

## ***“Relación entre el Derecho de la Navegación con otras ramas del derecho: a propósito del choque de buques contra muelles”***

por Diego Esteban Chami<sup>1</sup>

### **1. Introducción**

El tema elegido -la relación entre ramas del derecho- no es de aquellos que generan gran interés y normalmente no son tratados en clase y los alumnos de grado suelen no leer el capítulo de manuales o tratados vinculado con la relación entre las ramas del derecho. Sin embargo, el tema objeto de este trabajo -la relación del Derecho de la Navegación con otras ramas del derecho - no es solo de gran interés teórico, sino de importantes consecuencias prácticas. Esto es especialmente así en el caso de colisiones de buques contra muelles.

### **2. Relación del Derecho de la Navegación con otras ramas del derecho**

Para facilitar el análisis que pretendemos hacer, es útil clasificar las relaciones entre las ramas del derecho en extrínsecas e intrínsecas. La relación extrínseca es la referencia a las reglas de derecho que corresponden a otras ramas y más precisamente, en relación con nuestra materia, la aplicación a casos de Derecho de la Navegación de normas y principios de otras ramas del derecho. La segunda, la relación intrínseca, es la incorporación de normas de otras ramas del derecho (civil, administrativo, laboral, internacional público, internacional privado, penal, procesal, etc) a la normativa propia del Derecho de la Navegación.

#### **3.1. Relación extrínseca directa**

Si iniciamos el análisis con la relación extrínseca, digamos que tiene dos modalidades, la directa y la supletoria. La relación extrínseca directa es la

---

<sup>1</sup> Doctor en Derecho; Profesor Titular de Derecho de la Navegación y Codirector del Curso de Posgrado en Derecho de la Navegación, y Aeronáutico

aplicación al Derecho de la Navegación de figuras, instituciones y soluciones del derecho común. Por ejemplo, se aplican al Derecho de la Navegación los elementos constitutivos de la responsabilidad civil contractual como el incumplimiento del deudor, la imputabilidad a título de dolo o culpa, el daño resarcible y la relación causal, entre muchas otras figuras. Pacto comisorio, cláusula penal, *exceptio non adimpleti contractus*, caso fortuito, teoría de la imprevisión, frustración del contrato son todos conceptos que nos brinda el derecho civil y que están presentes y se aplica en el ámbito del Derecho de la Navegación. Incluso, en algunos casos, la aplicación directa de normas de derecho común la dispone la propia ley. Así, por ejemplo, el art. 355 de la Ley de la Navegación dispone que el contrato de remolque-maniobra se rige por las disposiciones de la locación de servicios de derecho común, sin perjuicio de las limitaciones que a tal aplicación impone la propia norma<sup>2</sup>. También mencionemos la solución del artículo 593 de la Ley de la Navegación N° 20.094 que dispone que la venta judicial de un buque debe hacerse con las mismas formalidades que las establecidas para los inmuebles<sup>3</sup>. Esta norma establece la aplicación directa y no supletoria de normas de Derecho Procesal al Derecho de la Navegación - la venta judicial de un buque-. De igual manera el art. 304 de la Ley de la Navegación hace una remisión al derecho común al determinar que el conocimiento de embarque puede ser transferido con las formalidades y efectos que establece el derecho común para cada una de esas categorías de papeles de comercio sea a la orden, al portador o nominativos<sup>4</sup>.

### 3.2. Relación extrínseca supletoria

---

<sup>2</sup> Artículo 355: Remolque-maniobra. ARTICULO 355 - El contrato de remolque-maniobra en virtud del cual la dirección de la operación esté a cargo del buque remolcado, se rige por las disposiciones de la locación de servicios de derecho común que sean aplicables, con las limitaciones impuestas por la naturaleza de la operación y la norma del artículo 1° de esta ley.

<sup>3</sup> Artículo 593: Normas aplicables. ARTICULO 593 - La venta judicial de un buque debe hacerse con las mismas formalidades que las establecidas para los inmuebles. Si se trata de un buque de bandera extranjera, debe hacerse saber al cónsul respectivo el auto que disponga la venta.

<sup>4</sup> ARTICULO 304 - Tanto el "conocimiento embarcado" como el "conocimiento para embarque" pueden ser a la orden, al portador o nominativos, y son transferibles con las formalidades y efectos que establece el derecho común para cada una de dichas categorías de papeles de comercio. El tenedor legítimo del conocimiento tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y a exigir su entrega en destino.

