetiva.

Convenciones internacionales que establecen factores subjetivos de atribución de daños

24. Diversas convenciones internacionales en las que la República Argentina es parte establecen la *culpa* como factor de imputación de daños o de atribución de responsabilidad (responsabilidad subjetiva):

- Los arts. 3 y 4 de la Convención de Bruselas de 1910 sobre abordajes, disponen que la culpa (*faute* en idioma francés o *fault* en idioma inglés³²) es el factor de imputación de los daños causados por los abordajes;
- Los arts. 4.1., y 4.2. (p) y (q) de la Convención de Bruselas de 1924 sobre conocimientos de embarque, también conocida como Reglas de La Haya, liberan de responsabilidad al transportista por los daños sufridos por la carga causados por defectos latentes del buque que no

³⁰ AGUIRRE RAMÍREZ, Fernando y FRESNEDO DE AGUIRRE, Cecilia, *Curso de derecho de transporte – transporte marítimo*, Fondo de Cultura Universitaria, Montevideo, 2002, vol. III, pp. 157-158.

³¹ CHAMI, Diego Esteban, *Curso de derecho de la navegación*, segunda edición actualizada, Buenos Aires, Abeledo Perrot, 2022, p. 489.

³² El único texto auténtico de la Convención de Bruselas de 1910 es en idioma francés, aunque en el *Handbook of Maritime Conventions*, Millenium Edition, LexisNexis, 2001, el CMI ha publicado una traducción al inglés.

podieron ser descubiertos mediante el ejercicio de la debida o razonable diligencia, y también liberan de responsabilidad al transportista por los daños sufridos por la carga si se prueba que el transportista y sus dependientes no ha incurrido en culpa o negligencia alguna.

- El art. 2.1. de la Convención de Bruselas de 1924 sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos, no permite invocar la limitación cuando la obligación resulta de actos o culpas del naviero;
- El art. 4 de la Convención de Londres de 1976 sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos, no admite la limitación de responsabilidad de la persona que incurrió en actos u omisiones con intención de causar el daño, con temeridad o imprudencia y con conocimiento de que el daño resultaba probable;
- El art. 18 de la Convención de Londres de 1989 sobre salvamento, dispone la pérdida total o parcial del salario del salvador que incurra en culpa o negligencia, que haya generado la necesidad de la operación o la haya hecho más dificultosa; y
- Los arts. 17.2. y 17.3. del Convenio de las Naciones Unidas de 2008 sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, liberan de responsabilidad por los daños sufridos por la carga, si se prueba que la causa no es imputable a la culpa del transportista, de cualquier parte ejecutante, del capitán o algún tripulante del buque, o de empleados del transportista o de una parte ejecutante.

En todos estos instrumentos internacionales, la responsabilidad del transportista se basa en la culpa.

Disposiciones del derecho de la navegación argentino que establecen factores subjetivos de atribución de daños

25. En línea con diversas convenciones internacionales, la LN establece la *culpa* como factor de atribución de daños (responsabilidad subjetiva):

- Como he señalado *supra*, en el n° 17, en el caso del buque *Río Bravo*, la Corte Suprema decidió que para responsabilizar al armador bajo el art. 174 de la LN, se debe demostrar la culpa del capitán o de los

tripulantes (responsabilidad subjetiva), rechazándose la pretensión de responsabilidad objetiva basada en la teoría del riesgo creado³³.

- Los arts. 359 a 362 de la LN establecen que la responsabilidad por los daños causados por abordajes se basa en la culpa.
- La responsabilidad civil también es subjetiva cuando se trata de relaciones contractuales. Cuando un contrato se debe cumplir mediante la utilización de buques, la más característica obligación de los navieros es utilizar buques en condiciones de navegabilidad.

Convenciones internacionales que establecen factores objetivos de atribución de daños

26. La exigencia de probar la culpa para imputar responsabilidad no es una regla absoluta del derecho de la navegación. Algunas convenciones imponen la responsabilidad objetiva:

- El art. II.1. de la Convención de Bruselas de 1962 sobre responsabilidad de los operadores de buques nucleares, impone responsabilidad objetiva al operador de buques nucleares por los daños causados por el combustible nuclear, por productos radiactivos o por desechos nucleares.
- El art. III. 1. de la Convención de Bruselas de 1969 sobre responsabilidad civil por daños causados por derrames de hidrocarburos (CLC), modificada mediante los protocolos de 1976 y 1992, impone responsabilidad objetiva al propietario del buque por los daños causados por el petróleo derramado o descargado como consecuencia del incidente.
- El art. 3 de la Convención de Atenas de 1974 sobre transporte de pasajeros y equipajes por mar, según la redacción del protocolo de 2002, impone al transportador responsabilidad objetiva en los casos de muerte o lesiones personales del pasajero, causado por un incidente de navegación.
- El art. 3.1. de la Convención de Londres de 2001 sobre responsabilidad civil por daños causados por hidrocarburos usados o a usarse como

³³ Fallos, 311,1015.

combustible, impone responsabilidad objetiva al propietario registral del buque, al locatario (armador) y al operador.

