

LEX MARITIMA: 25 principios generales para el Derecho Marítimo

Autor: **Eduardo Adragna¹**

RESUMEN

Este trabajo explica la trascendencia de los principios generales del Derecho Marítimo recientemente consolidados en el “CMI Lex Marítima 2025. Los Principios de Tokio del Derecho Marítimo”. Esta iniciativa del Comité Marítimo Internacional, organismo consultivo de la Organización Marítima Internacional, consta de 5 reglas preliminares (Parte 1) y 25 principios (Partes 2 – 7) y tiene por objeto contribuir a la unificación del derecho privado marítimo, al mejor entendimiento de las reglas atinentes a la navegación marítima y a la vez servir como guía (soft law) para abogados, jueces, legisladores y herramienta para la docencia en la materia. En vísperas de la publicación oficial del documento, en este trabajo presentamos algunas consideraciones sobre el tema desde la perspectiva del derecho argentino.

PALABRAS CLAVE:

Principios generales – Derecho Marítimo – Comité Marítimo Internacional - Soft Law.

SUMARIO

I. Introducción. – II. Los principios generales. – III. La labor del Grupo Internacional de Trabajo. – IV. Conclusiones.

I. Introducción

Los lectores encontrarán aquí una crónica y a la vez una invitación. En cuanto crónica este artículo

¹ Abogado (UNLP), Especialista en Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE), LLM in Maritime Law (Southampton), doctorando (área derecho marítimo, UBA). Docente de grado y posgrado de Derecho de la Navegación (UBA). Coordinador del Programa de Actualización en Derecho Marítimo y Aeronáutico (UBA). Miembro de las asociaciones argentina y francesa de Derecho Marítimo y de la British Insurance Law Association. Solicitor of England and Wales. Integrante del International Working Group on the “Restatement of the Lex Maritima” (Comité Marítimo Internacional, Amberes, Bélgica). Director del Instituto de Derecho de la Navegación del Colegio de Abogados de San Isidro. Autor y coautor, a nivel local y extranjero, de capítulos de libros, artículos, ponencias y comunicaciones en congresos, e investigador sobre temas de su especialidad. Contacto: eadragna@derecho.uba.ar

pretende reflejar la experiencia del autor como miembro del IWG mencionado debajo. Como invitación, propone la reflexión sobre un aspecto de la introducción al derecho de la navegación², en cuanto rama autónoma del Derecho.

En efecto, el 23 de mayo de 2024 y luego de varios años de trabajo, el Grupo Internacional de Trabajo sobre *Restatement of the Lex Maritima* (en adelante “IWG” por sus siglas en inglés) del Comité Marítimo Internacional (en adelante “CMI”), presentó a consideración del público del Coloquio de Gotemburgo (Suecia) el “Borrador de Gotemburgo” (“Gothenburg Draft”)³. Ese documento, cuya estructura constaba de 5 reglas preliminares y 25 principios, fue sometido a consulta de las asociaciones nacionales que integran el CMI y de académicos y jueces. El IWG continuó su labor de revisión, incorporando los valiosos comentarios recibidos, hasta que el borrador final fue sometido, el 17 de mayo de 2025, a la Asamblea General del Comité Marítimo Internacional, donde fue aprobado bajo el nombre de “The CMI Lex Maritima 2025. The Tokyo Principles of Maritime Law” (en adelante “CMI Lex Maritima”) y girado al Consejo de la organización para la realización de ajustes sintácticos y de edición, publicación y, en su caso, traducción.

Mientras el texto oficial termina de ser pulido, aquí y ahora podemos adelantar algunas consideraciones.

