

FIN DE LA VIDA ÚTIL DE UN BUQUE SEGÚN EL CONVENIO DE NAIROBI SOBRE LA REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO 2007.

En la búsqueda de un océano sostenible. No más Cementerios de Buques.

Por: Josymar Noriega Mata¹

Julio 2020

I. Introducción

El negocio marítimo se encuentra dividido en tres grandes bloques. El primero de ellos es la construcción naval, que se encuentra relacionada con todas las actividades destinadas a la fabricación y comercialización de embarcaciones. Luego, un segundo bloque que se enfoca en la operatividad del buque, que no es más que la explotación del buque en el transporte de personas o de carga y la ejecución de la gestión tanto náutica como comercial. En tercer y último lugar, pero no menos importante, sería el fin de esa operatividad que puede verse mermada por diversas razones, sea el desgaste por el uso o aquellos casos donde su travesía inaugural, como el Titanic, termina con resultados

catastróficos, varados, hundidos o inactivos en las aguas jurisdiccionales de un Estado, representando un peligro u obstáculo para la navegación, para las operaciones o infraestructuras portuarias y para el ambiente marino.

Evidentemente, en tales circunstancias dichos objetos dejan de ser aptos para cumplir la finalidad para la cual fueron concebidos, sea porque intervinieron en un accidente o bien porque fueron desactivados, culposa o deliberadamente², a veces constituyendo claros ejemplos de una *chatarra* que, según las épocas y vientos de la economía imperante, puede o no tener valor económico en sí mismo.

Han sido infinitos los estudios realizados y la evolución legislativa en

¹ Abogado, egresada de la Universidad Central de Venezuela (UCV) 2015. Cursó Diplomado en Derecho Marítimo Internacional avalado por la Universidad José Antonio Páez (UJAP) 2015. Participó como Ponente en el Primer Ciclo de Ponencias para Universitarios de la Rama Venezolana del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo con el tema "Fin de la Vida operativa de un Buque". Realizó su Trabajo Especial de Grado sobre el Análisis Jurídico de la Remoción de Restos de Naufragio, siendo considerado de excepcional calidad, logrando así, la Mención Publicación. Recibió el Título de Especialista en Derecho de la Navegación y Comercio por Aguas con Mención Honorífica en Universidad Central de Venezuela (UCV) 2019. Fundadora de @conocemaritimo. Email. conocemaritimo@gmail.com.

² Juan Chiappino (destacando específicamente, la necesidad de contar con recursos) y el Dr. Víctor Colace (desde su experiencia legal en el tema) en la revista *Pesca y Puertos de la Patagonia* N.º 199, Año IV. 31 de marzo de 2008.

cuanto a los temas de construcción, mantenimiento y la operatividad de los buques, en pro de la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar, así como la protección del ambiente. Por mucho tiempo se dejó a un lado el tema relacionado con el fin de la operatividad de aquellos buques que habían quedado sumergidos en el mar como restos ingobernables e inoperables por diversas razones, y que, por los amplios costos que implicaba removerlos, terminaban como tesoros o arrecifes artificiales en el mar, provocando alteraciones en el medio ambiente, en la armonía de la vida acuática, de la población costera, del turismo, e incluso poniendo en riesgo la navegación en general.

Los buques tienen un tiempo estimado de vida útil, que puede extenderse de acuerdo al cuidado y mantenimiento debido, pero el desgaste producto del uso y el paso del tiempo los vuelve obsoletos en función de las necesidades comerciales de cada empresa (mayor capacidad de carga / menor consumo de combustible, por ejemplo), de las pautas y controles ambientales a que están sometidos (menor grado de emisiones / impacto negativo en el cambio climático) y en general, gracias a los avances de las nuevas tecnologías aplicadas a su

construcción, uso, operación técnica y comercial.

Todo buque naufragado puede significar un peligro para la navegación, exponiendo a otros buques y su tripulación a un potencial riesgo de sufrir algún siniestro y, dependiendo de la naturaleza de la carga y el combustible restante a bordo del buque naufragado, también puede significar daños al espacio acuático de la jurisdicción de un Estado y a cualquier otro interés costero. Además, a ello se suma el problema de los costos asociados a la localización, balizamiento y remoción de los restos de naufragio cuando son de un buque de bandera extranjera, que pueden ser abandonados a merced de las autoridades acuáticas del Estado perjudicado.

Debido a esto, el Comité Marítimo Internacional celebró Conferencias diplomáticas, atendiendo poco a poco tales asuntos, y para ayudar a resolver este tema fue elaborado el Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, bajo el auspicio de la Organización Marítima Internacional (OMI), diseñado con la finalidad de llenar un vacío en el marco legal existente, estableciendo la primera serie de reglas uniformes de alcance internacional destinadas a garantizar la pronta y efectiva remoción de restos de naufragios ubicados más allá del mar territorial de un

país. Convenio que sienta la base jurídica para que los Estados remuevan o hagan remover los restos de naufragio que se encuentren a la deriva.

Sin embargo, la complejidad que implica la protección del medio marino y la seguridad de la navegación exige abordar un marco normativo internacional y su ratificación por parte de los diferentes Estados, o en caso de la negativa de ser parte de tal Convenio, asumir la adopción o implantación del contenido en su normativa interna, con el fin de poder determinar el esquema de actuación exigido por las disposiciones vigentes. Así es que la interacción entre los distintos ámbitos de actuación exige el desarrollo paralelo de las necesarias aplicaciones regionales y locales para poder lograr el fin para el cual fueron creados ya que la finalidad perseguida es la concepción de una regulación completa y no parcial.

Se destacan como aspectos del Convenio de Nairobi: el establecimiento de un régimen específico de responsabilidad del armador; la imposición de un *seguro obligatorio* u otro *respaldo financiero* que cubra los costos de remoción; el reconocimiento de una acción directa del Estado contra la aseguradora; los *criterios para determinar el riesgo* que representan los restos del naufragio frente a las rutas y el tipo de tráfico marítimos y la vulnerabilidad de las

instalaciones portuarias; el *daño probable ambiental* por la liberación de carga o hidrocarburos al medio marino; los *derechos y obligaciones* de las partes y las normas para los buques y restos de *naufragios potencialmente peligrosos*.