La relación extrínseca supletoria consiste en la aplicación de normas de otras ramas del derecho de manera justamente supletoria a las propias soluciones del Derecho de la Navegación y tiene, además, dos variantes, una de aplicación supletoria por remisión directa y otra por analogía.

### 3.2.1. Relación extrínseca supletoria directa

El artículo 152 de la Ley de la Navegación establece que en todo lo que no esté expresamente dispuesto en esa sección sobre contrato de construcción de buques se regirá por las normas relativas a la locación de obra del derecho civil<sup>5</sup>. También, según lo establece el art. 513 de la Ley de la Navegación, a la hipoteca naval se le aplican subsidiariamente las disposiciones del derecho común con la limitación que la propia norma dispone<sup>6</sup>. De similar forma, el artículo 516 de la Ley de la Navegación establece que las disposiciones procesales del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación argentino serán aplicables a procedimientos de casos de Derecho de la Navegación en cuanto no estuvieren modificadas por la propia Ley de la Navegación. Estos artículos establecen de manera expresa la aplicación supletoria de normas de otras ramas del derecho, en este caso del Derecho Civil y del Derecho Procesal al Derecho de la Navegación.

### 3.2.2. Relación extrínseca supletoria analógica

Además, mencionemos la relación extrínseca supletoria analógica que surge del sistema interpretativo que disponen tanto el Código de la Navegación (art. 1) en Italia<sup>7</sup>, la Ley de Navegación Marítima (art. 2) en España<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> ARTICULO 152 - En todo lo que no esté expresamente dispuesto en esta Sección, el contrato de construcción de buques se rige por las normas relativas a la locación de obra del derecho común.

<sup>6</sup>ARTICULO 513 - Se aplican subsidiariamente a la hipoteca naval las disposiciones de derecho común que rigen la hipoteca, en cuanto no estén en contradicción con las de esta Sección.

<sup>7</sup> 1. Fonti del diritto della Navigazione. In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove machino disposizione del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabilli per analogía, si applica el diritto civile.

<sup>8</sup> Artículo 2. Fuentes e interpretación.

1. La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.

y la Ley de la Navegación (art. 1)<sup>9</sup> en Argentina por el cual, en caso de laguna normativa, antes de recurrir al derecho común, deben aplicarse analógicamente las normas del propio sistema del Derecho de la Navegación. Estos tres cuerpos normativos establecen que antes de recurrir al derecho común, deben aplicarse por analogía las normas del propio sistema jurídico especial del derecho de la navegación. De esta forma, se consagra la autonomía del Derecho de la Navegación, autonomía relativa en tanto y en cuanto cuando no haya normas del propio sistema de la navegación que puedan resultar aplicables y no podamos recurrir a la aplicación analógica de esas propias normas, recurriremos al derecho común. De esta forma la autonomía y la aplicación analógica de normas del propio sistema son un dique para la relación del Derecho de la Navegación con otras ramas del derecho, Derecho de la Navegación cuyas compuertas se abren cuando no habiendo norma para regir el caso, ninguna norma del Derecho de la Navegación pueda ser aplicable por analogía.

#### 4. Relación intrínseca

Como ya vimos, la relación intrínseca es la incorporación de normas de otras ramas del derecho (civil, administrativo, laboral, internacional público, internacional privado, penal, procesal, etc.) a la normativa propia del Derecho de la Navegación.

La relación intrínseca está vinculada con la clasificación de figuras típicas y particularistas.

Las figuras típicas son las que nacieron en el ámbito del Derecho de la Navegación y son la respuesta jurídica a las necesidades propias que impone

---

De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.

2. En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma.

<sup>9</sup> Artículo 1: Normas aplicables

ARTICULO 1° - Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las normas de esta ley, por las de las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres. A falta de disposiciones de derecho de la navegación, y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común.

la navegación, cuyo riesgo exige soluciones especiales. Ejemplos de instituciones típicas son la asistencia y salvamento, la avería gruesa y el capitán. No hay en el derecho común figuras similares que tengan tal relieve e importancia y que pudieran ser consideradas antecedentes de las figuras típicas de nuestra materia.

De esa clasificación a propósito de la relación con otras ramas del derecho nos interesan centralmente las figuras particularistas es decir las instituciones, figuras y soluciones del derecho común que han sido tomadas por el Derecho de la Navegación y luego adaptadas por éste.

