

Comentarios sobre la Convención Internacional sobre Remoción de Restos de Naufragio, Nairobi 2007

Dr. Horacio Rau

Jornadas sobre Convenciones Internacionales de Derecho Marítimo

Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo 2018

➤ **ANTECEDENTES**

➤ **ESTADOS PARTE Y ENTRADA EN VIGOR**

➤ **NAUFRAGIOS CUBIERTOS POR LA CONVENCION**

➤ **INTERVENCION DEL ESTADO AFECTADO**

➤ **RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO**

➤ **LIMITACION DE RESPONSABILIDAD**

➤ **SEGUROS OBLIGATORIOS Y ACCION DIRECTA**

ANTECEDENTES

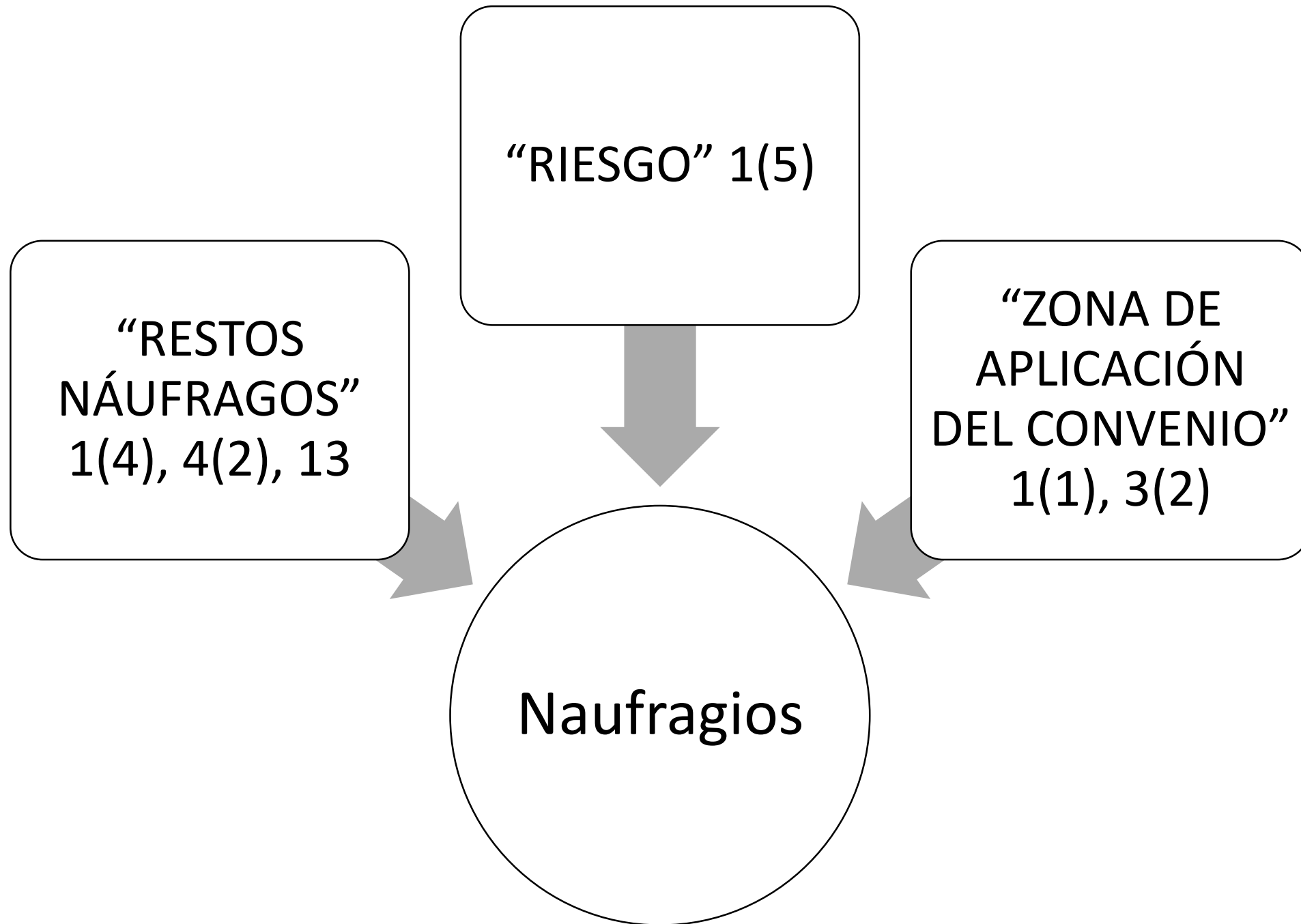
- Incidente del *Torrey Canyon* (1967)
- LEG 12° (1972): propuesta de Liberia y CMI
- LEG 69° (1993): propuesta de Bélgica, Alemania, Grecia, Holanda y Reino Unido
- LEG 73° (1995): propuesta de Alemania, Holanda y Reino Unido
- Conferencia de Nairobi 2007

