

# DABELSTEIN & PASSEHL

Rechtsanwälte & Solicitors  Hamburg · Leer



Dies ist die Fußzeile

## Cuándo es un buque un naufragio

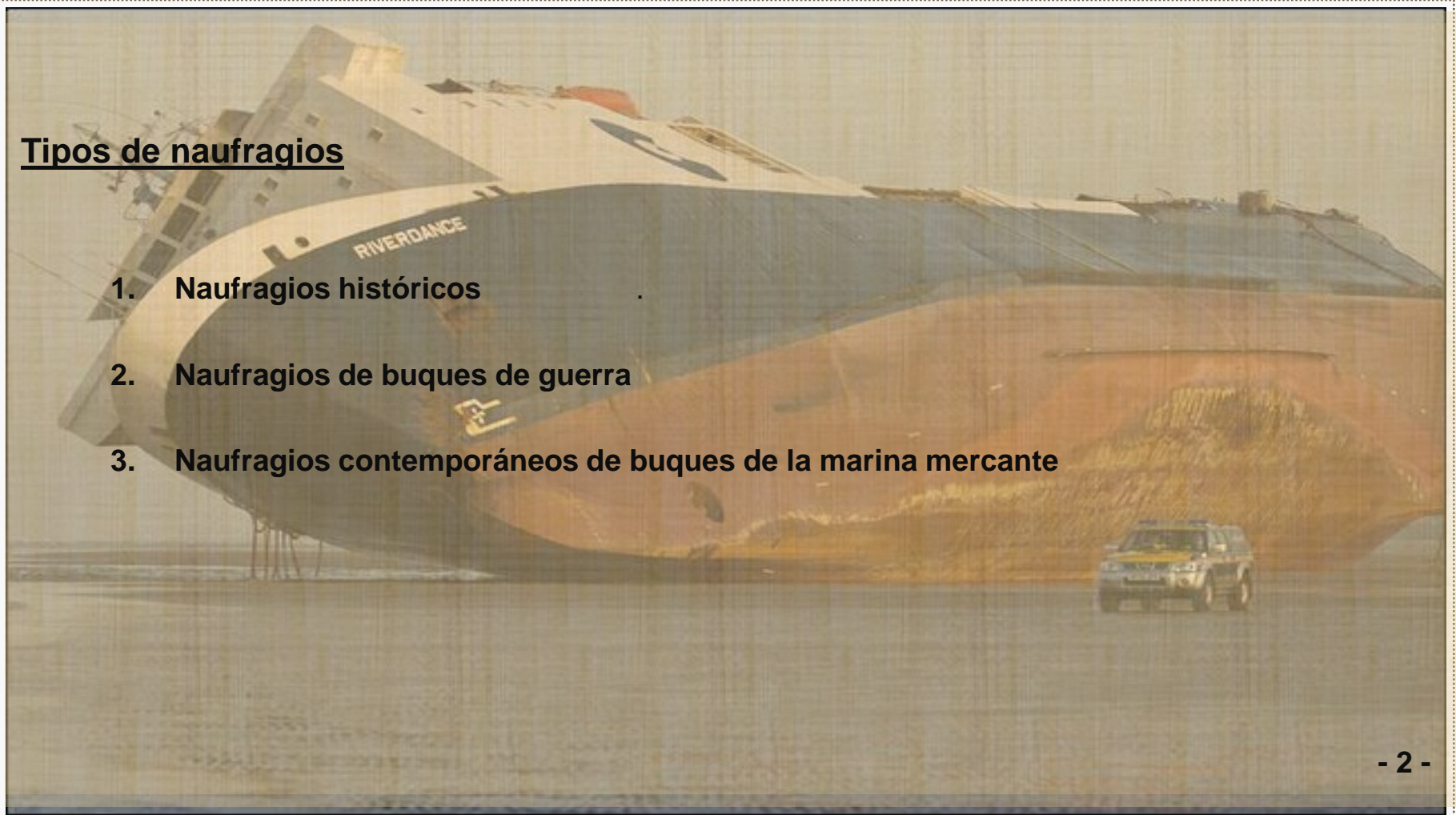
**No existe una definición común internacionalmente vinculante de lo que constituye un naufragio.**