Son diversos los Estados que sufren de este vacío jurídico en la normatividad nacional, que no ha sido suplido por iniciativas internas ni con la adopción del Convenio de Nairobi, sobre todo para tomar acciones ante naves extranjeras que tienen siniestros marítimos en aguas jurisdiccionales y son dejadas a merced del medio marino.

David Enríquez y Patricia Uribe, abogados y catedráticos de la Universidad Nacional Autónoma de México, en el documento titulado "*Restos Náufragos y Derecho Internacional. La Convención de Nairobi en perspectiva*", plantean la necesidad de que ese Estado adopte el Convenio de Nairobi, pues consideran que: "La Remoción de Restos de Naufragio ha seguido un camino de uniformidad internacional que ha trascendido la regulación estrictamente cultural, para situarse en un problema práctico, comercial y creciente". Los mismos autores sostienen que: "La Convención de Nairobi es un instrumento pragmático, que cuenta con soluciones de índole registral y financiero que ofrecen a los Estados Ribereños herramientas para

llevar a cabo una tarea integral de limpieza en el ámbito geográfico [...]", y por último señalan que: "[...] el éxito de su regulación dependerá de la implementación que realicen tanto los Estados de Bandera como los Estados ribereños".

Asimismo, Aurelio Fernández-Concheso³; alude lo siguiente: "El Convenio Internacional de Nairobi sobre Remoción de Restos de Naufragio ayuda a mitigar tres problemas esenciales en la navegación, en primer lugar, el peligro que constituye los restos de naufragio para una navegación segura, ya que esos representan una amenaza para otras embarcaciones y sus tripulantes. En segundo lugar, el perjuicio que puede sobrevenir al medio ambiente y marino por causa de dichos restos. Finalmente, el elevado costo que representa la remoción y la marca de los naufragios". Alentando además a que Venezuela entrase en el sistema de Convenciones Internacionales de Derecho Marítimo Privado de la siguiente manera; "*a que nuestro país suscriba la larga lista de Convenciones Internacionales que existen y con relación a las cuales Venezuela está de espaldas.*"

Dicho esto, es momento de hacer frente a los problemas y atenderlos, cubrir

las lagunas con normativas internacionales que solo traen ventajas para la protección de los espacios acuáticos venezolanos, es preciso rescatar y remover restos de buques, que en el ámbito del Convenio se incluye "todo tipo de embarcaciones de navegación marítima" siendo incluidas, las plataformas flotantes (con algunas excepciones). Entendiéndose la importancia de la preservación de las aguas que, por la ubicación geográfica de país, representa un medio indispensable para la conexión con otros Estados.

En definitiva, no puede descartarse que en la unión se conforman las piezas esenciales para entender y proponer alternativas a una estructura normativa aún no perfilada, y que presenta nuevos retos para la sociedad y el legislador. De allí deviene la importancia de tomar conciencia, asumir la responsabilidad, enfocar un compromiso ecológico promoviendo la protección, y adoptando medidas de acción a escala mundial, en decisiones inmediatas que por sí solas no generan un cambio, pero unidas dan enormes resultados.

³ Aurelio Fernández-Concheso; Comentarios sobre "Convenio Internacional de Nairobi sobre Remoción de Restos de Naufragio", Libro Estudios de Derecho Marítimo - Libro Homenaje a la memoria de Carlos

A. Matheus, de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo - Comité Marítimo Venezolano, Caracas, 2015. Pág. 152.

II. Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio 2007

El Convenio Internacional de Nairobi sobre Remoción de Restos de Naufragio, también conocido por su abreviatura en inglés como “WRC” (*Wrecks Removal Convention*), fue adoptado durante la Conferencia Internacional, convocada por la OMI que se sostuvo en la sede de la Oficina de las Naciones Unidas en la República de Kenia, Nairobi (UNON) el 15 al 18 de mayo del año 2007, con el propósito de buscar formas que permitiesen remover los restos de naufragio que constituyan un riesgo para la navegación de los buques y para el medio marino. Con el depósito del instrumento de ratificación presentado por el Estado Dinamarca, dicho Convenio pudo alcanzar el número de ratificaciones requeridas (10), cumpliendo así, las condiciones necesarias para su entrada en vigor el 14 de abril del año 2015, fecha en la que empezó a regir.

El Convenio de Nairobi es el más reciente instrumento de Organización (OMI), y llena el vacío existente en el marco legal internacional proveyendo el primer conjunto de reglas uniformes destinadas a garantizar la remoción eficaz de naufragios más allá del mar territorial

de un Estado, alcanzando así un objetivo más para la seguridad de la navegación internacional, la protección del ambiente marino y muy especialmente en la protección de Estados costeros de los peligros de la navegación y el medio ambiente por restos de naufragios⁴.

En consideración a que los restos de naufragio, de no procederse a su remoción, pueden constituir un riesgo para la navegación o para el medio marino, por ello, su propósito primordial ha sido la adopción de un marco normativo general y de procedimientos internacionales uniformes, que permitan lograr la extracción pronta y eficaz de los restos de buques que constituyen un naufragio.

Observando que muchos restos de naufragio pueden encontrarse en el territorio de los Estados, incluido el mar territorial, condujeron a la necesidad de implantar el Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio para facilitar la posibilidad de conseguir el pago de indemnizaciones en casos de perjuicios ocasionados, ya que el salvamento marítimo demanda gastos excesivos, siendo preciso contar con mecanismos adecuados que provean la labor de quienes intervienen en el mismo. Hasta la fecha, 41 estados se han

⁴ Aurelio Fernández - Concheso; Obra citada. Pág. 152.

adherido al Convenio, lo que representa más del 72% del arqueo de la flota mercante mundial.⁵

Según estima la UNESCO, habría 3 millones de restos de naufragio abandonados alrededor del mundo, y la cifra crece cada vez más, lo que acarrea diversos problemas a los Estados ribereños y al transporte marítimo en general. Esta cifra incluye restos de batallas navales de la Segunda Guerra Mundial, así como otros que tendrían valor arqueológico, aunque podría ser un valor impreciso cuando muchos de los naufragios que se encuentran en las profundidades del mar pueden ni haber sido notificados al capitán de puerto de la circunscripción acuática del lugar donde se encuentran.