Efectivamente, un conjunto de hechos de la navegación y relaciones de la navegación son regidos por normas de neto carácter civil, comercial, administrativo, laboral, o derecho internacional privado, procesal u otros. Muchas de esas normas se encuentran en la propia Ley de la Navegación y es entonces allí donde encontramos la relación intrínseca entre el Derecho de la Navegación y esas otras ramas del derecho mencionadas en el párrafo anterior. La relación es intrínseca porque esas normas civiles, comerciales, administrativas, o de derecho internacional privado, o procesal están en el propio texto normativo del Derecho de la Navegación como es la Ley de la Navegación N° 20.094.

Como ejemplo de relaciones intrínsecas, mencionemos el sistema de responsabilidad del armador o naviero, sistema de responsabilidad que es el mismo sistema de responsabilidad vicaria o indirecta del derecho civil, pero con la nota distintiva que da entre otras la limitación de responsabilidad (artículo 175 de la Ley de la Navegación) y que se convierte así en un sistema particularista. El abordaje es un hecho ilícito del derecho civil, pero al cual el Derecho de la Navegación le brinda una impronta especial porque dispone un sistema de responsabilidad de naturaleza subjetiva (artículos. 358, 359 y 360 de la Ley de la Navegación) aun cuando podamos estar frente al hecho causado por el riesgo o vicio de una cosa como sería el buque. Pero, quizás, donde el particularismo se encuentra más acentuado sea en el régimen de privilegios que también es una adaptación de los privilegios del derecho común a las necesidades de la navegación. La adaptación más destacable es aquella por la cual, con la finalidad de incentivar el auxilio en el mar y de esta forma afianzar la seguridad de la navegación, el crédito del último servicio de asistencia y salvamento es preferido

a todos los créditos anteriores en el tiempo (artículo 480 de la Ley de la Navegación). La finalidad de dar prioridad al último en el tiempo se justifica porque el último asistente es el que ha salvado la garantía de todos los demás acreedores, último asistente que no habría concurrido a realizar los servicios de auxilio si no tuviera prioridad en el cobro, lo que además habría afectado no sólo la navegación, sino también a los demás acreedores que habrían perdido el asiento del privilegio.

Además, también de manera ejemplificativa, el Título II de la Ley de la Navegación, “De las normas administrativas”, contiene cinco capítulos destinados a regular justamente aspectos administrativos desde el registro hasta la habilitación del personal embarcado. En su Título V de la Ley de la Navegación incluye las normas de Derecho Internacional Privado cuyo Capítulo I dedica a los conflictos de leyes mientras que en el Capítulo II regula los conflictos de competencia. A su vez, la Ley de la Navegación incluye normas procesales en su Título IV y dividido en siete capítulos regula diversos procedimientos para el ejercicio de acciones del Derecho de la Navegación.

Ahora bien, nos preguntamos si esas normas de carácter administrativo, de derecho internacional privado o de derecho procesal, son parte del Derecho de la Navegación o si, por el contrario, integran otras ramas como el derecho administrativo, internacional privado o procesal a las que corresponden por sus características. La respuesta es que esas normas son Derecho de la Navegación.

Pero lo trascendente es que muchas instituciones del Derecho de la Navegación provienen de otras ramas del derecho y para satisfacer las necesidades de la navegación fueron incorporadas sistemáticamente siendo además adaptadas por el Derecho de la Navegación. Esta es la relación intrínseca.

## 5. Relación de exclusión

El nuevo Código Civil y Comercial de la Nación impactó en la relación entre el derecho civil y comercial, por un lado y los sistemas normativos

especiales, como lo es el Derecho de la Navegación<sup>10</sup>. Este impacto quedó evidenciado en la presentación del nuevo Código donde se menciona que la relación entre un código y los microsistemas jurídicos (el Derecho de la Navegación lo es) es la del sol y los planteas, sol que ilumina cada uno de ellos y que los mantiene dentro del sistema (punto II Paradigmas y principios jurídicos). De esta forma se expresa la intensa relación entre especialmente el derecho civil y los microsistemas jurídicos como el Derecho de la Navegación. De esta forma se expresa la intensa relación entre especialmente el derecho civil y los microsistemas jurídicos como el Derecho de la Navegación. La relación se explicita y regula en los artículos 963 y 1709 donde se establece cuál es el orden de prelación entre las disposiciones de ese nuevo código y las de leyes especiales.