II. Los principios generales.

II.1 Los principios generales del Derecho

La definición de “principio” es más que imprecisa (Guibourg, 2013:451). Provisionalmente, podemos entender como principios a aquellos enunciados de carácter extremadamente general que pueden extraerse o que pueden explicar y que forman parte de un determinado sistema (Adragna, 2010:548). En el plano de los sistemas normativos, en particular, se hace alusión a los principios generales del derecho. A éstos, como fuente de derecho⁴, se refiere el art. 2 del Código Civil y Comercial de la Nación (CCCN) y se les reconoce un rol preponderante en la interpretación de la ley. Su utilidad también se encuentra como apoyo en la fundamentación axiológica (función correctiva), en la solución de lagunas (función supletoria o productiva - limitativa) e integrativa (función interpretativa) en los casos de varias interpretaciones posibles (Grajales-Negri, 2016:67).

A su vez, en el plano sub - sistémico, podemos encontrar principios generales del derecho civil, penal, laboral, etc. (in dubio pro reo, favor debitoris, etc., solo por citar algunos que normalmente los juristas evocamos mediante algún latinazgo).

La ley 20.094 (de la navegación, BO 2/3/1973, en adelante LN) no se refiere a los principios generales del derecho de la navegación como fuente directa y, como veremos, no los menciona de manera expresa salvo ocasionalmente. De acuerdo con su art. 1º “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”. Sin embargo, el rol de los principios no se encuentra descartado en su ámbito. Veamos.

² Siguiendo una larga tradición, en Argentina se enseña el “derecho de la navegación” en tanto sistematización de las reglas que gobiernan la circulación por los espacios marítimos, fluviales o lacustres, ya sea con propósitos comerciales, científicos, deportivos o de esparcimiento. De esa manera objeto de estudio coincide con al ámbito de aplicación material de la ley 20.094. No obstante, por razones de método la labor del IWG se centró en aquellos principios de raigambre exclusivamente marítima y por ello es apropiado indicar que se trata de principios de “derecho marítimo”.

³ Este documento se encuentra disponible en DOI: <https://comitemaritime.org/work/lex-maritima/> (última visita 29/7/2025).

⁴ El carácter de fuente de derecho de los principios generales es un asunto controvertido (Grajales – Negri, 2016:72)

II. 2 Los principios generales del Derecho Marítimo

a) La cuestión en el orden interno

Como toda rama que reclama para sí la autonomía, siempre relativa (Ray, 1969:123), respecto del tronco común, el Derecho de la Navegación no es la excepción y entonces sus cultores se han encargado de determinar contenidos, objeto, principios y métodos propios.

En esa tesisura, de lege lata, encontramos que la LN menciona expresamente a los principios en solo dos ocasiones.

En primer lugar, el art. 112 LN establece que “las habilitaciones de capitanes y oficiales se reservan para los argentinos nativos, por opción o naturalizados, facultando a la autoridad competente para acordar excepciones a dicho *principio* [la bastardilla nos pertenece], cuando constatare, en cada caso, la falta de oficiales argentinos habilitados. En este supuesto, el Comando en Jefe de la Armada aprobará la formación y capacitación del personal extranjero que se propusiere, el que deberá ser habilitado por la autoridad marítima. En el caso de buques pesqueros, la excepción se extenderá a los capitanes.”⁵

En segundo lugar, conforme el art. 143 LN⁶ (parte pertinente) “el setenta y cinco por ciento del personal de maestranza y marinera del buque debe estar constituido por argentinos. En lo posible habiendo tripulantes argentinos en disponibilidad, la tripulación deberá ser completada con ellos. La autoridad competente podrá acordar excepciones a dicho *principio* [la bastardilla nos pertenece] cuando constatare, en cada caso la falta de personal argentino o extranjero residente habilitado”.

Entonces, la identificación y enunciación de los principios ha sido entre nosotros obra de la doctrina. En efecto, de lege ferenda, nos enseña Bengolea Zapata en *Teoría General del Derecho de la Navegación* (Bengolea Zapata, 1976:69), que podríamos distinguir entre principios generales del derecho de la navegación propiamente dichos y principios de raigambre particularista, es decir, relativos a ciertas instituciones de esta rama del derecho.