No obstante, gran parte de ellos no han desaparecido de la superficie de las aguas, representando un peligro para la navegación marítima y posible riesgo de contaminación del medio marino; dada estas razones la importancia de la atención a este tema es vital para la protección y cumplimiento del mandato de la Organización Marítima Internacional (OMI), como organismo de las Naciones Unidas, encargado de promover medidas para mejorar la seguridad del transporte

marítimo internacional y prevenir la contaminación proveniente de buques a nivel mundial para la consecución de “*un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible a través de la cooperación*”. Para tal efecto, ha fomentado normas y reglas marítimas internacionales que los Gobiernos implantan y hacen cumplir en el ejercicio de su potestad como Estados de abanderamiento, rectores de puertos y ribereños, desempeñando a través de ello, una función esencial de metas encaminadas en la conservación y utilización de los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.

En efecto, ni el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, ni el Convenio Internacional sobre la Intervención en Alta Mar en casos de siniestros por Contaminación de 1969, regulan de manera completa la actuación del Estado en situaciones de peligro para la navegación marítima. Mientras que en las citadas convenciones el Estado sólo podía ordenar la remoción de restos de naufragio cuando existiera riesgo grave e inminente de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias peligrosas, ahora con la Convención de

⁵ Fuente IMO.
<http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConv>

[entions/Paginas/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx](#)

Nairobi es posible que el Estado intervenga para prevenir y actuar ante cualquier situación que involucre un peligro para la navegación o al medio ambiente marino derivado de restos de naufragio.

III. Contenido del Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio 2007

Para su mayor comprensión y claridad, en el artículo primero del Convenio se definen los conceptos de: zona de aplicación, buque, siniestro marítimo, restos de naufragios, riesgo, intereses conexos, remoción, propietario inscrito, armador del buque, Estado afectado, Estado matrícula del buque, organización y secretario general. Además, la normativa establecida en el Convenio cubre los siguientes tópicos:

1. *Notificación, localización de buques y restos de naufragios*; comprende denunciar el siniestro al Estado ribereño más cercano, advertir a los demás navegantes y a los Estados ribereños en relación con los restos de naufragio, tomando medidas para determinar la ubicación del buque o los restos de naufragio;

2. *Criterios para determinar si los restos de naufragio constituyen un riesgo*; entre los que están la profundidad

del agua en la zona donde se ubican los restos de naufragio, proximidad a rutas de navegación, frecuencia y densidad del tráfico, tipo de tráfico y vulnerabilidad de las instalaciones portuarias. También se incluyen criterios ambientales como los daños que podrían producirse si la carga o los hidrocarburos se introdujeran en el medio marino;

3. *Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragios*; incluidos los derechos y obligaciones con respecto a la remoción de restos de naufragio potencialmente peligrosos;

4. *Responsabilidades del propietario*; respecto de los costos por localización, balizamiento y remoción de restos de naufragio;

5. Obligtoriedad para el propietario inscrito de mantener un seguro o garantía financiera para hacer frente a la responsabilidad que le pueda corresponder de conformidad con el Convenio; y

6. *Solución de controversias*, entre dos o más Estados Parte con respecto a la interpretación o aplicación del presente Convenio, dichos Estados intentarán resolver su controversia en primer lugar mediante negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, arreglo judicial, el recurso a organismos o acuerdos regionales o

cualquier otro medio pacífico de su elección.

El *objetivo principal* del Convenio es que un Estado Parte pueda tomar medidas con relación a los restos náufragos cuando estos constituyen un riesgo para la navegación en sus aguas marítimas jurisdiccionales (en su Zona Económica Exclusiva). Tales medidas deben ser ejercidas de manera proporcional al riesgo y no pueden ir más allá de lo que se considere como razonablemente necesario para la remoción, debiendo cesar una vez se logre el retiro total de la nave.

Es importante resaltar que las decisiones asumidas tampoco pueden tener injerencia en los derechos e intereses de otros Estados, incluyendo el país de matrícula del buque que sufre el accidente, tampoco dan derecho a que el Estado Parte ejerza o pretenda hacer valer su soberanía o conseguir derechos sobre partes que correspondan a la Alta Mar.

En el establecimiento del *ámbito de aplicación* del Convenio de Nairobi se establecen dos condiciones que deben concurrir para la aplicación de este instrumento internacional, a saber: (i) el elemento territorial Convenio aplica en la zona económica exclusiva (ZEE) de un

Estado Parte (o si el Estado Parte no ha establecido una ZEE, un área situada más allá del Mar Territorial (MT) de dicho Estado y adyacente a éste), prevista en el Derecho Internacional como la extensión que supera las doscientas (200) millas náuticas contadas desde las líneas de base y el mar territorial⁶; y (ii) un elemento material representado por la definición de buque, ya que, las disposiciones establecidas en la norma están dirigidas a ellos, concepto que está regulado en el mismo Convenio⁷.

Una de las características que destacan en el Convenio de Nairobi, es precisamente la *responsabilidad objetiva del propietario registrado* del buque cuando se produzca el naufragio de la embarcación. En este sentido, el artículo 10 de la Convención de Nairobi es claro cuando determina que el propietario inscrito será responsable de los costos de localización, marcaje o “balizaje” y la remoción de los restos de naufragio. Esta responsabilidad de carácter objetivo, parte del criterio de que todo daño causado por el siniestro debe ser reparado independientemente de que el propietario inscrito actué o no con culpa en el momento de causarlo.