La prelación del art. 963 se refiere a cuestiones contractuales. El artículo 963 menciona cinco normas y establece niveles de prelación y consideramos que es clara la preminencia de las normas indisponibles de la ley especial<sup>11</sup>. Por su parte, el artículo 1709 establece la relación entre las normas de responsabilidad civil de Derecho de la Navegación con las normas de responsabilidad civil del Código Civil y Comercial, en ambos casos tanto contractual como extracontractual<sup>12</sup>. Aun cuando se advierte cierta inconsistencia entre los artículos 963 y 1709, del análisis de este último también

## DECONOMI

<sup>10</sup> Ver Chami, Diego Esteban, Impacto del Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación en el Derecho de la Navegación, separata de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, Instituto de Derecho Empresarial, Sección Derecho de la Navegación, La Ley, ps. 38/54, Buenos Aires, 2017.

<sup>11</sup> ARTICULO 963.- Prelación normativa. Cuando concurren disposiciones de este Código y de alguna ley especial, las normas se aplican con el siguiente orden de prelación:

- a) normas indisponibles de la ley especial y de este Código;
- b) normas particulares del contrato;
- c) normas supletorias de la ley especial;
- d) normas supletorias de este Código.

<sup>12</sup> ARTICULO 1709.- Prelación normativa. En los casos en que concurren las disposiciones de este Código y las de alguna ley especial relativa a responsabilidad civil, son aplicables, en el siguiente orden de prelación:

- a) las normas indisponibles de este Código y de la ley especial;
- b) la autonomía de la voluntad;
- c) las normas supletorias de la ley especial;
- d) las normas supletorias de este Código.

cabe concluir que las normas indisponibles especiales, justamente por ser especiales, prevalecen sobre las normas indisponibles del nuevo código<sup>13</sup>.

Decimos que la relación que imponen los arts. 963 y 1709 es de exclusión porque determinan ordenes de prelación por los cuales, de aplicarse una norma, se excluye la otra. Cappagli menciona con énfasis que el nuevo Código Civil y Comercial no innova respecto del impacto de ese ordenamiento jurídico más allá de lo que lo hacían los anteriores Código Civil y Comercial<sup>14</sup>.

## 6. Relación con el Derecho Aeronáutico

La relación del Derecho de la Navegación más intensa es aquella que mantiene modernamente con el Derecho Aeronáutico. No puede discutirse a esta altura del avance del estudio en estas materias que sean dos ramas independientes del derecho. Podrán no gozar de autonomía didáctica y es posible que sean enseñadas en un mismo curso, pero eso no invalida su independencia ya consagrada.

La Escuela Napolitana del Derecho de la Navegación sostiene que el Derecho de la Navegación comprende tanto la navegación que se realiza en el agua como aquella que se lleva a cabo en el aire<sup>15</sup>. El más importante exponente de dicha Escuela, Antonio Scialoja sostenía que el Derecho de la Navegación acuática es un derecho general de la navegación para integrar las lagunas del Derecho Aeronáutico, disciplina ésta de carácter excepcional. La Escuela Napolitana consagró su criterio en el Código de la Navegación italiano de 1942, que regula tanto la navegación marítima como la aérea, pero tengamos en cuenta que lo hace separadamente. Así, en la Parte I regula la navegación marítima y en la Parte II la aérea. Al regularse los temas marítimos y aeronáuticos de manera separada se ha sostenido que la obra se ha vuelto contra sus autores.

---

<sup>13</sup> Cfr. Código Civil y Comercial de la Nación, Comentado, Tomo VIII, arts. 1614 a 1881, Lorenzetti, Ricardo Luis, Director, p 292, Rubinzal -Culzoni Editores, Santa Fe, 2015.

<sup>14</sup> Cappagli, Alberto C, Autonomía del Derecho de la Navegación y del Derecho Aeronáutico y el orden de prelación de normas”, separata de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, Instituto de Derecho Empresarial, Sección Derecho de la Navegacion, La Ley, p. 34, Buenos Aires, 2017.

<sup>15</sup> Cfr. Maldonado, Jorge D. “Existe un Derecho Aeronáutico Autónomo?” p. 74, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1976.

Por su parte, fue Antonio Ambrosini<sup>16</sup>, otro jurista italiano, quien refutó la posición de Scialoja y de sus secuaces, como llamaba a los seguidores de Scialoja. Ambrosini afirmó en sustento de la autonomía entre el Derecho Aeronáutico y el Derecho de la Navegación que los puntos de contacto entre figuras e instituciones del derecho civil y del comercial no justifican abolir su independencia. Pero Scialoja también sostenía que el Derecho Aeronáutico se iría estructurando rápidamente sobre el antiguo tronco del Derecho de la Navegación para separarse tal vez pronto y tener vida independiente<sup>17</sup> y que la navegación aérea era tan solo una adaptación parcial de las instituciones del Derecho de la Navegación.