- El art. 10 de la Convención de Nairobi de 2007, impone responsabilidad objetiva al propietario registral del buque por los costos de ubicación, señalización y remoción de los restos náufragos.

Disposición doméstica del derecho de la navegación argentino que establece que establece responsabilidad objetiva

27. Además de las convenciones internacionales de las que la Argentina es parte, la ley 22.190 (del año 1980) sobre el régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas, impone la responsabilidad objetiva y solidaria del armador y del propietario por los gastos de limpieza de las aguas que hayan realizado la Prefectura, la administración portuaria o cualquier otro organismo interviniente.

Responsabilidad subjetiva *versus* responsabilidad objetiva

28. Además de la carga de probar el daño y su extensión económica, los regímenes de responsabilidad subjetiva imponen a las víctimas la carga de probar la culpa o el dolo, y la relación de causalidad. Puede ocurrir –y es frecuente que ocurra– que a las víctimas les resulte muy difícil y onerosa tal carga probatoria. El daño causado por el riesgo de las cosas, según el lenguaje del art. 1757 del CCCN, puede tener su origen en un error de diseño o de fabricación que causara un daño que se manifestara mucho tiempo después. Esta dificultad ha conducido a la teoría del riesgo, a la responsabilidad objetiva.

Daniel Giuffanti y Santiago Casaccia –en la obra dirigida por Julio Cesar Rivera y Graciela Medina– señalan que los sistemas de responsabilidad objetiva facilitan el reclamo de la víctima “... toda vez que se la releva de transitar el difícil camino de acreditar y probar la configuración de factores subjetivos de atribución: culpa o dolo”³⁴.

³⁴ GIUFFANTI, Daniel B. y CASACCIA, Santiago, en *Código Civil y Comercial de la Nación comentado*, Julio César Rivera y Graciela Medina, directores, 2ª. Edición actualizada y ampliada, Buenos Aires, La Ley, 2023, t. VI, p. 835.

Federico A Ossola explica que la teoría del riesgo comenzó a penetrar en nuestro derecho “de manera harto excepcional y sin fundamentos normativos explícitos. Recién en 1968, con la ley 17.771 que reformó el Código Civil argentino, quedó consagrada en el art. 1113 la responsabilidad objetiva por riesgo o vicio de las cosas”³⁵.

Ramón Daniel Pizarro sostiene que quien se beneficie de un factor de riesgo que ha introducido en el medio social, debe asumir los daños que produzcan, y que, aunque en el pasado se sostuvo que sólo se debía responder por los hechos culposos, hoy es razonable pensar que también se deban indemnizar los daños causados por actividades riesgosas, aunque sean normales y no le generen beneficios al causante³⁶.

No ignoro estos y otros fundamentos expresados por calificada doctrina para sostener la responsabilidad objetiva, pero señalo que respecto de la “responsabilidad objetiva” por el “hecho de las cosas” (CCCN, art. 1757) se ha dicho que “siempre tienen detrás más mediatamente un hecho de su dueño o guardián”³⁷ y que “en todo daño resarcible está presente la conducta humana, inclusive en los supuestos que en apariencia se producen por la ‘acción independiente’ de la cosa: es el hombre quien fabrica la caldera que por vicio de fabricación explota, el que conduce el automóvil y embiste al peatón por no haberlo frenado a tiempo, el que no mantiene adecuadamente el ascensor que cae”³⁸.

- 29.** Se debe tener presente que para que el armador que no ha incurrido en culpa resulte obligado a responder por daños sufridos por terceros, los daños deben haber sido causados por culpa o negligencia (o por dolo) del capitán, práctico o piloto, oficiales, tripulantes, u otros dependientes del armador, aunque no sea individualizado. Por ejemplo, si se prueba que un abordaje fue causado por un error de maniobra, no es necesario probar quién incurrió en culpa o negligencia: ¿el oficial de guardia omitió la vigilancia, el capitán emitió una orden equivocada o el error fue del timonel? La omisión o el error de cualquier de ellos, atrae la responsabilidad indirecta del armador.

³⁵ OSSOLA, Federico A., *Derecho civil y comercial – Responsabilidad civil*, Julio César Rivera y Graciela Medina, directores, segunda edición renovada y ampliada, Buenos Aires, Abeledo Perrot, 2024, p. 192 nº 99, pp. 190-193.

³⁶ PIZARRO, E. Ramón Daniel, *Tratado de la responsabilidad objetiva*, Buenos Aires, La Ley, 2015, t. I, p. 83.

³⁷ CHAMI, Diego Esteban, *Curso...* citado, p. 217.

³⁸ UBIRÍA, Fernando Alfredo, *Derecho de daños en el Código Civil y Comercial*, 1ª edición, 1ª reimpresión, Buenos Aires, Abeledo Perrot 2015, p. 409.

La solución es similar en el derecho común: aunque el principal no incurriera en culpa alguna, debe responder por los daños causados por culpa de sus dependientes³⁹ aunque no fueran individualizados, si se prueba que alguno de ellos incurriera en culpa.