Los primeros serían los siguientes:

- I. Las aguas no jurisdiccionales son libres para todas las banderas.
- II. La expedición debe cumplir su objetivo.
- III. El buque debe estar siempre activo.
- IV. La responsabilidad de los propietarios y armadores debe ser limitada.

Respecto de los segundos, el citado autor se refiere a principios de generalización particularista (Bengolea Zapata, 1976:77) entre los que distingue aquellos relativos al buque (por ejemplo, el buque puede hipotecarse y ser objeto de acciones reipersecutorias) y los vinculados al régimen de responsabilidad, que a su vez distingue según que la limitación tuviera fuente legal o convencional. Finalmente, se refiere a “principios varios” como aquellos que gestó la práctica contractual y consuetudinaria, incluso logrando formulación legislativa (Bengolea Zapata, 1976:84), entre los cuales, solo por citar algunos de entre los veinticuatro que enumera el autor, 2º la debida diligencia exime de responsabilidad al armador, 6º la fuerza mayor no exime de responsabilidad al fletador incursa en demora, 22º el interés de la navegación tiene prelación sobre el interés de los acreedores en el embargo del buque, etc.

⁵ Texto conforme la redacción que le diera el art. 1º, ley 22.228 (BO 16/5/1980). El texto original de la ley no contenía excepciones.

⁶ El texto original de la ley no contenía excepciones al principio mencionado, las que fueron introducidas por la ley 22.228 (BO 16/5/1980).

Para concluir el panorama local, es apropiado aclarar que los principios generales del derecho de la navegación se aplican en la interpretación de la LN de acuerdo con lo prescripto por el art. 2 del CCCN. En tal sentido, sentado el orden de prelación y el método establecido por el art. 1 de la LN, el mandato para el intérprete de la ley es el de interpretarla teniendo en cuenta sus palabras, sus finalidades, las leyes análogas, las disposiciones que surgen de los tratados internacionales⁷, los principios y los valores jurídicos, de modo coherente con todo el ordenamiento. No hay aquí una colisión entre el tronco común (indudablemente incorporado al título preliminar del CCCN) y la LN (Cappagli, 2016:949). Se trata del varias veces mentado diálogo de fuentes (Márquez, 2025:139). Cómo explica Chami (2022:11), las relaciones de nuestra rama con el resto pueden ser intrínsecas (incorporación) o extrínsecas (referencia). En este último caso, la referencia al contenido de otras ramas puede ser directa o supletoria. A su vez, la supletoriedad puede ser la consecuencia de una remisión expresa y concreta o por aplicación del método analógico.⁸

b) The General Maritime Law o Lex Maritima

En el plano internacional, otros autores se han referido a los principios generales del derecho marítimo desde la perspectiva de “general maritime law” o “lex marítima”, expresión con la que se quiere denotar aquellas normas y costumbres que desde tiempos inmemoriales se han ido dando al calor del ejercicio del comercio marítimo. Entre ellos, William Tetley (1994:107) se ha referido a la lex marítima como un “derecho común” a todas las naciones navegantes del orbe, que abreva de dos fuentes:

1º) las reglas que se desarrollaron como parte de la Lex Mercatoria y que evolucionaron primariamente a partir de los Rôles d’Oléron (año 1160) aunque se pueden encontrar rastros de su existencia en las Leyes Rodias (siglos 8º/9º AC), donde encontramos por ejemplo reglas relativas a los privilegios y averías gruesas.

2º) los formularios, cláusulas, términos y prácticas de la industria naviera, particularmente en lo referido al transporte de mercaderías bajo conocimiento de embarque, y los varios contratos de utilización que tienen por objeto al buque.

Este derecho “común” de la navegación habría sido receptado por las grandes familias o sistemas jurídicos, léase la continental civilista y la anglosajona o common law, de manera quasi uniforme.⁹

En honor a ésta última idea, es que allá por 2014, el Comité Marítimo Internacional creó el grupo internacional de trabajo (IWG) para realizar un “restatement” o consolidación de la “Lex Marítima”, bajo la dirección del Profesor Doctor Eric Van Hooydonk (Universidad de Gante, Bélgica) (Van Hooydonk, 2014:170) y el Profesor Doctor Jesús Casas Robla como rapporteur (Universidad Complutense de Madrid, España).