Vamos a intentar dar un paso más en el estudio de la vinculación de estas dos ramas del derecho uno de cuyos primeros aspectos es su gran paralelismo. Pero por razones de espacio, esto será para otro trabajo.

## 7. Choque de buques contra muelles

Un fallo de la Cámara Federal en lo Civil y Comercial, confirmado por la Corte Suprema, sostiene que la Ley de la Navegación no admite la responsabilidad objetiva<sup>18</sup>. Consecuentemente, en el caso de choque de un buque contra un muelle, para que prospere la acción es necesario probar la culpa del buque. No disentimos con esta solución, sino con su fundamento. Veamos.

Se ha afirmado que no cabe aplicar responsabilidad objetiva a los daños de un buque a un muelle, teniendo en cuenta la clara instauración en el

<sup>16</sup> Cfr. AMBROSINI, Antonio, *Instituciones de derecho de la aviación*, t. I, Depalma, Buenos Aires, 1949, nro. 36, p. 85.

<sup>17</sup> Cfr. SCIALOJA, Antonio, *Sistema del derecho de la Navegación*, p. 13, Ediciones Jurídicas Europa-América Bosch y Cia. Editores, Buenos Aires, 1950.

<sup>18</sup> C. Nac. Fed., sala 3ª, 23/12/1986, "Sulfacid Saific v. Cap. y/o prop. y/o armadores buque 'Río Bravo' s/cobro de pesos", causa 4420, y Corte Sup., Fallos 311:1015. En ese precedente, la actora reclamó los daños causados por un buque a una instalación portuaria, un *dolphin*. La cámara arribó a la conclusión de que la causa debía resolverse aplicando los principios de la Ley de la Navegación y que, por consagrar ésta un sistema subjetivo, requería la prueba de la culpa del comando del buque. La falta de prueba de la culpa por parte de la actora provocó el rechazo de la demanda. El fallo fue confirmado por la Corte Suprema de Justicia de la Nación, que compartió los fundamentos dados por el procurador general de la Nación, quien en su dictamen sostuvo: "...Que no se advierte que las normas invocadas por la recurrente 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". En similar sentido se resolvió el caso del "Astrapatagonia II" que provocó daños al "Dolphin"; C. Nac. Fed., sala 3ª, 24/8/1994, "YPF Soc. del Estado v. Astra Capsa s/daños y perjuicios varios", causa 5097.

art. 174<sup>19</sup> del principio de responsabilidad subjetiva indirecta del armador por hechos del personal embarcado por daños a terceros durante la navegación<sup>20</sup>.

Adelantamos desde ahora que, según nuestra opinión, es posible aplicar disposiciones de responsabilidad objetiva en el ámbito del Derecho de la Navegación. Pero aclaremos que esto puede hacerse siempre con los límites y condiciones que imponen tanto las normas del Derecho de la Navegación que consagran una responsabilidad subjetiva, por un lado, como por las que impone la aplicación analógica de las leyes, reglamentos y usos y costumbres del Derecho de la Navegación que exige el art. 1 de la Ley de la Navegación, por el otro.

El art. 174 de la Ley de la Navegación no determina si la responsabilidad que establece el art. 174 es objetiva o subjetiva. La Ley de la Navegación no ha creado un sistema de responsabilidad genérico y único, ni subjetivo, ni objetivo que sea aplicable a todas las situaciones de responsabilidad contractual o extracontractual que pudieran presentarse. No hay tal sistema en la Ley de la Navegación, ni en el Derecho de la Navegación en general.

El art. 174 de la Ley de la Navegación determina que el armador “es responsable... por las indemnizaciones a favor de terceros a que haya dado lugar por “...*hecho* suyo o de los tripulantes”. La mención “hecho” del armador y de los dependientes podría llevar a pensar que el art. 174 en análisis hace responsable al armador por las *conductas* suyas -por los hechos- y las de sus dependientes, exclusivamente. Si el armador es responsable por sus hechos y los de sus dependientes, es decir por sus conductas, parecería, en principio, que ello excluye la responsabilidad causada con o por el riesgo o vicio de las cosas o por el riesgo de una determinada actividad y que la responsabilidad es

---

<sup>19</sup> Artículo 174 : Responsabilidad del armador.

ARTICULO 174 - 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. No responde en el caso de que el capitán haya tenido noticia o prestado su anuencia a hechos ilícitos cometidos en fraude de las leyes por los cargadores, salvo la responsabilidad personal de aquél.