**Un buque varado o encallado, o de la carcasa de un buque hundido, que como consecuencia de estar varado, encallado o hundido, eliminado del Registro de Buques en el estado de abanderamiento respectivo, o cuyo registro no se renueve. En lenguaje coloquial, la carcasa de un buque en dichas circunstancias se denomina "naufragio". Hacia finales de la década de 1970, la Ley Internacional no había incorporado todavía el término "naufragio"; este término se utilizó por primera vez en el Artículo 2, Párrafo II, del Borrador del Convenio de la OMI sobre remoción de naufragios (documento de la OMI LEG 73/11 Anexo, 08.08.1995). Según este documento, un buque hundido, encallado o varado es un naufragio o restos de naufragio.**



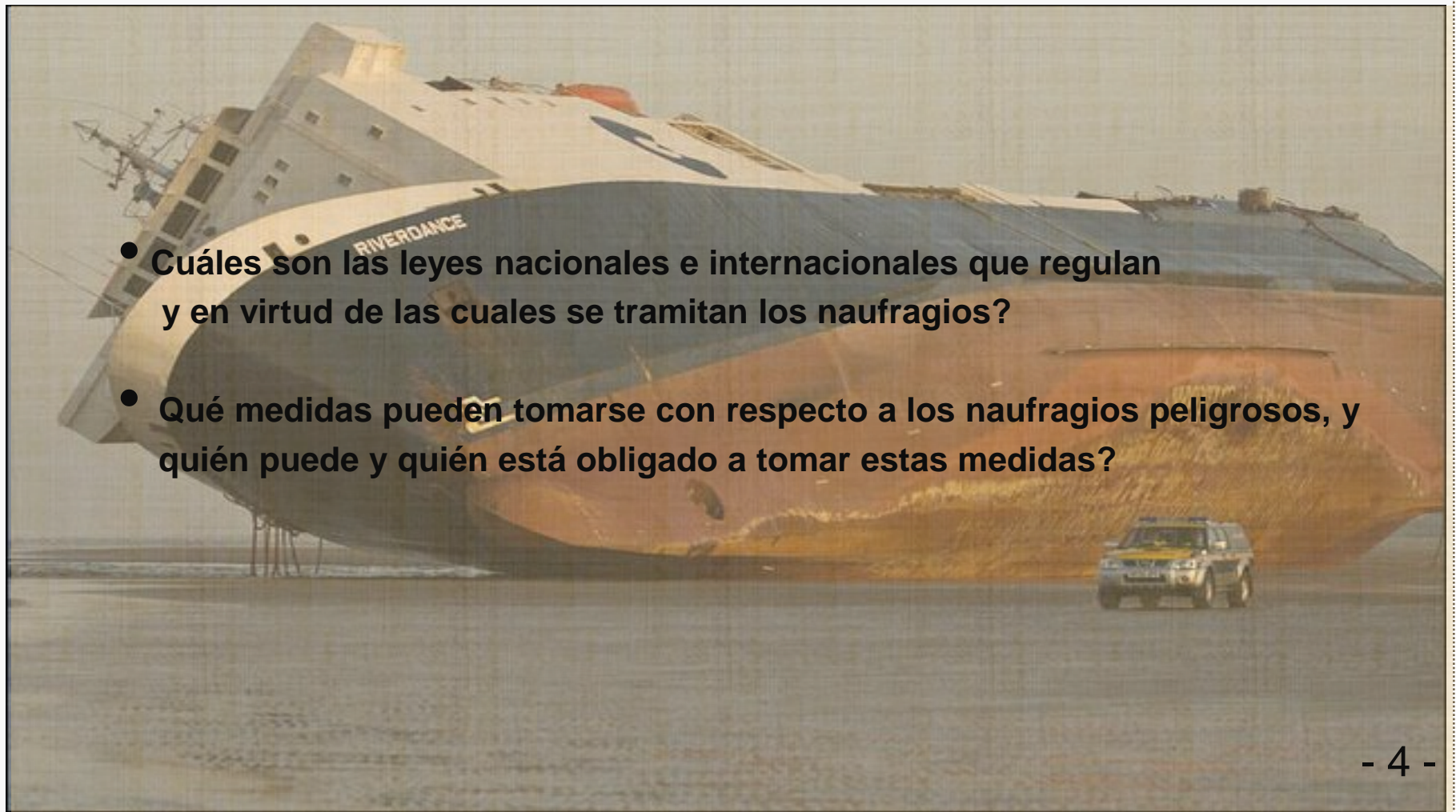
## Tipos de naufragios

1. Naufragios históricos
2. Naufragios de buques de guerra
3. Naufragios contemporáneos de buques de la marina mercante