ESTADOS PARTE Y ENTRADA EN VIGOR

- 43 ESTADOS PARTE, EN VIGOR DESDE EL 14/04/2015

ARGELIA	CONGO	ALEMANIA	SUIZA	SUECIA	TONGA
ANTIGUA Y BARBUDA	ISLAS COOK	INDIA	ISLAS MARSHALL	PALAOS	TUVALU
BAHAMAS	CROACIA	IRAN	MARRUECOS	PANAMA	REINO UNIDO
BÉLGICA	CHIPRE	JORDANIA	HOLANDA	PORTUGAL	
BELICE	COREA DEL NORTE	KENIA	NIGERIA	RUMANIA	
BULGARIA	DINAMARCA	LIBERIA	NIUE	SAN CRISTOBAL Y NIEVES	
CHINA	FINLANDIA	MALASIA	ALBANIA	SINGAPURE	
COMOROS	FRANCIA	MALTA	NORUEGA	SUDAFRICA	

NAUFRAGIOS CUBIERTOS POR LA CONVENCIÓN



“Restos náufragos” 1 (4)

- a) un **buque** varado o hundido; o
- b) cualquier **parte de un buque** varado o hundido, incluido cualquier objeto que esté o haya estado a bordo de tal buque; o
- c) todo **objeto que haya caído al mar de un buque** y que esté varado, hundido o a la deriva en el mar; o
- d) un **buque** que esté a punto de hundirse o de quedar varado o del que pueda razonablemente esperarse que se hunda o quede varado, siempre que no se hayan adoptado ya medidas eficaces para auxiliar al buque o salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro.

Convenio no se aplica a

Buques de guerra
Buques del Estado
4 (2)

Más de 3 años de
determinado el riesgo
Más de 6 años de siniestrados
13

“Riesgo”

Definición de riesgo 1 (5)

Toda situación o amenaza

- a) de peligro o impedimento para la navegación;
- o
- b) de la cual pueda razonablemente esperarse que ocasione perjuicios importantes para el medio marino o daños para el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados.

Criterios para su determinación *“que debería tener en cuenta”* el Estado afectado 6

- tipo, tamaño y construcción de los restos de naufragio
- la profundidad del agua en la zona
- densidad y frecuencia del tráfico
- naturaleza y cantidad de la carga y combustible a bordo
- vulnerabilidad de las instalaciones portuarias
- ***“cualquier otra circunstancia que haga necesaria la remoción de los restos de naufragio”***

“Zona de aplicación del Convenio” 1 (1)

- La Zona Económica Exclusiva del Estado Parte
- **“Opt-in clause”** 3 (2): aplicación del Convenio a su territorio, incluido su mar territorial.
- Consecuencia 4 (4): no son de aplicación en su territorio
 - 2 (4) aplicar el convenio no da derechos de soberanía en ninguna parte del alta mar
 - 9 (1,5,7,8,9 y 10) ciertas disposiciones sobre las medidas para facilitar la remoción
 - Propietario registral puede elegir salvador **pero con sujeción a la legislación nacional del Estado afectado**

INTERVENCIÓN DEL ESTADO AFECTADO

Obligaciones

- Localización de los restos (7)
- Balizamiento (8)
- Cerciorarse que se toman todas las medidas para facilitar su remoción
(9)

Potestad de remover los restos

- En caso de que el propietario registral no puede ser contactado, o si no remueve los restos dentro del plazo marcado por el estado afectado 9 (7)
- Cuando haya que tomar medidas inmediatas, habiendo previamente informado al estado de matrícula del buque y al propietario registral, puede remover los restos 9 (8)
- En cualesquiera de los casos, los costos de localización, balizamiento y remoción son a cargo del propietario registral (10)

RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO

- Responsable objetivamente de remover los restos considerados riesgosos
- **“Strict liability”**: responderá por los gastos de localización, balizamiento y remoción *“...a menos que demuestra que el siniestro marítimo que dio origen a los restos...”* se encuentra dentro de las **excepciones** del artículo 10
- Fue resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección, o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible;
- Se debió totalmente a la acción u omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daño; o
- Se debió totalmente a la negligencia o una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función.