<sup>20</sup> Cfr. ROMERO CARRANZA, Fernando, “Responsabilidad del propietario y armador del buque en el régimen legal de la navegación en la República Argentina”, en CHAMI, Diego E. (dir.), *Estudios de derecho marítimo en homenaje al doctor José Domingo Ray*, LexisNexis, Buenos Aires, 2005, p. 379.

caracterizada como subjetiva y se excluye a la responsabilidad objetiva. No sería más que la aplicación del principio *inclusionis unius exclusionis alterius*.

Sin embargo, ello no es así. La referencia al hecho suyo o de los dependientes no significa que el armador sea responsable sólo por sus conductas y las de los dependientes, y no sea responsable por los hechos causados con o por las cosas. El sentido de la norma del art. 174 es establecer claramente la responsabilidad vicaria del armador por el hecho del capitán y de los tripulantes.

Por otra parte, la Ley de la Navegación no establece un sistema cerrado que no permita integrarlo con normas y sistemas de responsabilidad del derecho común que en caso de no existir norma aplicable por analogía permite recurrir al derecho común.

Entonces, debemos responder al interrogante de qué normas deben regir el choque de un buque contra un muelle teniendo en cuenta que no son un abordaje, hecho ilícito este último que requiere el choque de dos o más buques. La respuesta es que el choque de un buque contra un muelle debe ser regido por las normas de abordaje de responsabilidad subjetiva aplicables por analogía (art. 1 de la Ley de la Navegación), de igual manera que en el caso de choque contra una boya. Existiendo un sistema subjetivo aplicable al abordaje de manera directa o por analogía al choque de un buque contra un muelle, no es posible que esos casos estén regidos por un sistema que no sea aquel previsto expresamente para regirlos o que sea aplicable por analogía y pase a regirlos.

Sin embargo, si explotara la caldera de un buque causando heridas a un inspector a bordo o cuando un buque embica la costa y causa lesiones a quienes pernoctaban en una carpa en la orilla, o en cualquiera de los dos casos simplemente el hecho causa daños materiales, no se advierte obstáculo que impida aplicar a esos casos la responsabilidad objetiva por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas o de las actividades riesgosas o peligrosas que consagra el art. 1757 del Código Civil y Comercial de la Nación. Por el contrario, ese artículo debe ser aplicado porque además esa aplicación parece justa y razonable porque evita la carga de la prueba de la culpa al damnificado por la explosión o por las lesiones sufridas por los acampantes. Esto es producto

además de esa relación extrínseca del Derecho de la Navegación con el Derecho Civil.

Asimismo, ciertas responsabilidades legisladas del Derecho de la Navegación, como la generada por el derrame de hidrocarburos en el agua<sup>21</sup> y la del explotador de buques de propulsión nuclear<sup>22</sup>, son responsabilidades objetivas. Incluso el régimen de responsabilidad en el transporte de pasajeros por agua<sup>23</sup>, es decir una responsabilidad eminentemente contractual ya consagra una responsabilidad objetiva en el ámbito internacional.

Además de estas consideraciones, existe otro argumento claro para admitir la aplicación del art. 1757 del Código Civil y Comercial al derecho de la navegación. Veamos.

El art. 177, último párrafo, de la Ley de la Navegación, establece que podrá oponerse la limitación de responsabilidad aun cuando la responsabilidad provenga de la propiedad, posesión, custodia o control del buque. La responsabilidad consecuente de la propiedad, posesión, custodia o control del buque no es otra que la responsabilidad objetiva que consagra el art. 1757 del Código Civil y Comercial respecto del propietario o guardián de una cosa riesgosa o viciosa. Consecuentemente, al preverse que en tales casos de responsabilidad objetiva podrá limitarse la responsabilidad, cabe concluir que la propia Ley de la Navegación no impide, sino que contempla como posibilidad, la aplicación de una responsabilidad objetiva basada en la propiedad, posesión, custodia o control del buque. De tal forma, el art. 177 nos da una respuesta clara según la cual el art. 1757 del Código Civil y Comercial que consagra una responsabilidad civil objetiva resulta aplicable al derecho de la navegación.

En su Exposición de Motivos, Malvagni recuerda que, en Francia, la condición del propietario-armador como guardián jurídico del buque fue invocada para negarle el beneficio de la limitación de responsabilidad, en fallos que — recuerda Malvagni— fueron muy criticados en su hora por la doctrina<sup>24</sup>. Se trató

---

<sup>16</sup> CLC 69.

<sup>22</sup> Convenio de Bruselas de 1962.

<sup>23</sup> Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 sobre el transporte de pasajeros y equipajes por mar.