En este sentido, el artículo 11 del Convenio señala las *Excepciones a la*

⁶ Ibid. Artículo 1. (1)

⁷ Ibid. Artículo 3. (2)

responsabilidad según los instrumentos normativos con que pudiese existir algún tipo de colisión: a) el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 enmendado; b) el Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, enmendado; c) el Convenio acerca de la Responsabilidad Civil en materia de energía nuclear, 1960, enmendado, o la convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, 1963, enmendada, o la legislación nacional que rija o prohíba la limitación de la responsabilidad por daños nucleares; o d) el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, enmendado; siempre y cuando el convenio pertinente sea aplicable y esté en vigor.

Conforme a ello, se puede inferir que, al existir cualquier tipo de duda en la aplicación entre el Convenio de Nairobi y las normas señaladas, siempre se favorecerá la aplicación de estas últimas.

Igualmente se da la *Ausencia de Responsabilidad del propietario* según el artículo 10; cuando demuestre que el

sinistro marítimo que dio origen a los restos de naufragio: a) Fue resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; b) Se debió totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daño; o c) Se debió totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable de mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

El Convenio determina los *plazos de vigencia* para lograr que los derechos de la remoción sean resarcidos, los cuales prescriben a los tres (3) años contados a partir de la fecha en que se determine el riesgo.

Asimismo, establece relación con otros Convenios en los amplios conceptos utilizados por la Convención (sobre todo la expresión “restos de naufragio”), hacen que determinadas situaciones puedan caer bajo la regulación de otros convenios de los que también puede ser parte un Estado. Para resolver las posibles situaciones de conflictos normativos (antinomias), el Convenio ofrece una serie de reglas, que se refieren también a las legislaciones internas, las que se pueden resumir de la siguiente manera: a) El Convenio de

Remoción no será aplicable a las medias adoptadas en virtud del Convenio de INTERVENCIÓN/69⁸ o de su Protocolo de 1973⁹ (art. 4.1); b) Los Convenios CLC/92¹⁰, HNS/96¹¹ y BUNKERS/2001¹², se aplican preferentemente sobre el Convenio de Nairobi cuando se trate de determinar la Responsabilidad por los daños que aquellos Convenios contemplan. En tanto que las medidas de remoción adoptadas puedan ser consideradas Operaciones de Salvamento, con arreglo a un Convenio internacional o a la legislación nacional aplicable, se aplicarán las normas específicas del salvamento a las cuestiones de la remuneración o indemnización de los salvadores, con exclusión de las disposiciones del Convenio de Nairobi (art. 11.2). c) Nada de lo dispuesto en el Convenio de Nairobi afectará al derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable sobre esa específica materia (art. 10.2). d) Por

último, se declara expresamente que nada de lo dispuesto en el Convenio puede perjudicar los derechos y obligaciones de los Estados en virtud de la CONVEMAR y el Derecho Internacional consuetudinario del mar (art. 16).

El propietario inscrito de un buque, cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 300 toneladas de registro, estará obligado a mantener un *seguro u otra garantía financiera* similar a la de un banco o ente análogo. Dicha garantía debe cubrir la responsabilidad que pueda corresponderle en virtud del Convenio por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad nacional o internacional aplicable, sin que sobrepase el valor calculado en el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, enmendado¹³.

El seguro o garantía financiera se exterioriza mediante un *Certificado* expedido por la autoridad competente del Estado de matrícula, que atestigüe que tal

⁸ Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969.

⁹ Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Contaminación por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, 1973.

¹⁰ Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, Bruselas 1969, en la forma enmendada por los Protocolos de 1976 y 1992.

¹¹ Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Substancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996.

¹² Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos por combustible de los buques, 2001.

¹³ Ibid. Art. 12. (1).

cobertura se encuentra en vigor. En caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, podrá recibir el certificado de cualquier autoridad competente de algún Estado Parte¹⁴.

Los Estados partes no permitirán operar a sus buques si no llevan a bordo el certificado¹⁵, mientras que los Estados del puerto y ribereños negarán a esos mismos buques la entrada o salida de sus puertos o de sus instalaciones mar adentro situadas en su mar territorial o salga de ella, sin estar cubierto por un seguro o garantía financiera¹⁶.

El Estado de matrícula del buque debe manifestar la solvencia de los proveedores del seguro o garantía financiera. En tales casos, el Estado Parte no queda exento de su responsabilidad como Estado emisor del certificado mencionado. Igualmente, se puede consultar con el Estado emisor si el asegurador cuenta con capacidad financiera suficiente para cumplir con las obligaciones que impone el Convenio y puede promover la reclamación por los costos determinados.

El Convenio de Nairobi prevé además una *acción directa* del Estado afectado contra el asegurador o garante financiero, por los costos regulados, por lo que podrá promoverse una reclamación

por costos directamente contra el asegurador o la persona proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario inscrito.

IV. Estados que han ratificado el Convenio sobre Remoción de Restos de Naufragio

De acuerdo con información tomada de la página web de la Organización Marítima Internacional en enero del año 2019, cuarenta y uno (41) países se han adherido al Convenio Internacional de Nairobi 2007, lo que representa más del 72% del Tonelaje Marítimo Mundial (Organización Marítima Internacional, 2019). Entre los Estados que han ratificado el Convenio podemos encontrar los siguientes: Antigua y Barbuda, Bulgaria, Congo, Islas Cook, Dinamarca, Alemania, India, Irán, Liberia, Malasia, Malta, Islas Marshall, Marruecos, Nigeria, Palau, Tuvalu, Reino Unido, Albania, Bahamas, Cyprus, France, Niue, Panamá, Saint Kitts and Nevis, África, Suiza, Tonga, Tuvalu, Países Bajos, entre otros. Venezuela no lo ha ratificado.

V. Cobertura de Protección e Indemnización (P&I) en la Remoción de Restos de Naufragio

¹⁴ Ibid. Art. 12 (2).

¹⁵ Ibid. Art. 12 (11).

¹⁶ Ibid. Art. 12 (12).

Las asociaciones de Protección e Indemnización (P&I), conocidas con el nombre de "Clubs", son mutuales de armadores que tienen por finalidad cubrir determinados riesgos, mediante el pago de una prima de inscripción del buque (no se inscribe el armador) y una contribución posterior de acuerdo al tonelaje, para hacer frente a los gastos de la organización y a los montos de los siniestros. En líneas generales, puede decirse que en los Clubs se aseguran los riesgos que no son cubiertos en el mercado asegurador (Compañías de seguros).