Otras excepciones a su responsabilidad

- “...si se determina y en la medida que se determine...” que la responsabilidad estaría en conflicto con:
- CLC 69 (enmendado)
- HNS 1996 (enmendado)
- BUNKER 2001
- Convención de París de 1960 (enmendada) de responsabilidad civil en materia de energía nuclear, la Convención de Viena de 1963 (enmendada) de responsabilidad civil por daños nucleares, o la legislación nacional que rija o prohíba la limitación de la responsabilidad por daños nucleares
- Tampoco existirá responsabilidad por las medidas tomadas en aplicación del Intervention Convention o el Intervention Protocol de acuerdo al artículo 4 (1)

Potestad del propietario registral 9 (4)

- Podrá contratar a un salvador o a otra persona para que se encargue de la remoción de los restos de naufragio que se haya determinado que constituyen un riesgo.
- El Estado afectado solo puede intervenir antes y durante la remoción para estipular y controlar las medidas necesarias para garantizar que se tengan en cuenta los aspectos de seguridad y protección del medio marino.

LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

- La convención no establece su propio sistema de limitación de responsabilidad.
- El artículo 10 (2) solo establece que nada de lo dispuesto afectará al derecho del propietario inscrito de limitar su responsabilidad en virtud de **cualquier régimen nacional o internacional aplicable, tal como** el Convenio sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

SEGUROS OBLIGATORIOS Y ACCIÓN DIRECTA

- Seguro o garantía financiera obligatoria para buques de arqueo igual o mayores a 300 TRB 12 (1)
- Cuantía determinada por dos parámetros:
 - cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el **régimen de limitación nacional o internacional aplicable**
 - **pero en ningún caso superior** a la cuantía calculada de conformidad con el apartado *b)* del punto 1 del artículo 6 del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, enmendado (LLMC 76/96)

- Artículo 3 del Protocolo enmendado en las 99° período de sesiones del LEG, Art. 6 del LLMC 76 Límites generales literal b)

ARQUEO	LÍMITE DE RESPONSABILIDAD	
Hasta 2.000 TRB	1.510.000 DEG*	USD 2.098.960,4
Desde 2.001 hasta 30.000	604 DEG	USD 840
Desde 30.001 hasta 70.000	453 DEG	USD 630
por cada tonelada que exceda de 70.000	302 DEG	USD 420

Fuente: Fondo Monetario Internacional 1 DEG = USD 1,390040 (valor al 23/10/2018)

EJEMPLO N° 1

- TRB 1.760
- El propietario registral debería tener contratado un seguro/garantía financiera para responder por gastos de remoción hasta

1.510.000 DEG = USD 2.098.960



Buque "Juan Patricio"

Fuente:

<https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ships/shipid:771256/imo:9106118/mmsi:701006018/vessel:JUAN%20PATRICIO>

EJEMPLO N° 2

- 30.000 TRB
- El propietario registral debería tener contratado un seguro/garantía financiera para responder por gastos de remoción hasta

18.421.396 DEG = **USD 25.606.477**



Handysize 15.000 a 30.000

Fuente: <http://maritime-connector.com/wiki/ship-sizes/>

EJEMPLO N° 3

- 65.000 TRB
- El propietario registral debería tener contratado un seguro/garantía financiera para responder por gastos de remoción hasta

34.275.943 DEG = **USD 47.644.932**



Panamax 65.000

Fuente: <http://maritime-connector.com/wiki/ship-sizes/>

EJEMPLO N° 4

- 321.000 TRB
- El propietario registral debería tener contratado un seguro/garantía financiera para responder por gastos de remoción hasta

112.342.641 DEG = USD 156.160.764



Ultra Large Crude Carrier más de 320.000

Fuente: <http://maritime-connector.com/wiki/ship-sizes/>

¿Estos montos son suficientes o insuficientes?

Factores que seguramente influyen en la complejidad (costos) de las operaciones de remoción:

- la disponibilidad de embarcaciones, equipamiento y personal necesario para efectuar la remoción
- zona donde se encuentran los restos
- condiciones climáticas reinantes (que generalmente alargan o incluso, hacen imposibles las operaciones de remoción)
- las características de los restos (que implicarán una mayor cantidad de personal y medios necesarios cuanto mayores sean los restos a remover)
- etc.



VENTAJAS PARA EL ESTADO RIBEREÑO

- Brinda potestades al Estado Ribereño para intimar la remoción de restos en su ZEE
- Permite recuperación (dentro de ciertos límites) de gastos de localización, balizamiento y remoción
- Amplios parámetros para la determinación del riesgo que implica un resto náufrago
- Responsabilidad objetiva del propietario registral
- Acción directa contra el seguro/garante

DESVENTAJAS PARA EL ESTADO RIBEREÑO

- Indeterminación del régimen de limitación nacional o internacional en que pueden ampararse:
 - El propietario registral
 - La aseguradora o garante

Fin
Muchas gracias