<sup>24</sup> Ver la Exposición de Motivos del Proyecto Malvagni, en RAY, José D., (dir. y notas), *Ley de la Navegación 20.094*, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1981, nro. 81, p. 94.

de los casos de los buques “Lamoricière” y “Champolion”. El “Lamoricière” naufragó el 9/1/1942 cerca de las islas Baleares y la Corte de Casación francesa determinó que el armador era responsable en los términos del art. 1384 del Código Civil francés, similar a nuestro anterior art. 1113, y que por aplicarse la normativa civil, no correspondía amparar al armador en la limitación de responsabilidad del art. 216 del Código de Comercio francés<sup>25</sup>. Esta doctrina fue reiterada por la Corte de Apelaciones de París en el caso del buque “Champolion”<sup>26</sup> y, posteriormente, en el caso del buque “France”<sup>27</sup>. Esta jurisprudencia francesa que consagró una responsabilidad objetiva e ilimitada en los dos primeros estuvo inspirada en la necesidad de proteger a los reclamantes de créditos por muerte o lesiones corporales.

La norma del art. 177, último párrafo, de la Ley de la Navegación, cuya fuente es el art. 1º, párr. 3º, de la Convención de Bruselas de 1957, tuvo por finalidad contrarrestar la orientación jurisprudencial francesa, según la cual, como vimos en caso de responsabilidad objetiva, no resultaba posible limitar la responsabilidad.

Por lo tanto, si se prevé que aun cuando se funde la responsabilidad en la propiedad, posesión, custodia o control del buque, el armador podrá limitar su responsabilidad, esto significa que la responsabilidad en el Derecho de la Navegación puede ser fundada en la propiedad, posesión, custodia o control del buque. Y cabe preguntarse cómo se califica una responsabilidad que se funda en la propiedad, posesión, custodia o control del buque, sino como responsabilidad objetiva. No puede tratarse de una norma preventiva para el

---

<sup>25</sup> El art. 216 del Código de Comercio francés confería el derecho a limitar la responsabilidad siempre y cuando la responsabilidad del propietario derivara de su condición de empleador del capitán y de la tripulación. Como el art. 1834, párr. 1º, del Código Civil francés fue interpretado permitiendo imputar responsabilidad al propietario del buque en su calidad de guardián y no como empleador del capitán y tripulación, en caso de atribuirse responsabilidad como guardián del buque, el propietario no podía limitar su responsabilidad. Cfr. RODIÈRE, René, *Traité général de droit maritime*, Introduction L'Armement, Dalloz, Paris, 1976, nro. 475, p. 611.

<sup>26</sup> Ver RAY, José D., *Derecho de la navegación*, t. I, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1992, p. 372 y nota 16.

<sup>27</sup> En septiembre de 1974, los tripulantes del buque “France” irrumpieron en el puente y obligaron al capitán a fondear, interrumpiendo la navegación por el canal de Le Havre. Como consecuencia de ello, los buques que vieron impedida su navegación reclamaron contra el armador del “France”. Los tribunales franceses imputaron responsabilidad al armador de este buque en tanto guardián en los términos del art. 1384, párr. 1º, del Código Civil francés. Cfr. BONASSIES, Pierre - SCAPEL, Christian, *Traité de droit maritime*, Librairies générale de Droit et de Jurisprudence, EJA, Paris, 2006, nro. 377, p. 250.

caso en el cual en el futuro se estableciera legalmente una responsabilidad legal objetiva, sino de una previsión actual y concreta del legislador en el momento que dictó la norma, según la cual si hay responsabilidad que se funda en la propiedad etc del buque, esa responsabilidad será igualmente limitada.

Si se hubiera querido calificar a la responsabilidad del art. 174 como responsabilidad subjetiva, se lo habría hecho, y esa calificación no se encuentra en el texto del artículo. Más aún si la intención hubiera sido calificar a la responsabilidad como subjetiva y además impedir una responsabilidad objetiva genérica, se lo habría indicado expresamente. Tengamos en cuenta que cuando en 1973 se sanciona la Ley de la Navegación, ya se había consagrado la responsabilidad objetiva en el art. 1113 del Código Civil en virtud de la reforma introducida por la Ley 17.711.

Por otra parte, es muy interesante recordar que uno de los primeros precedentes de responsabilidad objetiva en la jurisprudencia fue justamente la explosión de la caldera de un remolcador<sup>28</sup>, caso en el cual se admitió la responsabilidad con base en lo previsto por el art. 1384 del Código Civil francés, similar a nuestro viejo art. 1113. Además, la doctrina francesa sostiene que, teniendo en cuenta los términos del art. 1384 del Código Civil francés, el armador podía ser condenado por los daños causados por su buque a terceros<sup>29</sup>.

