

# Entrada en vigor del Convenio internacional sobre remoción de restos (Nairobi, 2007)

ALBORS GALIANO PORTALES Abogados

El pasado día 14 de abril de 2015<sup>(1)</sup>, entró en vigor el Convenio internacional sobre remoción de restos (en adelante, "Convenio de Nairobi" o "Convenio") para los países firmantes del mismo. Este Convenio es el último instrumento auspiciado por la Organización Marítima Internacional, que viene a colmar la laguna existente sobre la materia en sede de Derecho uniforme.

Aunque la incidencia de los siniestros marítimos ha decrecido en los últimos años, en buena medida gracias a los trabajos de la OMI y a los esfuerzos de los gobiernos e industria para promover la seguridad en la navegación, el número de restos de naufragio abandonados (que la OMI estimaba ya en 2007 en 1.300 en todo el mundo) ha aumentado y, con ello, los problemas que causan a los Estados ribereños y a la navegación en general.

Del Preámbulo del Convenio podemos extraer la especial preocupación de los Estados parte por los riesgos que representan los restos de naufragio para la navegación o el medio marino. De dicha inquietud surge la necesidad de adoptar una norma internacional que asegure una pronta y eficaz remoción de dichos restos, imponiendo al responsable el pago de los costos asociados a las operaciones de remoción.

España, al no ser (por ahora) Estado firmante del mismo, no incorpora dicho Convenio a su ordenamiento jurídico, resultando por tanto de aplicación, en lo relativo a la remoción de restos, la reciente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en concreto, lo dispuesto en el Título VI ("De los accidentes de la navegación"), Capítulo IV que lleva por rúbrica "De los bienes naufragados o hundidos", artículos 369 a 383. Por el momento, el Estado español no ha mostrado interés por la ratificación de este Convenio

## II. Génesis del Convenio

Como hemos dicho, el Convenio de Nairobi cubre una sentida laguna existente en el Derecho uniforme. Treinta y tres años es lo que ha tardado el Comité Jurídico de la OMI en llevar adelante este proyecto iniciado en 1974. Por aquel entonces existía un consenso entre los Estados, ya fueran ribereños, de puerto o de bandera, acerca de la importancia de la remoción de restos para garantizar una navegación segura y la protección del medio ambiente. No obstante, la mayoría de dichos restos estaban situados en aguas territoriales de los Estados ribereños, cuyas facultades jurisdiccionales no estaban aún totalmente claras antes de la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 1982 (Montego Bay).

Aunque desde 1974 la OMI buscó infructuosamente la forma de cristalizar en un instrumento internacional dicho consenso, no fue hasta 1993, a solicitud de Alemania, Grecia, Países Bajos y Reino Unido, que la OMI organizó una agenda para la armonización normativa de la remoción de restos.

El objetivo era proveer al Derecho internacional de un marco jurídico adecuado para las actividades de remoción, particularmente las llevadas a cabo en la Zona Económica Exclusiva ("ZEE"), respecto de cualquier resto que pudiera constituir un peligro para la navegación o una amenaza para las vías marítimas.

El texto definitivo del Convenio fue adoptado en la Conferencia internacional sobre la remoción de restos que tuvo lugar en Nairobi entre

los días 14 y 18 de mayo de 2007, quedando abierto a la firma desde el día 19 de noviembre de 2007 hasta el 18 de noviembre de 2008, y posteriormente pendiente de adhesión, en la sede de la OMI.

A fecha de elaboración de este breve artículo son 17 los Estados parte del Convenio: Antigua y Barbuda, Bulgaria, Congo, Islas Cook, Dinamarca, Alemania, India, Irán, Liberia, Malasia, Malta, Islas Marshall, Marruecos, Nigeria, Palau, Tuvalu y Reino Unido.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



**DNV-GL**

<sup>(1)</sup> En Malta entrará en vigor el 18 de abril de 2015 y en Tuvalu el 17 de mayo de 2015.



Tareas de recuperación de los restos del crucero *Costa Concordia*.

### III. Ámbito de aplicación

Desde el punto de vista territorial, el Convenio se aplica automáticamente a la que denomina “zona de aplicación”, esto es, la ZEE de un Estado parte<sup>(2)</sup>. A declaración de cada Estado, este ámbito puede ser ampliado al Mar Territorial (MT)<sup>(3)</sup>, la zona donde tienen lugar la mayor parte de los siniestros que generan restos de naufragio, según las estadísticas del Lloyd's de Londres.