El Club cubre los riesgos siempre que no deriven de un acto de culpa grave del asegurado y se sigan las instrucciones impartidas. La cobertura del Club es por los residuos y riesgos no cubiertos por los seguros tradicionales. Entre los diferentes riesgos de Protección e Indemnización (P&I) cubiertos, se encuentra el riesgo de protección, en el cual se asume la remoción de naufragio.

Según las Reglas de Club de Protección e indemnización de acuerdo con las facultades conferida por la Ley de la Sociedad de *The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity*

Association (Bermuda) de 1969 y los Estatutos de *The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited*, cuyos estatutos permiten alteración, revocación o adición de las reglas mediante acuerdo de la Asociación, establece de conformidad con la remoción de los restos de naufragio lo siguiente:

De la Remoción de Restos:

18) El costo y gastos de elevar, remover, destruir, alumbrar o marcar los restos de un buque inscrito, o sus derivados, cuando la elevación, remoción, destrucción, alumbrado o marcaje sea obligatorio por ley, o los costos de ellos sean legalmente recuperables del miembro

SIEMPRE ENTENDIDO que:

- (a) El valor de todos los pertrechos y materiales salvados, así como de los restos mismos se deduzca primeramente de tales costos, cargos y gastos y solamente el saldo resultante si lo hay, será recuperable del Club; y*
- (b) Nada será recuperable del Club en virtud del párrafo (18) de esta Regla si el Miembro ha transferido, sin el consentimiento por escrito de los Gerentes, su interés en los restos, de cualquier otra forma que no sea mediante abandono, antes de la elevación, remoción, destrucción, alumbrado o marcaje de los restos¹⁷.*

¹⁷ Traducción de las Reglas *The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited* ha sido hecha para la conveniencia de sus miembros de habla hispana.

Ellas en ningún modo han sido aceptadas por la Asociación, ninguna traducción en idioma extranjero será tomada como oficial, ya que las relaciones entre la Asociación y sus miembros, o

El Convenio de Nairobi, hace alusión a la obligación de cada Estado Parte del Convenio, en mantener un seguro u otra garantía financiera que tenga como objeto cubrir los costos relativos a la remoción de los restos de naufragio. Por otra parte, las embarcaciones registradas en Estados que no forman parte del Convenio de Nairobi, pero que desarrollan viajes a países que, sí son partes, deberán obtener el certificado de un Estado parte. De esta forma, los Estados que han confirmado emitir los certificados para que los buques registrados en Estados que no son parte, son los siguientes: Dinamarca, Alemania, Liberia, Malta, Isla Marshall, Palau, Reino Unido, Islas Cook.

Tal requisito deberá ser asumido por el Club de Protección e Indemnización (P&I), siguiendo la decisión del Grupo Internacional de P&I en cuanto a que los Clubes emitan las denominadas Tarjetas Azules (*Blue Cards*), con la finalidad de permitir la obtención de los certificados requeridos en virtud de la Convención por parte de los Estados integrantes del Convenio.

Actualmente se ha extendido la práctica por parte de los Clubes del Grupo

Internacional de P&I de emitir las *Blue Cards* en formato electrónico. Estas podrán ser enviadas de forma electrónica directamente a la autoridad encargada de emitir los certificados en el Estado parte que se trate. La circular 3464 emitida por la Organización Marítima Internacional alienta y motiva a los Estados parte a aceptar las tarjetas azules emitidas a un miembro del Grupo Internacional P&I cuando sea posible verificar la Tarjeta Azul desde la página web del Club P&I.

La cuantía de la garantía debe ser por una 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 6.1) b) del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.¹⁸

Es de acotar que el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre Limitación de Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, establece en su artículo 3 lo siguiente:

con terceras personas, serán siempre y en todo caso regidas por la versión en el idioma inglés de dichas reglas. Febrero 1979, Página 19

¹⁸ Convenio sobre Remoción de Restos de Naufragio. Nairobi 2007. Artículo 12.

“Se sustituye el párrafo 1 del artículo 6 del Convenio por el siguiente texto:

Los límites de responsabilidad para reclamaciones que, siendo distintas de las mencionadas en el Artículo 7, surjan en cada caso concreto, se calcularán con arreglo a los siguientes valores:

...omissis...

Respecto de toda otra reclamación, un (1) millón de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas; para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i): de 2.001 a 30.000 toneladas, 400 unidades de cuenta por tonelada; de 30.001 a 70.000 toneladas, 300 unidades de cuenta por tonelada; y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 200 unidades de cuenta”.

VI. Novedades del Convenio Internacional de Nairobi 2007

Con el presente Convenio los Estados se reservan el derecho a remover cualquier embarcación naufragada, haciendo recaer la responsabilidad sobre el propietario inscrito. Se trata de una responsabilidad estricta y objetiva (sin consideración de culpabilidad) por los gastos de localizar, balizaje y extracción o remoción los restos de naufragio, en tanto que estos gastos sean razonables y en proporción al peligro.

Una de las principales novedades del Convención es que establece la obligatoriedad para los buques igual o superior a 300 unidades de arqueo bruto, de contar con un Certificado de Seguro (“Blue Card”) u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad de la nave ante siniestros que deriven en restos de naufragios en la Zona Económica Exclusiva que ha de cubrir los gastos derivados de la localización, balizamiento y rescate de los restos. La cuantía será igual a los límites de responsabilidad establecidos en el régimen nacional o internacional aplicables y no podrá ser superior a la establecida en el Convenio sobre Limitación de Responsabilidad (CLC) de 1976.

Otro de los aspectos importantes que prevé el Convenio es que proporciona a los Estados Parte el derecho de acción directa contra las aseguradoras de los buques, en la mayoría de los casos resultan ser los Clubes de Protección e Indemnización (*P&I Clubs*). En este sentido, cuando un buque se vea implicado en un siniestro que genere restos de naufragio, el Estado podría iniciar acciones legales directamente contra las entidades que emitan la garantía financiera, respetando el plazo de prescripción establecido en la Convención.