Protección de los acreedores

30. Ante el panorama esbozado *supra*, en el n° 2, paso a considerar cómo el derecho marítimo protege a los acreedores. Las herramientas básicas son los privilegios marítimos que gravan al buque, y su embargo y detención.

Privilegios que gravan al buque

31. Privilegio es la calidad que corresponde a un crédito de ser pagado con preferencia a otro y resultan exclusivamente de la ley, tal como lo disponen los arts. 2573 y 2574 del Código Civil y Comercial argentino, pero en varios aspectos los privilegios marítimos se apartan de ese código.
32. De acuerdo con la LN argentina, los privilegios sobre el buque:

- Son los enunciados en el art. 476, que incluyen la generalidad de los créditos marítimos;

³⁹ LÓPEZ MESSA, Marcelo, “Responsabilidad indirecta o por el hecho de otro en el Código Civil y Comercial”, en LA LEY-2018-A-825. Durante la vigencia del derogado Código Civil, Félix A. Trigo Represas y Marcelo J. López Mesa explicaron que para que se configure la responsabilidad del principal por el hecho de su dependiente, es necesario que ésta haya incurrido en culpa o negligencia y que medie relación causal entre el acto culposo del dependiente y el daño sufrido por la víctima, porque la responsabilidad del principal tiene como presupuesto legal la responsabilidad del dependiente, sin la cual no llega a existir la del primero (TRIGO REPRESAS, Félix A. y LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Tratado de la responsabilidad civil*, Editorial La Ley, Buenos Aires, 2004, t. III, pp. 57-58). En similar sentido, entre otros: BORAGINA, Juan C y MEZA, Jorge A., Responsabilidad del principal por los daños causados por sus dependientes”, en WIERZBA, Sandra M., MEZA, Jorge A. y BORAGINA, Juan Carlos (directores), *Derecho de daños. Análisis bajo el Código Civil y Comercial de la Nación*, 1ª. Edición, Buenos Aires, Hamurabi, p. 287; GUFFANTI, Daniel B. y MONTESNO, Juan Pablo F., “Responsabilidad civil por el hecho de terceros”, en RIVERA, Julio César y MEDINA, Graciela (directores), *Código Civil y Comercial de la Nación comentado*, 2ª edición actualizada y ampliada, Buenos Aires, La Ley, 2023, t. VII, p. 96, n° 6; PIZARRO, Ramón Daniel, *Tratado de la responsabilidad objetiva*, Buenos Aires, La Ley, 2015, t. t. II, p.173.

- Son especiales y resultan preferidos sobre cualquier otro crédito privilegiado general o especial (art. 471);
- Los privilegios sobre el buque son privilegios especiales y resultan preferidos sobre cualquier otro privilegio general o especial (art. 471);
- Gravan al buque, aunque la obligación haya sido contraída por quien no sea el propietario (art. 487), lo que se explica porque quienes *utilizan* el buque y contraen obligaciones son distintos sujetos, tal como lo expongo *supra*, en los nros. 2 y 3;
- En la venta privada del buque, su propiedad se transfiere al comprador con todos los privilegios que lo graven (art. 160).
- Entre los acreedores privilegiados con el mismo rango, es preferido aquel cuyo crédito es más reciente (art. 482). Este orden inverso de preferencia se justifica porque los acreedores cuyos créditos nacen en viajes posteriores no conocen ni pueden conocer si sobre el buque pesan créditos privilegiados anteriores (los privilegios no se registran).

33. En virtud de la ley 15.787, la República Argentina es parte de la Convención Internacional de Bruselas sobre privilegios e hipotecas, del año 1926 y la LN respetó su orden de privilegios.

La Convención de 1967, no entró en vigor. En el año 2004, entró en vigor la Convención de 1993, que no ha sido ratificada por la Argentina.

34. Señalo que el sistema de privilegios existe en los regímenes jurídicos conocidos como del *civil law* (tales como regímenes jurídicos de los países de Europa continental y de la América Latina). En los regímenes jurídicos procedentes del derecho inglés, las seguridades otorgadas por los privilegios son otorgadas por los *maritime liens*, al punto que es frecuente traducir *liens* como *privilegios* y se los ha considerado que su origen viene del *civil law* y del derecho de Europa continental⁴⁰.

⁴⁰ Ver TETLEY, William, *Maritime Liens and Claims*, second edition, Les Éditions Yvon Blaise Inc., Montreal, 1998, pp. 56-59.

Medidas precautorias y de ejecución

35. Para asegurar sus créditos, los acreedores pueden embargar preventivamente los buques en el puerto en el que se encuentren (*arrest*) y pueden ejecutar las sentencias que se dicten. Para disponer el embargo preventivo, los tribunales pueden exigir garantías que cubran los perjuicios que resulten si la medida fuera dispuesta sin derecho. A su vez, las medidas pueden ser levantadas si se otorgan garantías suficientes.

La interdicción de navegar tiene varios propósitos: impedir que el buque se sustraiga de la jurisdicción del tribunal; impedir que se generen nuevos privilegios, que desplazarán a los anteriores y no exponerlo a riesgos que puedan afectar el valor del buque o causar su pérdida.

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

-O-O-O-O-O-

-O-O-O-