Desde un punto de vista material, el Convenio se aplica a todo tipo de buques de navegación marítima, incluidos “aliscafos” o “hidroalas”, aerodeslizadores, sumergibles, artefactos y plataformas flotantes, salvo cuando tales plataformas estén emplazadas y dedicadas a la exploración, explotación o producción de recursos minerales del fondo marino.

La definición de “restos” que proporciona el Convenio comprende: (i) un buque varado o hundido; o (ii) cualquier parte de un buque varado o hundido, incluido cualquier objeto

que esté o haya estado a bordo de tal buque; o (iii) todo objeto que haya caído al mar de un buque y que esté varado, hundido o a la deriva en el mar; o (iv) 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. Es decir, el concepto de “restos” es bastante amplio, por lo que el propio Convenio se aplicaría, por ejemplo, a la pérdida de un único contenedor que contuviese mercancía que supusiera un riesgo, todo ello debido también a los criterios tan amplios que maneja el artículo 6 sobre la determinación del riesgo.

### IV. Notificación y localización de restos

El Convenio exige al capitán y al armador de un buque que enarbore el pabellón de un Estado parte que informen sin demora al Estado ribe-

reño afectado cuando su buque haya estado implicado en un siniestro que pueda ocasionar restos de naufragio. Deberán hacer constar en tales informes el nombre y el domicilio social principal del propietario registral del mismo y toda la información pertinente que el Estado ribereño afectado necesite para determinar si los restos constituyen un riesgo. Dicha información consistirá esencialmente en la ubicación precisa de los restos, el tipo, tamaño y características constructivas de los mismos, la naturaleza de los daños y estado de los restos, la naturaleza y cantidad de la carga, su potencial peligrosidad o la cantidad y tipos de hidrocarburos a bordo.

### V. La determinación del riesgo que suponen los restos

Compete al Estado ribereño afectado determinar si los restos de naufragio constituyen un riesgo, entendiéndose por riesgo “toda situación o amenaza de peligro o impedimento para la navegación; o de la cual pueda razonablemente

<sup>(2)</sup> De no estar establecida como tal, un área más allá del Mar Territorial de una extensión que no supere las 200 millas desde la línea de base.

<sup>(3)</sup> Han extendido, por el momento, la regulación del Convenio a su MT: Antigua y Barbuda, Bulgaria, Congo, Islas Cook, Dinamarca, Liberia, Malta, Islas Marshall, Palau y Reino Unido.

El portacontenedores *Rena*, embarrancó en un arrecife y se hundió en la costa neozelandesa en 2013.



esperarse que ocasione perjuicios importantes para el medio marino, o daños para el litoral o intereses de los Estados". Para ello el Estado afectado deberá tener en cuenta la enumeración de criterios del artículo 6, entre ellos, el tipo de restos, la profundidad del agua en la zona, la proximidad de rutas o vías de navegación, la topografía submarina de la zona o la proximidad de instalaciones. El Estado ribereño afectado deberá realizar dicha determinación con criterios de razonabilidad, aunque lo cierto es que el Convenio no prevé una vía de oposición expresa de los interesados frente a dicha determinación.

El Convenio impone al Estado ribereño una serie de obligaciones de información y advertencia a los navegantes sobre la ubicación y naturaleza de los restos. Asimismo, el Estado ribereño afectado se cerciorará de que se toman todas las medidas razonables para garantizar tanto el balizamiento de los restos como la publicidad del mismo a terceros.

#### VI. Medidas para facilitar la remoción de los restos

El propietario registral es quien queda obligado a la remoción de los restos de naufragio. No obstante, en caso de urgencia, el Estado ribereño afectado podrá adoptar directamente las medidas oportunas,

previa información al Estado de matrícula del buque y al propietario registral.

El propietario registral podrá contratar a una compañía de salvamento para que se encargue de la remoción de los restos. Antes de que comience tal remoción, el Estado ribereño afectado podrá estipular condiciones para garantizar los aspectos de seguridad y protección del medio marino. El mismo Estado fijará un plazo razonable para que el propietario registral proceda a la remoción, advirtiéndole de que el incumplimiento de dicho plazo habilitará al propio Estado para ejecutar la remoción por cuenta del propietario. En caso de concurrir graves riesgos el Estado informará por escrito al propietario de que tiene intención de intervenir de manera inmediata.