De esta forma se infiere que tiene como propósitos fundamentales: 1. Suplir un vacío normativo internacional sobre el tema de remoción de restos de naufragios; 2. Apoyar la seguridad de la navegación de los buques y protección del medio marino; 3. Establecer los marcos normativos generales y de procedimientos internacionalmente uniformes en casos de restos que requieran su extracción; 4. Establece la obligación de un certificado o garantía financiera obligatoria que permita garantizar la cobertura de los gastos que implican la extracción y remoción de los restos de buques que tengan naufragios en aguas jurisdiccionales de los Estados; 5. Permite que el Estado afectado, en coordinación con el propietario inscrito y el Estado de abanderamiento de la nave, tomen medidas rápidas para facilitar la remoción de restos de naufragio; 6. Proporciona la posibilidad de una acción directa para obtener el pago de una compensación por los costos generados por la remoción.

VII. Regulación de los Restos de Naufragio en Venezuela

¹⁹ CAPELLA, Freddy Belisario. "Derecho del Transporte Marítimo". Tomo II. Ediciones Marítimas Venezolanas, Caracas 2013, citando a GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil, Octava Edición. Graficas Aguirre, Madrid, 1983. Pág. 171

El naufragio, considerado como el accidente máximo, puede acontecer por igual en buques de carga, de guerra, de pesca, deportivos, de recreación o en buques de servicio público destinado a actividades no comerciales y que, dependiendo de su magnitud, sus consecuencias son desastrosas o no. Así mismo se debe expresar que el naufragio se configura cuando el buque queda íntegramente hundido en el mar, y también cuando flotando quedan en tal mal estado, que no es susceptible de volver a navegar¹⁹.

Autores como Cabanellas, conciben el naufragio como el hundimiento o pérdida de una embarcación, ya acontezca de propósito o casualmente; ya se deba a vicios de la propia nave, a hechos de la tripulación, pasajeros o personas extrañas al buque, o a simplemente contratiempos de la navegación²⁰. En caso de naufragio, si el asegurador comunica al asegurado que procederá al reflotamiento del buque, la acción de abandono no puede ejercerse sino después de transcurridos sesenta (60) días continuos contados a partir de la fecha del siniestro²¹.

²⁰ CAPELLA, Freddy Belisario citando a CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. Diccionario Militar, Aeronáutico, Naval y Terrestre. Tomo III. Bibliografía Omeba Buenos Aires-Argentina. 1963. Página 577.

²¹ Ley de Comercio Marítimo. Artículo 437

Por “*buque náufrago*” se entiende entonces, no solo el que se va a pique y queda sumergido en las profundidades del mar, sino que también aquel que, sin haber desaparecido de la superficie de las aguas, permanece en ellas convertido en un resto ingobernable, sin capacidad para volver a navegar²².

La naturaleza jurídica del naufragio, según el profesor Belisario, establece que la hipótesis frecuente es que el naufragio constituye una avería particular (no intencional), en consideración a que no se entiende el sacrificio del buque haciéndolo naufragar para salvarlo de un peligro determinado. Sin embargo, cuando la premura del salvamento no afecta a un solo buque, sino a varios reunidos en un puerto, el acto de efectuar el naufragio de uno de ellos como medida para cortar el incendio que amenaza a todos, se considera como una avería gruesa²³. Es imperativo destacar que en los demás casos se considera avería particular, por eso expresa el artículo 367 de la Ley de Comercio Marítimo que los daños o pérdidas que afecte al buque o a la carga por caso fortuito o fuerza mayor, por vicios propios o hechos del cargador, del

armador, sus dependientes o terceros, constituye avería simple o particular y en estas situaciones dichos daños o pérdidas serán individualmente de cuenta de los dueños.

En todos esos supuestos para la remoción de restos de naufragio resulta de aplicación la norma consagrada en la Sección III De la Obstrucción de Vías o Canales de Navegación que trata sobre remoción y extracción de buques (sus restos náufragos) fijada en el artículo 92 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas²⁴, lo cual no impide el funcionamiento del régimen de responsabilidad del propietario y armador de dicho buque de conformidad con lo establecido por el artículo 39 de la Ley de Comercio Marítimo²⁵, concordante con el artículo 93 de la misma ley referente a los créditos marítimos, específicamente el relacionado con los gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que represente un buque hundido, náufrago, embarrancado o abandonado.

De igual manera, se consagra en la legislación venezolana la obligación del armador o representante del buque en el

²² *Ibid.* Pág. 172

²³ CAPELLA, Freddy Belisario, Ob. citada p. 831.

²⁴ Ley de Marinas y Actividades Conexas. Gaceta Oficial N° 6.153 Extraordinario del 18 de noviembre de 2014 (LMAC)

²⁵ Ley de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial No. 38.351 del 5 de enero de 2006.

artículo 92 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas (LMAC), numeral 4; a proceder a la remoción en forma expedita y diligente, en el lapso que acuerde con la Autoridad Acuática y en caso de no llegarse algún acuerdo, la Autoridad Acuática se encuentra facultada para fijarla de oficio. Lo dispuesto en artículo *in comento*, nos lleva a precisar que una vez producido el hundimiento del buque como consecuencia de algún riesgo de navegación y éste represente un obstáculo para una vía o canal de navegación, de forma inmediata activara la obligación por parte del armador o su representante a efectuar la notificación del hecho al Capitán de puerto; el marcaje del sitio donde se encuentre el peligro para la navegación; patrullaje o vigilancia de la zona y asegurándose de que los otros buques sean advertidos del peligro en el área general, en caso de no localizar los restos; efectuar la remoción del buque con sus restos en forma expedita y diligente; y reembolsar los gastos en que pueda incurrir un tercero por el marcaje del peligro, patrullaje o vigilancia de la zona y la remoción del mismo, sin importar la culpabilidad o no del propietario, de manera que una vez causado el daño el mismo debe ser reparado, a través de una responsabilidad objetiva.

