

## Modificación de los límites de responsabilidad

### Modificación de los límites de responsabilidad del Protocolo 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976.

El pasado 8 de Junio entraron en vigor los nuevos límites de responsabilidad del Convenio de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, enmendado por el Protocolo de 1996. Los nuevos límites fueron aprobados por el Comité Jurídico de la OMI el 19 de Abril de 2012, mediante resolución LEG 5(99).

#### (i) Nuevos Límites:

##### 1. Daños personales:

- Buques de hasta 2.000 toneladas Tm: 3,02 millones DEG.
  - Para buques de más de 2000 Tm: 3,02 mill. DEG +
- > Por cada tonelada de 2.001 a 30.000 toneladas, 1.208 DEG (antes: 800 DEG).  
> Por cada tonelada de 30.001 a 70.000 toneladas, 906 DEG (antes: 600 DEG)  
> Por cada tonelada superior a 70.000 toneladas, 604 DEG (antes: 400 DEG).

##### 2. Daños materiales

- Buques de hasta 2.000 Tm: 1,51 mill. DEG.
  - Buques de más de 2000 Tm: 1,51 mill. DEG +
- > Por cada tonelada de 2.001 hasta 30.000 toneladas, 604 DEG (antes: 400 DEG).  
> Por cada tonelada de 30.001 hasta 70.000 toneladas, 453 DEG (antes: 300 DEG).  
> Por cada tonelada superior a 70.000 toneladas, 302 DEG (antes: 200 DEG).

Las cifras anteriores, que constituyen un incremento considerable -del 51%- reflejan el compromiso entre las propuestas más modestas -entre ellas, la de Japón dirigida a un incremento del 46 por ciento- frente a las más extremas, apoyada por Australia y el Reino Unido dirigida a un aumento de 147% por ciento.



## **(ii) Entrada en vigor en España**

La Ley 14/2014 de Navegación Marítima (LNM) regula la limitación de responsabilidad en los artículos 392 y ss.

De conformidad con la el apartado 1 de la Disposición Adicional Primera de la LNM, se autoriza al gobierno a revisar las cuantías establecidas en el Art. 392.2. En el apartado 2 de la citada Disposición Adicional 1ª se establece que la revisión de las cuantías de limitación establecidas por Convenios Internacionales solo procederá en virtud de las modificaciones que se vayan produciendo en las mismas en los tratados internacionales aplicables.

A la vista de lo anterior, podría plantearse si la entrada en vigor de los nuevos límites, necesitaría la revisión y aprobación por parte del Gobierno. No obstante, de una lectura conjunta de la LNM (Art. 2, Art. 398 y DA 1ª) y del Protocolo de 1996 (Art.8), se deduciría la obligatoriedad y aplicación automática para todos los estados miembros, incluido España.

Distinta lectura podría darse al caso de los límites aplicables a buques con arqueo inferior a 300 Tm (reserva formulada por España en el Instrumento de Adhesión al Protocolo de 1996 estableciendo la mitad de los límites de responsabilidad aplicables a buques con arqueo de 2000 Tm), reflejada en el Art. 399.2 de la LNM cuyo límite se establece en 1 millón de DEG (muerte/lesiones corporales) y 500.000 DEG (daños materiales).

En efecto, puede plantearse la duda de si los indicados valores quedan modificados tácitamente incrementándose a la mitad de los valores actuales para buques con arqueo de 2.000 toneladas o si, por el contrario, siguen en vigor los establecidos por el Art. 399.2 LNM.

Entendemos que de una lectura conjunta de la reserva formulada por España y del contenido del Art. 8 del Protocolo 1996 y del Art. 2.1 LNM -éste último al destacar que *“la presente ley (LNM 14/2014) se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la UE que regulen la misma materia”*- debería deducirse la actualización automática de los límites para buques de arqueo inferior a 300 TM.

Barcelona, 30 de Junio 2015.

**MESTRE ABOGADOS SLP**