#### VII. Responsabilidad

El Convenio de Nairobi establece un sistema de responsabilidad cuasi objetiva (strict liability) a los propietarios registrales, sin perjuicio,

por supuesto, de su derecho a dirigirse posteriormente frente al armador arrendatario causante del siniestro, en su caso. Tal régimen se justifica en la especial protección que el Convenio trata de otorgar a los perjudicados con el fin de facilitar el ejercicio de sus acciones, siendo el propietario registral un sujeto a priori fácilmente identificable.

El propietario registral será responsable a menos que demuestre que el siniestro que dio origen a los restos del naufragio: (i) es resultado de guerra o causas de fuerza mayor; (ii) se debe por completo a la acción/omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daño; y/o (iii) se debe a la negligencia de una Autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación.

En todo caso, el alcance de la responsabilidad del propietario registral se ciñe a los costos de localización, balizamiento y remoción de los restos del naufragio.







El granelero *Smart* se hundió cerca del puerto de Richards Bay, en Sudáfrica.

### VIII. Limitación de responsabilidad

El Convenio de Nairobi no restringe los derechos del propietario registral a limitar su responsabilidad de conformidad con cualquier régimen nacional o internacional aplicable, tal como el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 y sus modificaciones ("LLMC/76/96").

No obstante, debe tenerse en cuenta que el LLMC/76/96 faculta a los Estados parte a formular una reserva en el sentido de excluir los créditos por remoción de restos del ámbito de aplicación del Convenio, como es el caso de España (artículo 397.2 de la Ley de Navegación Marítima).

### IX. Seguro obligatorio u otra garantía financiera

En línea con algunos de los convenios sobre responsabilidad por daños por contaminación, el Convenio de Nairobi establece la obligatoriedad de suscribir un seguro obligatorio o garantía financiera.

Pese a que el Convenio es de aplicación a "todo tipo de buques de navegación marítima", sólo los propietarios registrales de buques de arqueo bruto igual o superior a 300 GT que enarbolan el pabellón de un Estado parte (o que entren en la

ZEE, y en su caso, MT también, de un Estado parte del Convenio) están obligados a mantener un seguro u otra garantía financiera (tal como la garantía de un banco o institución similar) con el fin de cubrir la responsabilidad a la que podrían verse expuestos bajo los términos del Convenio. Esto quiere decir que los Estados parte no permitirán operar a los buques de su pabellón a menos que se les haya expedido el mencionado certificado.

### X. Acción directa

El Convenio concede a los reclamantes, que serán normalmente autoridades de los Estados ribereños, una acción directa contra el asegurador o la entidad emisora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario registral.

Los aseguradores podrán invocar la limitación de responsabilidad, incluso en aquellos supuestos en que los propietarios hayan perdido ese beneficio, y no podrán oponer las excepciones de la póliza, salvo el dolo (wilful misconduct).

### XI. Plazos

En el supuesto de que el propietario registral no cumpliera con sus obligaciones de remoción y tenga que ser el propio Estado quien lleve a cabo dichas operaciones, el plazo

para ejercitar el derecho a ser resarcido por los costos estipulados en el Convenio prescribirá a los tres años contados desde la fecha que se determinó el riesgo. Este plazo viene acompañado de otro máximo de seis años desde la fecha del siniestro que originó los restos del naufragio.

### XII. Valoración

En el Convenio de Nairobi constituye el principio de un Derecho uniforme en una materia que tradicionalmente ha estado reservada al Derecho interno de los Estados ribereños.

La valoración sobre la conveniencia o no de ratificar este Convenio está directamente conectada con la suficiencia o insuficiencia de los instrumentos legales internos para resolver la problemática relativa a la remoción de restos.

En España contamos ahora con una nueva regulación enmarcada en la Ley de Navegación Marítima, en los artículos 369 a 383, donde se prevé incluso la intervención de la Armada en determinados supuestos.

Además, el Estado español formalizó la reserva de no aplicar limitación de responsabilidad alguna a los créditos derivados de la remoción de restos cuando firmó el Protocolo que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996.

Desde esta perspectiva, parece consecuente que el Convenio de Nairobi no se haya ratificado por España.

**DNV·GL**