Es oportuno resaltar que la norma indicada *ut supra* establece la sanción por la cantidad de dos unidades tributarias (2 U.T) por cada unidad de arqueo bruto del buque causante de la obstrucción de canales o vías de navegación al armador del buque que incumpla con la obligación de remoción de la obstrucción en canales o vías de navegación, de conformidad con el artículo 286 numeral 4. Infracciones gravísimas, literal (e) de la (LMAC).

La norma citada tiene semejanzas con las disposiciones establecidas en el Convenio de Nairobi, pero con la ausencia de la obligación de obtener un seguro que garantice cubrir con los gastos que implica la remoción de los restos de naufragio, lo que se ha constituido como el elemento más innovador en el Convenio.

VIII. La importancia de adhesión o inclusión del contenido del Convenio en la regulación venezolana

El Convenio constituye el primer marco legal internacional sobre esta cuestión al establecer un conjunto de normas uniformes internacionales dirigidas a asegurar que los Estados puedan proceder, o hacer que se proceda, a la remoción en sus costas de los restos de naufragio que puedan

constituir un peligro, ya sea para la seguridad de la navegación o para el medio marino y el medio costero, o para ambos. Así, crea un régimen legal que incluye, desde la definición de naufragio, hasta la responsabilidad del propietario inscrito respecto a los gastos de localizar, balizar y retirar los restos, pasando por la obligación de tener contratado un seguro u otra garantía financiera que deberá proveerse para sufragar los gastos de la remoción de los restos de naufragio y, por ende, garantizar que se cubran las responsabilidades que exige este Convenio. Estipulando a su vez la posibilidad de que los Estados puedan ejercer el derecho a entablar una acción directa contra los aseguradores.

Otorga la garantía a los Estados frente a los armadores de otros países, al imponer la responsabilidad financiera no solo a los matriculados en con su bandera sino también para aquellos que transiten en sus espacios acuáticos, de esta forma les permita garantizar la retirada de restos peligrosos de naufragios, constituyendo una vía jurídica que asegura el cobro de los gastos, al legitimar la remoción de restos realizada por un Estado a costa del propietario registrado. Podría destacarse como el elemento más innovador que otorga mayor seguridad en la remoción de los restos, por lo que de ser aprobada la

Convención o adoptado su contenido en la regulación interna venezolana, permitiría respaldar el elevado costo que representa el marcaje y remoción de los naufragios.

Aunque el área geográfica de aplicación del Convenio es la zona económica exclusiva (ZEE) de cualquier Estado, otorga la posibilidad a que los Estados signatarios pueden optar por extender la aplicación del Convenio a sus aguas territoriales, en las que el Estado tiene plena jurisdicción. Desde un punto de vista subjetivo, se establece el ámbito de aplicación sobre todo tipo de embarcaciones, incluidas las embarcaciones de recreo, entendiéndose que un resto de naufragio es “todo barco varado, abandonado, sumergido, a la deriva... y que suponga un riesgo para la navegación o un peligro potencial para el medio marino”.

Con lo anterior se observa la necesidad del Estado venezolano en promover medidas incentivas en la vigilancia, control y prevención de la contaminación en las aguas jurisdiccionales a través de la adopción del Convenio Internacional de Nairobi 2007 o la inserción de su contenido en su normativa interna, a los fines de contar con estatutos y procedimientos aplicables para el momento de la producción de un

nafragio y que posteriormente se haga necesario rescatar y remover los restos del buque involucrado en las aguas jurisdiccionales.

Hay que tener en cuenta que, en el contexto nacional, la exportación e importación de mercancías por excelencia se efectúa a través del transporte marítimo, por razones de espacio y costos. Es así como por ser Venezuela un Estado Ribereño, su espacio acuático es una alternativa para el transporte de las mercancías de buques que trasladan diferentes tipos de cargas peligrosas como los hidrocarburos.

Es común encontrar en las costas venezolanas, cementerios de buques, muchos de los hundimientos han sido evidentes como el buque "Tallink 5" de la Empresa Conferry en el Puerto de Guanta, en el Estado Anzoátegui, siendo la segunda embarcación, ya que para el año 2016 el Ferry "Carmen Ernestina" se hundió en el terminal de Conferry en el mismo Estado, y como ellos, infinitas embarcaciones de desconocida procedencia que por las condiciones marinas y el tiempo se presentan como estructuras metálicas oxidadas, chatarras como esqueletos de buques hundidos o semi-hundidos que han estado allí como un resto ingobernable durante décadas, sin que se tomen las medidas para obligar a los propietarios a la remoción de los

restos, no solo porque signifiquen una obstrucción de las vías navegables como lo consagra la Ley de Marinas y Actividades Conexas, sino también, porque generan contaminación en el espacio acuático donde se encuentran.

Conforme al tema en cuestión, es una obligación de las autoridades del Estado venezolano, identificar los factores de riesgo exorbitantes en el negocio marítimo e impulsar sistemas adecuados de prevención y control de tales actividades, para así lograr la atención de situaciones que pueden traer consigo consecuencias de orden social, económico y medioambiental, y que, por tanto, puedan significar un perjuicio para el interés general y particular de los individuos.

Las medidas conforme al tema de la remoción de restos de naufragio deben darse tomando en cuenta el saber profesional y científico que se ha acumulado a lo largo de la práctica y que se encuentra disponible en la sociedad, para que atendiendo las investigaciones y el desarrollo que ha tenido el derecho marítimo, se puedan considerar estos conocimientos en la toma de decisiones y en el despliegue de medidas de protección y lucha contra la contaminación. Las decisiones a tomar no deben estar influenciadas en la política, sino a través de la perspectiva técnica-

científica, para que pueda aplicarse la evaluación debida conforme al riesgo y las alternativas disponibles, que permita conocer los factores de riesgos, eliminarlos o reducir su posible impacto, por lo tanto, para ello es menester actualizar la regulación actual en cuanto al tema, desarrollando una verdadera política basada en la racionalidad y en la seguridad, que logre atender casos como los mencionados y aquellos tantos buques que se encuentran en similares condiciones representando un evidente riesgo para la comunidad.