III. La labor del Grupo Internacional de Trabajo.

En los más de 10 años de labor, el IWG realizó su cometido mediante el típico proceso que lleva todo trabajo de investigación, a saber, en una primera etapa se colectaron los materiales críticos, luego comenzó la redacción del documento inicial, cuyo primer borrador fue conocido entre los integrantes del grupo en la Conferencia de Nueva York de 2016, al primer borrador siguieron reuniones y debates a la par que se incre-

⁷ “Es claro que la Constitución Nacional se ubica en el primer rango del orden normativo argentino, y que le siguen los tratados y las convenciones o convenios internacionales. Tras la Constitución y los tratados, se ubican las leyes” (Cappagli, 2016:949).

⁸ Su original desarrollo de este tema se encuentra en Chami, Diego Esteban, “Relación entre el Derecho de la Navegación con otras ramas del derecho: a propósito del choque de buques contra muelles”, DOI: <http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/revista-deeconomia/articulos/Ed-0015-N02-CHAMI.pdf>

⁹ Sobre la experiencia en la incorporación de los principios generales del derecho de la navegación en el derecho brasílico ver Braun Risk (2022:57).

mentaron los materiales de consulta hasta llegar a mayo de 2023 donde se expuso por primera vez en público el “Borrador de Gotenburgo”. En mayo de 2025 llegó el momento de la aprobación del borrador definitivo por la Asamblea General del CMI.

Metodológicamente, el proceso fue el de inducción – generalización en una suerte de dialéctica entre los materiales consultados (tratados y documentos internacionales de variada entidad, legislaciones nacionales, doctrina, jurisprudencia, etc.) y la redacción dada a cada principio en cuestión (Van Hooydonk, 2016:260).

En su estructura definitiva, el CMI Lex Maritima consta de 5 reglas preliminares o de “funcionamiento” (Parte 1) y 25 principios identificados por materia (Partes 2 – 7). A su vez los principios han sido categorizados en 3 grupos conforme el grado de consenso internacional alcanzado. Reglas y Principios cuentan con los comentarios y notas que incluyen las fuentes consultadas. En esencia, el IWG cumple su cometido mediante el análisis objetivo del respaldo en las fuentes nacionales e internacionales y la identificación y formulación posterior.

No es del caso analizar aquí el texto de reglas y principios, tarea que emprenderemos cuando se publique el texto oficial. Sin embargo, vale la pena aclarar aquí que como toda tarea de investigación ha debido acotar su objeto de manera muy precisa. Entonces, encontramos que el CMI Lex Maritima se refiere a principios de derecho privado de la navegación y solo ocasional o instrumentalmente hace referencia a cuestiones de derecho público de la navegación. Asimismo, no se han considerado normas de derecho “fluvial”, sino solo aquellas acuñadas al amparo de la navegación marítima.

Por otro lado, en cuanto a su estatus como fuente de derecho (Regla 4), se ha consideró apropiado dejar claro que los principios incorporados al documento por el IWG no son los únicos y pueden coexistir con otros que la doctrina, los jueces y en general los operadores jurídicos pudieran identificar. Es decir, no hay un objetivo de exhaustividad. En este orden de ideas, los principios no tienen fuerza legal, constituyen una especie del género *soft law*¹⁰. Su rol y peso es el de una guía o *guideline*, preparada en el seno de un organismo de la talla del CMI, para promover la unificación del derecho privado marítimo y el conocimiento de consensos globales asentados en siglos de historia de la navegación. Correspondrá a los constituyentes (pensemos en lo establecido entre nosotros por el art. 28 de la CN) o legisladores nacionales (por ejemplo, en el art 2º CCCN) o a las partes¹¹, darle fuerza obligatoria a la consideración de estos principios a la hora de, por ejemplo, interpretar un contrato o resolver una contienda de almirantazgo.