## Por qué es importante la remoción de los naufragios

- primero, y dependiendo de su ubicación, un naufragio puede constituir un peligro para la navegación, potencialmente poniendo en peligro a otros buques y a sus tripulaciones;
- en segundo lugar, y de igual importancia, dependiendo de la naturaleza de la carga, está el potencial de un naufragio para causar daños sustanciales al medio ambiente marino y costero; y
- en tercer lugar (en una época en que los bienes y servicios son cada vez más costosos) están los costes materiales en los que se incurre en la marcación y remoción de los naufragios peligrosos.



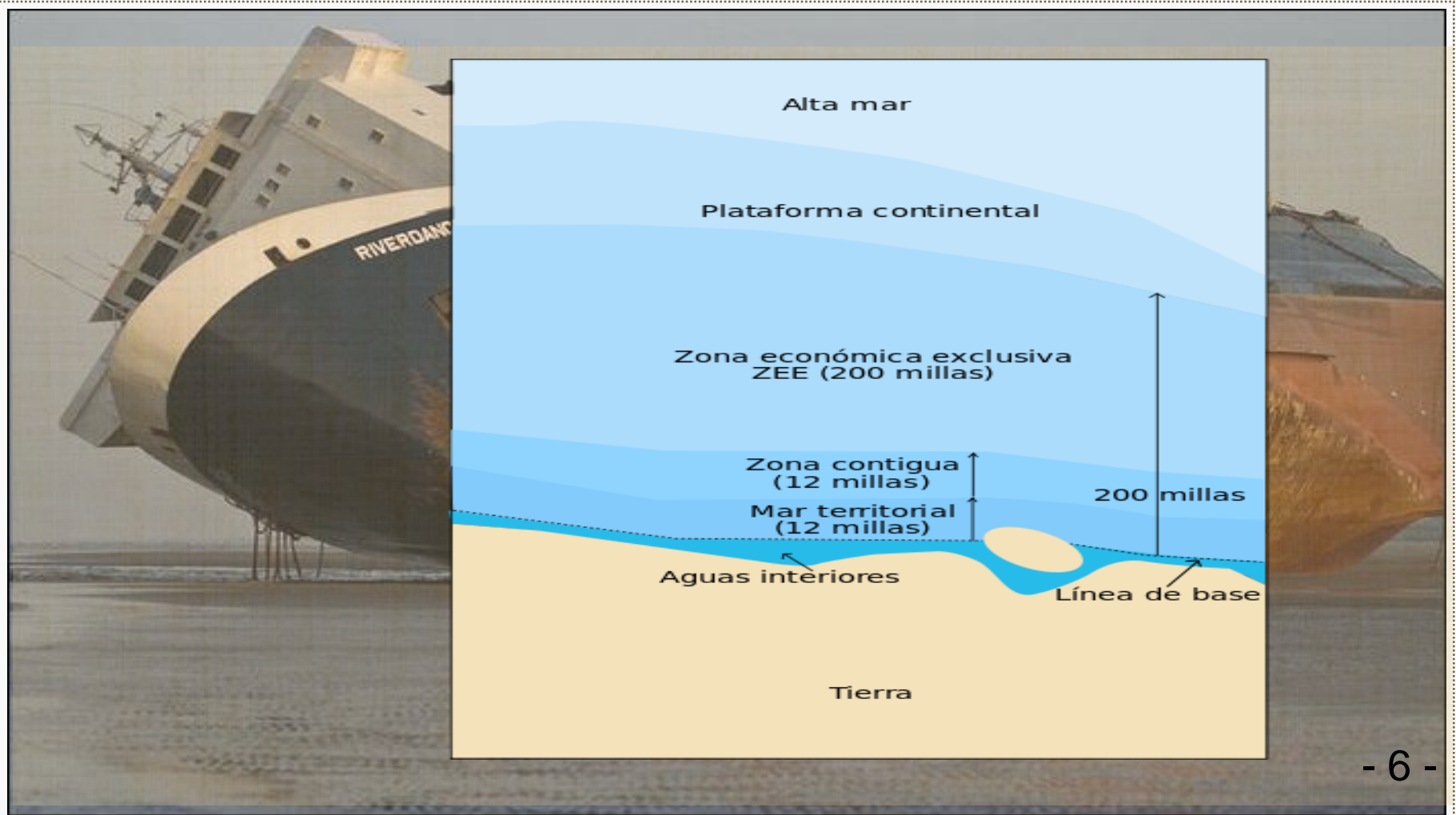
- **Cuáles son las leyes nacionales e internacionales que regulan y en virtud de las cuales se tramitan los naufragios?**
- **Qué medidas pueden tomarse con respecto a los naufragios peligrosos, y quién puede y quién está obligado a tomar estas medidas?**