De acuerdo con las premisas del desarrollo sostenible, la protección del ambiente es uno de los valores de la sociedad. Los Estados deben garantizar que la población se desenvuelva en un ambiente libre de contaminación; en donde el aire, el agua, los suelos, las costas, el clima, la capa de ozono, las especies vivas, sean especialmente protegidos; ya que es intrínseco a cada individuo e inherente a las personas gozar del derecho al ambiente, por tanto, que garantiza la existencia y supervivencia de la especie humana, siendo un derecho colectivo y solidario que se ocupa de los intereses presentes y futuros de la humanidad, con reconocimiento explícito, de carácter constitucional de conformidad con Título III Capítulo IX De los derecho ambientales de la Constitución de la

República Bolivariana de Venezuela de 1999.

En referencia a ello, las naves hundidas atentan contra los derechos colectivos previstos en la Constitución y las leyes, contra los principios de conservación y protección del espacio sometido a la jurisdicción del Estado. Tales preceptos en búsqueda del logro de su fin último, llevarían a ordenar a la remoción de los restos de buques que por sus condiciones particulares representan un peligro para la comunidad.

Por otra parte, se debe recordar que la Organización Marítima Internacional (OMI) organismo especializado de las Naciones Unidas, responsable de la seguridad de la navegación y de la prevención de la contaminación del mar por buques, tuvo la idea de que en los casos de siniestros marítimos los Estados ribereños tomen acciones inmediatas para que los propietarios de las naves hagan la remoción de éstas, con el apoyo de los Estados de bandera, siendo para ello necesario contar con procedimientos uniformes que faciliten la remoción de restos de naufragios, con fundamento en el Convenio Internacional de Nairobi 2007, que entró en vigor a partir de abril del año 2015.

Los comentarios del Convenio son positivos y los países que lo suscribieron

representan una gran proporción de la flota marítima, por lo tanto, no cabe duda que el instrumento tiene grandes beneficios que pueden ser capitalizados para mejorar el transporte marítimo internacional.

Es preciso destacar que Venezuela ha sido parte de la OMI ratificando según leyes aprobatorias la mayor parte de las convenciones relativas a la seguridad en la navegación y la protección ambiental, sin embargo, dado el vacío normativo a nivel interno que se menciona respecto de la remoción de restos de naufragios, se propone al Estado Venezolano, ratificar el Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio 2007, acorde con los postulados del Derecho Internacional Público, para que pueda darse el tratamiento uniforme a lo ya consagrado internacionalmente, o que mediante su regulación plasmada en la normativa interna permita la adopción de su contenido, para que se tomen medidas apropiadas de seguridad marítima frente la implementación de políticas de Gobierno acorde con los intereses marítimos.

No cabe duda de que la labor de las organizaciones en el campo del Derecho Marítimo ha sido larga, fructífera

y continuada, esperando que en el próximo milenio sus trabajos en aras de unificación del Derecho Marítimo sigan produciendo sus efectos. Sin embargo, aun cuando se han realizado algunos esfuerzos, mucho queda por hacer para que el país logre una legislación marítima acorde con las actuales tendencias; pues bien, el trabajo que falta por realizar se resume en la ratificación de diversos instrumentos internacionales, puesto que la adopción de los textos vigentes en las diversas instituciones del Derecho Marítimo colocaría al Estado Venezolano en una posición modernizada y ajustaría la legislación marítima a la actualidad, ofreciendo la oportunidad de enmienda cuando se convoque a los Protocolos en virtud de la constante mutación que requiere esta rama del Derecho.

***LAS OPINIONES AQUÍ EXPUESTAS REFLEJAN LA POSICIÓN PERSONAL DEL AUTOR Y NO DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO (AVDM), NI DE SUS MIEMBROS.**

Referencias bibliográficas:

- 1) Álvarez Ledo, Tulio. Derecho Marítimo, Tercera Edición. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas - Venezuela, 2011;
- 2) Arroyo, Ignacio. Estudios de Derecho Marítimo. José, M. Bosch, Editor S.A. Alfara S.L. Barcelona – España, 1995.
- 3) Belisario Capella, Freddy, “Riesgos de la Navegación”, Segunda Edición, Ediciones Parada Creativa C.A, Barquisimeto -Venezuela 2013.
- 4) Belisario Capella, Freddy. “Derecho del Transporte Marítimo”. Tomo II. Ediciones Marítimas Venezolanas, Caracas, 2013;
- 5) Cabanellas de Torres, Guillermo. Diccionario Militar, Aeronáutico, Naval y Terrestre. Tomo III. Bibliografía Omeba. Buenos Aires- Argentina. 1963;
- 6) CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. 8º Ediciones Editorial Heliasta, S.R.L Buenos Aires- Argentina. 1974;
- 7) Fernández-Conchoso, Aurelio, comentarios sobre “Convenio Internacional de Nairobi sobre Remoción de Restos de Naufragio”, Libro Estudios de Derecho Marítimo – en Homenaje a la memoria de Carlos A. Matheus, de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo – Comité Marítimo Venezolano, Caracas, 2015.

Fuentes Electrónicas:

- 1) www.imo.org;
- 2) www.navegar.com;
- 3) www.lucidez.pe;
- 4) www.sabatinop.com;
- 5) www.elportaldelosbarcos.com;
- 6) www.comitemarime.org;
- 7) www.inea.gob.ve;
- 8) www.bolipuertos.gob.ve;
- 9) www.incanal.gob.ve;
- 10) <http://www.iacs.org.uk>;
- 11) www.mareforum.com/

Legislación Nacional:

- 1) Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 36.860 (Extraordinario) 30 de diciembre de 1999;
- 2) Ley de Comercio Marítimo, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 38.351, 5 de enero de 2006;
- 3) Ley de Marinas y Actividades Conexas, Gaceta Oficial N° 6.153 Extraordinario del 18 de noviembre de 2014;
- 4) Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, Gaceta Oficial N° 6.153 Extraordinario del 18 de noviembre de 2014.

Convenciones:

- 1) Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio 2007.;
- 2) Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CLC' 92);
- 3) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) 1982.