Sin embargo, la aplicación del art. 1113 o ahora del art. 1757 del nuevo Código Civil y Comercial no deberá ser automática, ni indiscriminada, y no deberá aplicarse cuando a) haya un instituto que tenga una solución específica y distinta en la Ley de la Navegación, como el abordaje que adopta un sistema de responsabilidad subjetivo (arts. 358 y ss.) y que consecuentemente no admite que sea regido por una sistema objetivo y b) resulte aplicable por analogía una institución del propio Derecho de la Navegación, como por ejemplo, la colisión de un buque contra un muelle que, al

---

<sup>28</sup> Corte de Casación francesa, 16/6/1896, "Guissez, Cousin et Orielle v. Veuve Teffaine". La explosión de la caldera del remolcador "Marie" causó la muerte del maquinista Teffaine por un defecto de construcción. La Corte de Casación sostuvo que ello apareja la responsabilidad del propietario del remolcador, en los términos del art. 1384 del Código Civil francés, sin que pueda sustraerse de ella, acreditando una falta del constructor, ni el carácter oculto del vicio.

<sup>29</sup> Cfr. REMOND-GOULLAUD, Martine, *Droit maritime*, 2ª ed., A. Pedone, Paris, 1993, nro. 385, p. 246. RODIÉRE, René, *Traité général de droit maritime*, Dalloz, Paris, 1976, introduction: "L'Armement", nro. 455, p. 587, y BONASSIES, Pierre - SCAPEL, Christian, *Traité de droit...*, cit., nro. 377, p. 250.

ser un hecho ilícito similar al abordaje, se regirá, en virtud de la mencionada aplicación analógica y en la medida que ésta fuera pertinente, por las normas del abordaje, propias del derecho de la navegación.

En conclusión, respecto de la colisión de un buque contra un muelle, la no aplicación de la responsabilidad objetiva genérica del art. 1757 del Código Civil y Comercial no es consecuencia de que lo veda el art. 174 de la Ley de la Navegación, sino que ello es así por aplicación analógica a dicha colisión de un buque contra un muelle, de las normas sobre abordaje, en virtud de lo dispuesto por el art. 1° de la Ley de la Navegación<sup>30</sup>. No compartimos, así, la posición que sostiene que al exigirse expresamente la colisión de dos o más buques para que haya abordaje, no cabe la aplicación analógica de sus normas, cuando no hay, al menos, dos buques<sup>31</sup>. Debemos tener en cuenta, para admitir tal aplicación analógica, que las propias normas sobre abordaje establecen su aplicabilidad a supuestos que no lo son. Así, por ejemplo, se aplican las normas de abordaje cuando no hay contacto material entre los buques, con lo cual, para aplicar las normas de abordaje, no siempre se exige que se reúnan todos los requisitos constitutivos de aquél<sup>32</sup>, lo que habilita aplicar sus normas por analogía, cuando el contacto, aun siendo material, lo es entre un buque y un muelle.

## 8. Conclusión

El Derecho de la Navegación se relaciona con otras ramas del derecho tanto de manera extrínseca -aplicación de normas y principios de otras ramas a los casos de Derecho de la Navegación- como de forma intrínseca -incorporación de normas de otras ramas del derecho (civil, administrativo, laboral, internacional público, internacional privado, penal, procesal, etc) a la normativa propia del Derecho de la Navegación.

La relación entre el Derecho de la Navegación y otras ramas del derecho, tanto intrínseca como extrínseca no obsta a que el Derecho de la

---

<sup>30</sup> Cfr. LÓPEZ SAAVEDRA, Hernán, “Colisión de buque contra elementos fijos o flotantes: quid de la aplicabilidad del art. 1113 del Código Civil”, en RADOVICH, Jorge M. (dir.), *Problemas actuales de derecho de la navegación en la Argentina*, Quórum, Buenos Aires, 2004, p. 304.

<sup>31</sup> Cfr. ROMERO CARRANZA, Fernando, “Responsabilidad del propietario...”, cit., p. 385.

<sup>32</sup> Cfr. art. 369 de la Ley de la Navegación.

# DECONOMI

AÑO V – NÚMERO 15

Navegación brinda un tinte, una coloración y una nota especial a todas aquellas normas que, del gran tronco del derecho común, adopta para luego adaptar a las necesidades de la navegación.



# DECONOMI