## Situación jurídica actual

Los instrumentos que un estado costero tiene disponibles en relación con los naufragios *dependen del lugar donde ocurra el naufragio. Es necesario distinguir entre:*

- las aguas territoriales
- la zona económica exclusiva (EEZ) y
- las aguas internacionales
- la bandera del buque.



## Mar territorial

Todo estado costero tiene la capacidad de regular los naufragios en el mar territorial de su jurisdicción, con independencia de la bandera del buque.

## Mar internacional/alta mar

Si el buque en cuestión posee la bandera del estado costero, dicho estado costero tendrá jurisdicción y autoridad para imponer las medidas necesarias. Sin embargo, si el buque es de bandera extranjera, la situación es diferente

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE SINIESTROS DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DE 1969”.**



## La Zona Económica Exclusiva (EEZ)

**CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CDM) (ratificado por 163 estados)**

**contiene una variedad de artículos que abordan la protección del entorno marítimo tanto en la EEZ como en las aguas territoriales, así como algunas disposiciones que tratan sobre la seguridad de la navegación en aguas territoriales.**

**Pero no otorgan poderes al estado costero ya bien para intervenir generalmente en la remoción de naufragios en aguas fuera de sus aguas territoriales en situaciones donde la seguridad de la navegación es el problema en lugar de la contaminación, ni en casos de contaminación que no resulten en consecuencias de daños cuantiosos.**

## Resumen preliminar

• Los buques naufragados son, por definición, carentes de valor, de otro modo estarán sujetos a salvamento en condiciones tales como, por ejemplo, el formulario Lloyds Open Form. Por tanto, si el armador o su Club P & I no practican la remoción de un naufragio, el mismo estado puede estar obligado a realizarlo, y le puede resultar **difícil recuperar los gastos** correspondientes, por ejemplo, si el buque no está asegurado o si su seguro es insuficiente, y el armador no tiene otros bienes.

• Los Estados pueden ordenar la remoción de los naufragios en su **zona económica exclusiva** solo si existe base jurídica específica en virtud del derecho público internacional aplicable, tal como el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 o el Convenio Internacional sobre la Intervención en Alta Mar en Casos de Siniestros por Contaminación de Hidrocarburos de 1969, con sus enmiendas. En virtud de estos convenios, las autoridades pueden, en términos generales, ordenar la remoción de naufragios si existe un **riesgo grave e inminente de contaminación, pero un estado tiene solo poderes limitados para reclamar una indemnización por los gastos conexos a la remoción del naufragio. El Peligro a la Navegación no está contemplado.**

• Los derechos de los estados costeros con respecto a los naufragios en las EEZ en los que no existe derrame o riesgo de derrame de hidrocarburos u otras sustancias, pero que de todos modos constituyen un peligro para la navegación, se abordan en el **Convenio de Nairobi 2007.**

## **Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007.**

Los Artículos del Convenio de Nairobi establecen:

- Definición de naufragios
- Informar y localizar buques y restos de naufragios, incluyendo informar de los siniestros al Estado costero más cercano;
- Avisos a los navegantes y Estados costeros sobre los restos de naufragios; y medidas tomadas por el Estado costero para localizar el buque o restos de naufragio;
- Criterios para determinar el peligro que implican los restos del naufragio, incluyendo la profundidad de las aguas por encima de los restos del naufragio, la proximidad de las rutas de navegación, densidad y frecuencia del tráfico, tipo de tráfico y vulnerabilidad de las instalaciones portuarias. También se incluyen los criterios medioambientales como el daño probable del derrame de carga o hidrocarburos al medio ambiente marino;
- Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragios, incluyendo derechos y obligaciones de retirar buques y restos de naufragios peligrosos, determinando cuándo el armador es responsable de retirar los restos y cuándo un Estado puede intervenir;
- Responsabilidad del armador con respecto a los gastos de localizar, marcar y retirar buques y restos de naufragios; el armador registrado está obligado a mantener un seguro obligatorio u otra garantía económica para cubrir la responsabilidad que exige el Convenio; y
- Resolución de demandas

## A la fecha de hoy, los siguientes estados han firmado o ratificado el Convenio de Nairobi 2007:



<b>Bulgaria</b>	<b>ratificado</b>	<b>08 de Febrero de 2012</b>
<b>Dinamarca</b>	<b>firmado</b>	<b>12 de Noviembre de 2008</b>
<b>Estonia</b>	<b>firmado</b>	<b>28 de Marzo de 2008</b>
<b>Francia</b>	<b>firmado</b>	<b>24 de Septiembre de 2008</b>
<b>India</b>	<b>ratificado</b>	<b>23 de Marzo de 2011</b>
<b>Irán</b>	<b>ratificado</b>	<b>19 de Abril de 2011</b>
<b>Italia</b>	<b>firmado</b>	<b>23 de Septiembre de 2008</b>
<b>Nigeria</b>	<b>ratificado</b>	<b>23 de Julio de 2007</b>
<b>Países Bajos</b>	<b>firmado</b>	<b>27 de Octubre de 2008</b>
<b>Palaos</b>	<b>ratificado</b>	<b>29 de Septiembre 2011</b>
<b>Inglaterra</b>	<b>ratificará</b>	<b>2013 según Ministerio de Transportes</b>
<b>Alemania</b>	<b>ratificará</b>	<b>17 de Noviembre de 2008</b>

## Ámbito de aplicación

**El área geográfica de aplicación del convenio es la zona económica exclusiva de cualquier estado donde el estado solo tiene jurisdicción limitada en materia legislativa y de aplicación de la ley.**

**Los estados pueden optar por extender la aplicación del convenio a sus aguas territoriales, en las que el estado tenga plena jurisdicción. Hasta ahora, BULGARIA optó por extender el ámbito de aplicación del Convenio a las aguas territoriales.**

**El Convenio de Remoción de Naufragios y Restos de Naufragios de 2007 no aborda los naufragios de la Segunda Guerra Mundial, que se convierten en auténticas bombas de tiempo. Se ha propuesto agregar un Anexo al Convenio de Remoción de Naufragios para abordar específicamente los naufragios navales soberanos, la mayoría de los cuales se remontan a la Segunda Guerra Mundial.**

## Nafragio

**Restos de naufragio", tras un siniestro marítimo:**

**un buque varado o hundido; o**

**cualquier parte de un buque varado o hundido, incluido cualquier objeto que esté o**

**Haya estado a bordo de tal buque; o**

**todo objeto que haya caído al mar de un buque y que esté varado, hundido o a la deriva en el mar; o**

**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.**

## Siniestro marítimo

**El naufragio debe ser el resultado de un siniestro marítimo. El Convenio no abarca objetos arrojados al mar. Los restos de naufragios arrojados al mar se consideran desechos y quedan cubiertos por el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres).**

## Estado afectado

**“Estado afectado”:** significa el Estado en cuya zona de aplicación del Convenio se encuentran los restos de naufragio.

## Restos de naufragio matriculados en un Estado Parte del Convenio

El Estado afectado, obtiene su autoridad del consentimiento del Estado parte del Convenio en el que estén matriculados los restos de naufragio de un buque de bandera extranjera.