IV. Conclusiones.

En estas breves líneas iniciáticas hemos pasado breve revista del interés que el tema de los principios ha concitado en el orden interno e internacional y repasado los aspectos salientes del proyecto de consolidación de los principios generales del derecho marítimo conocido como CMI Lex Maritima y su relevancia

¹⁰ Conf. Atienza (2021:10): “con la globalización habría aparecido un nuevo tipo de derecho – un soft law –, en el que el recurso a la coacción es menos importante que en el caso del derecho estatal; eso se vería en la tendencia a privilegiar mecanismos de resolución de conflictos (como la mediación o el arbitraje) que (frente a la jurisdicción) no parecen tener carácter impositivo... muchas de las pautas de comportamiento que contiene ese soft law tratan de guiar la conducta de manera flexible sin pretender imponerse coactivamente; piense en las directivas europeas o en la importancia creciente de los códigos de ética como mecanismos de autorregulación.”

¹¹ Una serie de cláusulas alternativas con ese efecto se encuentran en la nota 40, Regla 5 (aplicación de los principios): ‘The CMI Lex Maritima is incorporated in this contract to the extent that it is not inconsistent with the other terms of the contract’.

‘This contract shall be governed by [...] as supplemented by the CMI Lex Maritima’.

‘This dispute shall be decided in accordance with [...] as supplemented by the CMI Lex Maritima’.

para la unificación del derecho privado marítimo. Cabe concluir que el ordenamiento argentino de la navegación, en particular su LN que ha cumplido más de 50 años de vigencia, posee un sistema sólido y robusto que incorpora la mayor parte de los principios cuya consolidación se propuso el CMI. No obstante, el hecho técnico de la navegación, cada vez más complejo producto de los desarrollos en materia naviera y de logística, hace que los llamados a interpretar y aplicar la ley (y a enseñar el derecho de la navegación), debamos tener presente estos principios para lograr soluciones razonables para los asuntos derivados del comercio marítimo.

Bibliografía

- Adragna, E. (2010). Los principios en el ámbito del Derecho Marítimo, *Revista de Derecho Comercial y de las Obligaciones*, Tomo 2010-A, 547-552.
- Atienza, M. (2021). *Podemos hacer más. Otra forma de pensar el derecho* (2º edición), Buenos Aires, Astrea.
- Bengolea Zapata, J. (1955), El problema metodológico en el derecho de la navegación, *La Ley*, Tomo 80 (1955), 869-885.
- (1976). *Teoría General del Derecho de la Navegación*. Buenos Aires. Plus Ultra.
- Braun Rizk, W. (2022). The use of 'principles' in civil law systems as a tool for international uniformization of maritime law: case study from the Brazilian perspective. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 36(2), 57-64.
- Cappagli, A. (2016). El derecho de la navegación en el nuevo Código, *Buenos Aires, La Ley*, Tomo 2016-A, 949.
- Chami, D. (2022). *Curso de Derecho de la Navegación*, Abeledo Perrot, Buenos Aires.
- Márquez, J. (2025). Los principios como fuente del derecho privado. *El Derecho*, Buenos Aires, To 311 – 139.
- Grajales, A., Negri, N. (2016). *Interpretación y aplicación del Código Civil y Comercial*, Buenos Aires, Astrea.
- Guibourg, R. (2013). El proyecto de Código y las fuentes del Derecho del Trabajo. *Revista Derecho del Trabajo*, 2013(3), 451-460.
- Ray, J. (1959). *Derecho de la Navegación. Particularismo y autonomía*, Buenos Aires, Abeledo-Perrot.
- Tetley, W (1994), The General Maritime Law – The Lex Maritima (with a brief reference to the Ius Commune in arbitration and the conflict of laws), 20 *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, 105.
- Van Hooydonk, E. (2016). A report on the scope and activities of the IWG. *CMI Yearbook 2016*, 260-264.