Únicamente entonces estará autorizada la parte afectada a recibir una indemnización.  
Art. 9

Si los restos de naufragio están matriculados en un estado que no es Parte del Convenio, el Estado afectado debe procurar consultar con dicho estado o actuar “ad hoc” para invocar derechos consuetudinarios y convencionales a fin de evitar “consecuencias de daños cuantiosos” en virtud de UNCLOS, como se mencionó anteriormente.

## **Informar, localizar, marcar y retirar restos de naufragios**

obligación al capitán y a la operadora del buque de informar sin demora cuando un buque haya sufrido un siniestro marítimo que da lugar a un naufragio.

## **Responsabilidad del armador**

El Convenio impone responsabilidad estricta (sin consideración de culpabilidad) sobre el armador registrado, por los gastos de localizar, marcar y retirar los restos de naufragio, en tanto que estos gastos sean razonables y en proporción al peligro.

## **Seguro obligatorio y acción directa**

El Convenio exige al propietario de un buque cuyo arqueo bruto de registro sea igual o superior a 300 que mantenga un seguro vigente para cubrir su responsabilidad en virtud del convenio, siempre que el buque sea de bandera de un estado parte, o si está entrando o partiendo de un puerto en su territorio, o llegando o partiendo de instalaciones mar adentro en sus aguas territoriales.

## **Limitación de la responsabilidad**

Un armador tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen de limitación de responsabilidad aplicable, incluyendo el Convenio Internacional de 1976 sobre Limitación de Responsabilidad en Reclamaciones Marítimas.



## Medios de defensa disponibles para el Proproetario

Art. 10, apartado 1 a-d y Art. 11, apartado 1

**no se aplica el Convenio debido a que:**

el naufragio no se encuentra en la zona de aplicación del Convenio el peligro no lo generan restos de naufragio, tal y como se definen en el Convenio los restos de naufragio no representan un peligro las acciones del Estado afectado son desproporcionadas

o

**a las exenciones establecidas en el propio Convenio.**

El naufragio fue resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, etc.;

se debió totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daño;

o

**se debió totalmente a la negligencia** o a la 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 cuando los costes están cubiertos por otros convenios, Art. 4, apartado 1.

## Medios de defensa disponibles para el Asegurador

Únicamente se amparará en los medios de defensa disponibles para el propietario del buque, para evitar que el asegurador se base en reclamaciones de cobertura de seguros, por ejemplo, declaración falsa o incluso ilegalidad del viaje.

El Asegurador puede limitar la responsabilidad de conformidad con el Art. 12, apartado 1, y con el Art. 12, apartado 10, en caso de que el propietario no pueda.

Conducta dolosa del propietario, Art. 12, apartado 10. Si el buque se fleta a casco desnudo, tendrá que ser el fletador a casco desnudo como tercero - Art. 10, apartado 1 (b).

## Ni el Asegurador ni el Propietario disponen de fondos

En este caso poco deseable, el Estado afectado podrá considerar responsabilizar al Estado de Abanderamiento por certificar incorrectamente que el asegurador gozaba de una buena posición. Esta reclamación deberá presentarse de conformidad con el mecanismo de solución de controversias del Art. 15 o en virtud de CDM

## Plazos

El Art. 13 impone un plazo doble dentro del cual se puede interponer una acción: las acciones en virtud del Convenio prescribirán si no se interponen dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en la que el Estado afectado determinó que los restos de naufragio constituyen un peligro, y en ningún caso podrá interponerse una acción cuando hayan transcurrido seis años desde la fecha del siniestro marítimo.

## **Conclusion**

**El Convenio de Nairobi (a pesar de presentar sus dificultades) representa un avance sensato y necesario hacia una reglamentación unificada y hacia la gestión de un aspecto que afecta al comercio internacional.**

**No se puede continuar tratando el asunto de los desechos del comercio global con medidas incompletas, ya sean territoriales o internacionales. El asunto exige un planteamiento global acorde con su envergadura, que pondere y equilibre los intereses de los protagonistas: el estado costero, el armador y la aseguradora.**

**Esto contribuirá en gran medida a la adopción de responsabilidades y a un comercio más seguro.**

**Muchas Gracias.**